

Instellen geslotenverklaringen voor motorvoertuigen, uitgezonderd lijnbussen, taxi's en landbouwvoertuigen, in en rondom Prinsenbeek.

Z2025-004407

Burgemeester en wethouders van Breda

Gelet op:

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

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

Overwegende:

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

Uit het oogpunt van:

- Het verzekeren van de veiligheid op de wegen
- Het beschermen van de weggebruikers en passagiers
- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu
- Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer

Is het gewenst om

Een geslotenverklaring in te stellen voor motorvoertuigen, uitgezonderd lijnbussen, taxi's, landbouwvoertuigen, met in werking zijnde motor en ontheffinghouders, van maandag tot en met vrijdag tussen 07.00u en 09.00u door plaatsing van de verkeersborden C12 op de:

- Leursebaan; tussen de Zanddreef en Moerdijkse Postbaan;
- Strijpenseweg; tussen de Zanddreef en de Verloren Hoek;
- Halseweg; tussen de Overveldsestraat en de Polderweg en;
- Markweg; tussen de Nieuwveerweg en de brug over de Mark in Prinsenbeek.

Een en ander zoals weergegeven op de bijgevoegde tekening 'Splitsafsluiting Prinsenbeek bebordingsplan verkeersbesluittekening'.

Motivering

Aard van de beoogde geslotenverklaring

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rondom Prinsenbeek op korte termijn te verbeteren en gelijktijdig te bezien op welke wijze de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rond Prinsenbeek structureel het beste kan worden verbeterd, wordt een afsluiting voor motorvoertuigen ingesteld. De hiervoor genoemde belangen als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid Wegenverkeerswet 1994 vergen verkeersmaatregelen om de verkeersintensiteit in Prinsenbeek (in elk geval tijdens de ochtendspitsperiode) aanzienlijk te verminderen. Een geslotenverklaring vormt een geschikt middel om dat doel te bereiken. Tegelijkertijd treft een geslotenverklaring grote groepen weggebruikers. De mate waarin de verkeersmaatregel daadwerkelijk bijdraagt aan de beoogde beleidsdoelstellingen kan uitsluitend in de praktijk worden bepaald. Om die redenen wordt de geslotenverklaring na zes maanden geëvalueerd om te bezien in hoeverre de geslotenverklaring heroverwogen moet worden, dan wel er andere verkeersmaatregelen moeten worden getroffen.

Binnen zes maanden na de instelling van de geslotenverklaring wil het college het aandeel doorgaand verkeer, in de ochtendspits tussen 7.00u en 9.00u, zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek met 80% reduceren ten opzichte van de nulmetingen uit 2024. Deze reductie moet bijdragen aan een merkbare verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek.

De geslotenverklaring wordt na zes maanden geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie van de geslotenverklaring, zal worden bepaald of het instellen van een geslotenverklaring heroverwogen moet worden dan wel of het treffen van andere verkeersmaatregelen aangewezen is. De geslotenverklaring zal worden geëvalueerd op basis van de volgende aspecten:

Beoordeling van de effectiviteit van de maatregel: aan de hand van objectieve indicatoren, zoals het analyseren van verkeersdata en het vergelijken van die data met eerdere metingen, moet de evaluatie inzicht geven in mate waarin de maatregel daadwerkelijk het beoogde effect heeft gehad en de doelstellingen van de maatregel worden gerealiseerd.

Controle op juridische en technische randvoorwaarden: camerahandhaving is gebonden aan strikte juridische en technische eisen, zoals vastgelegd in het Beoordelingskader Parket CVOM voor digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden (GVVG) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Voorafgaand aan het instellen van de geslotenverklaring is een gegevensbeschermingseffectbeoordeling ('DPIA') als bedoeld in artikel 35 van de AVG uitgevoerd. Het Parket CVOM heeft daarnaast akkoord gegeven op het voor de camerahandhaving opgestelde plan van aanpak. Uit deze DPIA en dit akkoord blijkt dat de beoogde camerabewaking in overeenstemming is met de relevante wettelijke en technische voorwaarden. Belangrijk is echter dat bij de uitvoering van de camerahandhaving in overeenstemming wordt gehandeld met het opgestelde plan van aanpak dat de basis heeft gevormd voor de DPIA en het akkoord van het Parket CVOM. In de evaluatie wordt getoetst of de uitvoering van de maatregel blijft voldoen aan de gestelde randvoorwaarden, waaronder correcte verwerking van kentekengegevens, privacybescherming en rechtmatige sanctionering.

Inzicht in maatschappelijke acceptatie en knelpunten: het college vindt het belangrijk hoe bewoners en ondernemers de maatregel ervaren. Bestaat er voldoende draagvlak voor (de handhaving van) de maatregel? Zijn er onduidelijkheden of frustraties? Wordt het proces om een ontheffing voor de geslotenverklaring te verkrijgen als toegankelijk en eerlijk ervaren? In de evaluatie krijgen ook deze aspecten een rol.

Het verkeersbesluit wordt voor onbepaalde tijd genomen, met dien verstande dat het verkeersbesluit na zes maanden zal worden geëvalueerd en kan worden gewijzigd of ingetrokken als de uitkomsten van de evaluatie daartoe aanleiding geven. Omdat de geslotenverklaring naar huidig inzicht de meest geschikte maatregel vormt, is gekozen voor het voor onbepaalde tijd instellen van de geslotenverklaring. Dat heeft als voordeel dat als de evaluatie daar aanleiding toe geeft, er geen nieuw verkeersbesluit hoeft te worden genomen. Dat laat onverlet dat het college, zoals gezegd, de geslotenverklaring na zes maanden zal evalueren en indien de evaluatie daartoe aanleiding geeft het verkeersbesluit zal aanpassen dan wel zal intrekken.

Huidige situatie tast de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan

De verkeerssituatie in Prinsenbeek vraagt om directe en gerichte actie. Uit dagelijkse verkeersobservaties over de periode 2019–2025, gemeentelijke metingen (te raadplegen via www.Basec.nl), en het rapport *Verkeersanalyse Beeks Buiten* van Goudappel d.d. 12 april 2024 (hierna ook: 'Goudappel 2024'), blijkt dat Prinsenbeek structureel kampt met een te hoge verkeersdruk. Deze druk leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid, en zal naar verwachting verder toenemen als gevolg van autonome groei en geplande woningbouw in de regio.

Samengevat blijkt uit de beschikbare gegevens het volgende. Op werkdagen is er sprake van een hoge verkeersdruk op een aantal wijkontsluitingswegen. De motorvoertuigen die gebruikmaken van deze wegen is voor het merendeel niet afkomstig uit Prinsenbeek en heeft ook niet de bestemming Prinsenbeek. De betreffende wegen worden daarmee in belangrijke mate gebruikt om van en naar andere plaatsen te reizen. Daar zijn deze wegen, die worden gekenmerkt door één rijstrook voorzien van fietsstroken, een snelheidsregime van maximaal 50 kilometer per uur en verschillende oversteekplaatsen voor fietsers, niet voor bedoeld. De hoge verkeersintensiteiten leiden op de eerste plaats tot een verhoging van de kans op verkeersongevallen respectievelijk verkeersonveilige situaties. Dat geldt ook voor een aantal van de wegen die vanwege de hoge verkeersintensiteiten op de bedoelde wijkontsluitingswegen worden gebruikt als alternatieve route. De verkeersdruk op de betreffende wijkontsluitingswegen leidt ten tweede tot negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, het milieu en de vrijheid van het verkeer. In deze paragraaf worden deze gevolgen nader toegelicht. Achtereenvolgens gaat het college in op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en de bescherming van het milieu.

Verkeersveiligheid

Volgens Goudappel 2024 wordt de doorstroming op diverse locaties binnen Prinsenbeek reeds als matig beoordeeld. Daarbij gaat het met name om – maar niet beperkt tot – de verbindingswegen tussen Backer en Ruebweg en de A16, de Schutsestraat en de Heikantsestraat en tussen de Velsgoed en de Backer en Ruebweg. Uit dezelfde verkeersanalyse blijkt dat circa 54% van het verkeer dat zich, in algemene zin, door Prinsenbeek beweegt, geen herkomst of bestemming in het dorp heeft. Dit wijst op een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer (46%) dat gebruikmaakt van het lokale wegennet voor regionale verplaatsingen.

De wegen in Prinsenbeek worden, conform de *Mobiliteitsvisie Gemeente Breda* van november 2020, geclassificeerd als wijkontsluitingswegen. Deze wegen zijn volgens de visie bedoeld als schakel tussen woonstraten en stedelijke hoofdwegen, en niet als doorgaande routes door de stad: *“Wijkontsluitingswegen zijn bedoeld als de schakel tussen de woonstraat en de stedelijke hoofdweg. En niet om van de ene naar de andere kant van de stad te rijden.”* Voor dat laatste zijn stedelijke of regionale hoofdwegen en snelwegen bedoeld.

De inrichting van deze wijkontsluitingswegen in Prinsenbeek bestaat uit een enkele rijbaan met fietsstroken en een maximumsnelheid van 50 km/u. Fietsers en voetgangers kunnen de weg op diverse plekken oversteken; waar nodig is een middensteunpunt aangebracht om de oversteek veiliger te maken. Zebbrapaden worden toegepast onder specifieke voorwaarden: bij kruisingen, bij voldoende overstekers, met een middensteunpunt en op een verkeersdrempel. Daarnaast maken meerdere wijkontsluitingswegen deel uit van busroutes en uitrukroutes voor nood- en hulpdiensten

De verkeersintensiteiten in Prinsenbeek tonen aan dat de druk op het lokale wegennet aanzienlijk is. Dagelijks maken meer dan 7.400 voertuigen gebruik van de Schutsestraat, circa 11.500 voertuigen passeren het Velsgoed en ruim 17.000 voertuigen berijden de Backer en Ruebweg (bron: Basec). Dit leidt structureel tot (ernstige) filevorming en overlast. Ter vergelijking: van de Claudius Prinsenlaan (tweebaansweg die wel is bestemd om van de ene kant van de stad naar de andere te rijden) maken

dagelijks circa 15.000 voertuigen gebruik ter hoogte van de locatie van het stadskantoor. In de directe nabijheid van de betreffende wijkontsluitingswegen bevinden zich bovendien drie basisscholen met gezamenlijk circa 1.200 leerlingen (aantal inschrijvingen begin schooljaar 2025/2026). Deze basisscholen bevinden zich binnen een afstand van 200 tot 250 meter van de genoemde wijkontsluitingswegen. Deze basisscholen zorgen met name tijdens de ochtendspits voor een toename van verkeersbewegingen van jonge, onervaren, kwetsbare verkeersdeelnemers per fiets en te voet. Uit het onderzoek 'Schoolmobiliteit' van Kennisplatform CROW blijkt dat ongeveer twee derde van de basisschoolleerlingen per fiets of te voet naar school gaat. Deze verkeersstromen kruisen op diverse punten met gemotoriseerd verkeer, wat leidt tot onwenselijke en potentieel gevaarlijke situaties.

In de periode 2019–2024 zijn er op de wijkontsluitingswegen en de routes tussen de Stijpenseweg, Schutsestraat Heikantsestraat, de Velsgoed en de Backer en Ruebweg in Prinsenbeek een aanzienlijk aantal van 42 ongevallen geregistreerd, waarbij 54 personen betrokken waren (bron: politiedata, verkregen via VIA Traffic Solution software). De hoge verkeersintensiteiten op voornoemde wegen leiden ertoe dat verkeer (deels) een alternatieve route rijdt via de Molenstraat, Middenweg, Vianendreef en Valdijk. Op deze andere wegen zijn in dezelfde periode 70 ongevallen geregistreerd met 79 geregistreeerde betrokkenen.

De combinatie van hoge verkeersintensiteiten, beperkte infrastructuur (zoals fietsstroken en oversteken met slechts op enkele locaties een middengeleider), vergroot op de genoemde wegen het risico op verkeersongevallen. Volgens de European Cyclists' Federation (ECF) mag het aantal gemotoriseerde voertuigbewegingen op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en basisfietspaden zonder middengeleider niet hoger zijn dan 8.000 per dag. Indien een middengeleider aanwezig is, wordt een maximum van 16.000 bewegingen van motorrijtuigen geadviseerd. Overschrijding van deze normen verhoogt aantoonbaar het risico op ongevallen (*Quality parameters for cycle infrastructure: at-grade uncontrolled crossings*, ECF, onderdeel '4. Recommendations', vanaf p.22). Deze maxima worden in elk geval voor de Backer en Ruebweg overschreden.

Ook op de Leursebaan worden dagelijks meer dan 11.000 voertuigbewegingen geregistreerd (bron: Basec). Conform de *Mobiliteitsvisie Gemeente Breda* behoort deze weg tot het stedelijk hoofdwegennet, bedoeld voor verbindingen tussen verblijfsgebieden (dorpskernen en wijken binnen de gemeente) en regionale hoofdwegen, en niet voor doorgaand verkeer en/of sluijperverkeer zonder herkomst of bestemming binnen de gemeente. Uit objectieve meetgegevens over de periode van 1 januari 2025 tot en met 30 september 2025 blijkt dat 60% van al het motorvoertuigverkeer op de Leursebaan geen herkomst of bestemming heeft in Prinsenbeek en daarom als doorgaand verkeer en/of sluijperverkeer moet worden gekwalificeerd (bron: TomTom Wave Data). De verdeelfunctie van deze weg brengt interactie met zijwegen en kruisend verkeer met zich mee, hetgeen de kans op verkeersonveilige situaties aanzienlijk vergroot. Volgens de SWOV (*Factsheet rotondes en andere kruisingen*, juni 2022) vindt circa één derde van alle verkeersdoden plaats op een kruising; onder fietsers is dit zelfs 54%. Ook in de genoemde Mobiliteitsvisie zijn de grote verkeersveiligheidsrisico's die inherent zijn aan de interactie tussen stedelijke hoofdwegen en zijwegen onderkend en als onwenselijk bestempeld.

Langs de Leursebaan ligt een vrij liggende snelfietsroute die dagelijks door 1.700 tot 2.000 fietsers wordt gebruikt, waarvan een aanzienlijk deel afkomstig is uit Prinsenbeek. Veel van deze fietsers zijn forenzen en scholieren richting Etten-Leur of Breda. Uit tellingen blijkt dat dagelijks ruim 1.000 fietsers de Groenstraat kruisen ter hoogte van de Leursebaan (bron: Basec). De gelijkvloerse kruisingen in combinatie met het hoge aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen leiden tot verhoogde risico's op verkeersongevallen. Deze risico's hebben zich in de praktijk ook verwezenlijkt, want op de Leursebaan zijn in de afgelopen vijf jaar in totaal 42 verkeersongelukken geregistreerd, waarbij in totaal 73 betrokkenen zijn geregistreerd. Dit betrof in totaal 27 keer (brom)fietsers en wandelaars, waarbij in totaal 10 gewonden zijn gevallen. Het eerdergenoemde rapport van de ECF adviseert bij gelijkvloerse kruisingen zonder middengeleider een maximum van 3.000 voertuigbewegingen per dag om de verkeersveiligheid te waarborgen. Op de Leursebaan gaat het om meer dan 11.000 voertuigbewegingen per dag. Op de Leursebaan zijn, naast twee kruisingen met middengeleider, ook twee kruisingen zonder deze voorziening aanwezig, wat de noodzaak tot aanvullende maatregelen nog eens extra onderstreept.

Tijdens de ochtendspits (tussen 07:00 en 09:00 uur) steken dagelijks tussen de 250 en 350 fietsers de gelijkvloerse kruisingen op de Leursebaan over. Tegelijkertijd passeren gedurende dit tijdvak circa 1.800 motorrijtuigen deze weg (bron: Basec), wat leidt tot een verhoogd risico op conflicterende verkeersbewegingen tussen kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers, en motorvoertuigen.

Naast de risico's voor fietsers vormen ook de verkeersbewegingen van motorvoertuigen zelf een risico voor de verkeersveiligheid. Uit verkeersanalyses blijkt dat dagelijks ruim 1.900 motorvoertuigen vanuit Prinsenbeek via de Groenstraat zich richting de Leursebaan bewegen (bron: Basec). Van deze motorvoertuigen rijdt circa 60% richting Breda. Dit verkeer moet daartoe de volledige kruising oversteken.

Dit houdt een risicovollere manoeuvre in dan rechtsaf slaan richting Etten-Leur (bron: Hastig). In de ochtendspits betreft dit circa 350 motorvoertuigen. Ook op de aansluitende wegen op de Leursebaan is sprake van intensieve verkeersstromen. Dit betekent dat er op verschillende punten sprake is van conflicterende verkeersbewegingen met daaraan inherente verkeersveiligheidsrisico's. Door het verkeer in de ochtendspits te reduceren, kunnen conflicterende verkeersbewegingen aanzienlijk worden beperkt, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Leefbaarheid en bescherming van het milieu

Dit verkeersbesluit draagt niet alleen bij aan het bevorderen van de verkeersveiligheid, maar ook aan het verbeteren van de leefbaarheid en de bescherming van het milieu.

De hoge verkeersdruk leidt tot vertragingen en filevorming. Op basis van verkeersintensiteitsdata bedraagt de gemiddelde wachttijd in de ochtendspits circa 40 seconden langer dan op andere momenten van de dag vanaf de kruising bij de Groenstraat en de Leursebaan, hetgeen direct effect heeft op de verkeersdruk richting de dorpskern van Prinsenbeek en de spoorwegovergang (bron: Hastig). Deze opstoppen beïnvloeden de doorstroming en leefbaarheid negatief. De gemeente Breda heeft meermaals meldingen ontvangen over de verkeersdrukke aldaar.

Naast de kwetsbaarheid van fietsers vormen ook de kruisende bewegingen van motorrijtuigen op de rotonde bij het Velsgoed en de kruising Schutsestraat/Heikantsestraat een risico. Tijdens de ochtendspits moeten motorvoertuigen vanuit de Schutsestraat linksaf de Heikantsestraat op, waarbij zij het verkeer van noord naar zuid kruisen. Deze manoeuvre leidt tot vertragingen en dagelijkse filevorming op de Schutsestraat, met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van omwonenden door stilstaande motorrijtuigen, draaiende motoren en verhoogde uitstoot. De gemeente heeft hier de afgelopen jaren verschillende klachten over ontvangen. Ook uit de stilstofkaart uit de Atlas Leefomgeving blijkt dat op de noordelijke route via de Schutsestraat, Heikantsestraat en het Velsgoed, een verhoogde concentratie stikstofuitstoot geeft (bron: RIVM 2021). De hoge verkeersintensiteiten leiden in zoverre ook tot negatieve gevolgen voor het milieu. Bovendien is de Schutsestraat onderdeel van de OV-verbinding Breda-Zevenbergen. Door de opstoppen in de spits wordt ook de bus vertraagd, wat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto vermindert. Het openbaar vervoer als uitnodigend alternatief voor de auto vormt een van de speerpunten van het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

De Leursebaan heeft een faciliterende werking voor het sluipverkeer binnen de dorpskern van Prinsenbeek. Via wegen die aansluiten op de Leursebaan, is er sprake van aanzienlijke verkeersstromen op wegen in de dorpskern. Uit tellingen blijkt dat de Groenstraat dagelijks circa 3.800 motorvoertuigen verwerkt, waarvan er ongeveer 1.900 afkomstig zijn van de Leursebaan en zich richting het noorden bewegen. In de ochtendspits gaat het om circa 219 motorrijtuigen. Op de Zanddreef rijden dagelijks circa 3.400 motorrijtuigen, waarvan circa 1.700 richting het noorden, met 235 motorrijtuigen in de ochtendspits. De Westrikseweg verwerkt circa 1.200 motorrijtuigen per etmaal, waarvan 612 richting het noorden en 41 in de ochtendspits. Deze cijfers tonen aan dat de Leursebaan een directe bijdrage levert aan de verkeersdruk in de dorpskern van Prinsenbeek, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en het milieu. Verkeer komende vanaf de Leursebaan rijdt dagelijks via de genoemde wegen Prinsenbeek binnen ten einde richting de A16 te rijden. Dit verkeer dat grotendeels niet uit Prinsenbeek afkomstig is en niet de bestemming Prinsenbeek heeft, leidt tot een verhoogde druk op de wegen in de dorpskern. Dit zet de leefbaarheid in de dorpskern onder druk.

Daarnaast onderstreept de *Mobiliteitsvisie Breda* het belang van regionale verplaatsingen per (elektrische) fiets als middel om de uitstoot van stikstof, CO₂, fijnstof en verkeersgeluid te reduceren. De fiets wordt hierin gepositioneerd als het meest duurzame en energie-efficiënte vervoermiddel. Volgens de *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland* (publicatie: *Fietsen woon-werk – werkgebonden persoonsmobiliteit*) stoot een medewerker die op 7 km afstand woont en 214 dagen per jaar fietst, circa 434 kg CO₂ minder uit dan bij autogebruik. Dit komt overeen met de jaarlijkse CO₂-opname van ongeveer 20 bomen. De gemeente Breda streeft er dan ook actief naar om het aantal fietsbewegingen te verhogen, waarbij landelijk een woon-werkafstand tot 15 km als realistisch wordt beschouwd. Door de maatregel stimuleert het college een keuze voor de fiets als vervoersmiddel. Doordat het autoverkeer tijdens de ochtendspits als gevolg van de maatregel aanzienlijk wordt verminderd, is de verwachting dat door personen eerder voor de fiets wordt gekozen. Doordat de verkeersmaatregel leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid, zijn de betreffende wijkontsluitingswegen aantrekkelijker voor de fiets. Door een afname van het autoverkeer en een toename van het fietsverkeer, neemt de CO₂-uitstoot af waardoor de luchtkwaliteit ter plaatse verbetert. Ook in zoverre draagt dit verkeersbesluit bij aan het verbeteren van de leefbaarheid en het beschermen van het milieu.

Toekomstige ontwikkelingen die effect hebben op leefbaarheid en veiligheid

In de regio rondom Prinsenbeek is sprake van aanzienlijke woningbouwontwikkelingen. Aan de westzijde van Prinsenbeek worden in de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk gezamenlijk circa 5.000 nieuwe woningen gerealiseerd (bron: *Omgevingsvisie Etten-Leur – “Etten-Leur doet het gewoon”* en *Gebiedsontwikkeling Zevenbergen, gemeente Moerdijk*). De bouw van de eerste woningen in Zevenbergen (Moerdijk) is reeds gestart, met een verwachte oplevering van ruim 1.000 woningen vóór 2030. In Etten-Leur start de woningbouw naar verwachting in 2026, waarmee de woningvoorraad ook daar substantieel wordt uitgebreid. Ook de gemeente Breda heeft de wens uitgesproken om woningbouw te realiseren in Prinsenbeek, conform de eigen omgevingsvisie. Deze plannen zijn echter voorlopig opgeschort, omdat eerst de effecten van nieuwbouwplannen op de leefbaarheid en veiligheid in Prinsenbeek zorgvuldig in kaart moeten worden gebracht.

De toename van het aantal woningen in de regio zal naar verwachting leiden tot een significante stijging van de verkeersdruk op het wegennet in en rondom Prinsenbeek (bron: *Goudappel, Verkeersanalyse 2024*). Hoewel de voorkeur van de betrokken gemeenten uitgaat naar verkeersafwikkeling via het hoofdwegennet (A17, A58 en N285), wijzen verkeersanalyses uit dat een aanzienlijk deel van het aantal motorvoertuigen waarschijnlijk de kortste route via de dorpskern van Prinsenbeek richting de A16 zal kiezen. Volgens prognoses uit Goudappel 2024 zal het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de geplande toename van woningen (exclusief eventuele woningbouw in Prinsenbeek) zonder aanvullende maatregelen tot 2040 toenemen tot circa 10.100 voertuigen per etmaal op de Schutsestraat, 13.450 op de Leursebaan, 16.150 op het Velsgoed en ruim 21.500 op de Backer en Ruebweg.

Deze verwachte toename heeft directe gevolgen voor de reeds onder druk staande verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit in Prinsenbeek. Bovendien is deze ontwikkeling niet in overeenstemming met de *Mobiliteitsvisie Gemeente Breda*, waarin de wegen in Prinsenbeek zijn aangeduid als wijkontsluitingswegen of verbindingswegen. Deze wegtypen zijn primair bedoeld voor lokaal verkeer en niet voor doorgaande regionale verkeersstromen. De toekomstige ontwikkelingen laten zien dat de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het milieu structureel en in alsmaar toenemende mate onder druk staan als gevolg van het gebruik van de wijkontsluitingswegen voor de afwikkeling van regionale verkeersstromen. Dit rechtvaardigt het treffen van structurele verkeersmaatregelen die de verkeersintensiteiten op de bedoelde wegen fors doen afnemen. Naar huidige inzicht vormt een geslotenverklaring tijdens de ochtendspits de meest geschikte en tevens een proportionele maatregel. Zoals gezegd zal de effectiviteit van en het maatschappelijke draagvlak voor de betreffende maatregel na zes maanden worden geëvalueerd. Als de evaluatie daartoe aanleiding geeft zullen alternatieve of aanvullende maatregelen worden overwogen.

Participatie en betrokkenheid

Het college hecht grote waarde aan transparante communicatie en actieve betrokkenheid van de inwoners en ondernemers uit Prinsenbeek. In dit kader zijn in de afgelopen periode diverse bijeenkomsten georganiseerd. Op 11 maart 2025 vond een brede informatiebijeenkomst plaats voor bewoners en ondernemers, gevolgd door een specifieke ondernemersavond op 9 april 2025. Daarnaast zijn tussen 11 maart en 26 juni 2025 meerdere overleggen gevoerd met het Dorpsplatform Prinsenbeek en de Ondernemersvereniging Prinsenbeek. In de periode van 3 juni tot en met 26 juni 2025 zijn bovendien meer dan 25 ondernemers en maatschappelijke instellingen in Prinsenbeek persoonlijk bezocht om met hen in gesprek te gaan over mogelijke oplossingsrichtingen voor de hiervoor beschreven structurele problemen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieu als gevolg van het structurele gebruik van het lokale wegennet door regionale verkeersstromen.

Op nadrukkelijk verzoek van bewoners en ondernemers zijn verschillende alternatieven voor een geslotenverklaring onderzocht om de verkeersdruk in en rond de dorpskern te verlagen. De volgende opties zijn daarbij in overweging genomen:

Plaatsing van verkeersregelininstallaties: Deze maatregel bleek niet haalbaar vanwege de functie van de Strijpenseweg als onderdeel van de hoogwaardige openbaarvervoerverbinding Breda-Zevenbergen. Verkeerslichten zouden leiden tot vertragingen voor lijnbussen en belemmeringen voor nood- en hulpdiensten, die deze route als calamiteitenroute gebruiken. Bovendien zou een enkel verkeerslicht geen significante vermindering van de verkeersdruk opleveren en mogelijk leiden tot toename van sluipverkeer via omliggende wegen.

Verbreding van bestaande wegvakken: Uit onderzoek bleek dat verbreding van onder andere de rotonde op het Velsgoed alleen mogelijk is met aankoop (of onteigening) van particuliere gronden en sloop van bestaande bebouwing, waaronder een meerlaags appartementencomplex. Het betreft daarmee geen oplossing die op kort termijn kan worden gerealiseerd. Bovendien zijn de (maatschappelijke) kosten van deze voorgestelde oplossing hoog. Daarnaast zou het verkeer na de rotonde alsnog vastlopen op de Backer en Ruebweg bij de verkeersinstallatie boven de A16, waarvoor Rijkswaterstaat restricties stelt aan de verkeersafwikkeling. Het alternatief zou het probleem derhalve niet geheel kunnen oplossen.

Aanleg van een randweg rondom Prinsenbeek: Deze optie wordt als niet haalbaar beoordeeld vanwege de noodzaak tot grootschalige grondaankopen (of onteigening) en de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden zoals Weimeren en het Liesbos. Ook deze aangedragen oplossing kan niet op korte termijn worden gerealiseerd en gaat gepaard met (hoge) maatschappelijke kosten. Bovendien zou een randweg alsnog moeten aansluiten op bestaande infrastructuur, waardoor bestaande knelpunten, zoals de rotonde Velsgoed, blijven bestaan.

Invoering van trajectcontrole: Hoewel dit een wens vanuit de gemeenschap was, is deze maatregel juridisch en praktisch niet uitvoerbaar. Trajectcontrole valt onder de bevoegdheid van de politie en is uitsluitend gericht op het beperken van de snelheid, niet op tijdsgebonden toegang. Door de vele zijwegen is bovendien niet controleerbaar of voertuigen daadwerkelijk doorgaand verkeer vormen.

Deze alternatieven zijn beoordeeld als niet of onvoldoende geschikt om op korte termijn en in voldoende mate de doelstellingen van het verkeersbesluit te realiseren. Het gebrek aan (reële) alternatieven onderstreept dat de geslotenverklaring niet alleen een geschikte maar ook een noodzakelijke maatregel vormt.

Naast lokale betrokkenheid heeft het college ook intensief overleg gevoerd met regionale partners. Op 13 februari 2025 zijn de Provincie Noord-Brabant, de gemeente Etten-Leur en de gemeente Moerdijk per brief geïnformeerd over de voorgenomen spitssluiting. Voorafgaand aan deze brief had reeds ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Bij de eerste informatiesessie op 11 maart 2025 was een ambtelijke vertegenwoordiger van de gemeente Etten-Leur aanwezig. In de periode tussen 11 maart 2025 en 13 juni 2025 is er meermaals ambtelijk informeel overleg gevoerd, waarbij de beoogde spitsluiting ook is besproken. Op 13 juni 2025 zijn deze partijen per e-mail ambtelijk geïnformeerd over de gemaakte keuzes, gebaseerd op het participatietraject met het dorp.

Na de informatieavond op 18 augustus 2025, waarin het college zijn voornemen tot de geslotenverklaring kenbaar maakte, hebben aanvullende ambtelijke en bestuurlijke overleggen plaatsgevonden. Onder meer is op 26 augustus, 19 september, 23 september 2025, 9 oktober en 10 november 2025 bestuurlijk overleg gevoerd met Etten-Leur en/of Moerdijk als bedoeld in artikel 25 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, en vond op 8 september 2025 een ambtelijk overleg plaats met de gemeente Etten-Leur. Daarnaast zijn er meerdere bilaterale telefonische contacten geweest tussen de betrokken gemeenten.

Op verzoek van de gemeente Etten-Leur is nog onderzoek verricht naar een gedeeltelijke spitsluiting, waarbij een knip wordt aangebracht op de Leursebaan. Ook dit betreft volgens het college geen reëel alternatief. De verkeersonveilige situaties op de gelijkvloerse kruisingen voor fietsverkeer zal blijven bestaan en zal zelfs vergroot worden door toename van verkeer.

Dit alternatief zorgt ervoor dat het op de Leursebaan, maar ook op de Attelakensweg in Etten-Leur drukker wordt. Uit verkeersanalyses blijkt dat verkeer van Zevenbergen via de Attenlakenseweg alsnog via de Leursebaan gaat rijden. In deze variant rijden er naar verwachting dagelijks ca. 700 motorvoertuigen meer op de Leursebaan dan nu al het geval is (voor de spitsluiting). De variant levert ook een toename van ca. 600 mototvoertuigen op de Attenlakenseweg terwijl de toename op de Attenlakenseweg als gevolg van de spitssluiting maar 400 motorvoertuigen is ten opzichte van de huidige situatie.

De afname van het verkeer op de Velsgoed is in de door Etten-Leur voorgestelde variant maar 200 motorvoertuigen per etmaal, terwijl de afname op de Leursebaan ca. 600 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

Het openhouden van de Leursebaan zal ook een negatief gevolg hebben voor de Mr Bierensweg. Uit de verkeersanalyses van Goudappel blijkt dat een toename van 500 motorvoertuigen per etmaal verwacht wordt. Dit verkeer zal vervolgens via Prinsenseek of via de Moskesweg richting Breda gaan rijden. De Moskesweg heeft een risicovolle spoorwegovergang waardoor een toename van verkeer aldaar niet gewenst is.

Om belanghebbenden de gelegenheid te geven hun mening te geven, heeft de gemeente Breda op 19 augustus 2025 een conceptverkeersbesluit gepubliceerd. Gedurende een periode van vier weken kon hierop worden gereageerd. Het doel van deze procedure was om inspraak te bieden op het conceptverkeersbesluit. Voor de volledigheid merkt het college op dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht niet van toepassing is op dit verkeersbesluit. In totaal zijn 522 reacties ontvangen. Deze reacties zijn zorgvuldig afgewogen en hebben geleid tot enkele aanpassingen in het definitieve verkeersbesluit. In de bijbehorende nota van reactie, die als bijlage bij het verkeersbesluit is gevoegd, gaat het college inhoudelijk in op de ingediende zienswijzen.

Gesprekken ProRail, Staatsbosbeheer, Provincie en Rijkswaterstaat

In het kader van een zorgvuldige besluitvorming en betrokkenheid zijn er meerdere informele ambtelijke (telefonische) gesprekken gevoerd met ProRail. Daarnaast heeft op 2, 9 en 19 september 2025 ambtelijk overleg plaatsgevonden. Op basis van het advies van ProRail is er door ingenieursbureau Arcadis een risicoanalyse opgesteld waarin wordt ingegaan op de eventuele gevolgen van de verkeersmaatregel op de situatie ter hoogte van overwegen. Arcadis concludeert dat ook na de spitssluiting de overweg-risico's op de betrokken overwegen beheerst zijn en dat er geen maatregelen hoeven te worden getroffen. De conclusies van Arcadis luiden meer specifiek als volgt:

Arcadis komt tot de conclusie dat de veiligheid achteruit gaat van alle tien de overwegen waar het aanbod gemotoriseerd verkeer toeneemt door de spitssluitingen. De conclusie is echter ook dat de spitssluitingen niet zorgen voor een hoger overwegrisico in totaliteit, omdat er op vijf andere overwegen juist sprake is van een afname van het aanbod gemotoriseerd verkeer door de spitssluitingen (zie Bijlage A). Over alle 15 overwegen gezien neemt het totaal aanbod gemotoriseerd verkeer niet of zeer minimaal toe door de spitssluitingen. Met een doorrekening in het NORM is bevestigd dat de spitssluitingen niet zorgen voor een hoger risico op het gebied van overwegveiligheid (zie Bijlage B voor een overzicht van de scores in het NORM). Dat betekent in totaliteit dat het project geen achteruitgang in overwegveiligheid veroorzaakt en dat er conform de PRC00200 [04] geen maatregelen voor risicocompensatie benodigd zijn.

De overwegsituaties moeten echter wel, ook na de invoer van de spitssluitingen, voldoende veilig en beheerst zijn. Om die reden is voor de 10 overwegen waarop het aanbod gemotoriseerd verkeer toeneemt, nagegaan of die overwegsituaties voldoende veilig en beheerst zijn en dit ook blijven met een hoger aanbod gemotoriseerd verkeer. Op basis van de bureaustudie en opname van de overwegen komen wij tot de conclusie dat geen enkele overwegsituatie onbeheerst is of met de invoer van de spitssluitingen onbeheerst wordt. Om die reden zijn er naar de mening van Arcadis geen maatregelen noodzakelijk ter beheersing van de overwegveiligheid. Wel heeft Arcadis mogelijkheden gezien om enkele overwegsituaties te verbeteren. In paragraaf 4.3 zijn daarom optionele maatregelen aangegeven ter (verdere) verbetering van de overwegveiligheid.

Hiermee zijn wij van mening dat de veiligheid op de vijftien beschouwde overwegen, ook na het instellen van de spitssluitingen, voldoen aan het 'nee tenzij'-principe uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 [01]. Daarmee kunnen wij stellen dat in de nieuwe situatie de overwegrisico's op de overwegen beheerst zijn.

De analyse van Arcadis is door het college op 19 november 2025 met ProRail besproken en door haar akkoord bevonden.

Gedurende het proces zijn ook Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en de Provincie Noord-Brabant vanaf de voorbereidingsfase meerdere malen geïnformeerd over de voortgang en relevante ontwikkelingen met betrekking tot het besluitvormingsproces. Tijdens deze overleggen is het college niet gebleken van bezwaren tegen de voorgenomen geslotenverklaring.

Zoals eerder beschreven hecht het college grote waarde aan samenwerking met relevante partners. Daarom wordt een zogenoemde stakeholdergroep ingericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk, ProRail, Staatsbosbeheer, de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat. Deze groep zal samen met het college de effecten van de geslotenverklaring monitoren. Deze monitoring vindt enerzijds plaats aan de hand van zogenoemde tellussen om de verkeersintensiteiten te bepalen op zowel de wijkontsluitingswegen waarvoor de geslotenverklaring gaat gelden als op een aantal andere wegen die mogelijk te maken krijgen met een toenemende verkeersintensiteit als gevolg van de geslotenverklaring. Daartoe worden tellussen aangebracht op de Moerdijkse Postbaan, de Sprundelsebaan, de Rithesestraat en de Liesstraat. Daarnaast wordt gebruikgemaakt van de reeds bevestigde tellussen op de Leursebaan, het Velsgoed, de Terheijdenseweg en de tellussen van de Provincie Noord-Brabant op de provinciale weg N285. Bovendien worden verkeersstromen met flow chart analyses gemonitord op wegen in Etten-Leur, Zevenbergen en Prinsenbeek. Ten slotte wordt de vertragingstijd op de snelweg A58 gemonitord. Deze gegevens zullen door de stakeholdergroep worden besproken. Deze gegevens vormen samen met de verslagen van de besprekingen van de stakeholdergroep input voor de evaluatie van de verkeersmaatregel.

Wijze van handhaving

Op basis van positieve ervaringen in andere gemeenten, zoals Vijfheerenlanden en De Bilt, en eerdere lokale ervaringen met geslotenverklaringen op Hazeldonk en de Houtmarkt, is gekozen voor handhaving door camera's, voorzien van automatische kentekenerkenning (ANPR-camera's). Deze methode belemmert lijnbussen en hulpdiensten niet en biedt ruimte voor ontheffinghouders om onbelemmerd door te rijden. Op die manier is een effectieve handhaving van de geslotenverklaring gewaarborgd, zonder dat het treffen van belemmerende fysieke maatregelen noodzakelijk is. De doelstellingen van het verkeersbesluit kunnen daarmee worden bereikt zonder dat hoeft te worden ingegrepen in de bestaande verkeersstructuur.

Doelstelling

Het verkeersbesluit heeft tot doel om minimaal 80% van het doorgaande motorvoertuigverkeer tijdens de ochtendspits uit de dorpskern van Prinsenbeek en de omliggende wegen te weren. De maatregel beoogt daarmee om verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de bescherming van het milieu in en rondom de dorpskern substantieel te verbeteren. Na een periode van zes maanden vindt een evaluatie plaats, waarbij zowel kwantitatieve verkeersdata als kwalitatieve input van bewoners en ondernemers wordt meegenomen. Op basis van deze evaluatie besluit het college of aanpassing dan wel intrekking van het verkeersbesluit noodzakelijk is. Het verkeersbesluit wordt echter voor onbepaalde tijd genomen omdat een structurele vermindering van het doorgaande verkeer noodzakelijk is en naar huidig inzicht de geslotenverklaring daarvoor een geschikt en noodzakelijk middel vormt.

De verkeersmaatregel sluit aan bij de ambities uit de *Omgevingsvisie Breda 2040* en de bredere mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente. Door de dorpskern op werkdagen tussen 07:00 en 09:00 uur af te sluiten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, wordt gericht gestuurd op het verminderen van ongewenste verkeersstromen tijdens piekmomenten, met behoud van bereikbaarheid op andere tijdstippen. De impact op bewoners en ondernemers is beperkt, aangezien zij in aanmerking komen voor een vooralsnog kosteloze ontheffing. Bovendien blijft het dorp bereikbaar via de oostzijde (Valdijk, Backer en Ruebweg, en Leursebaan vanuit Breda), zodat ook bestemmingsverkeer zonder ontheffing toegang behoudt.

Met dit verkeersbesluit wordt bereikt dat doorgaand gemotoriseerd verkeer op werkdagen tussen 07:00 en 09:00 uur wordt geweerd uit de dorpskern van Prinsenbeek. Hiermee wordt beoogd de leefbaarheid, de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, de bescherming van het milieu en de doorstroming van het verkeer tijdens de ochtendspits te verbeteren. Deze maatregel is noodzakelijk omdat de huidige verkeersintensiteit reeds een substantiële negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid, en de verwachte woningbouwontwikkelingen in de regio deze druk verder zullen vergroten indien geen passende en structurele maatregelen worden getroffen.

Ontheffingen

Het verkeersbesluit houdt in dat op werkdagen tussen 07:00 en 09:00 uur de wegvakken van de Leursebaan, Strijpenseweg, Halseweg en Markweg worden afgesloten voor motorvoertuigen zonder ontheffing, tenzij zij onder een vrijstellingsregeling vallen. Onder deze vrijstellingsregeling vallen nood- en hulpdiensten, taxi's, landbouwvoertuigen, lijnbussen en voertuigen met een landelijke vrijstelling.

Omdat het doel van het verkeersbesluit is gelegen in het weren van (minimaal 80% van) het doorgaande verkeer, is het niet nodig dat het verkeersbesluit het ook voor verkeer afkomstig uit Prinsenbeek of met bestemming Prinsenbeek onmogelijk maakt om tijdens de ochtendspits gebruik te maken van de betreffende wijkontsluitingswegen. Het is echter (zie hiervoor) niet mogelijk om (op een effectieve en te handhaven wijze) uitsluitend een geslotenverklaring voor bestemmingsverkeer in te stellen. Daarom is flankerend aan het verkeersbesluit een ontheffingenbeleid vastgesteld voor bewoners en ondernemers uit het aangewezen gebied.

Voor bewoners en ondernemers van het aangewezen gebied is het voor inwoners en ondernemers uit het aangewezen gebied op grond van de Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen ingevolge artikel 87 RVV voor de geslotenverklaringen Prinsenbeek

(spitssluiting) mogelijk om vooralsnog kosteloos een ontheffing aan te vragen. De voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing zijn vastgelegd in de beleidsregels. Voor deze voorwaarden wordt verwezen naar de genoemde beleidsregels en de voorlichting daarover.

Belangenafweging

Om tot dit besluit te komen zijn er afwegingen gemaakt wat de impact is van dit besluit en of dit niet onevenredig is voor andere weggebruikers in verhouding tot de met het verkeersbesluit gediende belangen. Hieronder is vermeld welke belangenafweging is gemaakt.

Positieve effecten van de verkeersmaatregel

De geslotenverklaring voor motorvoertuigen zonder ontheffing is uitsluitend van toepassing tijdens de ochtendspits, tussen 07:00 en 09:00 uur op werkdagen. De overige dagen en tijdstippen zijn de afgesloten wegen gewoon toegankelijk. Ondanks de beperkte duur van de spitssluiting (2 uur per dag) zorgt deze, op basis van verkeersanalyse van Goudappel (conceptrapport westflank Baronie oktober 2025; hierna ook: Goudappel 2025) voor een aanzienlijke vermindering van verkeersbewegingen in en rondom Prinsenbeek. Zo zal het verkeer, op basis van verkeersstroomanalyses die door Goudappel zijn uitgevoerd op het Velsgoed met 800 motorvoertuigen verminderen, op de Schutsestraat met 900 motorvoertuigen, op de Strijpenseweg met 1000 motorvoertuigen en de Leursebaan 1400 voertuigen.

Doordat er volgens de berekeningen substantieel minder motorvoertuigen aanwezig zijn zullen er minder kruisende verkeersbewegingen zijn met kwetsbare verkeersdeelnemers en zal er ook overigens sprake zijn van een afname van conflicterende verkeersstromen, iets dat de verkeersveiligheid aanzienlijk ten goede zal komen. Daarnaast zullen er minder file's ontstaan op de diverse wegen wat de leefbaarheid en de bescherming van het milieu ter plaatse zal verbeteren.

Extra reistijd en afstand

De invoering van de spitsafsluiting heeft tot gevolg dat motorvoertuigen zonder ontheffing gebruik dienen te maken van de voor de afwikkeling van regionale verkeersstromen bestemde infrastructuur, namelijk het hoofdwegennet. Dit betreft onder andere de A16, A17, A58 en N285. De impact op de extra reistijd en afgelegde afstand is voor de weggebruikers die het betreft, afhankelijk van de vertreklocatie, beperkt en als acceptabel beoordeeld.

Voor het verkrijgen van een zuiver beeld van de effecten is een flowchartanalyse uitgevoerd met behulp van Google Maps. Deze analyse is gebaseerd op drie representatieve doordeweekse dagen in september 2025:

Woensdag 3 september 2025

Donderdag 11 september 2025

Dinsdag 16 september 2025

De vertrektijd voor alle berekeningen is vastgesteld op 08:20 uur, om de verkeerssituatie tijdens het drukste moment van de ochtendspits te simuleren. Als vast eindpunt is gekozen voor het Luchtmachtplein in Breda, net over de A16. In de bijlage bij het verkeersbesluit zijn per vertreklocatie flowcharts opgenomen waarin de mogelijke routes, reistijden en alternatieven zijn weergegeven. Hierbij is ook inzichtelijk gemaakt hoe de reistijd zich verhoudt tot de route die tijdens de spits niet beschikbaar is (rood gearceerde tijden). Tevens zijn alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer (bus en trein) en de fiets meegenomen in de analyse.

Uit de analyse blijkt dat de extra reistijd vanuit Zevenbergen als gevolg van de spitsafsluiting varieert tussen de 4 en 16 minuten, afhankelijk van de gekozen route. De extra reisafstand bedraagt tussen de 9 en 16 kilometer. Alternatieven via bus en trein zijn beschikbaar en bieden, evenals de fiets, een duurzaam en qua reistijd concurrerend alternatief.

Voor weggebruikers afkomstig uit Etten-Leur is de extra reistijd eveneens beperkt. Afhankelijk van de vertreklocatie kan de route via de A58 in sommige gevallen iets langer zijn (circa 2 tot 4 minuten), terwijl op andere locaties deze route juist sneller blijkt. De extra reisafstand varieert tussen de 2 en 12 kilometer. Ook hier bieden de fiets en het openbaar vervoer goede alternatieven. Op basis van een berekening van Goudappel 2025 zal de toename van het aantal voertuigen op de snelweg A58 circa 400 tot 500 motorrijtuigen zijn als gevolg van de maatregel. In beginsel moeten rijkswegen een dergelijke beperkte toename aankunnen. Het college monitort overigens of de verkeersmaatregel leidt tot vertragingen vanaf de oprit van de snelweg A58 ter hoogte van het Trivium in Etten-Leur tot aan de afrit ter hoogte van Breda-Noord op de A16.

Conclusie: De verwachte extra reistijd als gevolg van de geslotenverklaring voor verkeer vanuit Zevenbergen en Etten-Leur is beperkt. Deze beperkte gevolgen wegen volgens het college niet op tegen de met de maatregel gediende belangen.

Extra belasting voor bewoners en ondernemers

Voor bewoners en ondernemers in Prinsenbeek is de bereikbaarheid te allen tijde gewaarborgd. Zij komen in aanmerking voor een ontheffing waarmee zij tijdens de spitsafsluiting gebruik kunnen blijven maken van de betreffende wijkontsluitingswegen. Door het faciliteren van ontheffingen voor verkeer met herkomst of bestemming in Prinsenbeek, wordt de impact van de maatregel op de dagelijkse mobiliteit van bewoners en ondernemers uit Prinsenbeek zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast blijft Prinsenbeek vanuit de oostzijde volledig toegankelijk, zodat ook personen zonder ontheffing het dorp te allen tijde kunnen bereiken tijdens de ochtendspits.

De voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing zijn vastgelegd in de hiervoor genoemde beleidsregels die door het college zijn vastgesteld. Voor de voorwaarden waaronder een ontheffing kan worden verkregen wordt verwezen naar deze beleidsregels en de daarover door de gemeente gegeven voorlichting. Voor doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek is geen ontheffing mogelijk. Deze categorie voertuigen wordt door de maatregel geweerd, conform het doel van de spitsafsluiting: het verbeteren van de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de bescherming van het milieu in de dorpskern. Op de gevolgen daarvan voor weggebruikers afkomstig uit Etten-Leur en Zevenbergen is in het voorgaande al ingegaan. In de volgende paragraaf besteedt het college aandacht aan de toename op een aantal andere wegen als gevolg van de geslotenverklaring.

Toename verkeersdrukte op andere wegen

Op verzoek van de gemeenten Etten-Leur, Moerdijk en Breda heeft bureau Goudappel een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de spitsafsluiting op de mobiliteitsbewegingen aan de westflank van de Baronie (Goudappel 2025). Uit deze analyse blijkt, zoals eerder in dit verkeersbesluit is vermeld, dat de verkeersdruk in en rondom Prinsenbeek aanzienlijk afneemt. Deze afname draagt aantoonbaar bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid en een toename van de leefbaarheid in de dorpskern.

De spitsafsluiting heeft echter ook invloed op een aantal omliggende wegen in de regio. In Zevenbergen is de impact van de maatregel, die uitsluitend geldt in de ochtendspits, kleiner dan in Breda en Etten-Leur. Voor wat betreft Zevenbergen leidt de verkeersmaatregel enerzijds op een aantal wegen tot een afname van de verkeersintensiteit. Volgens het onderzoek van Goudappel neemt het verkeer op de Hazeldonkse Zandweg af met circa 700 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van een referentiemeting in 2025 van 9.900 (bron: Goudappel 2025). Ook op de Pastoor van Kessellaan is een afname zichtbaar van circa 300 motorrijtuigen, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 13.000 (bron: Goudappel 2025). De route over de provinciale weg N285 richting de A17 zal eveneens circa 200 motorrijtuigen minder verwerken, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 18.800 (N285 Dikkendijk), 14.400 (N285 Galgenweg) en 15.300 (N285 Oranjelaan) (bron: Goudappel 2025), mede doordat verkeer vanuit Breda dat normaliter via Prinsenbeek richting Zevenbergen rijdt, wordt geweerd.

Tegelijkertijd laat de N285 richting Wagenberg een toename zien van circa 300 motorrijtuigen, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 9.900 (bron: Goudappel 2025). Ook de Achterdijk, gelegen in het buitengebied van Zevenbergen, zal een stijging van circa 300 motorrijtuigen per etmaal kennen, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 700 (bron: Goudappel 2025). Deze weg heeft beperkte bebouwing en weinig zijwegen, en wordt slechts door een klein aantal fietsers gebruikt. De Achterdijk leidt uiteindelijk naar de A16, waarmee verbindingen richting Breda en Rotterdam mogelijk zijn. De gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse zullen daarmee beperkt zijn en wegen in elk geval niet op tegen de aanzienlijke positieve effecten van de verkeersmaatregel voor het gebied in en om Prinsenbeek.

In Etten-Leur zal de spitsafsluiting eveneens tot een toename van verkeersbewegingen op enkele wegen leiden. Op de Zevenbergseweg wordt een stijging van circa 300 motorrijtuigen verwacht. Deze weg, gelegen buiten de bebouwde kom, kent een maximumsnelheid van 60 km/u en heeft enkel aftakkingen naar achterliggende polderwegen. De impact op de verkeersveiligheid en leefbaarheid is hier beperkt. In de afgelopen vijf jaar zijn op deze weg zeven verkeersongevallen geregistreerd, allen met uitsluitend materiële schade (bron: politiedata, VIA Traffic Solutions).

Op de Donkerstraat wordt een toename van circa 400 motorrijtuigen per etmaal verwacht, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 2.700 (bron: Goudappel 2025). Deze weg fungeert als randweg, heeft een maximumsnelheid van 50 km/u en is voorzien van een vrij liggend fietspad. In de afgelopen vijf jaar zijn hier vijf verkeersongevallen geregistreerd met uitsluitend materiële schade tot gevolg (bron: politiedata, VIA Traffic Solutions). De gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse zullen daarmee beperkt zijn en wegen in elk geval niet op tegen de aanzienlijke positieve effecten van de verkeersmaatregel voor het gebied in en om Prinsenbeek.

De Attelakenseweg zal een toename van circa 400 motorrijtuigen per etmaal laten zien, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 4.200 (bron: Goudappel 2025). Deze weg heeft snelheidsremmende maatregelen zoals wegversmallingen en is aan beide zijden voorzien van vrij liggende fietspaden. Langs de weg bevinden zich vrijstaande woningen, deels met bedrijfsbestemming. Aan het einde van de Attelakenseweg bevindt zich een spoorwegovergang. De impact van de toename op deze overgang is separaat onderzocht door bureau Arcadis en wordt in een volgende paragraaf toegelicht. In de afgelopen vijf jaar zijn op deze weg twee verkeersongevallen geregistreerd, waarvan één met materiële schade en één met lichamelijk letsel (bron: politiedata, VIA Traffic Solutions). De gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse zullen daarmee beperkt zijn en wegen in elk geval niet op tegen de aanzienlijke positieve effecten van de verkeersmaatregel voor het gebied in en om Prinsenbeek.

Ook op de Schoonhout wordt een beperkte toename van circa 200 motorrijtuigen per etmaal verwacht, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 13.300 (bron: Goudappel 2025). Deze weg heeft een brede rijbaan met middenberm en vrij liggende fietspaden. In de afgelopen vijf jaar zijn hier drie verkeersongevallen geregistreerd met uitsluitend materiële schade (bron: politiedata, VIA Traffic Solutions). De gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse zullen daarmee beperkt zijn en wegen in elk geval niet op tegen de aanzienlijke positieve effecten van de verkeersmaatregel voor het gebied in en om Prinsenbeek.

De Bredaseweg zal een toename van circa 500 motorrijtuigen per etmaal kennen, berekend vanaf een referentiemeting van 2025 van 14.200 (bron: Goudappel 2025). Deze tweebaansweg met een maximumsnelheid van 50 km/u is voorzien van vrij liggende fietspaden. Fietzers kruisen deze weg via verkeersregelininstallaties (VRI's) of onderdoorgangen. De veiligheidsrisico's voor fietsers zijn door deze maatregelen op deze wegen aanzienlijk beperkter dan op de hiervoor genoemde wijkontsluitingswegen in Prinsenbeek. In de afgelopen vijf jaar zijn op de Bredaseweg zeven verkeersongevallen geregistreerd, allen uitsluitend met materiële schade (bron: politiedata, VIA Traffic Solutions). De gevolgen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse zullen daarmee beperkt zijn en wegen in elk geval niet op tegen de aanzienlijke positieve effecten van de verkeersmaatregel voor het gebied in en om Prinsenbeek.

Op basis van de analyse van Goudappel 2025 is ook een afname van verkeersdruk op de Liesbosweg geconstateerd.

De infrastructuur in Etten-Leur is grotendeels voorzien van vrij liggende fietspaden, waardoor de risico's voor fietsers aanzienlijk lager zijn dan op de wegen met fietsstroken in Prinsenbeek. Het absolute aantal geregistreerde ongevallen in Prinsenbeek bevestigt dat de verkeerssituatie daar risicovoller is. Het college erkent dat de spitsafsluiting leidt tot een (beperkte) toename van de verkeersdruk op een aantal wegen in Etten-Leur. Gezien de robuuste infrastructuur in Etten-Leur en het beperkte aantal ongevallen, wordt het belang van de afname van verkeersdruk in Prinsenbeek als zwaarder wegend beschouwd dan de toename in Etten-Leur en Zevenbergen. Bedacht moet daarbij worden dat de grote druk op de wijkontsluitingswegen in Prinsenbeek in belangrijke mate wordt veroorzaakt door verkeer afkomstig uit onder meer Etten-Leur dat een route door Prinsenbeek verkiest boven de beschikbare regionale infrastructuur uitsluitend om een relatief beperkte vermindering van de reisduur te realiseren. Dat het tegen gaan van de aanzienlijke negatieve gevolgen leidt tot een relatief beperkte toename van verkeer op bepaalde wegen in Etten-Leur, weegt in de gegeven omstandigheden echter minder zwaar dan de aanzienlijke positieve effecten die de verkeersmaatregel heeft voor Prinsenbeek.

Moerdijkse postbaan

Op basis van de verkeersanalyse van Goudappel zal de spitsafsluiting leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Moerdijkse Postbaan, gelegen in de gemeenten Breda en Etten-Leur (Goudappel 2025). Deze weg kenmerkt zich door een gemengd karakter: aan één zijde bevindt zich een bosgebied, aan de andere zijde vrijstaande woningen. De weg heeft een maximumsnelheid van 60 km/u en is niet voorzien van fietsstroken of vrij liggende fietspaden.

De snelfietsroute Breda–Etten-Leur, die parallel loopt aan de Leursebaan, kruist de Moerdijkse Postbaan aan het begin van de route. Het betreft een gelijkvloerse kruising, waarbij fietsers voorrang hebben. De verwachte toename van het aantal motorvoertuigen op deze weg bedraagt circa 900 motorrijtuigen per etmaal, berekend ten opzichte van een referentiemeting van 2025 van 800 (bron: Goudappel 2025). Ondanks deze stijging wordt op basis van de huidige verkeersintensiteit en infrastructuur geen (significante) verslechtering van de verkeersveiligheid verwacht. Momenteel verwerkt de Moerdijkse Postbaan circa 800 voertuigen per dag, waarvan 131 in de ochtendspits. Op de gelijkvloerse kruising met de snelfietsroute, waar fietsers voorrang hebben, passeren in de ochtendspits ongeveer 400 fietsers. Ook met de berekende toename van het aantal motorvoertuigen, ligt dat aantal nog altijd aanzienlijk lager dan het geval is op de Leursebaan of de andere wegen in Prinsenbeek.

Vanwege de verkeersstromen vanuit de Liesbosweg en Leursebaan, die afslaan richting de Moerdijkse Postbaan, is de snelheid van motorvoertuigen op dit punt reeds beperkt. Bovendien is er aan beide zijden van de snelfietsroute voldoende zicht om aankomende fietsers tijdig waar te nemen. Gezien deze omstandigheden wordt geconcludeerd dat de toename van het verkeer op de Moerdijkse Postbaan niet leidt tot een (significante) verslechtering van de verkeersveiligheid.

Daarentegen draagt de spitsafsluiting aantoonbaar bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid op wegen zoals de Leursebaan, waar sprake is van een maximumsnelheid van 60 km/u en meerdere gelijkvloerse kruisingen met intensief fietsverkeer. In dat licht wordt de lokale toename op de Moerdijkse Postbaan als acceptabel beschouwd en weegt de positieve impact op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bescherming van het milieu in Prinsenbeek zwaarder.

Toename verkeer op spoorwegovergangen

In het voorgaande is reeds ingegaan op de effecten op de spoorwegovergangen. Daarover is gesproken met ProRail en daartoe heeft Arcadis een risicoanalyse uitgevoerd. De conclusie uit deze risicoanalyse is dat de risico's van het verkeersbesluit voor de spoorwegovergangen beheerst blijven en dat er geen maatregelen hoeven te worden getroffen.

Gelet op het voorgaande is geconcludeerd dat belanghebbenden niet onevenredig worden benadeeld in verhouding tot de met het besluit gediende belangen en dat de maatregel niet leidt tot een onveilige verkeerssituatie op andere wegen. De alternatieve routes zijn adequaat, de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer is geborgd, en de maatregel draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, de bescherming van het milieu en de leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek.

De algemene belangen die aan dit verkeersbesluit ten grondslag liggen wegen zwaarder dan de individuele belangen van het doorgaand verkeer dat in de ochtendspits niet altijd de kortste route kan rijden.

Gehoord

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

Besluiten

I. Op de Leursebaan, tussen de Zanddreef en de Moerdijksepostbaan, een geslotenverklaring in te stellen voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd lijnbussen en ontheffinghouders, en in verband hiermee de volgende verkeerstekens te plaatsen:

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, tweemaal op de Leursebaan ter hoogte van de kruising met de Zanddreef te plaatsen;

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, tweemaal op de Leursebaan ter hoogte van de kruising met de Moerdijkse Postbaan te plaatsen.

II. Op de Strijpenseweg, tussen de Zanddreef en de Verloren Hoek, een geslotenverklaring in te stellen voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd lijnbussen en ontheffinghouders, en in verband hiermee de volgende verkeerstekens te plaatsen:

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, tweemaal op de Strijpenseweg ter hoogte van de kruising met de Zanddreef te plaatsen;

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, tweemaal op de Strijpenseweg ter hoogte van de kruising met de Verloren Hoek te plaatsen.

III. Op de Halseweg tussen de Overveldsestraat en de Polderweg, een geslotenverklaring in te stellen voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd lijnbussen en ontheffinghouders, en in verband hiermee de volgende verkeerstekens te plaatsen:

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, op de Halseweg ter hoogte van de kruising met de Overveldsestraat te plaatsen;

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, op de Halseweg ter hoogte van de kruising met de Polderweg te plaatsen.

IV. Op de Markweg tussen de Nieuwveerweg en de brug over de Mark, een geslotenverklaring in te stellen voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd lijnbussen en ontheffinghouders, en in verband hiermee de volgende verkeerstekens te plaatsen:

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, tweemaal op de Markweg ter hoogte van de kruising met de Nieuwveerweg te plaatsen;

- Het bord C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, op een gele ondergrond met onderbord OB206 ma t/m vr 7-9h, Met onderbord uitgezonderd lijnbussen taxi's en ontheffinghouders, tweemaal op de Markweg ter hoogte van de brug over de Mark te plaatsen.

V. Een en ander overeenkomstig tekening 'Splitsafsluiting Prinsenbeek bebordingsplan verkeersbesluittekening', welke onderdeel uitmaakt van dit besluit.

VI. Dit besluit treedt in werking op 8 december 2025.

VII. De datum van openbaarmaking van dit verkeersbesluit te bepalen op 28 november 2025.

Breda, 26 november 2025.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Breda,

namens dezen,

T. Degirmenci,

Adviseur RTH

Ter inzage

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

Bezwaar

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

Het bezwaarschrift moet ten minste bevatten:

- a. naam en adres;
- b. de dagtekening;
- c. omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift gericht is: Verkeersbesluit 'Instellen geslotenverklaringen voor motorvoertuigen, uitgezonderd lijnbussen, taxi's en landbouwvoertuigen, in en rondom Prinsenbeek';
- d. de gronden van het bezwaar.

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

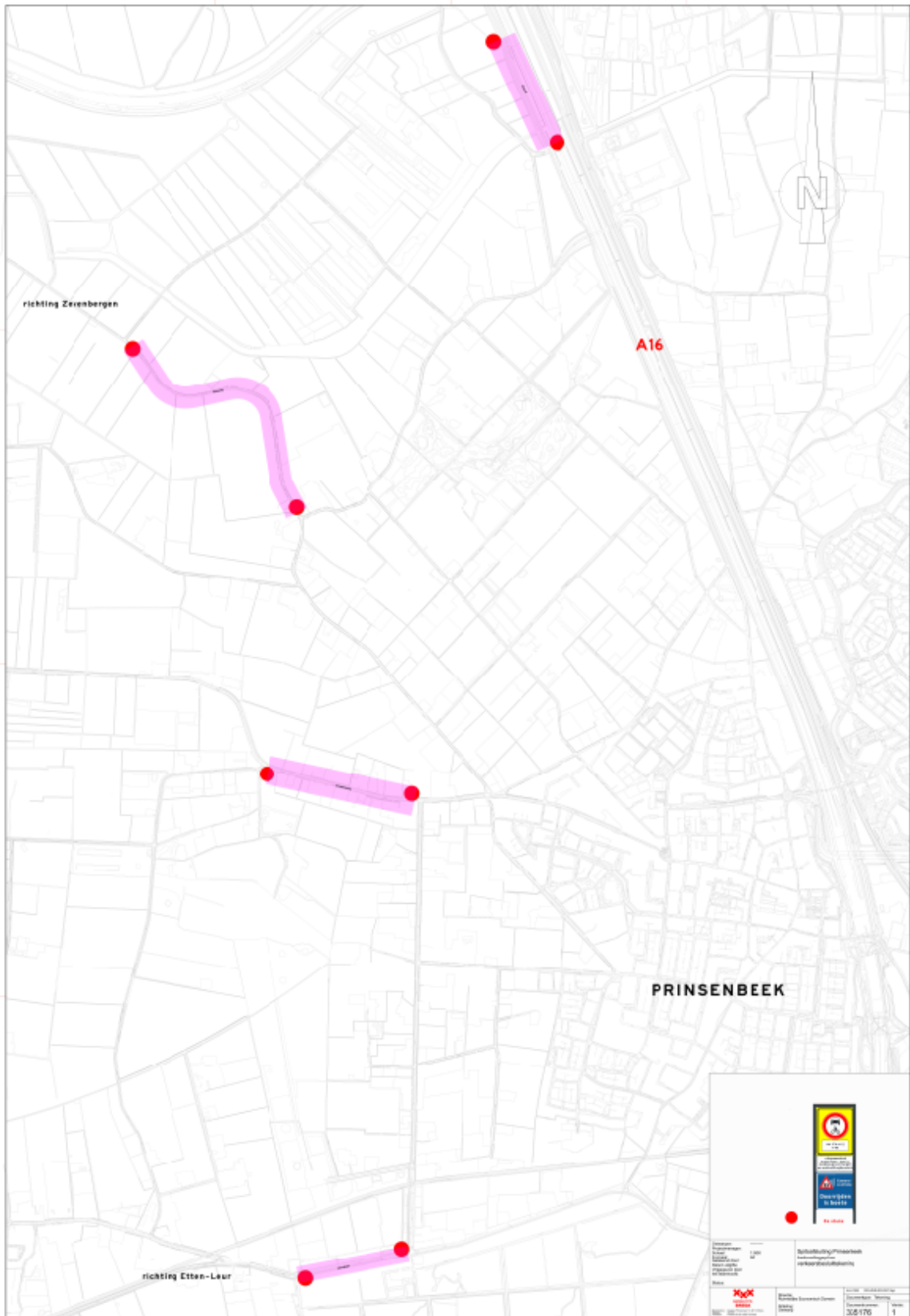
Indien een bezwaarschrift is ingediend kan bij de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen het rechtsgebied waar de indiener van het bezwaarschrift zijn woonplaats heeft, een verzoek worden gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening (waaronder schorsing) indien onverwijlde spoed, gelet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

Bijlagen bij d i t besluit

Tekening 'Splitsafsluiting Prinsenbeek bebordingsplan verkeersbesluittekening'.

Nota van reactie zienswijzen

Flowcharts



Nota van Reactie

Nota van Reactie naar aanleiding van ontvangen zienswijzen op het Concept verkeersbesluit 'Instellen geslotenverklaringen voor gemotoriseerd verkeer in en rondom Prinsenseek' (Kenmerk: Z2025-004407)

Op 20 augustus 2025 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda ('het college') het concept verkeersbesluit "Instellen geslotenverklaringen voor gemotoriseerd verkeer in en rondom Prinsenseek" ter inzage gelegd. Dit besluit voorziet in het instellen van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van lijnbussen, taxi's, landbouwvoertuigen, bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor en ontheffinghouders, van maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 en 09.00 uur op de volgende wegen in Prinsenseek:

- Leursebaan (tussen de Zanddreef en Moerdijkse Postbaan)
- Strijpenseweg (tussen de Zanddreef en de Verloren Hoek)
- Halseweg (tussen de Overveldsestraat en de Polderweg)
- Markweg (tussen de Nieuweveeweg en de brug over de Mark)

De aanleiding voor dit voornemen is het verzekeren van de verkeersveiligheid op de wegen, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, het beperken van de negatieve milieugevolgen van het verkeer en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Gedurende de inzagetermijn zijn er 522 zienswijzen ingediend door belanghebbenden. In deze nota van reactie worden de ontvangen zienswijzen gebundeld weergegeven en per categorie van een reactie voorzien. Hiermee wordt inzicht gegeven in de wijze waarop het college de ingebrachte aandachtspunten heeft meegewogen bij de verdere besluitvorming.

Landbouwvoertuigen	
Zienswijze	Reactie van het college
De voorgestelde spitsluiting heeft aanzienlijke nadelige gevolgen voor landbouwvoertuigen die gebruikmaken van de betreffende wegen. Landbouwvoertuigen mogen niet over snelwegen rijden en beschikken daardoor niet over een reëel alternatief om de landerijen te bereiken die zij beheren of bewerken.	Het college erkent dat landbouwvoertuigen, vanwege het verbod om gebruik te maken van de A-wegen, geen reëel alternatief hebben om hun werkzaamheden voort te zetten wanneer de betreffende wegen tijdens de spitsuren worden afgesloten. Wij delen het standpunt dat landbouwvoertuigen zo veel mogelijk buiten de dorpskernen moeten blijven en hechten daarom waarde aan de gemaakte afspraken binnen het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer.
Bovendien maken de afgesloten wegen deel uit van het zogeheten "kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer". In de kwaliteitsnetwerkkkaart landbouwvoertuigen is juist vastgelegd dat landbouwvoertuigen van deze wegen gebruik mogen maken, om zo de dorpskernen te ontzien van landbouwverkeer.	Om deze reden zal het college landbouwvoertuigen, op basis van hun RDW-registratie (T- en L-kentekens), uitzonderen van de spitsluiting. In verkeersbesluit is deze uitzondering verwerkt. Hiermee wordt geborgd dat landbouwverkeer de noodzakelijke routes kan blijven gebruiken zonder ontheffingsprocedures die de bedrijfsvoering zouden verstoren.
Het is technisch mogelijk om landbouwvoertuigen te herkennen op basis van kentekenregistratie.	Wel is het college van mening dat ondersteunende motorvoertuigen, die niet voorzien zijn van een T- of L kenteken wel gebruik kunnen maken van de hoofdwegenstructuur en derhalve niet worden uitgezonderd van de geslotenverklaring.
Het verlenen van individuele ontheffingen aan de vele loonwerkers en akkerbouwers in het gebied is echter niet werkbaar en zou de bedrijfsvoering ernstig verstoren. Het is ook wenselijk dat ondersteunende voertuigen van land en akkerbouwers een vrijstelling ontvangen.	
Ruimhartiger ontheffing verlening	
Zienswijze	Reactie van het college
Meerdere indieners van zienswijzen hebben verzocht om een ruimhartiger	Deze zienswijze gaat primair over het ontheffingenbeleid. Dat beleid maakt als zodanig geen onderdeel uit van het verkeersbesluit.

onthefingenbeleid. Diverse personen hebben aangegeven voor hun werk afhankelijk te zijn van de Leursebaan of de route door Prinsenbeek. Zij dienen in Breda te zijn voor hun werkzaamheden en wensend daarom in aanmerking te komen voor een ontheffing. Daarnaast hebben bewoners van onder andere de Moerdijkse Postbaan, Liesbosweg en Afslakenseweg een zienswijze ingediend. Zij wonen direct grenzend aan het aangewezen gebied en zijn voor hun dagelijkse sociale contacten en levensonderhoud grotendeels op Prinsenbeek georiënteerd, en in veel mindere mate op Etten-Leur of Breda.	De spitsluiting is erop gericht om doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in of om Prinsenbeek te weren van de afgesloten wegedeelten tijdens de spitsuren in de ochtend. Het verlenen van ontheffingen aan inwoners van bijvoorbeeld Etten-Leur of Moerdijk, zodat zij via deze route naar hun werk of andere bestemmingen in Breda kunnen reizen (of vice versa), is daarom geen optie. Juist deze verkeersbewegingen worden met het verkeersbesluit geweerd. Voor deze groep zijn er bovendien meerdere alternatieve routes beschikbaar, waarbij de toename in reistijd en het aantal extra kilometers als acceptabel wordt beschouwd. Het college erkent echter dat inwoners die direct aan het aangewezen gebied of aan de gemeentegrens wonen, in sterke mate kunnen zijn georiënteerd op Prinsenbeek voor hun sociale leven en het gebruik van voorzieningen. Voor het gebruik van voorzieningen zijn bij bedrijven en verenigingen de mogelijkheden gerealiseerd om een dagonthefing te krijgen. Daarnaast is de scholenonthefing gerealiseerd zodat ook mensen met kinderen op scholen of dagverblijven in Prinsenbeek toegang blijven houden tot de afgesloten wegvakken.
Ontheffing voor mensen die in Prinsenbeek moeten zijn	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
Meerdere indianen van zienswijzen hebben aangegeven dat zij tijdens de spitsuren toegang moeten hebben tot voorzieningen in Prinsenbeek, zoals de huisarts, het dierenhotel, de apotheek, kinderopvang of scholen. Zij geven aan hiervoor afhankelijk te zijn van de afgesloten routes en verzoeken daarom vooraf in aanmerking te komen voor een ontheffing.	De spitsafsluiting is bedoeld om doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek gedurende de spitsuren (07.00 tot 09.00 uur) te weren, met als doel de leefbaarheid en veiligheid in het dorp te verbeteren. Personen die daadwerkelijk in Prinsenbeek moeten zijn, kunnen het dorp ook tijdens de spitsuren bereiken. De toegang via de Backer en Ruebweg en de Mr. Bierensweg blijft zonder ontheffing mogelijk. Voor bedrijven en instellingen die in het aangewezen gebied staan ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en gebruikmaken van een bedrijfsontheffing, bestaat de mogelijkheid om aan hun klanten en leveranciers een code te verstrekken waarmee deze een dagonthefing kunnen aanvragen. Dit betekent dat bezoekers van voorzieningen zoals het dierenhotel, de apotheek, tandarts of huisarts, ter plaatse een dagonthefing kunnen aanvragen en dus gewoon toegang hebben tot deze voorzieningen. Voor ouders van kinderen die naar een basisschool of kinderdagverblijf in Prinsenbeek gaan, maar zelf niet in Prinsenbeek wonen, is er de mogelijkheid om een scholenonthefing aan te vragen. Deze regeling geldt zowel voor basisscholen als voor kinderdagverblijven.
Te beperkte invloed op de afname van het verkeer in Prinsenbeek	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
Uit verkeersdata blijkt dat slechts circa 15% van het dagelijkse verkeer in Prinsenbeek plaatsvindt tussen 07.00 en 09.00 uur, wat neerkomt op ongeveer 1.717 voertuigen op de Heikantsestraat. Van dit verkeer heeft naar schatting 54% geen herkomst of bestemming in het dorp. De beoogde reductie van 80% zou circa 742 voertuigen betreffen, waardoor het totale effect op de verkeersintensiteit beperkt blijft. Daarbij wordt de avondspits, waarin het verkeer aanzienlijk drukker is, niet meegenomen in de maatregel. Ook biedt de pilot geen oplossing voor de verwachte toename van verkeer door woningbouw in omliggende gemeenten, en lijkt daarmee onvoldoende bij te dragen aan de gestelde doelen op het gebied van leefbaarheid en verkeersdruk.	De verkeersintensiteit in de avondspits ligt enigszins hoger dan in de ochtendspits. Uit verkeersstellingen blijkt immers dat het aandeel verkeer in de avondspits circa 16,5% bedraagt ten opzichte van de totale dagintensiteit. Toch heeft het college bewust gekozen om te starten met een afsluiting in de ochtenduren (07.00–09.00 uur). Ten eerste omdat in deze periode aanzienlijk meer kruisend langzaam verkeer aanwezig is, zoals fietsers, voetgangers en schoolgaande kinderen. Dit vergroot het risico op verkeersongevallen situaties. In Prinsenbeek zijn in de ochtendspits namelijk veel kwetsbare verkeersdeelnemers actief. Het gaat hierbij onder andere om circa 1.200 basisschoolkinderen (op basis van inschrijvingen schooljaar 2025/2026) die naar één van de drie basisscholen in de directe nabijheid van de doorgaande wegen gaan. Omdat de leerlingen van de basisscholen voor de start van de avondspits school verlaten, is het aandeel basisschoolkinderen in de verkeersstromen in de avondspits verwaarloosbaar. Daarnaast wonen er volgens cijfers van het Ministerie van Onderzoek, Cultuur en Wetenschap ongeveer 500 middelbare scholieren in Prinsenbeek, die eveneens in de ochtendspits per fiets gebruik maken van de wegen in en rondom het dorp, maar geen onderdeel uitmaken van de avondspits. Verkeerskundige analyses tonen bovendien aan dat de verkeersstromen in de ochtend en avondspits verschillen. In de avondspits beweegt het verkeer zich voornamelijk richting het zuiden, zoals gemeten op de Heikantsestraat. Daarbij slaat een aanzienlijk deel van het verkeer rechtsaf richting de Schutsestraat, wat een relatief eenvoudige verkeersbeweging is. In de ochtendspits zien we juist veel verkeer komend vanuit de Schutsestraat, dat de Heikantsestraat moet oprijden. Dit betekent dat motorvoertuigen het kruispunt moeten kruisen, wat een complexere en daarmee risicovollere verkeersbeweging is dan een enkele afslag. Door deze kruisende bewegingen op de Heikantsestraat te verminderen, wordt de verkeersveiligheid in de ochtend aanzienlijk verbeterd. In de avondspits is deze kruisende beweging niet aan de orde, waardoor het risico op conflicten tussen verkeersstromen daar lager ligt. Daarnaast is de filevorming in de ochtendspits, met stilstaande voertuigen en draaiende motoren, schadelijker voor de directe leefomgeving dan in de avondspits, waar de doorstroming doorgaans beter is en opstoppingen minder frequent voorkomen. Met deze maatregel beoogt het college de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid in Prinsenbeek te vergroten. Tevens wil het college de betreffende wegen niet volledig afsluiten voor verkeer vanuit de westkant van Prinsenbeek richting Breda. De afsluiting vindt daarom alleen plaats op momenten waarop de verkeersveiligheid in het geding is. Daarmee wordt ook de leefbaarheid in het dorp verbeterd. In het onderzoek van Goudappel d.d. 12 april 2024 zijn zowel de huidige verkeerssituatie als de toekomstige ontwikkelingen meegenomen in de analyse. De resultaten van dit onderzoek laten zien dat de huidige situatie al aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen. De verkeersdruk, beperkte doorstroming en risico's voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Prinsenbeek zijn op dit moment al zodanig dat ingrijpen noodzakelijk is. De spitsluiting is dan ook primair gebaseerd op de huidige verkeersproblematiek, en niet op toekomstige woningbouw.

	Wel is in de verkeersmodellen ook gekeken naar de situatie in 2040, waarbij rekening is gehouden met autonome groei en woningbouw in omliggende gemeenten, inclusief een variant waarin het project Beeks Buiten is meegenomen. Deze modellen bevestigen dat de verkeersdruk verder zal toenemen, maar onderstrepen vooral dat de noodzaak om verkeersmaatregelen te nemen nu al aanwezig is, ongeacht eventuele toekomstige ontwikkelingen. Het college benadrukt dat de spitsluiting over zes maanden zal worden geëvalueerd en dat oog blijft bestaan voor alternatieven op termijn. Samen met regionale partners wordt gewerkt aan structurele infrastructurele oplossingen (momenteel in de analysefase), zoals de vervolmaking van knooppunt Zonzeel en de ondertunneling van de spoorwegovergang in Etten-Leur. Deze maatregelen zullen bijdragen aan een betere verkeersafwikkeling en een afname van doorgaand verkeer door Prinsenbeek. Degelijke maatregelen kunnen echter niet op korte termijn geëffectueerd worden, terwijl de huidige situatie al vraagt om het aanzienlijk terugbrengen van de verkeersintensiteiten in Prinsenbeek gedurende de ochtendspits.
Er is geen risico-inventarisatie gedaan wat de effecten zijn op de spoorwegovergangen	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
Er wordt verzocht om een risicoanalyse overveiligheid uit te voeren en deze met de spoorwegbeheerder te bespreken zodat eventueel noodzakelijke maatregelen genomen kunnen worden	Recentelijk is er reeds een risico-inventarisatie uitgevoerd voor de overwegen in Breda, in het kader van de woningbouwontwikkeling Beeks Buiten en de uitbreiding van het bedrijventerrein Steenakker. Uit deze analyse blijkt dat de geplande spitsluiting naar verwachting juist zal leiden tot een afname van het aantal overwegbewegingen op de betrokken overgangen. Desondanks hebben we, mede met het oog op toekomstige ontwikkelingen in verkeersstromen, inmiddels een aanvullende risicoanalyse in gang gezet. Deze analyse richt zich niet alleen op de overwegen in Breda, maar ook op de volgende locaties: • Attenakenseweg (Etten-Leur) • Lichttorenhoofd (Etten-Leur) • Plantijnlaan (Etten-Leur) • Langeweg (Zevenbergen) Door Arcadis is de risicoanalyse in november 2025 opgeleverd. Arcadis concludeert dat door de spitsluiting de overvegrisco's op de betrokken overwegen beheerst zijn en dat er geen maatregelen hoeven te worden getroffen. De spitsluiting en de risicoanalyse zijn met de spoorwegbeheerder (ProRail) besproken.
Het concept besluit is niet zorgvuldig afgewogen.	

<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
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)	Het rapport dat is opgesteld door Goudappel en mede ten grondslag ligt aan de verkeersdata betreft een rapport uit 2024. In dit rapport zijn verkeersgegevens uit 2019 meegenomen, aangevuld met actuele waarnemingen en cijfers uit 2023. Deze gegevens zijn vervolgens geëxtrapoleerd naar de toekomstige situaties in 2030 en 2040, waarbij nadrukkelijk rekening is gehouden met regionale woningbouwontwikkelingen en -invloeden. Daarnaast is gebruikgemaakt van verkeerstellingen uit Basec, een openbare bron, waarbij tellingen zijn uitgevoerd in zowel 2024 als 2025. Deze gegevens vormen een belangrijke aanvulling op het verkeersbeeld en zijn meegenomen in de analyse. Ten aanzien van het lopende onderzoek naar de mobiliteitsimpact van de Westflank Baronie (d.d. 23 april 2025), willen wij graag toelichten dat deze informatie ten tijde van het ter inzage leggen van het conceptverkeersbesluit nog niet beschikbaar was en daarom niet kon worden meegenomen in de onderbouwing van het besluit. Dit onderzoek is geïnitieerd door de gemeente Etten-Leur en gefinancierd door Etten-Leur, Moerdijk en Breda. De opdracht voor dit onderzoek is bovendien anders van aard en richt zich primair op de langere termijn (2030 en verder). Op verzoek van de opdrachtgever heeft Goudappel binnen dit onderzoek ook de effecten van een spitsluiting in beeld gebracht. Deze inzichten zijn meegenomen in het definitieve verkeersbesluit, onder vermelding van de relevante vindplaatsen in het rapport. Het onderzoek van Goudappel is voor de goede orde nog niet definitief afgerond. Omdat het rapport nog bestuurlijk moet worden vastgesteld heeft het nog de status van concept. Wat betreft de opmerking dat cijfers in een verkeerde context worden geplaatst, bijvoorbeeld ten aanzien van woningbouwontwikkelingen zoals Beeks Buiten, willen wij aangeven dat wij van mening zijn dat de juiste cijfers en aantallen zijn gehanteerd. De woningbouwprognoses zijn gebaseerd op actuele en gevalideerde bronnen zoals de omgevingsvisies van gemeente Etten-Leur en Moerdijk en reeds openbaar vergunde plannen. De plannen zijn op transparante wijze verwerkt in de verkeerskundige analyse. Die zijn ook in het rapport van Goudappel zijn verwerkt. Daarnaast heeft er een bewonersparticipatietraject gelopen waarbij meerdere stakeholders zoals Ondernemersvereniging Prinsenbeek, Dorpsplatform Prinsenbeek en ook individuele bewoners en ondernemers zijn gesproken. Wij willen tevens benadrukken dat wij, naast alle participatietrajecten, er bewust voor hebben gekozen om een conceptverkeersbesluit te publiceren waarop iedereen kan reageren. Dit stelt ons in staat om een zorgvuldige en weloverwogen afweging te maken bij het opstellen van het definitieve verkeersbesluit en waar iedereen, onafhankelijk van betrokkenheid of woonplaats kon reageren.
Het concept besluit is niet tot stand gekomen middels een evenwichtige belangenafweging	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>

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.	Vanaf eind 2024 en begin 2025 zijn zowel bestuurlijk als ambtelijk de direct betrokken partijen, waaronder de gemeenten Moerdijk en Etten-Leur, de Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en ProRail, geïnformeerd over de plannen met betrekking tot de spitsluiting in Prinsenbeek. Hieronder treft u een opsomming van overleggen en/of contactmomenten en communicatie welke heeft plaatsgevonden met in ieder geval de gemeente: - 13 februari 2025: bestuurlijke brief naar de Provincie Noord-Brabant alsmede de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk; - 11 maart 2025: informatieavond voor alle geïnteresseerden waar ook ambtenaren en bewoners van de gemeente Etten-Leur aanwezig waren; - 9 april 2025: informatieavond waar eenieder zich voor kon aanmelden ditmaal vooral gericht op ondernemers; - 13 juni 2025: e-mail met de concrete plannen naar de Provincie Noord-Brabant alsmede naar de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk; - 18 augustus 2025: informatieavond waarbij iedereen welkom was en ook inwoners uit de gemeente Etten-Leur aanwezig waren; - 26 augustus 2025: bestuurlijk overleg tussen de gemeenten Etten-Leur, Moerdijk en Breda; - 2 september 2025: ambtelijk (telefonisch) overleg tussen de gemeente Breda en ProRail; - 8 september 2025: ambtelijk overleg tussen de gemeenten Etten-Leur en Breda; - 9 september 2025: telefonisch overleg tussen de gemeente Breda en ProRail; - 16 september 2025: ambtelijk gesprek met ProRail; - 19 september 2025: bilateraal bestuurlijk gesprek tussen de gemeenten Breda en Etten-Leur; - 23 september 2025: bestuurlijk overleg tussen gemeente Etten-Leur, Moerdijk en Breda. - 9 oktober 2025: bestuurlijk overleg tussen gemeente Etten-Leur, Moerdijk en Breda. - 20 oktober 2025: telefonisch overleg gemeente Breda en Staatsbosbeheer - 21 oktober 2025: bijeenkomst stakeholder groep aanwezig Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant, Gemeente Moerdijk, Gemeente Etten-Leur, Staatsbosbeheer - 10 november 2025: bestuurlijk overleg tussen gemeente Etten-Leur, Moerdijk en Breda. - 17 november ambtelijk overleg gemeente Breda en proRail - 17 november ambtelijk overleg gemeente Breda en Etten-Leur - 19 november ambtelijk overleg gemeente Breda en Etten-Leur Daarnaast hebben meerdere ambtelijke en bestuurlijke bilaterale telefoongesprekken plaatsgevonden en zijn er meerdere contactmomenten geweest in de periode vanaf januari 2025 tot en met september 2025. Hoewel wij het overleg met deze stakeholders belangrijk vinden en ook actief voeren, is het niet vereist dat er volledige overeenstemming wordt bereikt over de uitvoering van deze lokale maatregel.
--	--

	Wij willen tevens benadrukken dat wij er bewust voor hebben gekozen om een conceptverkeersbesluit te publiceren waarop iedereen kan reageren. Dit stelt ons in staat om een zorgvuldige en weloverwogen afweging te maken bij het opstellen van het definitieve verkeersbesluit, waar iedereen - onafhankelijk van betrokkenheid of woonplaats - kan reageren. Het college heeft er bewust voor gekozen om nu actie te ondernemen. Door de jarenlange bouwontwikkeling in de regio is de verkeersdruk op Prinsenbeek aanzienlijk toegenomen, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp onder druk zet. Dit zorgt voor verkeersproblemen wat onder meer blijkt uit observaties ter plaatse, het rapport van bureau Goudappel van 12 april 2024 en de recente verkeerstellingen welke te vinden zijn in Basec (openbare bron). De spitsluiting is bedoeld om hier op korte termijn verlichting te bieden. De maatregel zal over zes maanden worden geëvalueerd, waarbij onder meer de effectiviteit en het maatschappelijk draagvlak voor de maatregel zal worden betrokken. Wij willen benadrukken dat parallel ook wordt ingezet op structurele regionale infrastructurele verbeteringen op de middellange en lange termijn die zowel voor Prinsenbeek als voor de regio Baronie West van grote toegevoegde waarde zullen zijn. Wij doen dit samen met de Provincie Noord-Brabant, de gemeente Moerdijk en de gemeente Etten-Leur aan we werken o.a. aan: • Verbetering van de OV-verbindingen en fietsverbindingen in en rondom Prinsenbeek; • De vervolmaking van knooppunt Zanzeel; • De ondertunneling van de gelijkvloerse spoorwegovergang aan de Lichttorenhoofd in Etten-Leur. Voor laatstgenoemde maatregel – de ondertunneling – is zelfs een aanvullende toelichting verstrekt die door de gemeente Etten-Leur kan worden gebruikt bij een subsidieaanvraag. Dit onderstreept onze inzet voor een bovenregionale mobiliteitsopgave, die wat ons betreft ook een regionale aanpak verdient. Tegelijkertijd is het van groot belang dat wij als gemeente verantwoordelijkheid nemen voor de verkeersveiligheid en de directe leefomgeving van onze inwoners. Daarom achten wij het noodzakelijk om voor Prinsenbeek op korte termijn maatregelen te treffen, waarbij we uiteraard open blijven staan voor overleg met de betrokken partijen over de bredere mobiliteitsvraagstukken.
<u>Zienswijze</u> 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.	<u>Reactie van het college</u> Het college meent dat het verkeersbesluit zorgvuldig is voorbereid en inhoudelijk voldoende is onderbouwd, waardoor het verkeersbesluit eveneens voldoende deugdelijk is gemotiveerd. In het besluit is namelijk expliciet ingegaan op de aanleiding, doelstelling en verwachte effecten van de maatregel. Daarbij is gebruikgemaakt van diverse objectieve bronnen en gegevens, waaronder verkeerskundige analyses, beleidsdocumenten en relevante wet- en regelgeving. Deze zijn in het besluit benoemd en herleidbaar opgenomen. Wij achten de motivering daarmee in lijn met de eisen die voortvloeien uit de Algemene wet bestuursrecht ('Awb'), in het bijzonder artikel 3:46 Awb, waarin wordt gesteld dat een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering. De context waarin de gegevens en redeneringen zijn geplaatst, sluit aan bij de problematiek die in Prinsenbeek speelt op het gebied van verkeersdruk, leefbaarheid en veiligheid.

	Tevens wordt in onze ogen volledig voldaan aan artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ('BABW') omdat we duidelijk vermelden in het verkeersbesluit wat de doelstelling is van het verkeersbesluit en hoe we deze doelstelling met het verkeersbesluit denken te bereiken.
Er is te weinig overleg geweest met o.a. de gemeente Etten-Leur over de voorgenomen maatregel	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
Gemeente Etten-Leur uit zorgen over het gebrek aan overleg en transparantie bij het verkeersbesluit van de spitsluiting in Prinsenbeek. Zo is het advies van de politie Zeeland-West Brabant niet inzichtelijk gemaakt, en is niet gemotiveerd waarom andere direct betrokken partijen niet zijn geraadpleegd. Daarnaast stelt Etten-Leur dat het besluit niet voldoet aan artikel 25 van het BABW, omdat wegen op haar grondgebied rechtstreeks en ingrijpend worden beïnvloed zonder dat hierover overleg heeft plaatsgevonden. Tot slot ontbreekt informatie over overleg met Rijkswaterstaat, terwijl alternatieve routes via rijkswegen leiden tot extra belasting en congestie, wat volgens Etten-Leur eveneens overleg vereist conform het BABW.	Het college is van mening dat de relevante partijen, waaronder de gemeente Etten-Leur, de politie en Rijkswaterstaat, in het voortraject van het verkeersbesluit zijn geïnformeerd en dat zij ruim de gelegenheid hebben gehad om hun standpunten en opmerkingen te delen. Een (niet volledige) opsomming van contactmomenten is eerder in deze nota weergegeven. Zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau is er veelvuldig contact geweest met de gemeente Etten-Leur. Artikel 25, eerste lid, van het BABW vereist dat: "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." Voor zover er al van een dergelijke rechtstreekse en ingrijpende invloed sprake is, stelt het college vast dat een dergelijk overleg heeft plaatsgevonden en heeft het college daarmee in voorkomend geval aan zijn overlegverplichting voldaan. Voor de volledigheid merkt het college op dat artikel 25, eerste lid, BABW een overleg voorschrijft, niet een overeenstemming. Wat betreft het advies van de politie Zeeland-West Brabant: de verkeersmaatregel is besproken en akkoord bevonden tijdens het overleg op 10 juni 2025. Tijdens het overleg heeft de politie een positief advies gegeven en heeft aangegeven geen problemen te zien voor de toegankelijkheid van nood- en hulpdiensten. Het BABW schrijft niet voor dat dit akkoord schriftelijk dient te worden gegeven. Ten aanzien van Rijkswaterstaat geldt dat het college ook met deze partij overleg heeft gevoerd over de voorgenomen maatregel en de mogelijke impact van het verkeersbesluit op de rijkswegen. De alternatieve routes zijn besproken en meegenomen in de afwegingen. Het college blijft hierover in gesprek met betrokken partijen om de verkeersstromen zo goed mogelijk te monitoren en indien nodig flankerende maatregelen te nemen om de effecten op andere wegen te verminderen.
Het concept besluit is onvoldoende gemotiveerd omdat niet duidelijk is wat wordt verstaan onder dorpskern en de aantallen woningbouw is niet correct.	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
De 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. Uit 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.	Begrip 'verkeersstromen in en rond de dorpskern' Met de verkeersstromen in de kern van Prinsenbeek wordt bedoeld: het verkeer binnen de bebouwde kom van Prinsenbeek en de direct daarop aansluitende wegen, alsmede wegen die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid in en om Prinsenbeek. Dit omvat dus niet alleen het centrum, maar ook de aan- en afvoerwegen die een directe relatie hebben met de verkeerssituatie in het dorp. Woningbouwcijfers en motivering Het college stelt voorop dat de toekomstige woningbouwontwikkeling niet dragend is voor de motivering van het verkeersbesluit. Het besluit berust op de huidige inzichten omtrent de actuele verkeersveiligheid in en de leefbaarheid van Prinsenbeek. In de motivering van het verkeersbesluit is op toekomstige woningbouwontwikkelingen gewezen om te onderstrepen dat de gesignaleerde problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de toekomst nog verder onder druk komen te staan en daarmee het belang van het treffen van structurele maatregelen onderstrepen. De genoemde aantallen te bouwen woningen zijn gebaseerd op diverse regionale plannen en betreffen uitsluitend de projecten waarvan de omvang en planning voldoende bekend zijn. De aantallen zijn exclusief de ontwikkeling van Beeks Buiten, omdat het aantal woningen daar nog niet definitief is vastgesteld. Dit is mede afhankelijk van de uitkomsten van de verkeerspiloot en de bijbehorende analyses. De woningbouwplannen in de regio zijn als volgt: - Gemeente Etten-Leur: In de projecten Haansberg en Lage Vaartkant is het voornemen om tot 2035 circa 2.500 woningen te realiseren. Volgens de Omgevingsvisie van de gemeente Etten-Leur kan dit aantal tot 2040 oplopen tot circa 3.800 woningen. - Gemeente Moerdijk: Conform de Omgevingsvisie worden tot 2030 circa 300 woningen gebouwd in het noordelijk gebied en ruim 1.000 woningen in Zevenbergen-Oost. - Totaal: Dit betekent dat er in de directe regio circa 5.000 woningen worden gerealiseerd, exclusief de woningbouw in Prinsenbeek zelf. Urgentie van de maatregelen De woningbouw in de regio zal onherroepelijk effect hebben op de verkeersdruk en leefbaarheid in Prinsenbeek. Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat de verkeersdoorstroming in en rondom Prinsenbeek nu al onder druk staat en dat er reeds maatregelen noodzakelijk zijn om de situatie beheersbaar te houden. De urgentie van de voorgestelde geslotenverklaringen is daarmee niet gebaseerd op toekomstige ontwikkelingen, maar op de huidige verkeerssituatie en de noodzaak om de leefbaarheid en veiligheid te waarborgen.
Het aantal verkeersbewegingen in Prinsenbeek zal sowieso toenemen door de toekomstige woningbouw van Beeks Buiten	

Zienswijze	Reactie van het college
Uit het onderzoek "Verkeersanalyse Beeks Buiten" (Goudappel, 12 april 2024) blijkt dat de verkeersintensiteiten op nagenoeg alle meetpunten in Prinsensbeek tussen 2030 en 2040 toenemen.	Het is juist dat het rapport van Goudappel uitgaat van de maximale bebouwing van Beeks Buiten. Dit is gedaan om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de potentiële effecten van woningbouw op de verkeersstromen in en rondom Prinsensbeek.
Enkel de Meester Bierensweg is de uitzondering op de meetpunten met een gelijkblijvende intensiteit. De gemeente Breda voldoet daarom niet aan haar eigen essentiële voorwaarde voor grootschalige woningbouw in en rondom Prinsensbeek.	Op dit moment is echter nog niet bekend of, en in welke omvang, woningbouw in Beeks Buiten daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Dit hangt mede af van de uitkomsten van de verkeerspijl en de verdere planvorming.
	Daarnaast zien we landelijk een autonome groei van het autoverkeer. Op basis van de huidige situatie blijkt uit het onderzoek van Goudappel dat de verkeersdoorstroming in Prinsensbeek nu al onder druk staat, los van eventuele toekomstige woningbouw. Dit onderstreept de urgentie om nu al maatregelen te nemen om de leefbaarheid en veiligheid in en rondom Prinsensbeek te waarborgen.
	Het college blijft de ontwikkelingen nauwgezet volgen en zal, waar nodig, de maatregelen en plannen bijstellen op basis van actuele inzichten en analyses.
Inwerkingtreding verkeersbesluit	
Zienswijze	Reactie van het college
In het verkeersbesluit is vermeld dat het besluit in werking treedt op de dag na bekendmaking. Het verkeersbesluit wordt namelijk genomen op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994.	De geslotenverklaring voor gemotoriseerde voertuigen wordt ingesteld door het plaatsen van verkeersborden C12 'gesloten voor alle motorvoertuigen' met onderbord OB206 'ma t/m vr 7-9 h' en onderbord 'uitgezonderd lijnbussen, taxi's, landbouwvoertuigen, bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor en ontheffinghouders'.
De gemeente Effen-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.	Voor de plaatsing van deze borden is op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12, onder a sub I van het BABW een verkeersbesluit vereist.
	Artikel 15, tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 (' Wv ww') is niet van toepassing; er is immers geen sprake van fysieke maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer die leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.
	Het college stelt vast dat er geen sprake is van een herinrichting van de weg. Er worden, bijvoorbeeld, geen verkeerssluizen of andere voorzieningen aangelegd. In dit geval worden er enkel ANPR-camera's geplaatst. Het plaatsen van ANPR-camera's dient echter niet ter regeling van het verkeer, hiermee worden immers geen (fysieke) beperkingen bewerkstelligd met betrekking tot de bruikbaarheid van de weg en het aantal categorieën weggebruikers dat van de weg gebruik kan maken. De camera's dienen uitsluitend voor de handhaving van de naleving van de met het verkeersbesluit geplaatste verkeerstekens; het bord C12 en de onderborden. Voor de plaatsing van ANPR-camera's hoeft dus, met andere woorden, geen verkeersbesluit te worden genomen.
Veiligheid Moerdijkse Postbaan	
Zienswijze	Reactie van het college
In de motivering schrijft de 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.	Het college staat vanzelfsprekend achter het zo veel mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, zowel op de reguliere fietsroutes vanuit Prinsensbeek als op de snelfietsroute langs de Leursebaan.
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.	De Leursebaan kruist met de Moerdijkse Postbaan en maakt onderdeel uit van de snelfietsroute F58. Hoewel de huidige verkeersintensiteit op deze weg laag is, wordt verwacht dat deze zal toenemen als gevolg van het verkeersbesluit.
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.	Op basis van de analyse van Goudappel in het kader van het onderzoek <i>Mobiliteitsimpact Westflank De Baronie</i> (opdracht d.d. 23 april 2025), wordt een toename van circa 900 voertuigen op de Moerdijkse Postbaan verwacht als gevolg van de spitsluiting. Tegelijkertijd laat het model een afname van circa 900 voertuigen op de Schutsestraat zien.
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.	Wij zijn van mening dat de afname van doorgaand verkeer binnen het dorp zwaarder weegt dan de toename op de Moerdijkse Postbaan.
Conflicten als gevolg van kruisingen met auto's moeten zoveel mogelijk gemedend worden. Meer autoverkeer dat deze kruising passeert past dus niet bij deze verkeersfunctie en draagt niet bij aan de doelstellingen van het verkeersbesluit.	De kruising met de Moerdijkse Postbaan betreft een locatie waar afslaand verkeer voorrang moet verlenen aan fietsers op de snelfietsroute. Tijdens de ochtendspits maken ca. 350 tot 400 fietsers gebruik van deze reeds aanwezige oversteek, zo blijkt uit de gegevens van Basec. Deze fietsers zijn voornamelijk forenzen en middelbare scholieren, die gebruik maken van het vrij liggende fietspad. De afslaande verkeersbewegingen vinden plaats op lage snelheid, waarbij er aan beide zijden van de snelfietsroute voldoende zicht bestaat om aankomende fietsers tijdig waar te nemen. Wij achten deze situatie veiliger dan de huidige situatie binnen het dorp.
	Binnen Prinsensbeek liggen op de Schutsestraat, Heikantsestraat, Velsgoed, Molenstraat en Middenweg enkel fietsstroken die direct grenzen aan de rijbaan, waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Op deze wegen bevinden zich meerdere aftakkingen voor afslaand verkeer. De fietsers alsmede de overstekende voetgangers, bestaan in de ochtendspits veelal uit basisschoolkinderen die naar één van de drie nabijgelegen basisscholen gaan. Zij behoren tot een kwetsbare, minder ervaren doelgroep verkeersdeelnemers dan de gemiddelde gebruiker van de snelfietsroute. Dit vergroot het risico op verkeersonveilige situaties binnen het dorp.
	Door de knip op de Leursebaan te leggen, wordt bovendien een aanzienlijke afname van circa 1.300 motorvoertuigen op deze weg gerealiseerd. Dit draagt direct bij aan de verkeersveiligheid van de circa 250 tot 350 fietsers die dagelijks gebruik maken van de gelijkvloerse kruisingen op de Leursebaan, een weg met een maximumsnelheid van 60 km/u. De afname van motorvoertuigen maakt het oversteken voor deze fietsers veiliger en overzichtelijker.
	Daarnaast zien we dat de maatregel bijdraagt aan het verminderen van filevorming op de Groenstraat richting de spoorwegovergang. Uit Hastiq data en flowchartanalyses blijkt dat de vertraging binnen de ochtendspits circa 40 seconden bedraagt ten opzichte van de situatie buiten de spits. Door de afname van verkeer dat de Leursebaan wil oprijden, wordt deze wachttijd naar verwachting verkort.

namelijk de doorstroming en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers	Een laatste belangrijk voordeel van de afsluiting is dat, indien de Leursebaan niet wordt afgesloten, de toename van autoverkeer op de Attelakenseweg groter is dan wanneer de Leursebaan wel wordt afgesloten tijdens de ochtendspits. Verkeer vanuit met name de gemeenten Zevenbergen en Noord Etten-Leur zal anders alsnog via de Leursebaan rijden, wat leidt tot een ongewenste toename van verkeer op deze route. Om de situatie op de Moerdijkse Postbaan nauwlettend te monitoren, worden extra tellussen aangelegd en vinden tussentijdse evaluaties plaats. Hierbij wordt specifiek gekeken of aanvullende flankerende maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid en doorstroming op deze locatie te waarborgen. Om weggebruikers optimaal te informeren, met name het afslaande verkeer richting de Moerdijkse Postbaan, wordt aan de gemeente Etten-Leur geadviseerd om extra bebording te plaatsen. Het college is bereid om deze bebording, in overleg met de gemeente Etten-Leur, op haar kosten te realiseren op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur. Tot slot benadrukken wij dat de snelfietsroute een belangrijke functie vervult in het regionale fietsnetwerk en een goed alternatief biedt voor autoverkeer tussen Etten-Leur en Breda. De gemeente Breda zal zich blijven inzetten voor een veilige, snelle en comfortabele fietsroute, waarbij conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk worden voorkomen. De monitoring en evaluatie van de spitsluiting stellen ons in staat om op basis van feitelijke gegevens te kunnen bijsturen waar nodig.
Lange wachttijden	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
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?	De hoge verkeersdruk leidt tot vertragingen en filevorming. Op basis van verkeersintensiteitsdata bedraagt de gemiddelde wachttijd in de ochtendspits circa 40 seconden langer dan op andere momenten van de dag vanaf de kruising bij de Groenstraat en de Leursebaan, hetgeen direct effect heeft op de verkeersdruk richting de dorpskern van Prinsenbeek en de spoorweginnengang (bron: Hastig). Deze opstoppingen beïnvloeden de doorstroming en leefbaarheid negatief. De gemeente Breda heeft meermaals meldingen ontvangen over de verkeersdrukke aldaar.
Het is onduidelijk of dit onderzocht is, maar wordt wel genoemd in de motivering	
Veiligheid kruising Groenstraat / Leursebaan	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
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 .	Het college hecht grote waarde aan verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met bijzondere aandacht voor fietsers op zowel de reguliere fietsroutes vanuit Prinsenbeek als op de snelfietsroute. Het college benadrukt dat in het huidige verkeersveiligheidsbeleid niet uitsluitend wordt gekeken naar het aantal geregistreerde ongevallen uit het verleden. Sterker nog, vanuit de Rijksoverheid wordt juist aangestuurd op een risicogestuurde benadering.

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.	Dit betekent dat ook potentiële risico's en toekomstige verkeerssituaties moeten worden meegewogen om proactief maatregelen te treffen en ongevallen zo veel mogelijk te voorkomen. Hoewel het aantal geregistreerde ongevallen op de Leursebaan beperkt is, hebben bewoners van Prinsenbeek in het kader van de Mobiliteitsvisie nadrukkelijk aangegeven dat deze locatie als problematisch wordt ervaren.
De 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.	Dit signaal, in combinatie met de risicogestuurde aanpak, vormt een legitieme aanleiding om de verkeersveiligheid op deze kruising te verbeteren. Ten aanzien van de Moerdijkse Postbaan, merkt het college op dat de huidige verkeersintensiteit op deze weg laag is, maar dat er een toename van de verkeersintensiteit wordt verwacht als gevolg van de maatregelen. Na het instellen van de verkeersmaatregel, zal deze locatie dan ook nauwlettend worden gemonitord en geëvalueerd. Indien uit de tussentijdse evaluaties blijkt dat aanvullende flankerende maatregelen noodzakelijk zijn, zal hier tijdig op worden geanticipeerd door het college. Om weggebruikers optimaal te informeren, en dan met name het afslaande verkeer richting de Moerdijkse Postbaan, wordt aan de gemeente Etten-Leur geadviseerd om extra bebording te plaatsen. De gemeente Breda is bereid om deze bebording, in overleg met de gemeente Etten-Leur, op haar kosten te realiseren op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur. De gemeente Breda blijft zich inzetten voor een veilige, comfortabele en goed functionerende snelfietsroute, waarbij conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk worden voorkomen. De spitsluiting is in combinatie met de monitoring en evaluatie van de effecten daarvan bedoeld om op basis van feitelijke gegevens en signalen uit de omgeving tot een gebalanceerde en toekomstbestendige verkeerssituatie te komen.
Functie van de Leursebaan	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
In het verkeersbesluit wordt verwezen naar de mobiliteitsvisie van de gemeente Breda.	De Leursebaan is in het mobiliteitsbeleid van de gemeente Breda aangemerkt als een stedelijke hoofdweg. Stedelijke hoofdwegen zijn bedoeld voor verplaatsingen tussen verschillende wijken of (dorps)kernen binnen de gemeente, en niet voor doorgaand verkeer respectievelijk verkeer van andere gemeenten naar de gemeente Breda. Voor doorgaand verkeer blijven de routes, lopend via de regionale hoofdwegestructuur en de rijkshoofdwegestructuur , de aangewezen routes. De Leursebaan heeft dan ook enkel een verbindingfunctie tussen de verschillende wijken of (dorps)kernen binnen de gemeente Breda (zoals ook beschreven in de mobiliteitsvisie).
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.	De Leursebaan is opgenomen in de pilot omdat uit verkeersmetingen blijkt dat circa 60% van het verkeer op deze weg geen bestemming in Prinsenbeek heeft en dus als doorgaand of sluipverkeer wordt aangemerkt. Dit staat haaks op de Mobiliteitsvisie van de gemeente Breda, waarin de Leursebaan bedoeld is voor verbindingen tussen verblijfsgebieden en regionale hoofdwegen, niet voor doorgaand verkeer. Het huidige gebruik leidt tot hoge verkeersintensiteit en verhoogde risico's op ongevallen, vooral bij gelijkvloerse kruisingen met de snelfietsroute die dagelijks door 1.700 tot 2.000 fietsers wordt gebruikt. In de afgelopen vijf jaar vonden hier 42 ongelukken plaats, waarvan 27 met (brom)fietsers en voetgangers, met 10 gewonden.

Steenakker, Westerpark of andere verblijfsgebieden aan de westzijde van Breda voor o.a. werk (woon-werk verkeer). 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. Faciliterende werking van de Leursebaan <i>Zienswijze</i> 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. H et 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 Wijziging spitsluiting geen overleg <i>Zienswijze</i> In februari 2025 zijn de gemeenten Etten-Leur en 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	Door doorgaand verkeer tijdens de ochtendspits te weren, nemen conflicterende verkeersbewegingen af, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert en filevorming op kruispunten zoals Zanddreef, Groenstraat en Vaareindseweg vermindert. Alternatieven zoals verkeerslichten, wegverbreding of een randweg bleken niet haalbaar of onvoldoende effectief, waardoor een geslotenverklaring de meest geschikte maatregel is. Verkeersanalyses voorspellen een afname van circa 1.400 voertuigen op de Leursebaan, wat ook de druk op omliggende wegen zoals de Liesbosweg verlaagt. Het openhouden van de Leursebaan zou juist extra verkeer aantrekken vanuit Zevenbergen en omliggende wegen belasten, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder verslechteren. Daarom zijn de verkeersmaatregelen op de Leursebaan belangrijk voor de pilot. <i>Reactie van het college</i> Het college heeft bij het opstellen van het verkeersbesluit zorgvuldig gekeken naar de verkeersstromen in en rondom Prinsenbeek. Uit tellingen blijkt dat de Groenstraat dagelijks ruim 3.800 motorvoertuigen verwerkt, waarvan circa 1.900 afkomstig zijn van de Leursebaan en richting het noorden rijden. In de ochtendspits gaat het om ongeveer 219 voertuigen. Ook op andere aftakkingen van de Leursebaan is sprake van een faciliterende werking: op de Zanddreef rijden dagelijks circa 3.400 voertuigen, waarvan bijna 1.700 richting het noorden, met 235 voertuigen in de ochtendspits. Op de Westrikseweg gaat het om circa 1.200 voertuigen per etmaal, waarvan 612 richting het noorden en 41 in de ochtendspits. Het college stelt dan ook dat het college wel degelijk tot de conclusie heeft kunnen komen dat de Leursebaan een faciliterend karakter heeft voor verkeer door de dorpskern van Prinsenbeek.
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 Leursebaan in ieder geval volledig gemist. Op 13 juni wordt eenzijdig door een ambtenaar van de gemeente namens Breda per email aangekondigd dat er in Prinsenbeek een informatieavond gehouden zal worden waarbij de afsluiting van de Leursebaan verstopt 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, ondanks bezwaar 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	Het is belangrijk om te benadrukken dat bij geen van deze ambtelijke overleggen een formeel weerwoord is ontvangen vanuit de regio gemeenten. Daarnaast heeft er ook bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de voorgenomen maatregelen. Zoals eerder opgemerkt, betekent overleg echter niet dat er overeenstemming moet worden bereikt, zeker niet wanneer het gaat om maatregelen op lokale wegen binnen de eigen gemeentegrenzen. De bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten ligt bij de wegbeheerder, in dit geval de gemeente Breda. Na publicatie van het conceptverkeersbesluit hebben er opnieuw ambtelijke en bestuurlijke contactmomenten plaatsgevonden. Ook is het lopende verkeersonderzoek van Goudappel besproken. Dit lopende verkeersonderzoek ziet echter enkel toe op de verkeersstromen en niet op veiligheid en leefbaarheid. Tevens is het doel van deze opdracht niet de spitsluiting maar om de bovenregionale mobiliteitsoplossingen, mede als gevolg van de woningbouw in 2030 en 2040 te analyseren. De uitkomsten van dit onderzoek zijn overigens, waar relevant, wel betrokken in het verkeersbesluit.

(tussen)resultaten niet betrokken bij de afweging om de Leursebaan af te sluiten.	
Vragen onderzoeksrapportage	
Zienswijze	Reactie van het college
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.	In deze nota van beantwoording is op meerdere plaatsen verwezen naar de onderliggende data en verkeerskundige analyses die ten grondslag liggen aan het conceptverkeersbesluit. Ten tijde van het ter inzage leggen van dit concept waren de cijfers uit het onderzoek <i>Mobiliteitsvisie Westflank De Baronie</i> van Goudappel nog niet beschikbaar. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de gemeenten Etten-Leur, waarbij de gemeente Moerdijk en Breda mede financierden heeft een bredere scope, gericht op de mobiliteitsontwikkelingen richting 2030 en verder. Op verzoek van de opdrachtgever heeft Goudappel binnen dit onderzoek ook een aanvullende analyse gemaakt van de effecten van een spitsluiting op de Leursebaan. Hoewel het definitieve rapport nog niet is opgeleverd, zijn de conceptgegevens inmiddels wel beschikbaar en door de gemeente Breda ingezien. Deze gegevens zijn meegenomen in het definitieve verkeersbesluit. Uit deze analyse blijkt dat de toename van verkeer op de Moerdijkse Postbaan circa 900 voertuigen bedraagt. Tegelijkertijd laat het model een afname van circa 900 voertuigen op de Schutsestraat zien. Daarnaast leidt de maatregel tot een aanzienlijke afname van circa 1.300 motorvoertuigen op de Leursebaan. Deze afname draagt direct bij aan de verkeersveiligheid van de circa 250 tot 350 fietsers die dagelijks gebruik maken van de gelijkvloerse kruisingen op de Leursebaan, een weg met een maximumsnelheid van 60 km/u. De afname van gemotoriseerd verkeer maakt het oversteken voor deze fietsers — veelal forenzen en scholieren — veiliger en overzichtelijker. De aantallen verkeersdeelnemers zijn gebaseerd op verkeerstellingen uit Basec, een openbare bron die gebruikt is in de verkeerskundige analyse. Deze gegevens geven een betrouwbaar beeld van de huidige verkeersstromen en vormen een belangrijke basis voor de afwegingen in relatie tot de spitsluiting. Daarnaast zien we dat de maatregel bijdraagt aan het verminderen van filevorming op de Groenstraat richting de spoorwegovergang. Uit Hastio-data en flowchartanalyses blijkt dat de vertraging binnen de ochtendspits circa 40 seconden bedraagt ten opzichte van de situatie buiten de spits. Door de afname van verkeer dat de Leursebaan wil oprijden, wordt deze wachttijd naar verwachting verkort. Een ander belangrijk aspect is dat, indien de Leursebaan niet wordt afgesloten, de toename van gemotoriseerd verkeer op de Attelakenseweg in Etten-Leur groter is dan wanneer de Leursebaan wel wordt afgesloten tijdens de spits. Verkeer vanuit met name Zevenbergen en Noord Etten-Leur zal anders alsnog via de Leursebaan rijden, wat leidt tot een ongewenste toename van verkeer op deze route. De wegen waar wel een beperkte toename wordt verwacht, beschikken over vrij liggende fietspaden.

	kennen minder afslaand verkeer en worden gekenmerkt door voldoende zicht voor het gemotoriseerd verkeer respectievelijk fysieke maatregelen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.
Kenmerk Leursebaan	
Zienswijze	Reactie van het college
De Leursebaan is een weg buiten de bebouwde kom van Prinsenbeek. Deze weg loopt niet door de dorpskern van Prinsenbeek.	Zoals eerder aangegeven in deze nota van reactie, en ook verwoord in het conceptverkeersbesluit, heeft de Leursebaan een faciliterende werking op het spitsverkeer richting Prinsenbeek. Door de gelijkvloerse oversteek ontstaan verkeersonveilige situaties, met name tijdens piekmomenten. Het openhouden van de Leursebaan draagt bij aan een toename van de verkeersdruk op omliggende wegen, waaronder routes door het buitengebied van Etten-Leur. Dit komt doordat de Leursebaan dan als aantrekkelijk alternatief wordt gezien voor verkeer vanuit onder andere Zevenbergen. Daarnaast willen wij benadrukken dat de Leursebaan wel degelijk door een gedeelte van de bebouwde kom loopt, namelijk die van Breda. Hoewel de weg niet door de dorpskern van Prinsenbeek voert, is het belangrijk te onderkennen dat de verkeerskundige en ruimtelijke context van de Leursebaan niet los gezien kan worden van de bredere omgeving waarin deze ligt.
Onderbouwing nadere wegen ontbreekt	
Zienswijze	Reactie van het college
Voor de overige wegen waarop de spitsluiting beoogd is, is geen nadere onderbouwing gegeven over (een verslechtering van) de verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit.	Het college is van mening dat ook voor de andere afgesloten weggedeelten voldoende onderbouwing is opgenomen in het concept verkeersbesluit. Deze onderbouwing is mede gebaseerd op openbare bronnen (verkeerstellingen en het advies van Goudappel). In het definitieve besluit is dit op een aantal punten nader aangevuld.
Woningbouw in de regio is nog niet gerealiseerd.	
Zienswijze	Reactie van het college
In de motivering wordt verwezen naar de woningbouwontwikkelingen in Zevenbergen en Etten-Leur. Het duurt nog jaren voordat de woningbouwontwikkelingen volledig gerealiseerd zijn.	In de opsomming van cijfers is de ontwikkeling van Beeks Buiten niet meegenomen aangezien op dit moment nog niet duidelijk is of, en zo ja hoeveel, woningen daar daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Juist daarom is deze spitsluiting van groot belang: op basis van de uitkomsten kunnen wij analyseren of de verkeersveiligheid en leefbaarheid in en rondom Prinsenbeek voldoende zijn gewaarborgd om toekomstige woningbouw mogelijk te maken. De genoemde aantallen zijn gebaseerd op openbare plannen die door de betrokken gemeenten zelf zijn gepubliceerd – zoals, maar niet beperkt tot – de verschillende omgevingsvisies.
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.	De huidige infrastructuur in en rondom Prinsenbeek is al niet toereikend voor het bestaande verkeersvolume (advies goudappel 2024). De verkeersveiligheid en leefbaarheid staan nu al onder druk. Op die gronden is het treffen van verkeersmaatregelen op dit moment al noodzakelijk. Toekomstige woningbouw zal deze druk alleen nog maar verder vergroten. Daarom is het noodzakelijk om vooruit te kijken en proactief te handelen.
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.	Dat er regionaal maatregelen worden genomen om het verkeer rondom Etten-Leur en Zevenbergen middels randwegen beter naar de hoofdwegenstructuur af te laten vloeien juichen wij van harte toe, dit is dan ook de reden dat we een ingediende aanvraag van de gemeente Etten-Leur om de ondertunneling van de spoorwegovergang bij de lichttorenhoofd hebben ondersteund met een verklaring.
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	Tevens hebben we continu aangegeven dat de maatregelen die we nu nemen noodzakelijk voor de korte termijn zijn, maar dat op termijn structurele infrastructurele oplossingen wat ons betreft de voorkeur hebben en wij dienaangaande daarom graag met de regio optrekken. Een startpunt hiervoor is dat we als gemeente Breda samen met de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk een onderzoek hebben uitgezet bij Goudappel om de lange termijn analyse van verkeersstromen te maken.
Alternatieven	Reactie van het college
Zienswijze	Zienswijze
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.	Wij zijn bekend met het type verkeerslichten dat gebruikmaakt van Korte Afstands Radio (KAR) en intelligente verkeersregelininstallaties (IVRI), waarmee prioriteit kan worden gegeven aan openbaar vervoer en hulpdiensten. Deze technologieën bieden zeker voordelen in specifieke situaties.
Ook de nieuwe installaties uitgevoerd als intelligente verkeersregelininstallaties kunnen rekening houden met deze weggebruikers en zodoende geen belemmering te zijn voor openbaar vervoer en hulpdiensten.	Echter, in de context van de spitsluiting en de bredere verkeersstructuur rondom Prinsenbeek, blijkt uit o.a. flowcharts analyse dat dergelijke installaties niet leiden tot een afname van het aantal verkeersbewegingen. De vertragingstijd die noodzakelijk is om de verkeerslichten veilig en effectief te laten functioneren, is dermate groot dat het risico op roodlichtnegatie aanzienlijk toeneemt. Dit vormt een reëel gevaar voor de verkeersveiligheid.
	Daarnaast zorgen verkeerslichten, ook wanneer ze zijn uitgerust met KAR-systemen, alsnog voor vertraging voor nood- en hulpdiensten en voor de HOV-lijn Zevenbergen. Juist deze vormen van alternatieve mobiliteit willen we regionaal stimuleren. Het is daarom van belang dat hun doorstroming niet wordt belemmerd door extra infrastructuur zoals verkeerslichten.
	Om die reden is in het verkeersbesluit gekozen voor maatregelen die de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren zonder de doorstroming van prioritaire voertuigen negatief te beïnvloeden.
Beoogt resultaat onvolledig	Reactie van het college
Zienswijze	Zienswijze
In de motivering is geschreven dat de pilot beoogt minimaal 80% van het doorgaande verkeer in de ochtendspits uit de dorpskern te weren.	De spitsluiting heeft als primaire doelstelling om minimaal 80% van het doorgaande verkeer in de ochtendspits uit de dorpskern van Prinsenbeek te weren. Dit percentage is gebaseerd op eerdere verkeerskundige analyses en vormt een richtlijn voor het beoogde effect van de maatregel.
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.	Het college is van mening dat het belangrijk is om breder te kijken dan alleen de dorpskern. Daarom wordt evaluatie van de spitsluiting niet eenzijdig opgezet, maar juist breed gemonitord door o.a. • Verkeersstellingen op strategische locaties; • Flowcharts en visualisaties van verkeersstromen; • Verkeersstroomanalyses die zowel lokale als regionale effecten in kaart brengen.
	De monitoring vindt plaats in de gemeente Breda en in de omliggende gemeenten, zodat ook de gevolgen op andere wegen en knooppunten worden geëvalueerd. Op basis van deze gegevens kunnen we een integrale afweging maken over de effectiviteit van de maatregel en de impact op verkeersveiligheid en leefbaarheid.
Beoogt resultaat onvolledig	Reactie van het college
Zienswijze	Zienswijze
Het is onduidelijk hoe de 80% reductie wordt berekend. Worden bijvoorbeeld ontheffingshouders meegenomen in het doorgaand verkeer?	De spitsluiting heeft als doel om het doorgaand verkeer, dat wil zeggen verkeer zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek, in de ochtendspits uit de dorpskern te weren. Ontheffinghouders hebben aantoonbaar een herkomst of bestemming in Prinsenbeek en worden daarom niet meegeteld als doorgaand verkeer. Zij vallen buiten de doelgroep van de maatregel.
	De beoogde reductie van 80% betreft dus uitsluitend het aandeel van het doorgaand verkeer dat geen bestemming in of rondom Prinsenbeek heeft.
Omzeilen camera's	Reactie van het college
Zienswijze	Zienswijze
Mogelijk gevolg kan zijn dat gemotoriseerd verkeer probeert de camera's te omzeilen. Dit levert gevaarlijke verkeerssituaties op.	Het is juist dat het praktisch gezien altijd mogelijk is om een verkeersmaatregel of camera te proberen te omzeilen. Echter, wanneer dit gebeurt, wordt er een nieuwe verkeersovertreding begaan. Het rijden over fietspaden met motorvoertuigen – bijvoorbeeld – is niet toegestaan en levert een gevaarlijke en ongewenste situatie 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	Wij nemen deze risico's serieus en zullen na het invoeren van de spitsluiting actief monitoren op dit soort gedragingen. Indien blijkt dat er sprake is van structureel omzeilgedrag dat leidt tot verkeersonveilige situaties, zullen wij passende maatregelen treffen. Dit kan variëren van handhaving tot aanvullende fysieke of digitale maatregelen om ongewenst gedrag te voorkomen.
	Het waarborgen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in en rondom Prinsenbeek blijft een centrale doelstelling van de spitsluiting.

Alternatieve routes	
Zienswijze	Reactie van het college
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.	De alternatieve routes zijn op basis van google maps flowcharts gemaakt. De route zijn qua reistijd en afstand afhankelijk van het punt van vertrek vergelijkbaar of zijn qua reistijd net iets langer. In de bijlage bij het verkeersbesluit hebben we de gehanteerde flowcharts toegevoegd.
Alternatieve routes	
Zienswijze	Reactie van het college
Gemeente Etten-Leur ziet een onevenredig nadeel voor een deel van haar bewoners die een bestemming in Breda hebben. Voor hen zijn de Srijpenseweg/Schutsestraat 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 Srijpenseweg/Schutsestraat en Leursebaan	Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat de extra reistijd als gevolg van de maatregel beperkt is en binnen proporties blijft. Alternatieve routes, waaronder de A58, bieden voldoende capaciteit en bereikbaarheid, ook al zijn deze voor sommige bewoners wellicht minder direct. Het college merkt echter op dat de maatregel zorgvuldig is afgewogen en is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek, die momenteel sterk onder druk staan door het hoge aandeel doorgaand verkeer. Wij wegen deze belangen nadrukkelijk zwaarder dan een beperkte toename in reistijd voor bestemmingsverkeer. De effecten van de maatregel voor bestemmingsverkeer zal na de invoering van de maatregelen overigens worden gemonitord en geëvalueerd.
Informatievoorziening	
Zienswijze	Reactie van het college
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	Voorafgaand aan de verschillende participatiebijeenkomsten is breed gecommuniceerd over deze bijeenkomsten. De bijeenkomsten zijn openbaar aangekondigd via diverse kanalen, waaronder social media, lokale nieuwssites en de website van de gemeente Breda. De bijeenkomsten stonden open voor alle geïnteresseerden, ongeacht woonplaats of organisatie. Bij de eerste sessie was een ambtenaar van de gemeente Etten-Leur aanwezig. Ook bij de overige sessies zijn meerdere inwoners uit omliggende gemeenten aanwezig geweest. Het college heeft niet alle partijen zoals Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en ProRail betrokken bij de participatiebijeenkomsten. Daar bestaat overigens ook geen wettelijke verplichting toe. Deze partijen zijn bovendien via andere trajecten en overlegstructuren geïnformeerd en betrokken, passend bij hun rol en verantwoordelijkheid binnen het bredere mobiliteits- en infrastructuurbeleid. Zoals eerder toegelicht in deze nota van reactie, hebben verschillende overleg- en contactmomenten plaatsgevonden tussen het college en deze organisaties.
aangeven ook niet betrokken te zijn geweest.	
Aantal verleende ontheffingen in relatie tot beoogde doel	
Zienswijze	Reactie van het college
In de herkomst- en bestemmingsanalyse die is uitgevoerd door bureau Goudappel blijkt dat 54% van het verkeer in Prinsenbeek geen herkomst of bestemming heeft in het dorp. Dit betreft doorgaand verkeer dat de dorpskern gebruikt als route, zonder dat er sprake is van een lokale bestemming. Juist deze groep willen wij met de spitsluiting weren uit de dorpskern en de omliggende wegen. Dit betreft een substantieel deel van het verkeer dat tijdens de ochtendspits door Prinsenbeek rijdt. Door de beoogde aanzienlijke vermindering van de verkeersdruk is het aannemelijk dat verkeersveiligheid en leefbaarheid zullen verbeteren. Doordat deze mogelijkheden geboden worden is het aannemelijk dat de verkeersdrukke nauwelijks afneemt. Het toestaan van ontheffingshouders zorgt nog steeds voor drukte tijdens de ochtendspits.	Uit de herkomst- en bestemmingsanalyse die is uitgevoerd door bureau Goudappel blijkt dat 54% van het verkeer in Prinsenbeek geen herkomst of bestemming heeft in het dorp. Dit betreft doorgaand verkeer dat de dorpskern gebruikt als route, zonder dat er sprake is van een lokale bestemming. Juist deze groep willen wij met de spitsluiting weren uit de dorpskern en de omliggende wegen. Dit betreft een substantieel deel van het verkeer dat tijdens de ochtendspits door Prinsenbeek rijdt. Door de beoogde aanzienlijke vermindering van de verkeersdruk is het aannemelijk dat verkeersveiligheid en leefbaarheid zullen verbeteren. Voor verkeer dat wél een herkomst of bestemming in Prinsenbeek heeft, kunnen ontheffingen worden verstrekt. Deze groep moet uiteraard toegang houden tot het dorp. Het verstrekken van ontheffingen is dus geen verzwakking van de maatregel, maar een bewuste keuze om lokaal verkeer niet te hinderen. Voor ondernemers die in het aangewezen gebied staan ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en gebruikmaken van een bedrijfsontheffing, bestaat de mogelijkheid om aan hun klanten en leveranciers een code te verstrekken zodat zij een dagontheffing kunnen aanvragen. Dit betekent dat bezoekers van voorzieningen zoals het dierenhotel, de apotheek, tandarts of huisarts, ter plaatse een dagontheffing kunnen aanvragen en dus gewoon toegang hebben tot deze voorzieningen. Voor ouders van kinderen die naar een basisschool of kinderdagverblijf in Prinsenbeek gaan, maar zelf niet in Prinsenbeek wonen, is er de mogelijkheid om een scholenontheffing aan te vragen. Deze regeling geldt zowel voor basisscholen als voor kinderdagverblijven. . De maatregel is zorgvuldig opgezet en zal uitgebreid worden gemonitord en geëvalueerd aan de hand van verkeersstellingen, herkomst-bestemmingsanalyses en regionale verkeersstromen om vast te stellen wat de daadwerkelijke effecten zijn van het weren van doorgaand verkeer op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming in Prinsenbeek.
Bebording	
Zienswijze	Reactie van het college
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.	De locatie van de camera's is geen onderdeel van het verkeersbesluit. Voor het plaatsen van ANPR-camera's is geen verkeersbesluit vereist. Zoals eerder toegelicht, is artikel 15 Wvva niet van toepassing op de plaatsing van de ANPR-camera's. De ANPR-camera's dienen uitsluitend als instrument om de geslotenverklaring, zoals vastgelegd in het verkeersbesluit, te kunnen handhaven. Ten aanzien van de waarschuwingsborden, merkt het college op dat de plaatsing van deze waarschuwingsborden niet een noodzakelijke voorwaarde vormt voor het kunnen nemen van het verkeersbesluit. De grondslag voor de geslotenverklaring

Waarschuwborden 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.	berust op de plaatsing van het C12-bord. De vooraankondigingen zijn bedoeld om weggebruikers tijdig te informeren dat zij niet kunnen doorrijden en om hen op logische plekken te attenderen op alternatieve routes. Het college erkent dat er inderdaad waarschuwborden gepositioneerd zijn op het grondgebied van de gemeente Etten-Leur. In een eerder stadium is hierover echter mondelinge instemming verkregen. Wij verzoeken de gemeente Etten-Leur om hieraan medewerking te blijven verlenen, aangezien dit bijdraagt aan het voorkomen van onnodige verkeersstromen in en rondom de afsluiting en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede komt. De plaatsing van de waarschuwborden vormt echter geen onderdeel van het verkeersbesluit en ook zonder deze waarschuwborden is het besluit gebaseerd op een toereikende feitelijke en juridische grondslag.
Gezamenlijk onderzoek	
Zienswijze	Reactie van het college
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.	Het college waardeert het pleidooi voor regionale samenwerking en onderschrijft het belang van een gezamenlijke aanpak bij mobiliteitsvraagstukken die gemeentegrenzen overstijgen. Wij zijn echter van mening dat er reeds een gedegen onderzoek en afweging is gemaakt voorafgaand aan het verkeersbesluit. De noodzaak om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek te verbeteren is urgent en vraagt om directe actie. Daarom zetten wij de spitsluiting voort zoals gepland. Dat neemt niet weg dat wij de evaluatie van de spitsluiting uitgebreid willen uitvoeren en in de stakeholder groep betrekken wij omliggende gemeenten, waaronder Etten-Leur en Moerdijk, evenals relevante partijen zoals de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat en ProRail. Voor de langere termijn staan wij open voor het gezamenlijk optrekken richting provincie en rijksoverheid om structurele infrastructuur oplossingen te verkennen, zoals de ondertunneling van het spoor en een aansluiting op knooppunt Zonned. Dit zijn ingrijpende maatregelen die een brede bestuurlijke samenwerking vereisen. Hierbij zal ook een haalbaarheidsafweging moeten worden gemaakt. Hoewel wij deze samenwerking belangrijk vinden, kunnen wij niet wachten tot er volledige overeenstemming is bereikt. De huidige situatie vraagt om directe ingrepen om de verkeersdruk en de daarmee gepaard gaande veiligheidsrisico's en negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in Prinsenbeek te beperken. We hebben alternatieven gezien en deze zijn niet effectief of haalbaar gebleken.
Wegenbelasting	
Zienswijze	Reactie van het college
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt aangegeven dat afsluiting van de weg niet gerechtvaardigd zou zijn, omdat men als	Het college begrijpt dat deze vragen leven omdat routes aangepast moeten worden. Tegelijkertijd willen wij benadrukken dat het betalen van wegenbelasting geen onbeperkt recht geeft op toegang tot elke specifieke weg. Wegenbelasting is een algemene heffing die wordt gebruikt voor het onderhoud en beheer van het landelijke
weggebruiker wegenbelasting betaalt en daarmee recht zou hebben op gebruik van alle openbare wegen.	wegennet, en staat los van lokale verkeersmaatregelen die worden getroffen in het kader van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Gemeenten hebben op basis van – onder meer – de <u>Wwv</u> de bevoegdheid om verkeersmaatregelen te treffen, waaronder het instellen van geslotenverklaringen, wanneer dit bijdraagt aan de bescherming van de leefomgeving, de verkeersveiligheid of de doorstroming. De spitsluiting in Prinsenbeek is gebaseerd op deze wettelijke grondslagen en is zorgvuldig voorbereid en juridisch onderbouwd.
Grondslag woningbouw niet juist	
Zienswijze	Reactie van het college
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt gesteld dat de juridische grondslag voor de spitsluiting onjuist zou zijn, met name omdat woningbouw geen directe grondslag zou vormen voor het nemen van verkeersmaatregelen.	Het college merkt op dat de juridische basis voor het nemen van het verkeersbesluit wordt gevormd door de <u>Wwv</u>, waarin duidelijk is omschreven dat verkeersmaatregelen genomen mogen worden ter bevordering van onder meer: • de verkeersveiligheid, • de bescherming van het milieu, • de leefbaarheid, • en het voorkomen of beperken van overlast en hinder. De huidige verkeerssituatie in Prinsenbeek staat al onder grote druk en leidt tot diverse risico's op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze actuele situatie vormt de reden voor de spitsluiting. De verwachte toename van verkeer als gevolg van regionale woningbouwprojecten versterkt echter de noodzaak om maatregelen te treffen en is om die reden in het verkeersbesluit benoemd. De spitsluiting is daarmee een maatregel die binnen de kaders van de <u>Wwv</u> valt en gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek. De effecten van deze maatregel zullen zorgvuldig worden gemonitord en geëvalueerd in relatie tot toekomstige ontwikkelingen.
Aantasting van verkeersstroom van Breda naar Etten-Leur en Zevenbergen	
Zienswijze	Reactie van het college
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waar betrokkenen aangeeft dat zij voor werk of privé regelmatig naar Etten-Leur en/of Zevenbergen reizen en dat zij van mening zijn dat de spitsluiting niet op hen van toepassing zou moeten zijn.	Het college benadrukt dat de spitsluiting geldt voor alle doorgaande verkeersbewegingen zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek, ongeacht de woonplaats van de weggebruiker. Ook inwoners van de gemeente Breda, die via de dorpskern van Prinsenbeek naar andere bestemmingen reizen, vallen onder het criterium van sluipverkeer en worden door de maatregel geweerd van de afgesloten wegen gedurende de ochtendspits. Voor deze groep weggebruikers zijn er alternatieve routes beschikbaar via de hoofdwegstructuur, zoals de A16 en A58, die voldoende capaciteit bieden om de verplaatsingen op een veilige en efficiënte manier af te wikkelen. Voor zover deze groepen

	moeten worden omrijden of worden geconfronteerd met een langere reistijd, gaat het om acceptabel te achten consequenties die niet zwaarder wegen dat de met het verkeersbesluit gediende belangen.
Aantasting verkeersveiligheid voor fietsers	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin zorgen worden geuit over de verkeersveiligheid van fietsers, met name op wegen in Etten-Leur en bij de kruising met de Moerdijkse Postbaan.	Het college benadrukt dat wij oog hebben voor de verkeersveiligheid van fietsers en dit aspect nadrukkelijk meenemen in de monitoring van de spitsluiting. Na het instellen van de spitsluiting worden verkeersstromen, gedragingen en eventuele knelpunten actief gevolgd. Indien blijkt dat er sprake is van verkeersonveilige situaties, zullen wij flankerende maatregelen treffen om deze te mitigeren.
	Uit de huidige verkeerskundige analyse blijkt dat de wegen waar naar verwachting een (beperkte) toename van verkeer zal plaatsvinden, over het algemeen beschikken over vrij liggende fietspaden. Daarnaast beschikken meerdere oversteken op de wegen over fysieke voorzieningen (zoals middengeleiders of verkeersregelinstanties). Dit draagt aantoonbaar bij aan de verkeersveiligheid van fietsers.
	Tegelijkertijd geldt dat op de wegen waar door de spitsluiting juist minder verkeer wordt verwacht, vaak slechts fietsstroken aanwezig zijn die niet vrij liggend zijn, wat in de huidige situatie juist tot meer risico's leidt.
	Het college concludeert dus dat de verkeersmaatregel juist bijdraagt aan de veiligheid van fietsersverkeer. Wij blijven dit nauwgezet volgen en staan open voor aanvullende maatregelen indien de praktijk daartoe aanleiding geeft.
Alternatieve routes meer belastend qua KM, reistijd en co2 uitstoot	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt aangegeven dat de spitsluiting leidt tot een toename in reisafstand en reistijd voor bewoners uit Etten-Leur en Zevenbergen die naar Breda reizen. Daarbij wordt ook gewezen op een mogelijke verslechtering van de CO ₂ -uitstoot als gevolg van langere routes	Allereerst benadrukt het college dat de maatregel gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek, waar de huidige verkeersdruk als gevolg van doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in het dorp al geruime tijd problematisch is.
	De extra reistijden en af te leggen kilometers voor inwoners van omliggende gebieden zijn beperkt (zie de bijlage bij het verkeersbesluit) en er zijn voldoende alternatieven mogelijkheden voor deze inwoners om niet door de dorpskern van Prinsenbeek te hoeven reizen.
Grote impact voor bewoners van Etten-Leur die in Breda werken	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen van inwoners van	Het college wil allereerst benadrukken dat juist deze verkeersbewegingen vallen onder de definitie van doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek, en daarmee onder de werking van de spitsluiting vallen.
Etten-Leur en Zevenbergen die aangeven dat zij voor werk of privé regelmatig naar Breda reizen en dat zij van mening zijn dat de spitsluiting niet op hen van toepassing zou moeten zijn omdat ze over deze weg moeten	De maatregel is gericht op het weren van dit type verkeer uit de dorpskern van Prinsenbeek tijdens de ochtendspits, om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Voor deze groep weggebruikers zijn er alternatieve routes beschikbaar via de hoofdwegenstructuur, zoals de A16 en A58.
	Deze routes zijn geschikt om de verplaatsingen van motorvoertuigen op een veilige en efficiënte manier af te wikkelen. De extra belasting van deze hoofdwegenstructuur is beperkt en acceptabel, zo blijkt onder meer uit het rapport van Goudappel.
	Daarnaast wil het college benadrukken dat er ook alternatieven zijn in de vorm van openbaar vervoer en de fiets. Juist deze vormen van mobiliteit worden regionaal gestimuleerd als duurzame alternatieven voor autoverkeer. De spitsluiting sluit ook aan bij deze bredere mobiliteitsdoelstellingen.
Grote impact voor bewoners van Etten-Leur die in Breda werken	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt aangegeven dat de spitsluiting in Prinsenbeek mogelijk leidt tot een toename van verkeer op wegen in Etten-Leur, met als gevolg een verslechtering van de leefbaarheid.	Het college begrijpt deze zorgen en wil benadrukken dat het college deze effecten actief monitort. Op basis van verkeerskundige analyses verwachten wij dat er op een beperkt aantal wegen in Etten-Leur inderdaad een toename van verkeer zichtbaar zal zijn.
	Tegelijkertijd geldt dat deze wegen over het algemeen geschikt zijn voor de afwikkeling van grotere verkeersvolumes, mede doordat zij beschikken over vrij liggende fietspaden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Bovendien zijn geen gevolgen voor de leefbaarheid ter plaatse voorzien.
	Daarnaast voorzien wij dat het verkeer dat vanuit Zevenbergen via Etten-Leur afzakt naar de A58 zal afnemen, doordat de route via Prinsenbeek minder aantrekkelijk wordt. De toename van verkeer in Etten-Leur zal daardoor vooral bestaan uit lokale verkeersafwikkeling, en niet uit extra doorgaand verkeer.
	Wij blijven de verkeersstromen en effecten op leefbaarheid nauwgezet volgen en zullen waar nodig flankerende maatregelen treffen om eventuele ongewenste effecten te beperken.
Onjuiste weergave van betrokkenheid andere gemeenten	
<i>Zienswijze</i>	<i>Reactie van het college</i>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt aangegeven dat de gemeente Etten-Leur niet of onvoldoende betrokken zou zijn bij de besluitvorming rondom de pilot spitsluiting in Prinsenbeek.	Het college herkent zich niet in deze zienswijze. De gemeente Etten-Leur, evenals andere regionale partners, is meerdere malen (zie eerder in deze nota) zowel ambtelijk als bestuurlijk geïnformeerd over de opzet en voortgang van de verkeersmaatregel. Deze communicatie heeft plaatsgevonden in het kader van reguliere overleggen en bilaterale afstemming. Over deze communicatie is eerder al het een en ander opgemerkt in deze nota van reactie, waarnaar het college dan ook verwijst.

	Het is belangrijk om te benadrukken dat de gemeente Breda beslissingsbevoegd is om over de bij haar in beheer zijnde wegen en op basis van de <u>Wwv</u> zelfstandig verkeersbesluiten te nemen wanneer dit in het belang is van het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Dat over een genomen besluit niet altijd volledige overeenstemming bestaat, is inherent aan het feit dat er verschillende belangen spelen tussen gemeenten, bewoners en andere betrokken partijen. Wij blijven ons inzetten voor transparante communicatie en regionale samenwerking, ook in de evaluatiefase. Overeenstemming is op basis van de BAWB echter niet noodzakelijk.
Gebrek aan structurele oplossingen	
<u>Zienswijze</u>	<u>Reactie van het college</u>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt aangegeven dat de spitsluiting in Prinsenbeek geen structurele oplossing biedt voor de bredere regionale verkeersproblematiek	Het college deelt deze opvatting en wil graag toelichten hoe wij hier op korte, middellange en lange termijn mee omgaan. De huidige maatregel betreft een maatregel die is ingevoerd vanwege de urgente noodzaak om – onder meer – de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskern van Prinsenbeek te verbeteren. De noodzaak om nu maatregelen te nemen blijkt onder meer uit observaties, dagelijkse files in het dorp, de vele kruisende basisschoolkinderen, maar ook uit het goudappel rapport uit 2024 dat concludeert dat de verkeersdoorstroming in Prinsenbeek nu al niet goed is en diverse kruisingen een risico vormen. Daarom is gekozen voor de spitsluiting als een kortetermijnmaatregel. Voor de middellange termijn zetten wij in op het versterken van duurzame mobiliteitsalternatieven, waaronder het verbeteren van de fietsverbindingen en het openbaar vervoer tussen Breda, Etten-Leur en Zevenbergen. Dit sluit aan bij regionale ambities om autoverkeer te verminderen en alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. Op de lange termijn achten wij bovenregionale, structurele verkeersmaatregelen noodzakelijk. Hierbij denken wij onder andere aan: de ondertunneling van het spoor in Etten-Leur, om barrières in de verkeersstructuur op te heffen en de vervolmaking van knooppunt <u>Zonzeel</u>, om de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren. Voor deze structurele oplossingen trekken wij gezamenlijk op met regionale partners, waaronder omliggende gemeenten. De spitsluiting is daarmee onderdeel van een bredere strategie waarin zowel acute als <u>langetermijnmaatregelen</u> worden gecombineerd.
Juridische twijfel of gemeente dergelijk besluit mag nemen	
<u>Zienswijze</u>	<u>Reactie van het college</u>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt getwijfeld aan de juridische houdbaarheid	Wij willen benadrukken dat de Leursebaan een gemeentelijke weg is, gelegen binnen de grenzen van de gemeente Breda. De gemeente is de wegbeheerder en het college heeft op grond van artikel 18, eerste lid, onder d <u>Wwv</u>, de bevoegdheid om verkeersmaatregelen te treffen wanneer deze strekken tot het bevorderen van:

van het verkeersbesluit inzake de spitsluiting op de Leursebaan.	• de verkeersveiligheid, • de bescherming van het milieu, • de leefbaarheid, • en het voorkomen of beperken van overlast en hinder. Het verkeersbesluit is zorgvuldig voorbereid en juridisch onderbouwd, waarbij de geslotenverklaring is gebaseerd op deze wettelijke gronden. De maatregel is gericht op het weren van doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming in Prinsenbeek, om de leefbaarheid en veiligheid in de dorpskern te verbeteren. De daartegenover staande belangen zijn zorgvuldig geïnventariseerd en afgewogen tegen de met het verkeersbesluit gediende belangen.
Ongelijkheid bewoners Etten-Leur t.o.v. bewoners Prinsenbeek	
<u>Zienswijze</u>	<u>Reactie van het college</u>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt aangegeven dat de spitsluiting zou leiden tot ongelijke behandeling van inwoners van Prinsenbeek ten opzichte van inwoners van omliggende gemeenten, zoals Etten-Leur.	De verkeersmaatregel wordt gerechtvaardigd door de gevolgen van de hoge druk door doorgaand verkeer dat door Prinsenbeek rijdt voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Prinsenbeek. Het weren van dit doorgaande verkeer en het bijgevolg niet verlenen van ontheffingen ten behoeve van dit verkeer is noodzakelijk om het doel van het verkeersbesluit te bereiken. Doorgaand verkeer is feitelijk en juridisch onvoldoende vergelijkbaar met verkeer afkomstig uit of met bestemming Prinsenbeek. Dit laatste verkeer moet overeenkomstig het mobiliteitsbeleid gebruik (kunnen) maken van de in de geslotenverklaring betrokken wijkontsluitingswegen. Die wegen zijn daarvoor bestemd en juist niet voor doorgaand bestemmingsverkeer. Bovendien zijn de gevolgen van de spitsmaatregel voor doorgaand verkeer vanzelfsprekend ingrijpend dan voor bestemmingsverkeer. Voor zover er al sprake is van gelijke gevallen, bestaat er een objectieve en redelijke rechtvaardiging om bestemmingsverkeer in dit geval anders te behandelen dan doorgaand verkeer.
Stikstof	
<u>Zienswijze</u>	<u>Reactie van Gemeente Breda</u>
De gemeente Breda heeft meerdere zienswijzen ontvangen waarin wordt gesteld dat de spitsluiting kan leiden tot een toename van stikstofuitstoot, en dat dit niet verenigbaar zou zijn met de bescherming van nabijgelegen Natura 2000-gebieden.	De ingekomen zienswijzen geven geen aanleiding voor het oordeel dat de spitsluiting zal leiden tot een zodanige toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuurwaarden in Natura 2000-gebieden, dat daardoor (indien dat nodig zou blijken) geen omgevingsvergunning voor de 'Natura 2000-activiteit' kan worden verleend, als bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet. De vraag of een omgevingsvergunning voor de 'Natura 2000-activiteit' nodig is vanwege het aspect 'stikstof', en zo ja of deze kan worden verleend, is niet aan de orde bij een verkeersbesluit. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak behoeft bij het nemen van een verkeersbesluit ook niet zeker te zijn dat wordt voldaan aan de verplichtingen van de Omgevingswet (over 'gebiedenbescherming'). De bepalingen in de Wegenverkeerswet schrijven dat niet voor.

	Verder geldt dat de milieuaspecten als gevolg van het verkeersbesluit betrokken zijn in de belangenafweging die ten grondslag ligt aan het verkeersbesluit. In de toelichting op het besluit is hierover opgenomen dat de spitsluiting leidt tot minder filevorming en daardoor minder stilstaande motorrijtuigen, draaiende motoren en verhoogde (stikstof)uitstoot.
--	--

Flowcharts als gevolg van verkeersmaatregelen Prinsenbeek

Voor het concept verkeersbesluit inzake de spitsluiting Prinsenbeek is eerder in 2025 al een analyse uitgevoerd waarin een globale reistijdvertraging is weergegeven. Deze analyse maakte onderdeel uit van het verkeersbesluit en gaf een eerste indicatie van de effecten van de spitsluiting op reistijd en reisafstand.

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is aanvullend een flowchartberekening gemaakt ter ondersteuning van de besluitvorming is een flowchartanalyse uitgevoerd waarin verschillende routes zijn doorgerekend tussen een aantal punten in Zevenbergen en Etten-Leur richting Breda. Hierbij is gekeken naar zowel de afstand als de reistijdverlenging als gevolg van de spitsluiting. Om de berekening zuiver te houden en de invloed van reisinbrengen binnen Breda buiten beschouwing te laten, is als referentiepunt in Breda gekozen voor de locatie van de luchtmacht toren. Deze locatie ligt in de directe nabijheid van de snelweg en fungeert daarmee als een logisch eindpunt voor doorgaand verkeer. Voor het maken van de flowchartanalyse is gebruik gemaakt van Google Maps. Om een zuiver beeld te krijgen is de analyse gedaan op een 3 tal doordeweekse dagen in september. De analyse is gedaan op

- Woensdag 3 september 2025
- Donderdag 11 september 2025
- Dinsdag 16 september 2025

Bij de flowcharts berekeningen is uitgegaan van een vertrektijd op locatie van 8:20 uur. Dit tijdstip is gekozen omdat hiermee de reisinbrengen in de spits valt op het drukke moment van de ochtend.

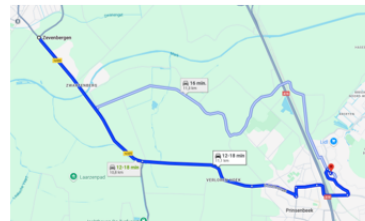
Zevenbergen:

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de spitsluiting in Prinsenbeek op de verkeersstromen vanuit Zevenbergen richting Breda, is een flowchartanalyse uitgevoerd op basis van drie representatieve vertrekpunten binnen Zevenbergen: de rotonde **Hazeldonkse Zandweg**, de Pastoor Kessellaan ter hoogte van het gemeentehuis, en de **Messag** bij de Jumbo-supermarkt. Door deze spreiding van vertreklocaties ontstaat een realistisch en breed inzicht in de reisinbrengen vanuit verschillende delen van Zevenbergen. Vanuit deze punten genereert Google Maps zes mogelijke routes richting Breda, waarvan er twee door de geplande spitsluiting worden beïnvloed.

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de rotonde **hazeldonkse zandweg**.

1. Route Strijpenseweg

Via de **Zevensobersesweg**, Strijpenseweg, Schutsestraat, Heikantsestraat, Velsgoed naar de Backer en Ruebweg.



2. Route Achterdijk

N389, N285, Molenweg, **Achterdijk**, A16, Backer en Ruebweg



3. Route Leursebaan via turbo rotonde

Zevensobersesweg, Tuinderweg, Donkerstraat, **Atelakenseweg**, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, **Moskesweg**.



4. Route Wageningen



N389, N285, A59, A16



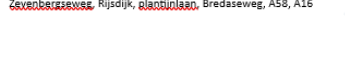
5. Route A17/A16

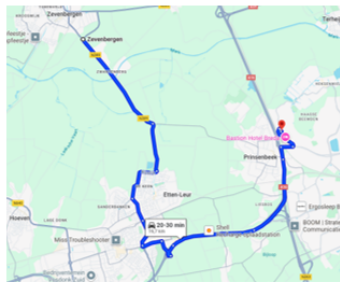
أولاً أريد أن أرى الخريطة



6. Route A58

Zevensobersesweg, Rijdsijk, **plantjolaan**, Bredaseweg, A58, A16





Locatie van vertrek: Rotonde Hazeldonkse zandweg Zevenbergen				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	10,3	12-18 minuten	12-20 minuten	12-22 minuten
2	19	16-24 minuten	16-24 minuten	16-24 minuten
3	19,5	16-28 minuten	16-28 minuten	16-30 minuten
4	24	20-28 minuten	20-30 minuten	20-30 minuten
5	26,7	20-35 minuten	20-35 minuten	20-35 minuten
6	19,7	18-28 minuten	20-30 minuten	20-30 minuten
Fiets route	10,1	32 minuten		
Openbaar vervoer		Bus en lopen	38 minuten	
Openbaar vervoer		Trein en lopen	47 minuten	

* Route routes zijn bij de opsluiting afgebroken

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de Pastoor van Kessellaan

1. Route Strijpenseweg

Via de Pastoor van Kessellaan, stationlaan, Zevenberseweg, Strijpenseweg, Schutsestraat, Heikantsestraat, Velgoed naar de Backer en Ruebweg.



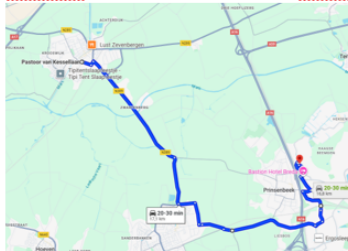
2. Route Achterdijk

Pastoor van Kessellaan, Prins Hendrikstraat, Rijksweg, Achterdijk, A16, Backer en Ruebweg



3. Route Leursebaan via turbo rotonde

Pastoor van Kessellaan, stationlaan, Zevenberseweg, Tuinderweg, Donkerstraat, Attelakenseweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, Moskeeweg.



4. Route Wagenberg

Pastoor van Kessellaan, Prins Hendrikstraat, N285, A59, A16



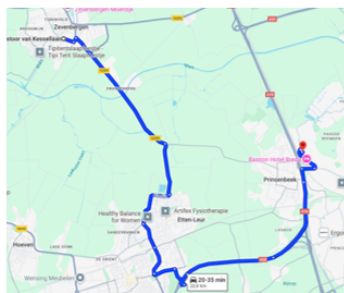
5. Route A17 / A16

Kerkhofweg, de Meersse, Westrand, N285, A17, A16, Backer en Ruebweg



6. Route A58

Pastoor van Kessellaan, stationlaan, Zevenberseweg, Rijdsdijk, plantuinlaan, Bredaseweg, A58, A16



Locatie van vertrek: Pastoor van Kessellaan				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	17,3	14-22 minuten	14-24 minuten	14-26 minuten
2	19,2	18-26 minuten	18-26 minuten	18-26 minuten
3	17,3	10-30 minuten	10-35 minuten	10-35 minuten
4	24,8	22-35 minuten	22-35 minuten	22-35 minuten
5	24,2	20-28 minuten	18-28 minuten	20-28 minuten
6	20,5	22-30 minuten	20-35 minuten	20-35 minuten
Fiets route	11,5	37 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	38 minuten		
Openbaar vervoer	Trein en lopen	41 minuten		

• Rode routes zijn bij de optimalisering afgevoerd

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de **Meerso**.

1. Route Strijpenseweg

De **meerso**, Kerkhofweg, Pastoor van Kessellaan, **Hazeldonkse** zandweg, **Zevenbergsesweg**, Strijpenseweg, Schutsestraat, Heikantsstraat, Velsgoed naar de Backer en Ruebweg.



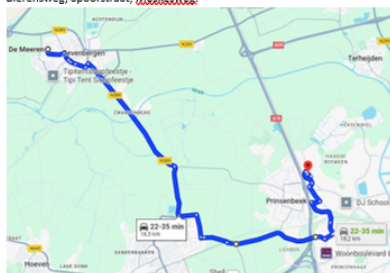
2. Route Achterdijk

Westrand, N285, **Blokweg**, Achterdijk, A16, Backer en Ruebweg



3. Route Leursebaan via turbo rotonde

De **Meerso**, Kerkhofweg, Pastoor van Kessellaan, **Hazeldonkse** zandweg, **Zevenbergsesweg**, Tuinderweg, Donkerstraat, **Attelakenseweg**, Leursebaan, Mr Biersensweg, Spoorstraat, **Moerkesweg**.



4. Route Wagenberg

Westrand, N285, A59, A16



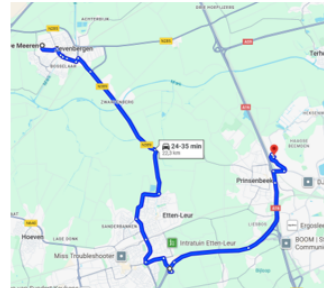
5. Route A17/A16

Westrand, N285, A17, A16, Backer en Ruebweg



6. Route A58

De **Meerso**, Kerkhofweg, Pastoor van Kessellaan, **Hazeldonkse** zandweg, **Zevenbergsesweg**, Rijsdijk, **Plantinlaan**, Bredaseweg, A58, A16



Locatie van vertrek: de Meersen				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	19,7	16-24 minuten	16-28 minuten	16-28 minuten
2	21,2	20-28 minuten	20-30 minuten	20-30 minuten
3	19,5	22-35 minuten	22-35 minuten	22-35 minuten
4	26,5	22-35 minuten	24-35 minuten	22-40 minuten
5	22,8	16-26 minuten	16-26 minuten	16-26 minuten
6	22,3	24-35 minuten	24-40 minuten	24-40 minuten
Fiets route	13	42 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	45 minuten		
Openbaar vervoer	Trein en lopen	59 minuten		

• Rode routes zijn bij de spitsluiting afgesloten

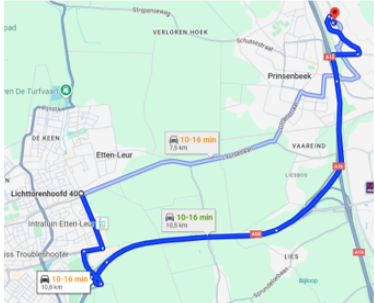
Etten-Leur:

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de spitsluiting in Prinseneek op de verkeersstromen vanuit Etten-Leur richting Breda, is een flowchartanalyse uitgevoerd op basis van zes representatieve vertrekpunten binnen Etten-Leur: spoorovergang lichttorenhoofd, Rotonde Rijsdijk/zevenbosseweg, rotonde donkerstraat/gottelbakkerstraat, rotonde parklaan, Trompetlaan, Rotonde concordialaan. Door deze spreiding van vertrekiocates ontstaat een realistisch en breed inzicht in de reisbewegingen vanuit verschillende delen van Etten-Leur. Vanuit deze punten genereert Google Maps vier mogelijke routes richting Breda, waarvan er twee door de geplande spitsluiting worden beïnvloed.

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de spoorovergang lichttorenhoofd

1. Route A58

Lage vaartkant, Bredaseweg, A58, A16, Backer en Ruebweg

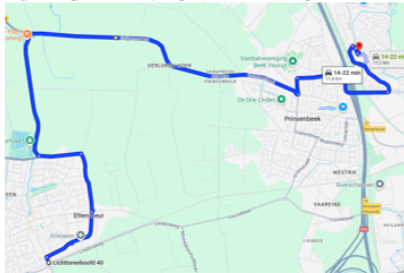


2. Route Zanddreef

Liesbosweg, Leursebaan, Zanddreef, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg

3. Route Strijpenseweg

Vijfhuizenweg, Pottenbakkerstraat, Donkerstraat, Tuinderweg, Zevenbosseweg, Strijpenseweg, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg.



4. Route Leursebaan

Liesbosweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, Mookseweg.

5. Route N394/ N263

Liesbosweg, Schoonhout, copernicuslaan, N394, N263, A16



Locatie van vertrek: Lichttorenhoofd				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	10,5	10-16 minuten	10-18 minuten	10-18 minuten

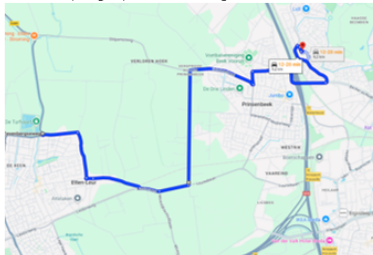
	8,6	10-18 minuten	10-20 minuten	12-22 minuten
	11,4	14-22 minuten	14-24 minuten	14-24 minuten
	9,1	10-20 minuten	12-20 minuten	12-22 minuten
5	20,7	20-35 minuten	20-35 minuten	20-35 minuten
Fiets route	7	24 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	30 minuten		
Openbaar Vervoer trein	Bus trein lopen	49 minuten		

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de Rotonde Rijsdijk/~~sevenberseweg~~

1. Route A58
Rijsdijk, Plantaanlaan, Bredaseweg, A58, A16, Backer en Ruebweg



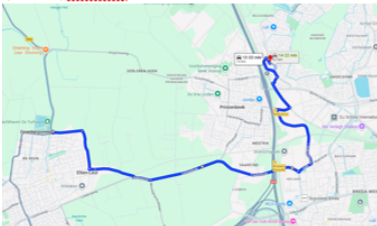
2. Route Zanddreef
Tuinderweg, Donkerstraat, ~~Attelekensweg~~, Liesbosweg, Leursebaan, Zanddreef, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg



3. Route Strijpenseweg
~~Sevenberseweg~~, Strijpenseweg, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg.



4. Route Leursebaan (via turbo rotonde)
Tuinderweg, Donkerstraat, ~~Attelekensweg~~, Liesbosweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, ~~Moskesweg~~



5. Route N394/ N263
Rijsdijk, Plantaanlaan, Copernicuslaan , N394, N263, A16

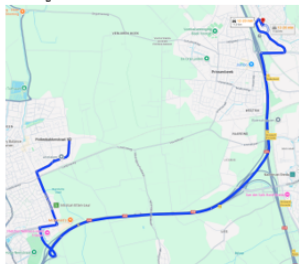


Locatie van vertrek: Rotonde Rijsdijk				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	13,8	14-22 minuten	14-24 minuten	14-24 minuten
	9,6	12-20 minuten	12-22 minuten	12-22 minuten
	8,2	10-18 minuten	10-18 minuten	10-20 minuten
	10,8	12-22 minuten	14-22 minuten	14-22 minuten
5	22,6	22-35 minuten	22-40 minuten	24-40 minuten
Fiets route	8	27 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en fiets lopen	49 minuten		
Openbaar Vervoer trein	Fiets trein lopen	54 minuten		

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de Rotonde Donkstraat, Pottenbakkerstraat

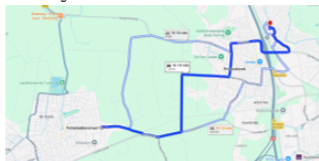
1. Route A58

Pottenbakkerstraat, Vijfhuizenweg, Lage vaartkant, Bredaseweg, A58, A16, Backer en Ruebweg



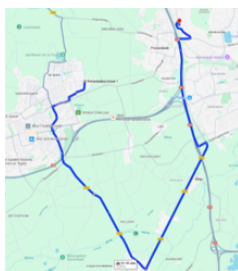
2. Route Zanddreef

~~Attelanseweg~~, Liesbosweg, Leursebaan, Zanddreef, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg

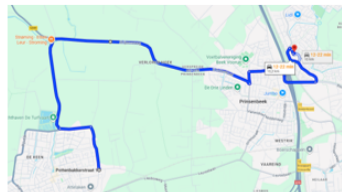


3. Route Strijpenseweg

Donkerstraat, ~~ruidslootweg, Zevenbergsesweg~~, Strijpenseweg, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg.

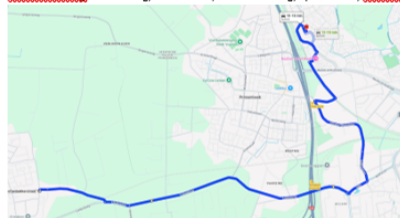


Locatie van vertrek: Rotonde Donkstraat, Pottenbakkerstraat				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	11,9	12-18 minuten	12-20 minuten	12-20 minuten
1	10,4	10-18 minuten	10-20 minuten	10-20 minuten
3	10,2	12-20 minuten	12-22 minuten	12-22 minuten
1	8,4	10-18 minuten	12-20 minuten	12-20 minuten
5	21,8	22-35 minuten	22-35 minuten	22-35 minuten
Fiets route	6,6	22 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	40 minuten		
Openbaar Vervoer trein	bus trein lopen	53 minuten		



4. Route Leursebaan (via turbo rotonde)

~~Attelanseweg~~, Liesbosweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, ~~Moskeweg~~



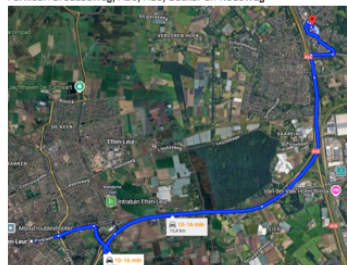
5. Route N394/ N263

Liesbosweg, Schoonhout, ~~Copernicuslaan~~, N394, N263, A16

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de rotonde Parklaan

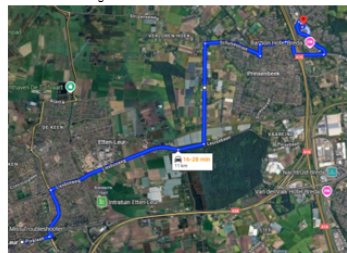
1. Route A58

Parklaan Bredaseweg, A58, A16, Backer en Ruebweg



2. Route Zanddreef

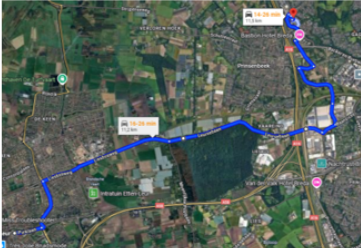
Parklaan, Schoonhout, Liesbosweg, Leursebaan, Zanddreef, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg



3. Route Strijpenseweg
Parklaan, Schoonhout, Platjolaan, Rijsdijk, Zevenberseweg, Strijpenseweg, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg



4. Route Leursebaan (via turbo rotonde)
Parklaan, schoonhout, Liesbosweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, Moskeweg



5. Route N394/ N263
Parklaan, Copernicuslaan, N394, N263, A16



Locatie van vertrek: Rotonde parklaan				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	10,7	10-16 minuten	10-16 minuten	10-18 minuten
1	11	14-24 minuten	14-23 minuten	16-28 minuten
1	10,2	16-26 minuten	16-23 minuten	16-23 minuten
1	10,2	14-26 minuten	16-26 minuten	16-23 minuten
5	19,2	18-28 minuten	18-30 minuten	18-30 minuten
Fiets route	9,7	32 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	38 minuten		
Openbaar Vervoer	bus trein lopen	44 minuten		
trein				

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de Trompetlaan

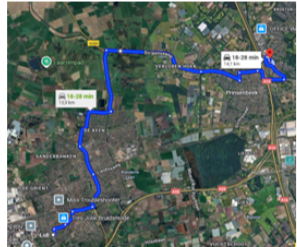
1. Route A58
Beiaard, Rode poort, Parklaan Bredaseweg, A58, A16, Backer en Ruebweg



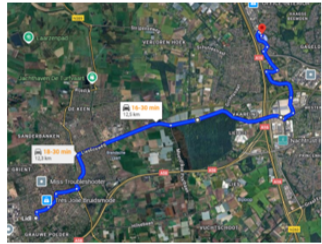
2. Route Zanddreef
Beiaard, Rode poort, Parklaan, Schoonhout, Liesbosweg, Leursebaan, Zanddreef, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg



3. Route Strijpenseweg
Beiaard, Rode poort, Parklaan, Schoonhout, Platjolaan, Rijsdijk, Zevenberseweg, Strijpenseweg, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg

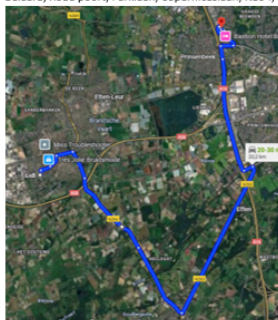


4. Route Leursebaan (via turbo rotonde)
Beiaard, Parklaan, schoonhout, Liesbosweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, Moskeweg



5. Route N394/ N263

Beiaard, Rode poort, Parklaan, Copernicuslaan, N394, N263, A16

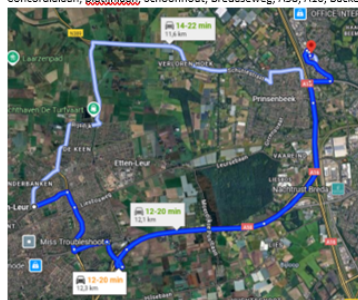


Locatie van vertrek: Trompetlaan				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	11,7	12-18 minuten	12-20 minuten	12-20 minuten
1	11,7	14-16 minuten	16-30 minuten	16-30 minuten
1	11,7	18-28 minuten	18-30 minuten	18-30 minuten
1	12,5	16-28 minuten	16-28 minuten	16-30 minuten
5	20,2	20-30 minuten	20-35 minuten	20-35- minuten
Fiets route	10,7	35 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	52 minuten		
Openbaar Vervoer trein	bus trein lopen	56 minuten		

De volgende routes zijn berekend: vertrekkende vanaf de rotonde concordialaan

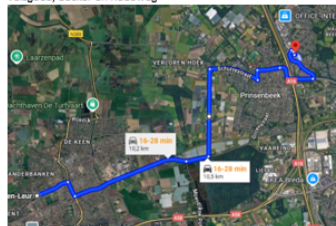
1. Route A58

Concordialaan, platijnlaan, Schoonhout, Bredaseweg, A58, A16, Backer en Ruebweg



2. Route Zanddreef

Concordialaan, platijnlaan, Liesbosweg, Leursebaan, Zanddreef, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg



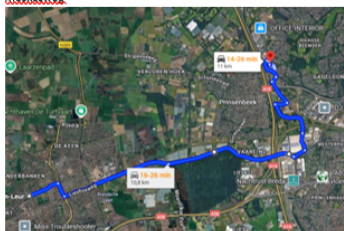
3. Route Strijpenseweg

Concordialaan, Rijsdijk, Zeeboscheweg, Strijpenseweg, Schutsestraat, Velsgoed, Backer en Ruebweg



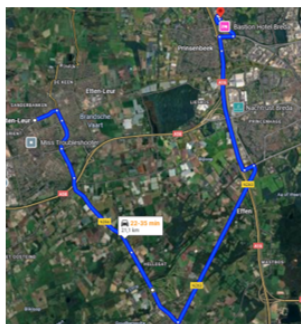
4. Route Leursebaan (via turbo rotonde)

Concordialaan, platijnlaan, Liesbosweg, Leursebaan, Mr Bierensweg, Spoorstraat, Moskesweg



5. Route N394/ N263

Concordialaan, platijnlaan, Schoonhout, Copernicuslaan, N394, N263, A16



Locatie van vertrek: Rotonde Concordialaan				
Route	Aantal KM	Reistijd indicatie 3-9-2025	Reistijd indicatie 11-9-2025	Reistijd indicatie 16-9-2025
1	12,1	12-20 minuten	12-22 minuten	12-22 minuten
1	10,4	14-24 minuten	14-28 minuten	16-28 minuten
1	11,6	14-22 minuten	14-24 minuten	14-24 minuten
1	11	14-26 minuten	16-26 minuten	16-28 minuten
5	21,1	22-35 minuten	22-35 minuten	22-35- minuten
Fiets route	9,2	30 minuten		
Openbaar vervoer	Bus en lopen	35 minuten		
Openbaar Vervoer trein	bus trein lopen	39 minuten		