

MOBILITEITSVISIE ETTEN-LEUR 2040

SAMEN ONDERWEG NAAR 2040



MOBILITEITSVISIE ETTEN-LEUR 2040

SAMEN ONDERWEG NAAR 2040

Opdrachtgever: Gemeente Etten-Leur
Projectnr: ETL014
Rapportnr.: 2.0
Status: Eindconcept
Datum: 18 januari 2024



In samenwerking met:



VOORWOORD



Jean-Pierre Schouw
Wethouder mobiliteit

Hoe ziet de mobiliteit eruit in Etten-Leur in 2040? Het klinkt zo ver weg, maar als we willen zorgen dat we ons dan veilig en soepel van A naar B kunnen verplaatsen dan moeten we daar nu al mee aan de slag. Op gebied van verkeer is er mondiaal veel in ontwikkeling, zo ook in Nederland en Etten-Leur. We merken het allemaal. Het wordt drukker op de weg, er komen meer auto's, maar tegelijkertijd ontbreekt de ruimte om al die extra auto's kwijt te kunnen. Mensen willen zich op ieder moment snel blijven verplaatsen en stress en afleiding in het verkeer is steeds meer aan de orde van de dag. Hoe kunnen we hier als gemeente op inspelen? En waarvoor doen we het? Die vraag beantwoorden we in deze mobiliteitsvisie.

De voorzieningen in Etten-Leur zijn goed. Zeker als je kijkt naar de gemeenten om ons heen. Dat hebben we als Etten-Leurenaren niet altijd door. En ook onze inwoners beseffen dit vaak niet. Laatst stond er in BN/De Stem een artikel over mensen die van het buurdorp Sprundel naar Etten-Leur zijn verhuist. Ze verbaasden zich over het dorpse karakter en alle (stadse) voorzieningen die we hebben. En het meest belangrijke; ze voelden zich thuis. Een mooi compliment, zo niet het mooiste.

Ook voor de mobiliteit hebben we het goed op orde. We hebben goede fiets- en wandelpaden, een treinstation, goede busverbindingen en een goede bereikbaarheid voor de auto. We hebben nog steeds een van de grootste ondergrondse parkeergarages met maar één verdieping. Dit zorgt ervoor dat er nog steeds veel auto's in het centrum komen, waar ook de fiets of het openbaar vervoer goede alternatieven kunnen bieden.

Vooralsnog is de voorspelling dat het aantal auto's en het aantal verplaatsingen ermee zal groeien. Eigenlijk kan dat niet meer omdat het niet past. Wegen hebben een maximale capaciteit. We kunnen niet al deze knelpunten oplossen door steeds maar de wegen te verbreden of extra parkeerplaatsen aan te leggen. Alleen al omdat meer verkeer tot meer hinder leidt, zoals geluid en fijnstof. Ook de verkeersveiligheid komt onder druk te staan. Plaatsen in Etten-Leur moeten goed bereikbaar blijven, maar de openbare ruimte voor autoverkeer gebruiken we liever voor groen en plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Dit vraagt dus om verandering.

We zetten daarom in op meer duurzame vormen van mobiliteit. Zoals fietsen en lopen. Dit is niet alleen goed voor het klimaat, maar ook voor je gezondheid. En dit draagt bij aan de leefbaarheid van onze gemeente. Natuurlijk gaan we niet ineens overal auto's verbieden, maar we kunnen er in Etten-Leur niet omheen dat de openbare ruimte steeds meer onder druk komt te staan. We stimuleren elektrisch (vracht)vervoer en het delen van (elektrische) auto's. Door auto's te delen komt er meer ruimte vrij voor fijn verblijven en verplaatsen.

Etten-Leur kan al deze stappen alleen maken als Etten-Leurenaren meedoen en mee kunnen doen. We hechten er grote waarde aan dat iedereen zich op een veilige manier kan verplaatsen naar die plekken waar zij kunnen ontmoeten en meedoen in onze samenleving. Dat vraagt ook aanpassingen van iedereen. De manier waarop we ons vandaag verplaatsen zal in 2040 anders zijn.

Laat je daarom vooral door deze visie inspireren. Denk ook na over jouw verplaatsingen en waar jij het verschil kan maken. Dan zijn we alvast samen onderweg naar 2040.



INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
INHOUDSOPGAVE	4
SAMENVATTING	6
1 INLEIDING	7
1.1 AANLEIDING	7
1.2 BEGIN MET HET WAAROM	8
1.3 LEESWIJZER	8

DEEL A: MOBILITEITSVISIE ETTEN-LEUR 2040

2 MOBILITEITSVISIE ETTEN-LEUR	10
2.1 Ambitie 1: Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans	11
2.1.1 Ruimte voor lopen, fietsen, groen en klimaat	11
2.1.2 Autoluwe stad en randwegen	12
2.1.3 Etten-Leur als knooppunt in de regio	13
2.2 Ambitie 2: Iedereen kan meedoen	14
2.2.1 Iedereen toegang tot mobiliteit	14
2.2.2 Benutten van kansen die bestaande netwerken bieden	14
2.3 Ambitie 3: Duurzame mobiliteit	16
2.3.1 Duidelijke routes voor fietsers en voetgangers	16
2.3.2 Stimuleren duurzame mobiliteit	16
2.3.3 Inzetten op schone, gezonde leefomgeving en duurzaamheid	16
2.4 Ambitie 4: Veilige mobiliteit	17
2.4.1 Verkeersveilige wegen en kruispunten	17
2.4.2 Verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen	17
2.4.3 Tegengaan afleiding in het verkeer	17

DEEL B: ACHTERGROND

3 BELEID & ONTWIKKELINGEN	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Beleidsanalyse	19
3.2.1 Omgevingsvisie als basis	19
3.2.2 Raadsprogramma	21
3.2.3 Ander relevant beleid	22
3.3 Trends en ontwikkelingen	25
4 PARTICIPATIE	29
4.1 Inleiding	29
4.2 Online enquête	29
4.3 Wijkbezoeken	35
4.4 Werkateliers	36
BIJLAGEN	38
B1 RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUETE DEEL 1	39



SAMENVATTING

Mobiliteitsvisie Etten-Leur – Samen onderweg naar 2040

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. 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 nieuwe mobiliteitsvisie. 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.

Deze mobiliteitsvisie is de basis voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Etten-Leur. We schetsen het toekomstbeeld op mobiliteit voor de komende jaren. 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?

De mobiliteitsvisie is uitgewerkt aan de hand van ambities en speerpunten. Deze ambities en speerpunten zijn voortgekomen uit een inventarisatie en participatietraject:

- Inventarisatie: we brachten het beleid en de ontwikkelingen in beeld
- Participatie: we voerden wijkbezoeken uit en hielden een mobiliteitsenquête onder inwoners. Ook organiseerden we werkateliers met de gemeenteraad, gemeentelijke beleidsmakers en een participatiegroep bestaande uit belangrijke stakeholders.

De ambities en speerpunten geven aan hoe we de volgende 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.

Onderstaande ambities en speerpunten vatten de mobiliteitsvisie Etten-Leur 'Samen onderweg naar 2040' samen. Een uitgebreide toelichting is gegeven in hoofdstuk 2 van deze rapportage.

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

Vertegenwoordigers van o.a. wijk- en buurtverenigingen, ouderenbonden, ondernemersverenigingen, maatschappelijke organisaties, etc.



1 INLEIDING

1.1 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. 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.

Deze mobiliteitsvisie vormt de basis voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Etten-Leur. Om te komen tot een nieuwe mobiliteitsvisie met ambities en speerpunten besteden we aandacht aan de volgende onderdelen:

- Beleid en ontwikkelingen
- Resultaat van wijkbezoeken en mobiliteitsenquête inwoners
- Opbrengst werkateliers (gemeenteraad, beleidsmakers, participatiegroep)

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. Dit heeft als doel de veiligheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en doorstroming te verbeteren.

Deze visie is tot stand gekomen door een uitgebreid participatieproces met inwoners en andere belanghebbenden binnen de gemeente. In het College-uitvoeringsprogramma 2022-2026 is het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid, waarin aandacht is voor duurzame mobiliteit en een verkeersveilige infrastructuur, een van de acties. Daarnaast vormen de Omgevingsvisie Etten-Leur en het Raadsprogramma 2022-2026 een belangrijke basis voor deze mobiliteitsvisie. Deze achtergrondinformatie en de link met deze mobiliteitsvisie is terug te vinden in deel B (Achtergrond).

1.2 BEGIN MET HET WAAROM

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 de gemeente Etten-Leur? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Deze 'Waarom-vraag' wordt beantwoord in deze mobiliteitsvisie.

Mobiliteitsvisie

Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie staat de behoefte áchter de vraag naar mobiliteit centraal. Waar moet Etten-Leur de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit? Deze vraag beantwoorden we in ambities en speerpunten. Deze bepalen we op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden.

Mobiliteitsplan

De mobiliteitsvisie wordt in een later stadium concreter gemaakt in het 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

In het uitvoeringsplan 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 mobiliteitspeerpunten en de ambities en speerpunten van de gemeente. Voor deze maatregelen maken we ook een kostenindicatie en een planning. Het college en de gemeenteraad maken op basis van die informatie integraal onderbouwde keuzes.

1.3 LEESWIJZER

Deze mobiliteitsvisie is opgedeeld in twee delen. Deel A is de mobiliteitsvisie Etten-Leur 2040, met de vier ambities en diverse speerpunten. Deze zijn het resultaat van het participatietraject en een analyse van relevant beleid en ontwikkelingen. In deel B vind je de achtergrond waarmee deze mobiliteitsvisie tot stand is gekomen, inclusief aandacht voor andere beleidsvelden, verkeersongevallen, trends en ontwikkelingen, en een samenvatting van de resultaten van de online-enquête, wijkbezoeken, en werkateliers. Bijlage 1 bevat de volledige rapportage van het resultaat van de online-enquête



Afbeelding 1 Stappen Mobiliteitsvisie - Mobiliteitsplan - Meerjaren Uitvoeringsprogramma



DEEL A:

MOBILITEITSVISIE ETTEN-LEUR 2040



2 MOBILITEITSVISIE ETTEN-LEUR

SAMEN ONDERWEG NAAR 2040

Etten-Leur beschikt over een uitgebreid netwerk aan wegen en paden, waardoor bestemmingen gemakkelijk per fiets of te voet bereikbaar zijn. Met een intercystation en een goed netwerk van buslijnen is ook het openbaar vervoer goed geregeld. De gemeente is uitstekend bereikbaar met de auto dankzij de ligging langs de A58 en het uitgebreide hoofdwegennetwerk. Dit is een sterke basis voor de ontwikkeling van een veilig, leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar Etten-Leur in 2040.

Toch is het tijd voor vernieuwing. Mobiliteit heeft zich namelijk lange tijd gefocust op de auto, ook in Etten-Leur, wat heeft bijgedragen aan een relatief hoog autogebruik. In de komende jaren zal de gemeente meer aandacht besteden aan andere vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen. De goede basis van Etten-Leur, met goede fiets- en wandelpaden, biedt hiervoor veel kansen.

We maken deze mobiliteitsvisie omdat wij het belangrijk vinden dat onze inwoners gezond zijn, onze gemeente bereikbaar en leefbaar is en klimaat belangrijk vinden. Om dat te bereiken richten wij ons op actieve en duurzame vervoerswijzen die passen bij een gezonde levensstijl en een schone leefomgeving. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en innovatieve vervoersvormen zoals deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto. Het 'STOMP-principe' vormt de basis van ons beleid: eerst Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service, deelmobiliteit), dan de Personenauto.

Het oplossen van dringende knelpunten, ook voor gemotoriseerd verkeer, verliezen wij daarbij niet uit het oog. Op plekken waar de auto nu of in de toekomst zorgt voor problemen, overlast of verkeersonveiligheid, nemen wij de noodzakelijke maatregelen.

Het doel van deze Mobiliteitsvisie sluit aan op de koers die met de Omgevingsvisie Etten-Leur is ingezet:

1. Iedereen kan meedoen
2. Behoud en versterking (basis)kwaliteit leefomgeving
3. Zorg voor leefbaarheid en gezondheid
4. Bevorderen van een goede (ook digitale) bereikbaarheid
5. Duurzame economische ontwikkeling en betaalbare doelen en oog voor innovatie

Ook in het raadsprogramma wordt voor vijf thema's een duidelijke koers aangegeven voor de komende jaren:

1. Eigentijds bestuur
2. Sociaal Etten-Leur
3. Ruimte voor wonen en leven
4. Economie en werk
5. Duurzaam denken en doen

Deze koers en bijbehorende doelstellingen zijn nader toegelicht in deel B (Achtergrond) van deze mobiliteitsvisie.

De plannen voor hoe we ons in Etten-Leur vanaf nu tot 2040 willen verplaatsen, zijn gebaseerd op wat we hebben vastgelegd in de Omgevingsvisie en het raadsprogramma. Deze vertaalden we door naar ambities en speerpunten. Dit vormt de mobiliteitsvisie. Op deze ambities en speerpunten zet Etten-Leur de komende jaren in. Deze geven een richting voor mogelijke maatregelen. Ze vormen de basis om in de volgende stap, het Mobiliteitsplan, concrete plannen te maken. Dit kunnen concreet te realiseren maatregelen zijn, maar ook onderzoeksvoorstellen.

2.1 AMBITIE 1: BEREIKBAARHEID, VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID IN BALANS

Een goede bereikbaarheid en doorstroming van verkeer zorgen voor een prettig Etten-Leur voor zowel inwoners als ondernemers. Etten-Leur heeft een sterke positie in de regio voor werknemers en bezoekers, wat op het gebied van mobiliteit grote kansen biedt. Het is goed bereikbaar met de auto vanaf de A58, het centrum is makkelijk te bereiken en er is een grote ondergrondse parkeergarage. Daarnaast zijn er goede voorzieningen voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers aanwezig.

De goede autobereikbaarheid 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. Het spoor heeft hier een belangrijk aandeel in. Sommige wegen naderen hun maximale capaciteit en (zware) voertuigen zorgen plaatselijk voor overlast. Ook zorgen de grote hoeveelheden auto's en zware voertuigen voor onveilige situaties voor de wandelaars en fietsers. Tot slot is de ruimte in de stad beperkt, wat leidt tot wrijving in de ruimte voor auto's en andere behoeften zoals een goede verblijfskwaliteit, groenvoorzieningen en fietsparkeren.

Om de balans tussen (auto)bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, willen we het centrum en de aangrenzende gebieden autoluw maken. Dit betekent minder auto's in het centrum en waar mogelijk auto's buiten het stadscentrum leiden via randwegen. Zo kunnen we verkeersproblemen, zoals bij spoorwegovergangen, oplossen en meer ruimte creëren voor groen, voetgangers, en fietsers.

We leggen meer nadruk op actieve en duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Dit draagt ook bij aan grotere uitdagingen zoals de overgang naar duurzame energie, klimaatverandering en het streven naar een duurzame en gezonde leefomgeving.

Ook draagt dit bij aan een betere gezondheid. Het stellen van haalbare doelen en aandacht voor innovatie zijn hierbij van belang. De gemeente gaat aan de slag met nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelvervoer, zowel in bestaande gebieden als bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

2.1.1 RUIJTE VOOR LOPEN, FIETSEN, GROEN EN KLIMAAT

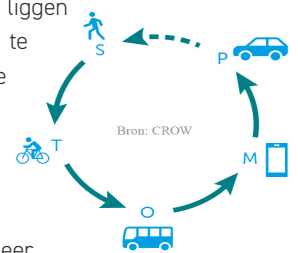
Het uitgebreide voetgangers- en fietsnetwerk is een onderdeel van die goede basis in Etten-Leur. Op verschillende schaalniveaus kun je te voet of met de fiets al veel bereiken. Omliggende dorpen en steden zijn prima te bereiken. Het groene buitengebied is nooit ver weg. Als fietser ben je binnen een kwartier aan de rand van de bebouwde kom. Maar ook in de wijken zijn voorzieningen op loop- en fietsafstand. De komende jaren is het tijd om de potentie die deze netwerken bieden verder te benutten.

Door meer aandacht te besteden aan de duurzamere vervoerswijzen dragen we bij aan allerlei maatschappelijke opgaven. We creëren meer ruimte voor lopen, fietsen en groen. Dit doen we door logischere en herkenbaardere verbindingen aan te leggen. Niet alleen in de nieuwe woonwijken werken we volgens het STOMP-principe (volgorde: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS en Personenauto). Ook in bestaande wijken liggen kansen om meer in te zetten op de duurzamere vervoerswijzen.

De leefbaarheid in het centrum en de woonwijken wordt verbeterd.

Dit betekent dat we meer inzetten op het autoluw maken van het centrum en de wijken. In de toekomst ga je binnen de gemeente in eerste instantie te voet of met de fiets naar je bestemming.

Door de prioriteit te verleggen en de voetganger, fietsers en groen als uitgangspunt te nemen bij het ontwerp van wegen ontstaat er een ander straatbeeld. Het (zelf) bewegen in een groene omgeving wordt zichtbaar. Dit heeft positieve invloeden op de fysieke en mentale gezondheid van inwoners en bezoekers van Etten-Leur.



2.1.2 AUTOLUWE STAD EN RANDWEGEN

We willen dat het stedelijk gebied aantrekkelijker en veiliger is voor langzaam verkeer. Dit heeft gevolgen voor de positie van de auto. In de toekomst is het niet meer vanzelfsprekend om met de auto overal te komen, het autoverkeer verplaatsen wij meer naar de randen van Etten-Leur. Meer ruimte in en rond het centrum geven wij aan het langzaam verkeer, groen en fietsparkeren.

Auto's nemen veel ruimte in beslag in Etten-Leur, vooral in het centrum. Door de grote ondergrondse parkeergarage beter te benutten, in te zetten op meer fietsen en wandelen en het verminderen van autoverkeer in het centrum, kunnen we het aantal parkeerplaatsen op straat verminderen. De vrijgekomen ruimte willen we gebruiken voor betere voet- en fietspaden, fietsenstallingen en groen.

Het hoofdwegennet, waaronder de A58, wordt steeds drukker. We proberen de druk te verminderen door te focussen op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Niet alle druk op de hoofdwegen kunnen op deze manier worden opgelost. Als knelpunten verkeersproblemen of veiligheidsproblemen veroorzaken, pakken we deze aan.

Soms is er binnen de huidige structuur geen ruimte om de doorstroming van autoverkeer te verbeteren én prioriteit te geven aan lopen, fietsen, groen en klimaat. Randwegen, samen met bijvoorbeeld een tunnel onder het spoor, zijn nodig om barrièrewerking en daarmee samenhangende problemen aan te pakken en om ervoor te zorgen dat auto's gedeeltelijk uit het stadsgebied verdwijnen. Door het nemen van maatregelen in het centrumgebied verminderen we ook daar het aantal auto's. Dit maakt het stadsgebied aantrekkelijker en veiliger voor langzaam verkeer en biedt ruimte voor meer groen en fietsparkeren.

Een oostelijke en/of noordelijke randweg en een tunnel onder het spoor moeten bestaande en nieuwe woongebieden beter bereikbaar maken. Ook lossen ze knelpunten op, zoals op en rond spoorwegovergangen in Etten-Leur. Het centrumgebied van Etten-Leur profiteert hiervan omdat zo meer ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld groen, spelen, lopen en ontmoeten.

In nieuwe woongebieden, waarvan Haansberg met ongeveer 1.300 woningen de grootste is, moedigen we bewoners aan om meer alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken. We zorgen voor goede voorzieningen voor fietsen, openbaar vervoer, en deelvervoer bij deze en andere woningbouwontwikkelingen. De auto is te gast en krijgt een minder belangrijke plaats in het straatbeeld. Het verminderen van autoparkeerplaatsen en het anders inrichten van de wijken zijn hiervoor mogelijke instrumenten.

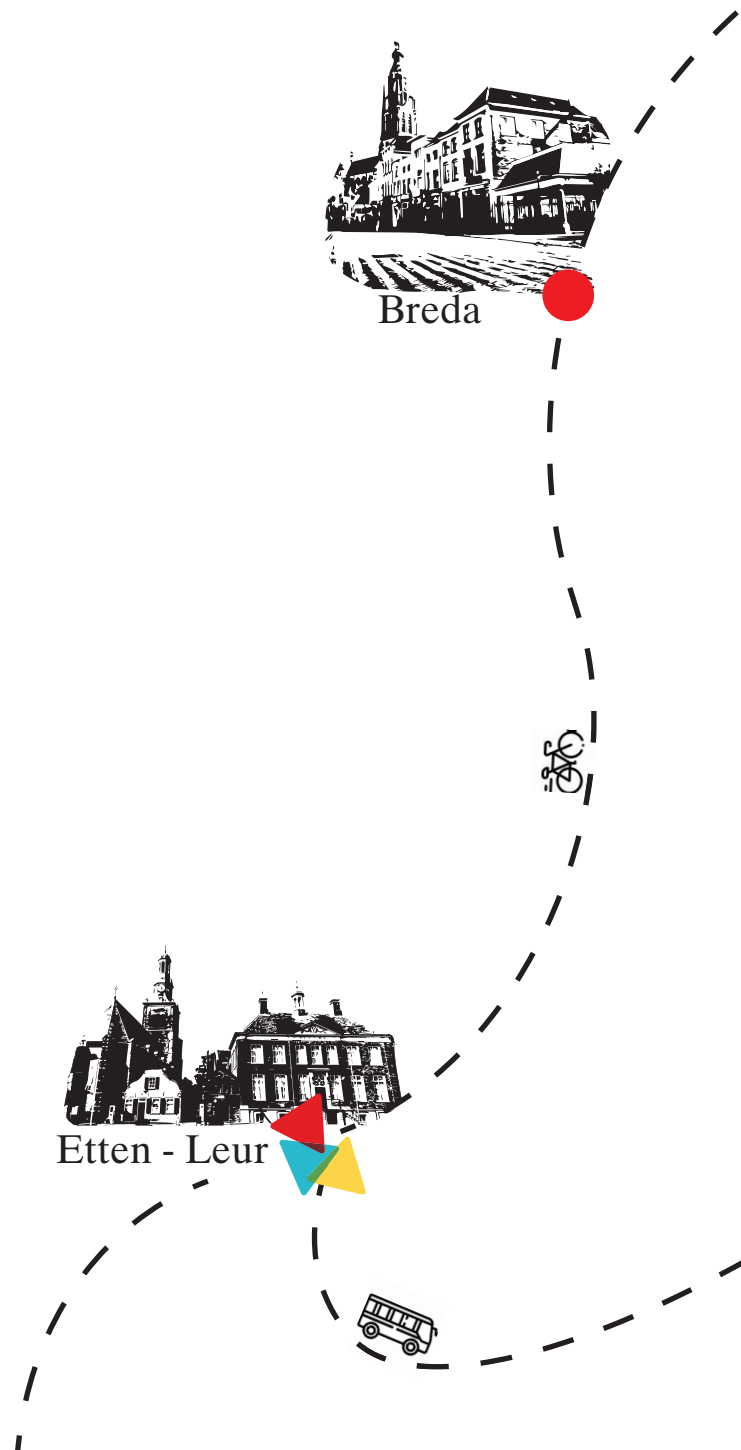
Ook zorgt (zwaar) vracht- en landbouwverkeer binnen Etten-Leur voor overlast in woongebieden. Zonder alternatieve routes zal dit verkeer zich door Etten-Leur blijven verplaatsen. Waar mogelijk, zorgen toekomstige randwegen ervoor dat doorgaand vracht- en landbouwverkeer zo min mogelijk door drukbevolkte gebieden hoeft te rijden.

2.1.3 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 en te recreëren. Zo trekken bedrijventerrein Vosdonk, de winkelcentra, Cultuurhuis De Nobelaer, sportvoorzieningen, het voortgezet onderwijs en het recreatieve buitengebied bezoekers van buitenaf. Daarnaast werken veel inwoners van Etten-Leur (en omliggende dorpen zoals Hoeven, Oudenbosch en Sint Willebrord) zowel binnen als 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.

Het intercitystation van Etten-Leur heeft een regionale functie voor reizigers met herkomst of bestemming buiten de gemeentegrenzen. Wij streven naar het behoud van de intercity-status van het station, dat zeer belangrijk is voor Etten-Leur en de omgeving. We stimuleren dat mensen met de trein reizen. Regionaal overleg over reizigersstromen en het aanbieden van deelmobiliteit en de haltetaxi zijn noodzakelijk. Als regionaal knooppunt moeten de faciliteiten van het station voldoen. Hiermee benutten wij de volledige potentie van het station en worden problemen zoals parkeeroverlast voorkomen.

De snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur is populair onder fietsers. Gezien het succes is onderzoek naar verbeteringen nodig, mede gezien de opkomst van elektrische fietsen en het gebruik door wielrenners. De gemeente verkent ook andere regionale fietsroutes naar naburige dorpen en steden om fietsen als aantrekkelijk alternatief voor woon-werkverkeer en bereikbaarheid van onze voorzieningen.



2.2 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 de toegang tot sociale activiteiten zoals verenigingen, familiebezoeken, recreatie en meer. 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.

2.2.1 IEDEREEN TOEGANG TOT MOBILITEIT

In Etten-Leur krijgt iedereen gelijke kansen. Dat betekent dat alle inwoners toegang hebben tot mobiliteit. Omdat dit een belangrijk thema is maar kennis hierover beperkt is, krijgen wij graag inzicht in het volgende:

- Zijn er inwoners met beperkte of geen toegang tot mobiliteit?
- Bij welke doelgroepen (leeftijd, opleidingsniveau, inkomen, etc.) speelt dit?
- Voor welke vervoersmiddelen?
- Wat is de oorzaak hiervan?

Op basis van de bevindingen bepalen we maatregelen om alle inwoners van Etten-Leur toegang te geven tot verschillende vormen van mobiliteit. Daarbij behouden wij de voorzieningen die inwoners nu al beschikbaar hebben, zoals de deeltaxi, Voor Elkaar Pas, AutoMaatje en vervoer vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo-vervoer). Zo 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.

2.2.2 BENUTTEN VAN KANSEN DIE BESTAANDE NETWERKEN BIEDEN

Het bestaande netwerk voor lopen, fietsen en openbaar vervoer biedt al veel mogelijkheden en zijn al goed op orde. Er zijn echter nog kansen voor verbeteringen.

Voetganger

Allereerst zien we mogelijkheden om het netwerk van voetpaden in Etten-Leur verder te verbeteren, zodat deze toegankelijk zijn voor iedereen. Ook voor specifieke doelgroepen zoals kinderen, ouderen, of mensen met een beperking. Speciale aandacht gaat uit naar de toegankelijkheid van onze voetpaden voor mensen met een visuele beperking en mensen met een rollator of rolstoel.

Fietser

Hoewel er al redelijk veel wordt gefietst in Etten-Leur, streven we naar een verdere toename van het fietsgebruik binnen de gemeente. We willen dat de auto minder prominent aanwezig is in het straatbeeld, wat ruimte schept voor fietsers. We doen investeringen in goede infrastructuur, fietsroutes en een goede aansluiting op het regionale netwerk. Ook kiezen we voor een marketingaanpak, waarbij bijvoorbeeld het succesvolle beeldmerk '076Fiets' van de gemeente Breda als inspiratie dient. Daarnaast willen we automobilisten bewuster maken van de voordelen van alternatieve vervoersmiddelen.

Openbaar vervoer

Er is een goede basiskwaliteit van openbaar vervoer aanwezig met een treinstation, een directe busverbinding naar Breda en diverse buslijnen die door de wijken lopen. Deze basis willen we behouden. Dit maken we duidelijk bij de vervoerder en de provincie die hierover gaan. Speciale aandacht gaat uit naar gebieden die minder goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, zoals specifieke (nieuwe) woonwijken en bedrijventerrein. We denken dan aan goed voor- en natransport naar het station en de haltes. Ook kijken we naar alternatieven voor traditioneel openbaar vervoer.

Het huidige openbaar vervoer in Etten-Leur biedt al diverse mogelijkheden om op de plaats van bestemming te komen. Hierbij hoort ook vervoer vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo-vervoer), leerlingenvervoer en vrijwilligersdiensten. Deelvervoer en de uitbreiding van buurt- en wijkbussen bieden mogelijk potentie. We willen de bekendheid en toegang tot deze mobiliteitsvormen vergroten door een betere afstemming en communicatie van de beschikbare mogelijkheden. Dat kan bijvoorbeeld door een gezamenlijk platform dat wordt uitgedragen door (vrijwillige) consultants. Over het openbaar vervoer en andere vormen van collectief verkeer stemmen wij af met de provincie, de regio onze buurgemeenten.

Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn plekken waar verschillende vormen van mobiliteit en ondersteunende voorzieningen samenkomen. Bijvoorbeeld openbaar vervoer, deelvervoer, stallingsplekken voor elektrische deelfietsen en een pakketpunt. Hiermee verbeteren we de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden. Het station in Etten-Leur is bijvoorbeeld een goede potentiële hub. Vanuit de woonwijken moet er een betere verbinding komen met deze hub. We bekijken de potentie van mobiliteitshubs in woon- en werkgebieden in Etten-Leur. 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.



2.3 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.

2.3.1 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. Etten-Leur heeft een uitgebreid fietsnetwerk en een regionale fietsroute naar Breda. Sommige routes worden verbeterd. Het gaat onder andere om een betere en duidelijkere aanduiding van (hoofd)fietsroutes binnen en buiten de gemeente. We streven in heel Etten-Leur naar een voorrangssituatie voor fietsers die overal gelijk is. Als het nodig is overleggen wij daarover met buurgemeenten. Ook het netwerk van voetpaden wordt verbeterd. We zetten in op een betere toegankelijkheid van voetpaden voor alle doelgroepen. Daarnaast hebben we aandacht voor belangrijke looproutes tussen woongebieden, werkgebieden en voorzieningen. We verbeteren ook de looproute tussen het stationsgebied en het centrumgebied, wat het gebied aantrekkelijker maakt voor bezoekers van buitenaf.

2.3.2 STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

We stimuleren duurzame verplaatsingen binnen Etten-Leur, zoals lopen, (elektrisch) fietsen, openbaar vervoer of elektrisch (deel)auto's. We doen dit door middel van goede infrastructuur. Ook moedigen wij inwoners, bedrijven en gemeentemedewerkers aan om duurzaam te reizen en zo het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen. Wij richten ons daarbij op de grootste werkgevers en de logistieke sector in de gemeente. We moedigen bezoekers aan om op een duurzame manier naar het centrum te reizen.

In het nieuw op te stellen parkeerbeleid krijgt fietsparkeren een belangrijkere plaats. Bestaande voorzieningen in de gemeente, waaronder het centrumgebied, moeten aantrekkelijker worden om met de fiets te bereiken. Bijvoorbeeld door op belangrijke locaties te zorgen voor goede en bij voorkeur bewaakte stallingsvoorzieningen. In het nieuw op te stellen parkeerbeleid zetten we stapsgewijs in op alternatieve mobiliteitsoplossingen, waardoor het aantal benodigde parkeerplaatsen in nieuwe ontwikkelgebieden gemotiveerd lager is dan nu het geval is. Als alternatief voor reguliere parkeerplaatsen wordt gedacht aan parkeerplaatsen voor het stallen deelmobiliteit. Door auto's te delen met elkaar zijn er minder parkeerplaatsen nodig. We bevorderen elektrisch rijden door laadvoorzieningen te plaatsen in de wijk en op grote parkeerlocaties.

2.3.3 INZETTEN OP SCHONE, GEZONDE LEEFOMGEVING EN DUURZAAMHEID

We verkennen of er mogelijkheden en draagvlak is voor autoluwe gebieden en een zone zonder uitstoot (zero-emissie zone) in het centrumgebied. Alleen vrachtauto's en bestelauto's zonder uitstoot mogen deze zone binnenrijden. Om vrachtverkeer te vermijden op plaatsen waar dit voor verkeersonveiligheid en overlast zorgt, bekijken we de mogelijkheden van stadslogistiek met overslagpunten aan de randen van de stad. We volgen de landelijke ontwikkelingen over beleid voor nieuwe (elektrische) voertuigen zoals stepjes en fat-bikes en passen in Etten-Leur waar nodig maatwerk toe. Bij alle fysieke ruimtelijke maatregelen houden we stapsgewijs rekening met circulair en duurzaam materiaalgebruik. Voor al deze thema's gebruikt Etten-Leur vooral de ervaringen van andere, vergelijkbare steden in Nederland om te leren en te verbeteren.

2.4 AMBITIE 4: VEILIGE MOBILITEIT

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp. Etten-Leur streeft, net als heel Nederland, naar nul verkeersslachtoffers. Vooral kwetsbare groepen zoals voetgangers, fietsers, kinderen en ouderen verdienen speciale aandacht. Dit blijkt ook uit ongevalgegevens van de afgelopen jaren. In de komende jaren zal de aanpak van verkeersveiligheid zich richten op deze doelgroepen. Er zal ook aandacht zijn voor nationale problemen zoals afleiding in het verkeer door gebruik van mobiele telefoons, alcohol, drugs en medicijnen. Dit leidt namelijk steeds vaker tot onveilige situaties.

We willen de luchtkwaliteit in woon- en leefgebieden verbeteren. Ook willen we geluidsoverlast van auto- en spoorwegen verminderen. Daarom richten we ons op het verminderen van gemotoriseerd verkeer. Ook wordt hitte in de stad beperkt door voor meer groen en schaduw te zorgen en minder verharding toe te passen. Hierbij wordt ingezet op lopen, fietsen en openbaar vervoer, zodat de auto minder ruimte opeist. In de andere ambities zijn al speerpunten vastgesteld om dit te bevorderen.

2.4.1 VERKEERSVEILIGE WEGEN EN KRUISPUNTEN

Op basis van ongevalgegevens en klachten pakken we de belangrijkste knelpunten aan op het gebied van verkeersveiligheid. We wachten niet op gepland onderhoud maar pakken de grootste knelpunten zo snel mogelijk aan.

2.4.2 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.

Extra aandacht gaat uit naar schoolomgevingen: kinderen die nu veilig naar school lopen of fietsen, moeten dit ook veilig kunnen doen als ze ouder worden. Daarnaast wordt rekening gehouden met het groeiend aantal ouderen in het verkeer. Dit gebeurt door veilige infrastructuur, zoals voldoende brede trottoirs, veilige oversteekplaatsen en minder obstakels. We bekijken per situatie wat er nodig is om voet- en fietspaden veilig en prettig te kunnen gebruiken. Gedragscampagnes, zoals fietsverlichtingscampagnes en E-Bike trainingen, dragen bij aan de veiligheid van zowel jongeren als ouderen in het verkeer.

2.4.3 TEGENGAAN 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. Om dit tegen te gaan, sluiten we aan bij de kennis van landelijke verkeersveiligheidsorganisaties en hun campagnes op dit onderwerp.



DEEL B:

ACHTERGROND





3 BELEID & ONTWIKKELINGEN

3.1 INLEIDING

In de periode dat deze mobiliteitsvisie geldig is, zijn er meerdere ontwikkelingen met invloed op het mobiliteitsbeleid:

- Etten-Leur werkt aan de infrastructuur door aanpassing van wegen en paden;
- Er zijn ruimtelijke ontwikkelingen door onder andere de bouw van woningen;
- Mobiliteit is ook onderdeel van ander gemeentelijk beleid, zoals bijvoorbeeld duurzaamheid, gezondheid en economie;
- Er zijn maatschappelijke en demografische trends en ontwikkelingen.

3.2 BELEIDSANALYSE

In het onderstaande deel gaan we in op de belangrijkste beleidsstukken die relevant zijn voor het opstellen van de mobiliteitsvisie.

3.2.1 OMGEVINGSVISIE ALS BASIS

De Omgevingsvisie Etten-Leur, getiteld "Etten-Leur Doet het gewoon!", fungeert als het kompas voor de toekomst. Deze visie schetst de huidige situatie van Etten-Leur, de ingeslagen koers van de gemeente en een gebiedsvisie met strategische ontwikkellocaties. De Omgevingsvisie is in lijn met het motto van de Omgevingswet: 'Ruimte voor ontwikkeling, waarborgen voor kwaliteit'. Hierin wordt gestreefd naar een goede balans tussen benutting en bescherming van de fysieke leefomgeving.

De Omgevingsvisie geeft de richting aan zonder al concrete antwoorden of oplossingen te bieden, waardoor er ruimte ontstaat voor initiatieven uit de samenleving.

De stand van Etten-Leur, trends en opgaven

De sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen met betrekking tot mobiliteit worden in de Omgevingsvisie als volgt beschreven:

Langzaam verkeer

- Er is een dekkend fietsnetwerk, een snelfietsroute Breda en het fietsgebruik is hoog.
- Een aandachtspunt is het afstemmen van comfort op het groeiende fietsgebruik (en e-bike).
- Een aandachtspunt is om rekening te houden met ouderen en inwoners met een beperking bij inrichting van de openbare ruimte.

Openbaar vervoer

- Er is een dekkend OV-netwerk (trein, streekbussen, buurtbussen), maar deze is niet optimaal.
- Er ligt potentie in het verbeteren van het OV, voor- en natransport en het bieden nieuwe alternatieven (flexvervoer).
- Een aandachtspunt is de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken.

Gemotoriseerd verkeer

- De hoofdwegen zorgen voor een goede autobereikbaarheid.
- Een aandachtspunt is het afwaarderen van de verkeersfunctie (en snelheid) in woongebieden.
- Een aandachtspunt is het veilig inrichten van schoolomgevingen en het stimuleren van lopen en fietsgebruik.
- De automobilititeit en het autobezit neemt toe (in zowel de gemeente als de regio). Er zijn verschillende mogelijkheden om het autogebruik en het autobezit te ontmoedigen.
- Een aandachtspunt is de congestie op noord-zuidwegen en de verbindingen van en naar de snelweg.

De koers

De Omgevingsvisie geeft onder andere richting op het gebied van mobiliteit. Deze koers heeft als doel het verzekeren van bereikbaarheid als een belangrijke voorwaarde voor een goede en veilige leefomgeving en een gunstig vestigingsklimaat. Een goed fiets- en wandelnetwerk en een efficiënt openbaar vervoerssysteem zijn daarom van belang, samen met een vlotte doorstroming voor gemotoriseerd en landbouwverkeer. Etten-Leur beweegt samen met de inwoners en ondernemers naar een duurzaam mobiliteitssysteem. Daarin staat veiligheid voorop, wordt gestreefd naar een veilige, toegankelijke inrichting van de omgeving en krijgen duurzame mobiliteitsvormen en verduurzaming van gemotoriseerd verkeer prioriteit.

1. Iedereen kan meedoen

De mens staat in Etten-Leur centraal, mensen kennen, ontmoeten en helpen elkaar. Alle inwoners van Etten-Leur moeten mee kunnen doen, ongeacht leeftijd, levensstijl of eventuele beperking.

2. Behoud en versterking (basis)kwaliteit leefomgeving

Natuurlijk kapitaal is noodzakelijk voor voedsel, schone lucht, water en bodem, voor een goede gezondheid en welzijn en opvang van de gevolgen van de klimaatverandering. We moeten een veilige en gezonde leefomgeving voor de huidige en toekomstige generaties in stand houden en zorgen voor goede balans gericht op beschermen en herstel van de natuurlijke ecosystemen.

3. Zorg voor leefbaarheid en gezondheid

De zorg voor leefbaarheid en gezondheid krijgt steeds meer aandacht. De druk op de kwaliteit van de leefomgeving door effecten van met name industrie, verkeer en landbouw is hoog.

4. Bevorderen van een goede (ook digitale) bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een primaire voorwaarde voor een goede en veilige leefomgeving én voor een goed vestigingsklimaat. Zowel de fysieke als de digitale infrastructuur moet de behoeften vanuit de samenleving (blijven) ondersteunen.

5. Duurzame economische ontwikkeling en betaalbare doelen en oog voor innovatie

De komende decennia staan in het teken van herstel van de balans met als belangrijkste opgaven:

- de energietransitie;
- het beperken van de nadelige gevolgen van de klimaatverandering en;
- de omslag naar een circulaire economie.

Etten-Leur stimuleert waar mogelijk initiatieven die leiden tot meerwaarde, bijdragen aan de duurzaamheidsopgave en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Strategische ontwikkellocaties

Het bestaande wegennet in Etten-Leur bereikt op sommige plekken maximale capaciteit. Nieuwe wegen worden overwogen om leefbaarheidsproblemen aan te pakken. Er wordt meer nadruk gelegd op duurzame en milieuvriendelijke verplaatsingen om knelpunten te verminderen.

Randweg om (toekomstige) knelpunten op te lossen

Een randweg aan de oostzijde van Etten-Leur kan bestaande verkeersknelpunten rondom het spoor oplossen en kan dienen als ontsluiting van mogelijke uitbreidingslocaties. De ontwikkeling van het grote woongebied Haansberg vereist nieuwe infrastructuur, waarbij een randweg de wijk ontsluit en dient als grens tussen stedelijk en landelijk gebied.

Minder autoverplaatsingen door andere vormen mobiliteit

Een tweede richting om (toekomstige) mobiliteitsknelpunten aan te pakken, is de inzet van duurzamere en schonere vormen van mobiliteit. Deelmobiliteit met delektrische deelauto of het aanbieden van deelfietsen dragen hieraan bij.

Bij de inrichting van nieuwe wijken wordt een goed en direct netwerk voor fietsers en voetgangers aangelegd. Ook is er in nieuwe wijken een aanbod van openbaar vervoer en MaaS. MaaS staat voor 'Mobility as a Service' en biedt gebruikers een reisadvies op maat, bijvoorbeeld om gebruik te maken van deelvervoer. Ook met deze vormen van mobiliteit wordt in de inrichting van nieuwe woongebieden rekening gehouden.

3.2.2 RAADSPROGRAMMA

"Etten-Leur maken we samen" is de titel van het Raadsprogramma 2022-2026 van de gemeente Etten-Leur. In dit raadsprogramma staan de volgende 5 thema's centraal:

1. **Eigentijds bestuur en dienstverlening op maat in Etten-Leur**
We werken aan een betrouwbare en servicegerichte organisatie voor onze inwoners en partners zoals het onderwijs, ondernemers, andere overheden en maatschappelijke organisaties, verenigingen en instellingen. Een organisatie zonder onnodige drempels en procedures waarbij de menselijke maat het uitgangspunt is van onze dienstverlening
2. **Sociaal Etten-Leur**
Etten-Leur is een inclusieve gemeente waar iedereen alle kansen krijgt om mee te doen. Iedereen moet zich prettig en veilig kunnen voelen in zijn eigen leefomgeving. Samen zijn we verantwoordelijk voor schone en leefbare straten, buurten en wijken.
3. **Ruimte voor wonen en leven in Etten-Leur**
We werken aan een groen, levendig en veilig Etten-Leur. We werken aan een optimale inrichting van de openbare ruimte en zorgen ervoor dat het onderhoud van openbaar groen, wegen en straten in orde is, nu en in de toekomst. Met adequate preventie en projecten dragen we bij aan de versterking van de leefbaarheid en de veiligheid van wijken en buurten.
4. **Economie en werk in Etten-Leur**
Samen met ondernemers, inwoners en andere partners werken we aan een gezonde economie met volop kansen voor iedereen. We stimuleren het toegroeien naar een volledig circulaire economie in 2050 en geven daarin als gemeente zelf het goede voorbeeld. We werken aan een goed vestigingsklimaat en aantrekkelijke vitale bedrijventerreinen.
5. **Duurzaam denken en doen in Etten-Leur**
Duurzaam denken en doen gaat om het vinden van evenwicht tussen ecologische, economische en sociale belangen: we kijken naar de huidige behoeften die mensen hebben en hoe die in de toekomst ontwikkeld kunnen worden zonder dat de mensen, het milieu of de economie in gevaar komen. Het is dus een zeer breed begrip en raakt in veel opzichten ons leven en onze omgeving.

3.2.3 ANDER RELEVANT BELEID

Hieronder beschrijven we de meest relevante gemeentelijke beleidsambities die een raakvlak hebben met het mobiliteitsbeleid. Maatregelen die een plaats krijgen in het mobiliteitsbeleid moeten namelijk de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen. Veel beleid dat zich richt op een specifieke sector buiten mobiliteit wordt momenteel geactualiseerd naar aanleiding van de Omgevingsvisie Etten-Leur. De keuzes uit deze Omgevingsvisie zijn daarom op dit moment als basis gebruikt voor de mobiliteitsvisie.

De Omgevingsvisie bevat een koers in hoofdlijnen, waar het huidige en toekomstige beleid per sector een detailuitwerking geeft. Wanneer het sectorale beleid is geactualiseerd, zal dit leidend worden.

Deze mobiliteitsvisie bevat de lokale uitwerking van het provinciaal en regionaal beleid naar ambities en speerpunten die specifiek voor de gemeente Etten-Leur gelden.

THEMA	BELEIDSDOCUMENT	JAAR VAN UITGAVE
Overkoepelend	Omgevingsvisie Etten-Leur	2022
Mobiliteit	Koers Mobiliteit 2030 provincie Noord-Brabant	2020
	Ambitiedocument gedeelde mobiliteit provincie Noord-Brabant	2021
	Brabantse Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 (BVVP)	2023
	Regionale Mobiliteitsprogramma Regio West-Brabant 2021-2024.	2020
Beheer en onderhoud	Verhandingenplan	(2024)
	Straatmeubilairplan	(2024)
	Vervangings- en investeringsplan Vri's	2023
	Beheerplan openbare verlichting	2020
Sport en bewegen	Herijking sportakkoord Etten-Leur 'Krachten bundelen voor een gezond, sociaal en actief leven'.	2023
	Herijking beleid spelen en bewegen.	2024
Ruimte en wonen	Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040	2022
	Startdocument Centrumvisie Etten-Leur	2023
Economie en recreatie	Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie Etten-Leur	2022
Groen, duurzaamheid en klimaat	Groenplan	(2024)
	Visiedocument klimaatadaptatie 2023-2030 Etten-Leur	2022
	Uitvoeringsplan Schone Lucht Akkoord	2024

Tabel 1 Beleidsanalyse mobiliteitsvisie gemeente Etten-Leur

Provinciaal beleid

Regionaal Mobiliteitsprogramma 2020-2023

Volgens het Beleidskader (Koers 2030) van de provincie Noord-Brabant spelen er in Brabant vijf ontwikkelingen die mobiliteitsopgaven bepalen:

- Verstedelijking en krimp
- Verduurzaming
- Economische ontwikkeling
- Technologische ontwikkelingen en digitalisering
- Netwerksamenleving

Ambities voor het mobiliteitssysteem in Brabant zijn:

1. We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem
2. We gaan voor veilige mobiliteit
3. We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit
4. We gaan voor mobiliteit voor iedereen
5. We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem

In het Ambitiedocument Gedeelde Mobiliteit van de provincie Noord-Brabant wordt de ambitie uitgesproken om toe te werken naar één inclusief vervoerssysteem waarin de reiziger centraal staat met een passend aanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen kan gebruik maken van het systeem van gedeelde mobiliteit, zonder fysieke, mentale of digitale drempels. Zo houden we de regio's bereikbaar en kunnen mensen blijven meedoen aan de samenleving.

Brabantse Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 (BVVP)

Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 (BVVP) heeft als hoofddoel "Brabant gaat voor NUL." Hierbij is elk verkeersslachtoffer onacceptabel, want elk verkeersslachtoffer is er 1 te veel. De provincie staat er niet alleen voor. Alle verkeersveiligheidspartners helpen mee om het in Brabant veiliger te maken.

In het Brabantse Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 staat hoe de partners de komende jaren werken aan een verkeersveiliger Brabant. Op basis van een risico-inventarisatie zijn thema's en doelgroepen benoemd. Het meerjarenplan richt zich op infrastructuur, afleiding, te hard rijden, asociaal gedrag en gebruik van alcohol en drugs in het verkeer. Doelgroepen zijn fietsers, autobestuurders en beroepsvervoerders. In het BVVP worden Brabanders ook aangesproken op hun eigen verantwoordelijkheid.

In het BVVP worden zeven uitgangspunten benoemd

1. Wij zien verkeersveiligheid als kerntaak van ons allen
2. Wij verdiepen en verbreden onze samenwerking
3. Wij werken integraal volgens de pijlers gedrag, infrastructuur en handhaving
4. Wij hanteren een proactieve aanpak op basis van risico's
5. Wij werken met eensluitende verkeersveiligheidsdata
6. Bewezen effectieve maatregelen
7. Het BVVP bevat de uitgangspunten voor lokale en regionale plannen van de partners

Regionaal beleid

Stedelijke Regio Breda – Tilburg

De Stedelijke Regio Breda – Tilburg (SRBT) is een samenwerkingsverband van negentien gemeenten, vier waterschappen, de provincie Noord-Brabant en het Rijk dat samen werkt aan de ontwikkeling van de regio. Het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant 2040 beschrijft een nieuwe koers voor een duurzame ontwikkeling van de stedelijke regio's van Brabant. Deze koers is uitgewerkt tot vijf zogenaamde ontwikkelprincipes:

1. Bodem en watersysteem als basis voor de verstedelijking
2. Landschap en natuur groeien mee met verstedelijking
3. Nieuwe woningen versterken bestaande steden en dorpen
4. Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp
5. Kwalitatieve werkgebieden als randvoorwaarde voor circulaire economie

Mobiliteitstransitie maatwerk voor stad en dorp

Om de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in stedelijke regio's mogelijk te maken, nemen we op regionaal niveau mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen zijn gericht op het verminderen van autoverplaatsingen en het bevorderen van reizen met het openbaar vervoer, de fiets of te voet, wat we mobiliteitstransitie noemen. Een belangrijk aspect van deze transitie is de verbetering van het openbaar vervoerssysteem, waarvoor opschaling noodzakelijk is.

Bij de vertaling naar concrete doelstellingen, neemt de regio onder andere de volgende aspecten mee:

- bereikbaarheid van werklocaties
- een sturende parkeeraanpak
- een passende OV-exploitatie
- mobiliteit voor iedereen
- stadslogistiek
- herinrichting/herrotering stedelijke hoofdstructuur auto en de relatie met goederennetwerken.

Regio West-Brabant

In het Regionale Mobiliteitsprogramma 2021-2024 wordt door middel van gebiedsgerichte realisatie op een aantal focusgebieden de regionale mobiliteitsaanpak geschetst. Onderstaand de belangrijkste aandachtspunten voor de gemeente Etten-Leur.

Noord-Zuid Corridor

Hoewel de gemeente Etten-Leur geen onderdeel uitmaakt van de Noord-Zuid corridor (A4-corridor), is het belangrijk om aangehaakt te blijven op deze regionale drager. Het inzetten de multimodale bereikbaarheid van economische topsectoren en bedrijven(terreinen) speelt ook binnen de gemeente Etten-Leur. Wel gebeurt dit op kleinere schaal dan op andere plekken binnen de regio.

Internationale Knoop

Een optimale verbinding tussen Etten-Leur en de Internationale Knoop Breda (per auto, fiets en openbaar vervoer) draagt bij aan de regionale bereikbaarheid van de gemeente. Door gedeelde mobiliteit, wandelen en fietsen op zowel regionaal als lokaal niveau te stimuleren, wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Binnen Etten-Leur is het essentieel om het openbaar vervoersnetwerk en de voorzieningen bij stations en haltes te optimaliseren om ketenverplaatsing te bevorderen.

Sterke Stedenrij

Etten-Leur maakt deel uit van de sterke Brabantse stedenrij samen met Bergen op Zoom, Roosendaal, Breda en Oosterhout in West-Brabant. Etten-Leur sluit aan op deze stedenrij door de bestaande OV-capaciteit efficiënter te benutten en de mogelijkheden van werk- en woonhubs te verkennen. Naast de noodzakelijke infrastructuurmaatregelen voor doorstroming en veiligheid, ligt de focus op het aanmoedigen van langzame mobiliteit als oplossing voor de groeiende druk op het hoofd- en onderliggend wegennet.

Vitaal Platteland

In het buitengebied van Etten-Leur zijn verkeersveiligheid en leefbaarheid aandachtspunten. Er wordt gewerkt aan het versterken van de verbindingen, ook voor langzaam verkeer, tussen Etten-Leur en het omliggende gebied. Daarnaast krijgen recreatieve routes voor fietsers en wandelaars extra aandacht.

3.3 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Landelijk zijn er trends en ontwikkelingen die de verplaatsingsbehoeften van mensen, het vervoersaanbod en de uitdagingen in het mobiliteitssysteem beïnvloeden. Hieronder schetsen we een beeld van maatschappelijke trends en trends in mobiliteit, verkeer en vervoer die kenmerkend zijn voor deze tijd. Daarnaast geven we een analyse van verkeersongevallen-cijfers.

Landelijke maatschappelijke trends

- Verplaatsingspatronen geven aan hoe we ons van plek naar plek verplaatsen. Die patronen worden ingewikkelder. Er komen steeds meer schakels, tussenstops en bestemmingen bij. In het verleden reisden we van huis naar werk en weer terug. Nu gaan we vanuit huis eerst de kinderen wegbrengen, dan werken, even sporten, een boodschappen doen, de kinderen weer ophalen en dan pas weer naar huis.
- Technologische ontwikkelingen: thuiswerken is mogelijk waardoor minder verplaatsingen van huis naar werk plaatsvinden. Toch blijft het op piekmomenten druk op het wegennet.
- Omvang van de bevolking neemt toe, grootte van huishouden neemt af. Hierdoor toename aantal verplaatsingen per hoofd van de bevolking.
- Ouderen wonen langer zelfstandig: een toegankelijk mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld collectief vervoer of begaanbaarheid trottoirs, is belangrijk voor deelname aan de maatschappij.

- Groeiend bewustzijn dat gezonde en duurzame leefstijl belangrijk is. Dit leidt in sommige gevallen tot andere keuzes in vervoer. Zoals vaker te voet gaan, fietsen, het openbaar vervoer gebruiken of de elektrische (deel)auto.

Landelijke trends mobiliteit

- STOMP-principe: Dit staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit) en personenauto. STOMP is een voorkeursvolgorde voor keuzes in mobiliteit. Ontwerpen met prioriteit voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit boven de personenauto (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS [deelmobiliteit] en Personenauto).
- Opkomst van elektrische vervoersmiddelen: Elektrische vervoersmiddelen winnen terrein, waarbij auto's ook steeds vaker taken van de bestuurder overnemen. Toenemend gebruik van normale en snelle elektrische fietsen voor langere afstanden en groepsvervoer.
- Toename van deelmobiliteit: Groeiend gebruik van gedeelde auto's, scooters en fietsen.
- Populariteit van privé Lease: Toenemende populariteit van privé lease voor zowel auto's als fietsen.
- Veranderingen in rijgedrag jongeren: Jongeren halen op latere leeftijd hun rijbewijs en schaffen later een eigen auto aan. Ze mogen echter wel eerder een rijbewijs halen en onder begeleiding rijden.
- Apps voor reisplanning: Toepassingen maken vooraf plannen en boeken van reizen eenvoudiger, en ook het onderweg wijzigen van bestemming, route of vervoerswijze wordt vergemakkelijkt.
- Toename van landbouwverkeer: Grotere landbouwvoertuigen en meer bewegingen in landbouwverkeer, wat leidt tot verhoogde drukte op plattelandswegen, vooral in combinatie met toeristisch-recreatief gebruik.

- Focus op snel en direct openbaar Vervoer: Toenemende focus op snelle en directe openbaar vervoersverbindingen voor grote vervoersstromen. Hierdoor komt de bereikbaarheid van kleine kernen/wijken onder druk te staan, waardoor vervoer op maat belangrijker wordt.
- Behoeftte aan makkelijke en snelle verbindingen: Toenemende behoefte aan gemakkelijke en snelle verbindingen, waar mobiliteitshubs op inspelen.
- Carports met zonnepanelen: Vanuit de Regionale Energie Strategie (RES) wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar carports met zonnepanelen, relevanter in het licht van netcongestie en de energietransitie.

Trends Etten-Leur (Omgevingsvisie)

Etten-Leur telt momenteel ongeveer 45.000 inwoners, een aantal dat de komende jaren naar verwachting zal stijgen, afhankelijk van de uitbreiding van het woningaanbod. Ook verandert de samenstelling van de bevolking. De grootste groep inwoners is nu nog tussen de 20 en 64 jaar oud (ongeveer 75%). De omvang én samenstelling van deze groep gaat veranderen. Dit komt doordat het aantal ouderen toeneemt en het aantal jongeren afneemt. Daarnaast groeit het aantal inwoners met een andere culturele achtergrond.

De veranderende samenstelling is van invloed op het aantal huishoudens. Momenteel bestaat ongeveer 30% van de huishoudens uit alleenstaanden, en er is een groeiende trend naar huishoudens met één of twee personen. Elke leeftijdsgroep heeft eigen wensen voor wonen, (samen)leven, activiteiten, voorzieningen en verplaatsen. We willen het woning- en voorzieningenaanbod zo samenhangend en passend mogelijk op deze wensen afstemmen.

Bovenstaande trends en ontwikkelingen hebben invloed op het mobiliteitssysteem van de toekomst. Er moet meer aandacht zijn voor ouderen in het verkeer en het toenemend aantal huishoudens legt druk op het ruimtegebruik voor bijvoorbeeld parkeren.

Ook hebben deze trends en ontwikkelingen tot gevolg dat het verkeersaanbod en verplaatsingspatronen steeds gevarieerder en complexer worden.

Trends mobiliteit Etten-Leur

Hoe vaak mensen gebruik maken van de trein lijkt mede af te hangen van hoe dicht mensen bij een treinstation in de buurt wonen. Inwoners van Nederland moesten in 2020 gemiddeld 5,1 kilometer over de weg afleggen naar het dichtstbijzijnde treinstation in eigen land. In de gemeente Etten-Leur bedraagt deze afstand gemiddeld 2,0 kilometer. Naast de nabijheid van een treinstation is het ook relevant om te kijken naar het autobezit. Gemiddeld had een Nederlands huishouden 1,0 auto in 2020. De gemeente Etten-Leur scoort op dit aspect iets boven het landelijk gemiddelde, met gemiddeld 1,1 personenauto per huishouden (bron: CBS, 2024).

Er zijn gegevens bekend over het fietsgebruik voor ritten met een afstand van 7,5 kilometer of minder (bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, 2023). Het cijfer per gemeente geeft het percentage ritten weer die met de fiets gemaakt zijn ten opzichte van alle ritten vanuit die gemeente. Gemiddeld in Nederland is het fietsgebruik 33,2% bij een afstand tot 7,5 kilometer (gewone fiets: 26,3%; elektrische fiets: 6,9%). Binnen de gemeente Etten-Leur ligt het fietsgebruik bij een afstand tot 7,5 kilometer met 29,8% onder dit gemiddelde (gewone fiets: 22,4%; elektrische fiets 7,4%).

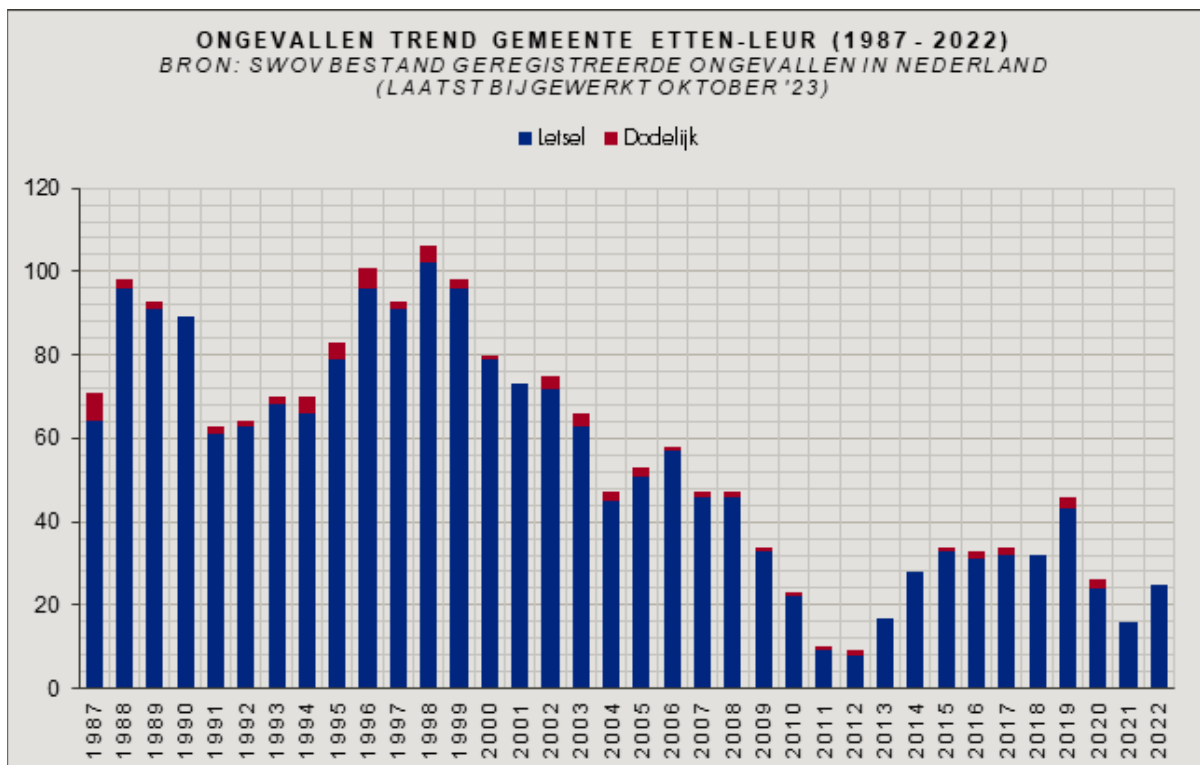
Trends verkeersongevallen Etten-Leur

In Afbeelding 2 wordt de trend in verkeersongevallen van de afgelopen jaren weergegeven, waarbij incidenten met uitsluitend materiële schade zijn uitgesloten. Het aantal ernstige verkeersongevallen met ernstige afloop (dodelijk of letsel) op het gemeentelijk wegennet van Etten-Leur is in de afgelopen 30 jaar sterk afgenomen.

Vanaf 2012 heeft deze jarenlange afname plaats gemaakt voor een geleidelijke toename van deze verkeersongevallen, met een nieuwe piek in 2019. In de coronajaren 2020, 2021 en 2022 is weer een afname zichtbaar, deze is grotendeels te verklaren door de lagere hoeveelheid verkeer als gevolg van de lockdown-maatregelen.

Deze trends vragen om een beleidswijziging op het gebied van verkeersveiligheid, met een nadruk op gedragsverandering binnen specifieke doelgroepen en onderzoek naar de invloed van nieuwe technologieën. Het is van belang deze inzichten mee te nemen bij de verdere ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid in Etten-Leur.

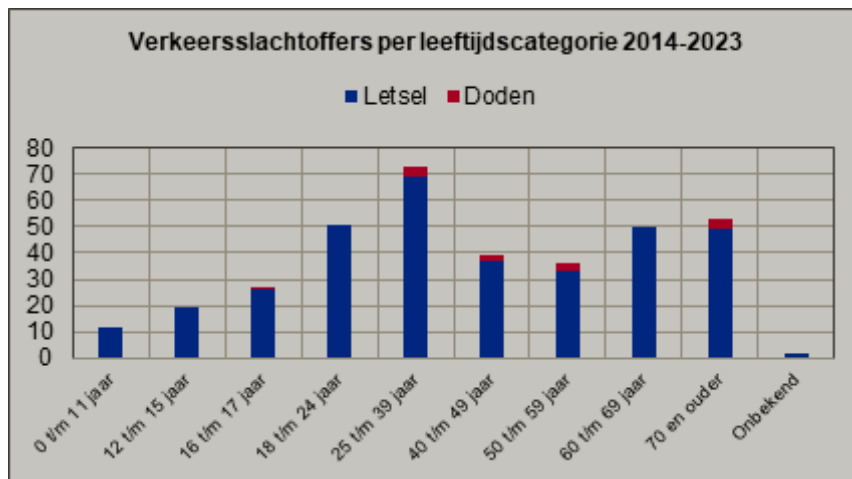
Landelijk is de trend van een toenemend aantal verkeersongevallen in de afgelopen jaren eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door onder andere de smartphone.



Afbeelding 2 Ongevallentrend gemeente Etten-Leur (1987 - 2022) excl. ongevallen met afloop 'Uitsluitend Materiële Schade'. Bron: SWOV.

Afbeelding 3 toont het aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie in de jaren 2014 t/m 2023. Het aantal verkeersslachtoffers op het gemeentelijke wegennet van Etten-Leur is het hoogst in de categorie 25 t/m 39 jaar. De categorie jongvolwassenen (18 t/m 24 jaar) en ouderen (60 t/m 69 jaar en 70 jaar en ouder) is ook sterk vertegenwoordigd.

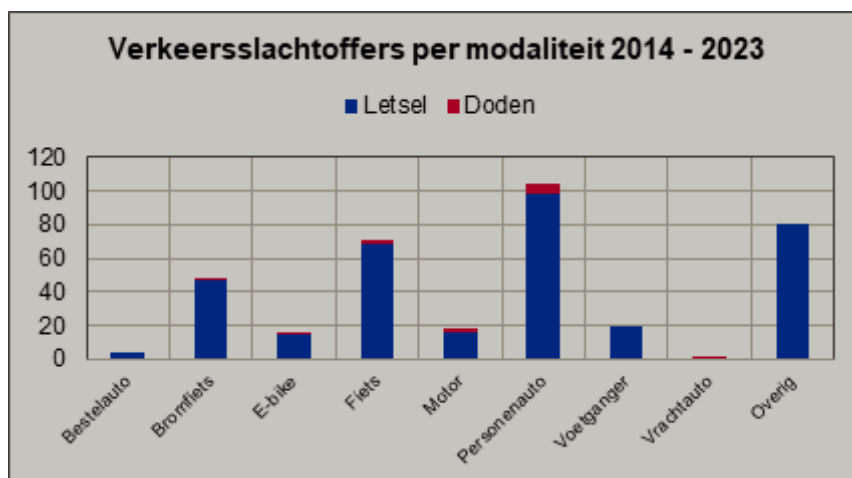
Deze cijfers benadrukken de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in Etten-Leur, met een specifieke focus op jongvolwassenen en ouderen. Het is van groot belang om deze groepen in het verkeersveiligheidsbeleid extra aandacht te geven.



Afbeelding 3 Verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie van 1 januari 2014 t/m 3 januari 2024. Bron: Viastat.

Afbeelding 4 toont het aantal verkeersslachtoffers per modaliteit in de jaren 2014 t/m 2023. ViaStat heeft ongevallen waarbij de vervoerswijze niet is geregistreerd samengevoegd in de categorie overige vervoerswijze. In de groep kwetsbare vervoerswijzen valt meer dan de helft van de verkeersslachtoffers.

Hieronder vallen voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietsers+. Deze kwetsbare verkeersdeelnemers vereisen aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid.



Afbeelding 4 Verkeersslachtoffers per modaliteit van 1 januari 2014 t/m 3 januari 2024. Bron: Viastat.



4 PARTICIPATIE

4.1 INLEIDING

Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie hebben we nauw samengewerkt met de gemeenschap om te onderzoeken wat zij belangrijk vinden. Dit deden we op verschillende manieren in een participatietraject:

- Een online enquête: We hebben de inwoners gevraagd naar hun reisgewoonten, problemen die ze ervaren en goede voorbeelden binnen de gemeente. In het tweede deel van de enquête (fase 2) gingen we dieper in op onderwerpen zoals de routes die ze het meest gebruiken.
- Wijkbezoeken: We hebben directe gesprekken gevoerd met mensen op straat, bij markten en supermarkten om hun ervaringen met mobiliteit te horen. We wilden ervoor zorgen dat zelfs de mensen die normaal gesproken minder gehoord worden, hun stem konden laten horen. Hun mening is net zo belangrijk voor het vormgeven van ons mobiliteitsplan.
- Werkateliers: Samen met de gemeenteraad, participatiegroep en beleidsmakers hebben we sessies gehouden waarbij we nadachten over hoe we invulling konden geven aan de doelen en belangrijke punten die we in de mobiliteitsvisie wilden opnemen.

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, zowel in de mobiliteitsvisie als in het Mobiliteitsplan. Het is belangrijk dat iedereen in de gemeenschap gehoord wordt, zodat ons mobiliteitsbeleid echt aansluit bij wat de inwoners nodig hebben.

4.2 ONLINE ENQUÊTE

In september 2023 hebben 571 inwoners van de gemeente Etten-Leur deelgenomen aan 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 goede voorbeelden en van knelpunten op het gebied van verkeer, met daarbij de reden en eventuele toelichting. In dit deel van het hoofdstuk participatie zijn de resultaten van de enquête samengevat.

De volledige rapportage van deel 1 van de mobiliteit enquête staat in Bijlage 1.

Persoonskenmerken

De mobiliteitsenquête is ingevuld door 571 personen. Het totaal aantal inwoners van de gemeente Etten-Leur in 2022 is 44.152. Dat betekent een respons van 1,3% van het totaal aantal inwoners van de gemeente.

- De leeftijdsgroepen vanaf 26 tot 75 jaar zijn goed vertegenwoordigd in de enquêteresultaten. De jongere (13 tot 25 jaar) en oudere (75 jaar en ouder) leeftijdsgroepen zijn met deze online enquête minder goed bereikt.
- Inwoners uit de wijken Grauwe Polder (1), Hooghuis (2) en Sanderbanken (3) hebben de enquête veelvuldig ingevuld, in de andere wijken was de respons lager (minder dan 50 respondenten per wijk).

Keuze vervoerswijze en redenen

In de enquête is gevraagd of de respondenten gebruik maken van bepaalde vervoersmiddelen om zich binnen de gemeente te verplaatsen naar een bestemming. Per vervoerswijze is aangegeven waarom mensen wel of geen gebruik van maken.

Lopen

509 respondenten geven aan wel eens naar een bestemming binnen de gemeente te lopen, hiervan hebben 499 respondenten één of meerdere redenen hiervoor gegeven. 45 respondenten loopt nooit naar een bestemming, hiervan hebben 43 respondenten één of meerdere redenen voor gegeven.

Belangrijkste redenen om te lopen:

- Korte afstanden.
- Goed voor de gezondheid.

Belangrijkste reden om niet te lopen:

- Afstand is te groot.

Fietsen

481 respondenten fietst wel eens naar een bestemming binnen de gemeente, hiervan heeft 478 respondenten één of meerdere redenen voor gegeven. 64 respondenten fietst nooit naar een bestemming, hier hebben 59 respondenten één of meerdere redenen voor gegeven.

Belangrijkste redenen om te fietsen:

- Sneller dan alternatieven.
- Goed voor de gezondheid.

Belangrijkste reden om niet te fietsen:

- Geen fiets in bezit.

Auto

514 respondenten reist wel eens met de auto naar een bestemming binnen de gemeente, hiervan heeft 509 respondenten één of meerdere redenen voor gegeven. 30 respondenten reist nooit met de auto naar een bestemming, hiervan heeft iedereen een reden gegeven.

Belangrijkste redenen om de auto te gebruiken:

- Flexibiliteit.
- Gemak.
- Grote afstanden.
- Beschutting bij slecht weer.

Belangrijkste reden om niet met de auto te gaan:

- Geen auto in bezit

Openbaar vervoer

236 respondenten reist wel eens met het openbaar vervoer naar een bestemming binnen de gemeente, hiervan hebben 221 respondenten één of meerdere redenen voor gegeven. 307 respondenten reist nooit met het openbaar vervoer naar een bestemming, hiervan hebben 295 respondenten één of meerdere redenen voor gegeven.

Belangrijkste reden om het openbaar vervoer te kiezen:

- Gemak.

Belangrijkste redenen om niet met het openbaar vervoer te reizen:

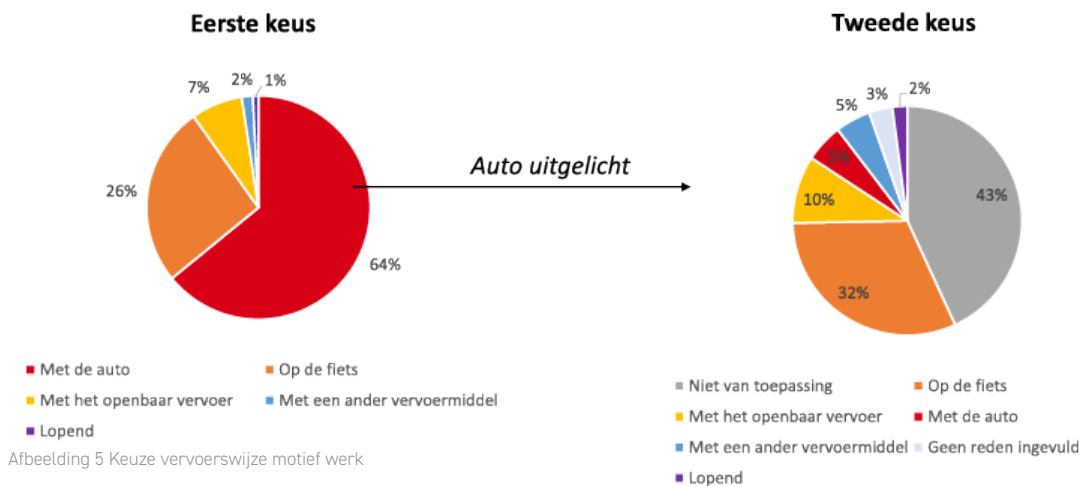
- Kosten.
- Onbetrouwbare vertrektijden.
- Langere reistijd.
- Te ver van het station/de halte.

Keuze vervoerswijze per motief

De inwoners van de gemeente Etten-Leur zijn voor verschillende motieven (school, werk, sport/vereniging en winkelen) gevraagd naar gebruik van de diverse vervoerswijzen. Daarbij is per motief gevraagd naar de eerste én de tweede keuze qua vervoerswijze.

Reizen naar werk

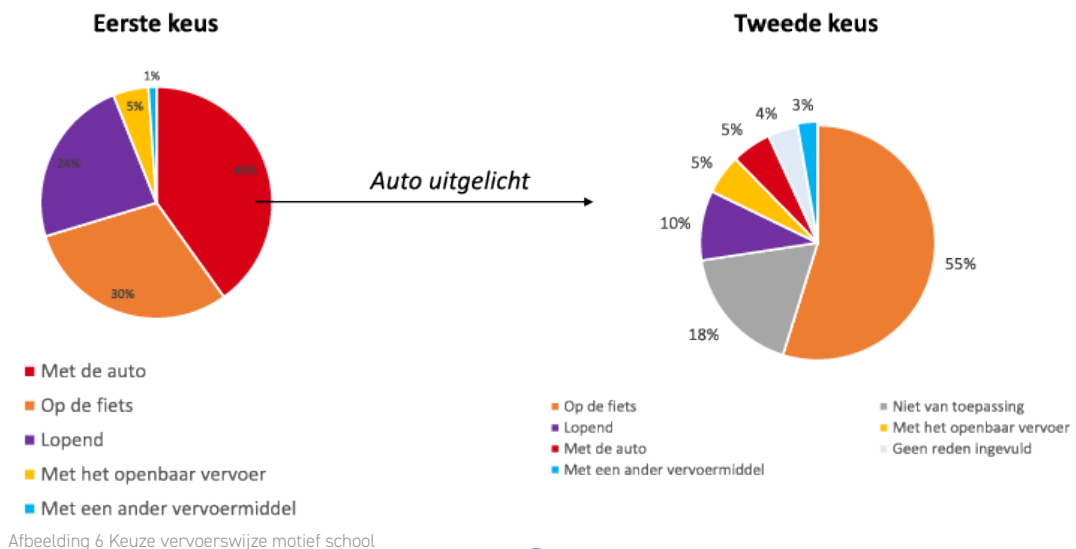
Bij woon-werkverkeer wordt de auto het meest gebruikt. 64% van de respondenten geeft aan dat de auto voor deze verplaatsing de favoriete vervoerswijze is. Van deze respondenten geeft 43% aan voor hun woon-werkverplaatsing ook geen ander alternatief te zien. Voor 32% van de respondenten met de auto als primaire vervoerswijze naar werk, is de fiets de tweede keus. Voor 10% is het openbaar vervoer de tweede keus. Dit toont aan dat er potentie ligt voor deze vervoerswijzen, als alternatief voor de auto.



Reizen naar school

Voor school-thuisverkeer zijn lopen en fietsen naast de auto ook populaire vervoerswijze. 40% van de respondenten geeft aan de auto als eerste keus te hebben als vervoerswijze naar school. Voor 30% van de respondenten is dit de fiets 24% van de respondenten geeft aan het liefst lopen hun kind naar school te brengen.

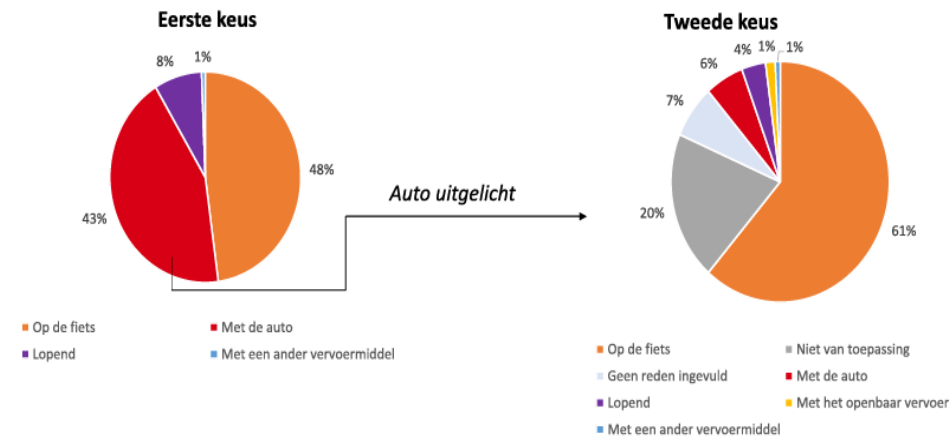
Van de respondenten die de auto als eerste keuze aangeven, zegt ruim de helft (55%) dat de fiets hun tweede keuze is. Dit toont aan dat er potentie ligt voor deze vervoerswijzen, als alternatief voor de auto.



Reizen naar winkelen/boodschappen doen

Voor het motief winkelen is de auto de belangrijkste eerste keus (56%). Ruim een kwart van de respondenten (26%) geeft aan de boodschappen het liefst met de fiets te doen. Daarnaast geeft een relatief groot aandeel (17%) lopen als eerste keus om boodschappen te doen.

Van de respondenten die de auto als eerste keus hebben, heeft bijna de helft (47%) de fiets als tweede keuze.

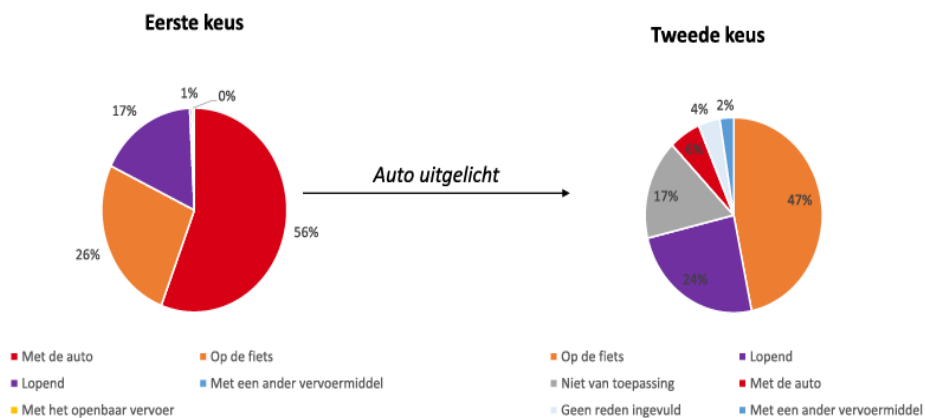


Afbeelding 7 Keuze vervoerswijze motief winkelen/boodschappen doen

Reizen naar sport/vereniging

Voor de verplaatsingen richting sport/verenigingen is de fiets de belangrijkste eerste keuze als vervoerswijze (48%). Een aandeel respondenten van 43% heeft de auto als eerste vervoerswijze. Het gebruik van andere vervoerswijzen is bij dit motief verwaarloosbaar.

Van de respondenten die de auto als eerste keuze aangeeft, zegt 61% dat de fiets hun tweede keuze is. Dit geeft een grote potentie van deze vervoerswijze voor het halen en brengen naar school weer.



Afbeelding 8 Keuze vervoerswijze motief sport/vereniging doen

Goede voorbeelden en knelpunten

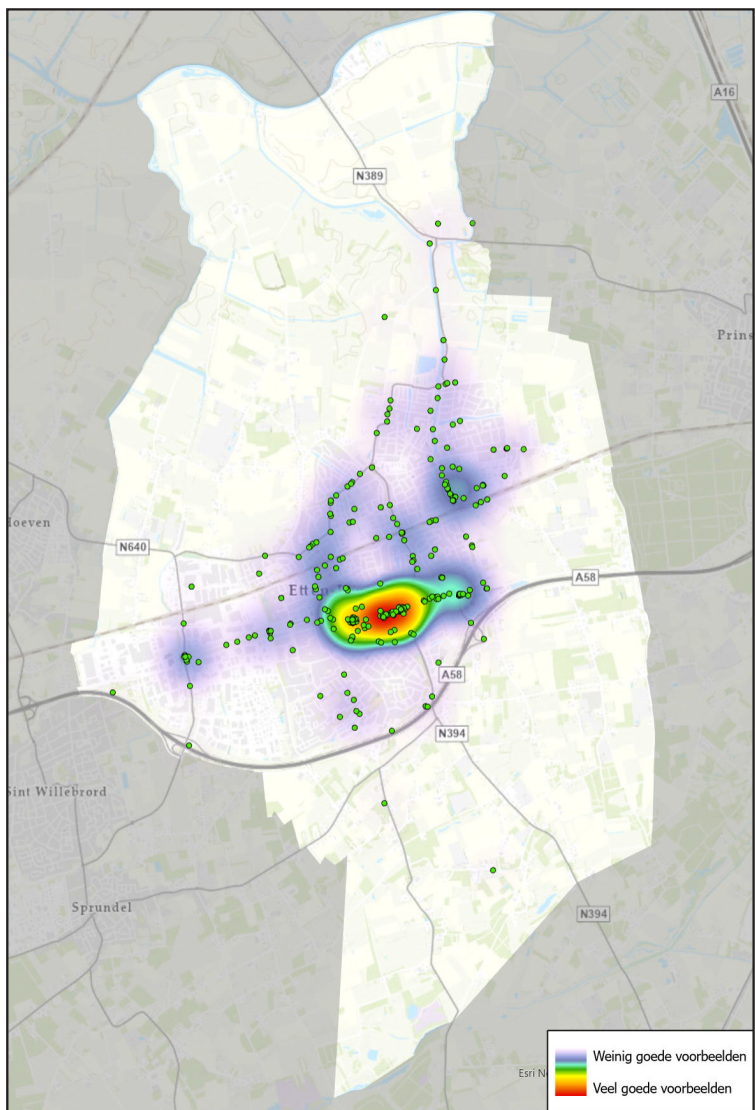
Respondenten van de online mobiliteitsenquête hadden de mogelijkheid om goede voorbeelden en knelpunten op het gebied van mobiliteit op kaart aan te geven. Daarbij kon men de reden van het goede voorbeeld of het knelpunt aangeven. 151 respondenten hebben in totaal 292 goede verkeerssituaties aangegeven in de gemeente.

Goede voorbeelden

Specifieke locaties en redenen van goede voorbeelden worden in de volgende fase van het plan (Mobiliteitsplan) nader bekeken. Voor de mobiliteitsvisie is relevant dat de meeste goede voorbeelden zich volgens de inwoners van Etten-Leur op en rond de rotondes Parklaan – Schoonhout en Rode Poort – Parklaan bevinden.

399 respondenten hebben in totaal 1.123 verkeersknelpunten in de gemeente aangegeven. Onderstaande figuren geven de zogenaamde 'heatmaps' van goede voorbeelden en knelpunten. Deze heatmaps geven een beeld van de locaties met de meeste meldingen.

Verspreid over de bebouwde kom worden daarnaast enkele andere wegvakken als goed beoordeeld. De belangrijkste redenen zijn overzichtelijkheid en de goede fietsvoorzieningen ('Je kan hier prettig fietsen').

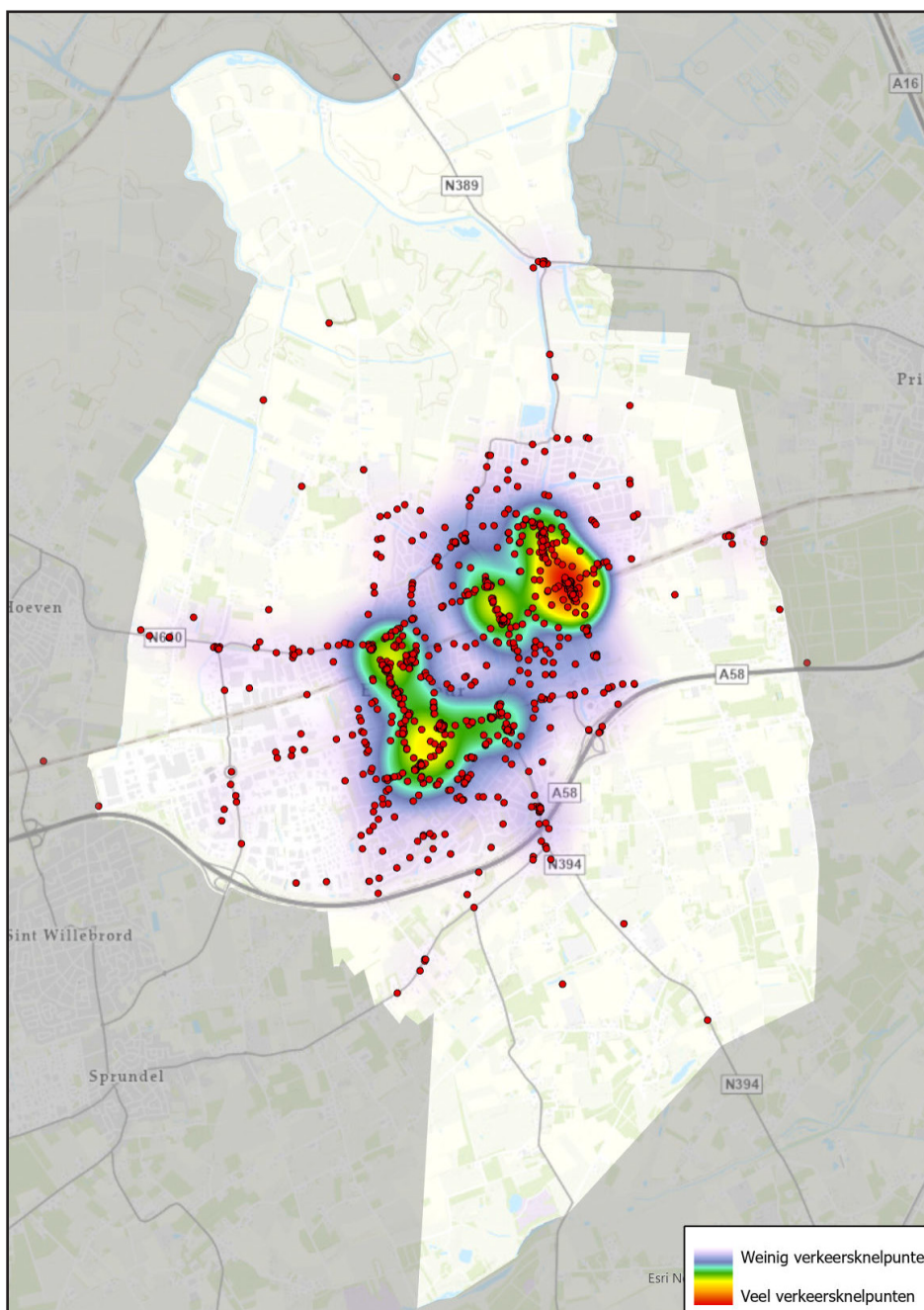


Afbeelding 9 Heatmap goede voorbeelden

Verkeersknelpunten

Specifieke locaties en redenen van verkeersknelpunten worden in de volgende fase van het plan (Mobiliteitsplan) nader bekeken. Voor de mobiliteitsvisie is relevant dat de meeste verkeersknelpunten zich volgens de inwoners van Etten-Leur bevinden op en rond de kruispunten Geerkade - Lange - Korte Brugstraat - Van Bergplein (gelijkwaardig kruispunt winkelgebied), Couperuslaan - Parklaan - Stijn Streuvelslaen en het gebied Rode Poort.

Daarnaast vormen de spoorwegovergangen belangrijke verkeersknelpunten, waarbij de locaties Lichttorenhoofd, Plantijnlaan en Hoevenseweg/ Markt er in negatieve zin uitspringen. De belangrijkste redenen van de verkeersknelpunten zijn de hoeveelheid verkeer (doorstroming), onoverzichtelijkheid en wegen waar te hard wordt gereden.



Afbeelding 10 Heatmap verkeersknelpunten

4.3 WIJKBEZOEKEN

Begin september 2023 zijn diverse supermarkten en weekmarkten in Etten-Leur bezocht. Tijdens deze bezoeken vroegen we de inwoners van de gemeente naar hun mening over de mobiliteit in Etten-Leur: zijn zij tevreden, of zijn er nog verbeterpunten? In totaal zijn ongeveer 250 inwoners ondervraagd. Deze reacties zijn in deze paragraaf gecategoriseerd op basis van de vervoerswijzen (zowel positief als negatief). De bevindingen zijn gecombineerd met de opbrengst van de andere participatiemomenten en meegenomen in de totstandkoming van deze mobiliteitsvisie.



Afbeelding 11 Impressie wijkbezoek Markt/Raadhuisplein Etten-Leur 2023

Voetgangers

Oudere voetgangers ervaren de wegen en paden grotendeels positief, met positieve punten zoals veiligheidsvoorzieningen bij zebrapaden en fietsoversteken op rotondes. Er is echter een wens voor betere verlichting op deze locaties. Toegankelijkheid met een rollator wordt grotendeels positief beoordeeld, maar er worden zorgen geuit over slecht onderhouden voetpaden, gevaarlijke oversteekplaatsen, ontbrekende zebrapaden bij rotondes, en obstakels zoals reclame-uitstallingen en klike's die het wandelen moeilijk maken. Verbeteringen in de toegankelijkheid en veiligheid voor voetgangers zijn belangrijk, vooral voor inwoners met een beperking, die gebruikmaken van bijvoorbeeld rollators en rolstoelen.

Fietsvoorzieningen

De fietsinfrastructuur in Etten-Leur wordt door fietsers in de basis positief beoordeeld. Goed onderhouden met asfalt op fietspaden bieden comfortabele routes voor diverse fietsen, waaronder bakfietsen en driewielers. Fietsers voelen zich veilig dankzij de afwezigheid van obstakels op de paden. Het uitgebreide netwerk van fietspaden en -routes binnen de gemeente wordt hoog gewaardeerd. De snelfietsroutes naar naburige steden, zoals Breda, dragen bij aan een positieve fietservaring. In het algemeen voelen fietsers zich veilig en tevreden met de fietsvoorzieningen in Etten-Leur.

Er zijn ook een aantal knelpunten die aandacht vragen. Denk hierbij aan de onduidelijke voorrangssituaties op rotondes en het gebrek aan fietsparkeervoorzieningen op enkele specifieke locaties. Het gedrag van fietsers wordt door andere weggebruikers wel eens als hinderlijk ervaren.

Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer, met name busverbindingen naar Breda, wordt als grotendeels positief beschouwd. Veiligheid bij spoorwegovergangen vraagt wel meer aandacht. Nieuwe woongebieden moeten per openbaar vervoer bereikbaar zijn of worden.

Autoverkeer

De autobereikbaarheid van Etten-Leur wordt over het algemeen als goed ervaren. Het autoluwe centrum wordt positief ontvangen, maar parkeerproblemen en verkeersoverlast in sommige woongebieden vragen aandacht. Maatregelen zoals wegversmallingen en parkeergelegenheid in het centrum worden gewaardeerd door de inwoners van Etten-Leur. Tevredenheid over snelheid remmende maatregelen bij scholen en 30 kilometer per uur zones wordt gedeeld. De doorstroming van het verkeer wordt overwegend positief beoordeeld. Er worden wel zorgen geuit over de verschillen van voorrangsregelingen op rotondes en andere kruispunten.

Ook de verkeerssituatie rondom de middelbare school tijdens drukke periodes en het gedrag van weggebruikers vraagt de nodige aandacht. Inwoners pleiten voor snelheidsverlaging en/of aanvullende snelheid remmende maatregelen. De barrièrewerking van het spoor vraagt nadrukkelijk om een oplossing.

Ondanks deze aandachtspunten wordt autorijden in Etten-Leur grotendeels als positief ervaren, met goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid, en waardering voor verkeersmaatregelen en de algehele doorstroming.

Samengevat

Over het algemeen zijn inwoners van Etten-Leur tevreden als het gaat om mobiliteit binnen de gemeente. Problemen met verkeer of bereikbaarheid van het centrum zijn minimaal en bewoners waarderen het gevoel van veiligheid en rust. Positieve veranderingen en verbeteringen die de gemeente heeft doorgevoerd, worden gewaardeerd, samen met de stedelijke planning en het wegennet. Ondanks dit algemene positieve beeld zijn er enkele zorgen en problemen die aandacht verdienen, zoals agressie en asociaal gedrag op de weg, de inrichting en het onderhoud van wegen en paden op specifieke locaties, verlichting, communicatie over wegwerkzaamheden en toegankelijk voor voetgangers en mindervaliden. Mensen verwachten ook dat de gemeente snel een reactie geeft op vragen en klachten over mobiliteit in de gemeente.

4.4 WERKATELIERS

Eind augustus 2023 hebben raadsleden, gemeentelijke beleidsmakers en belangrijke stakeholders hun inbreng gegeven voor de mobiliteitsvisie van de gemeente Etten-Leur tijdens zogenaamde werkateliers. In de eerste serie werkateliers werd deelnemers de aanpak van het proces gepresenteerd en zijn wensen en ideeën opgehaald die binnen de gemeente Etten-Leur spelen op het gebied van mobiliteit. Daarbij is het zogenaamde 'stoplicht-model' gebruikt:



- Groen licht:
wat gaat goed in de gemeente Etten-Leur?
- Geel licht:
wat kan beter in de gemeente Etten-Leur?
- Geel knipperlicht:
waar wil de gemeente Etten-Leur mee beginnen?
- Rood licht:
waar wil de gemeente Etten-Leur afscheid van nemen?

Na discussie en samenwerking tussen de verschillende beleidsmakers, raadsleden en andere belanghebbenden tijdens de werkateliers, zijn er diverse wensen en ideeën over de mobiliteit binnen de gemeente naar voren gekomen. De bevindingen van deze werkateliers zijn onderstaand samengevat, waarbij ze zijn gecategoriseerd naar positieve aspecten, punten van zorg en voorgestelde acties.



Wat gaat goed?

Etten-Leur heeft een fietsvriendelijke infrastructuur met snelfietspaden en fietsstraten, waardoor de veiligheid en het comfort voor fietsers worden gewaarborgd en het gebruik van de fiets wordt bevorderd. De beschikbaarheid van parkeerfaciliteiten, waaronder voldoende parkeergarages en -plekken, wordt positief beoordeeld, wat het gemak voor automobilisten en bezoekers vergroot. Het treinstation van Etten-Leur wordt positief beoordeeld vanwege de goede bereikbaarheid, wat de verbinding met omliggende steden en het openbaar vervoer bevordert. De algemene veiligheid voor fietsers en voetgangers wordt als belangrijk beschouwd en positief beoordeeld.



Wat kan beter?

Er is een duidelijke behoefte aan bredere (snel) fietspaden en een betere aansluiting van de hoofdfietsroutes op de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in Etten-Leur. Het verbeteren van fietsenstallingen, met specifieke aandacht voor locaties zoals De Nobelaer en het centrumgebied, wordt als dringend noodzakelijk beschouwd. Een betere aansluiting van de infrastructuur tussen wijken en het verbeteren van de toegankelijkheid voor inwoners met een beperking zijn punten van zorg. Een uniforme kleur op wegen en paden en beter onderhoud van fietspaden vinden de deelnemers belangrijk. Daarnaast is er een gedeelde wens om duurzaamheid te bevorderen en alternatieve vervoerswijzen voor de auto, zoals fietsen en wandelen, te stimuleren.

Voorgestelde acties

Het is van groot belang om te investeren in de uitbreiding en verbetering van fietspaden, met speciale aandacht voor het snelfietsroute naar Breda. Het wordt aanbevolen om ruimtelijke plannen te heroverwegen om wijken beter met elkaar te verbinden en de algehele veiligheid te vergroten. Onderzoek naar duurzame en slimme verlichting en verkeerslichten is nodig. Actieve promotie van fietsen en wandelen als aantrekkelijke alternatieven voor de auto wordt voorgesteld. Het overwegen van buurtbusdiensten, het doorvoeren van verbeteringen aan spoorwegovergangen en het stimuleren van duurzaamheidsinitiatieven worden aanbevolen.

Concluderend hebben de werkateliers een gedeelde visie van beleidsmakers, raadsleden en stakeholders in Etten-Leur aan het licht gebracht. Er is een sterke roep om mobiliteit te verbeteren door te investeren in fietsvriendelijke infrastructuur, duurzaamheid te bevorderen en de verkeersveiligheid te vergroten. Vanuit de verschillende stakeholders bestaat de wens om in een vroeg stadium te worden betrokken bij verkeersmaatregelen die de gemeente uitvoert.

BIJLAGEN

B1 RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUETE DEEL 1

COLOFON

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

De Mobiliteitsvisie is opgesteld door de gemeente Etten-Leur, ondersteund door Kragten.

Mobiliteitsvisie
Januari 2024

