Aan de leden van de gemeenteraad

**Gemeente Etten-Leur**
Roosendaalseweg 4
4875 AA Etten-Leur
Postbus 10.100
4870 GA Etten-Leur
T : 14 076
E: info@etten-leur.nl
I: www.etten-leur.nl

Kenmerk : 1443156
Contactpersoon : Roger Buurstee
Telefoonnummer : 14 076
Onderwerp : Raadsinformatiebrief verkeersonderzoek Haansberg

Etten-Leur, 8 juli 2025

Beste leden van de gemeenteraad,

Op 17 februari 2025 nam uw raad meerdere besluiten over de gebiedsontwikkeling Haansberg. Tijdens de Raad Debatteert van 3 februari 2025 is het besluit over een eventuele afsluiting (knip) in de straat Haansberg uitgesteld. Portefeuillehouder Schouw heeft u toegezegd eerst het verkeersonderzoek af te wachten. Bureau Goudappel heeft het verkeersonderzoek inclusief de effecten van de knip onlangs aan ons opgeleverd. In deze brief leest u de belangrijkste uitkomsten van het verkeersonderzoek en informeren wij u over het vervolg.

## 1. Etten-Leur groeit

De bevolking en de vraag naar woningen groeit. Met de concrete plannen voor circa 1.450 woningen in Haansberg Oost en Zuid groeit de gemeente met ruim 7 procent in woningaantallen. Meer woningen betekent ook meer verkeersbewegingen. Het wordt drukker. We gaan voor een goede, duurzame en veilige verkeersafwikkeling en passen de verkeersstructuur daar waar nodig op aan. Met het oog op randwegen in de toekomst waarbij het gemotoriseerd verkeer sneller kan doorstromen langs de randen van Etten-Leur en niet meer door de woongebieden en centrumgebieden.




*Afbeelding 1 Stedenbouwkundige opzet Haansberg december 2024*

### 1.1 Nieuwe kijk op mobiliteit

Met het vaststellen van de mobiliteitsvisie is er een nieuwe kijk op hoe mobiliteit in de toekomst vorm gegeven wordt. Om de balans tussen (auto)bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, willen we sommige delen van het centrum en de aangrenzende gebieden autoluwer maken. Dit betekent minder auto's in het centrum en waar mogelijk auto's buiten het stadscentrum leiden via randwegen. Zo kunnen we verblijfskwaliteit in de openbare ruimte toevoegen. Daarnaast kunnen we verkeersproblemen, zoals bij spoorwegovergangen, oplossen en meer ruimte creëren voor groen, voetgangers, en fietsers. We leggen meer nadruk op actieve en duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Dit draagt ook bij aan grotere uitdagingen zoals de overgang naar duurzame energie, klimaatverandering en het streven naar een duurzame en gezonde leefomgeving.
Ook draagt dit bij aan een betere gezondheid. Het stellen van haalbare doelen en aandacht voor innovatie zijn hierbij van belang. We gaan aan de slag met nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelvervoer, zowel in bestaande gebieden als bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

## 2. Uitgangspunten verkeersonderzoek

Om te onderzoeken hoeveel drukte de nieuwe woningbouw op de wegen veroorzaakt, hebben we bureau Goudappel ingeschakeld. Zij gebruiken een verkeersmodel om te berekenen waar en hoeveel verkeer van en naar Haansberg zal rijden. Goudappel onderzocht acht varianten:

1. De ontwikkeling van Haansberg Oost en Zuid;
2. Haansberg Oost en Zuid met een noordelijke randweg;
3. Haansberg Oost, Zuid en Noord;
4. Haansberg Oost, Zuid en Noord met een noordelijke randweg.

Al deze varianten zijn bekeken met én zonder een knip in de straat Haansberg. Zodoende komt het totaal aantal op acht varianten.

## 3. Resultaten verkeersonderzoek

De toename van verkeer is het grootst op de Hoevenseweg, omdat de wijk Haansberg door middel van de interne ontsluiting daarop afgewikkeld wordt. Vanuit de rotonde Kattestraat en Oude Grind verspreidt het verkeer zich over verschillende wegen in Etten-Leur. Uit de berekeningen blijkt dat het verkeer de (binnenstedelijk) route via de Spoorlaan, Anna van Berchemlaan en Parklaan kiest om naar de A58 te rijden. In de rapportage en de notitie die zijn toegevoegd aan deze brief kunt u daar meer informatie over terugvinden.

Uit het verkeersonderzoek komen geen nieuwe knelpunten naar voren. Op basis van de intensiteiten zijn voor de wegvakken geen maatregelen nodig. Dit modelmatige onderzoek beidt echter nog onvoldoende inzicht op de effecten op de lokale rotondes en kruisingen. Dan moet u denken aan de doorstroming (eventuele wachttijden in de spits), de oversteekbaarheid (veiligheid) en de capaciteit. Daar wordt op dit moment een aanvullend onderzoek naar gedaan. Als blijkt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid en de doorstroming te bevorderen, dan nemen we die op in een maatregelenpakket. Zodra ook dit onderzoek gereed is brengen we uw raad hiervan op de hoogte.

## 4. Maatregelenpakket

### 4.1 Het STOMP-principe vormt het uitgangspunt.

We vinden actieve en duurzame vormen van mobiliteit belangrijk. Het STOMP-principe vormt de basis voor de plannen in Haansberg. Meer aandacht op de kwaliteit van leven, met een nieuw woongebied dat verschillende woonvormen en voorzieningen biedt en vooral meer ruimte voor groen en onze gezondheid. Door lopen, fietsen en (elektrisch) deelvervoer te stimuleren willen we ook het aantal autoverkeersbewegingen verminderen. Zo wordt de nieuwe wijk voor iedereen een aantrekkelijke leefomgeving. De auto blijft welkom, maar volgt een langere of minder directe route en, zal minder ruimte krijgen in het straatbeeld en voor de inwoners minder vaak nodig zijn.

### 4.2 Een knip in de Haansberg

Een knip op de straat Haansberg sluit aan bij de uitgangspunten van het STOMP-principe. We vinden het belangrijk dat voetgangers en fietsers veilige, comfortabele en directe routes hebben. Onder andere naar het tijdelijke kindcentrum bij de entree van de wijk, maar ook in de richting van het centrum en het station.

Deze maatregel is nodig om een verandering in het gedrag te realiseren. Door de knip kunnen we de ruimte rondom de school verkeersveiliger inrichten. We scheiden het gemotoriseerd verkeer met het voet- en fietsverkeer. Daarnaast stimuleert het ouders en kinderen om lopend of fietsend naar school te gaan. Wanneer de knip er niet komt blijft de straat Haansberg een aantrekkelijke route om te gebruiken met de auto. Het verkeer zal vervolgens ook eerder geneigd zijn om via het centrum naar de snelweg te rijden.

Met de knip maken we het dus aantrekkelijker te kiezen om te lopen of te fietsen. Dit heeft ook een effect rondom het parkeren in Haansberg-Oost. Uw raad heeft eerder besloten om een lagere parkeernorm toe te passen in Haansberg Oost. Door het stimuleren van lopen en fietsen via veilige en aantrekkelijke routes zijn bewoners minder vaak afhankelijk van de auto.

### 4.3 Vracht- en landbouwverkeer via de Floralaan en de bouwstraat

Met het aanbrengen van een knip willen we het doorgaande gemotoriseerd verkeer, waaronder vracht- en landbouwverkeer een andere, veilige, route laten namen. Het verkeer kan gebruik maken van de tijdelijke bouwstraat. Deze straat leggen we aan voor het bouwverkeer, maar is ook geschikt voor verkeer naar het gebied ten noorden van Haansberg. De bouwstraat begint bij de Floralaan en gaat richting Haansberg Oost. Later kan de Floralaan worden doorgetrokken en verplaatsen we de bouwstraat in de richting van de Goorstraat via het gebied Haansberg Noord. De exacte ligging daarvan is nog niet bekend. We gaan daarover in gesprek met de gebruikers en bewoners en bespreken het op de Haansbergdagen.

### 4.4 In gesprek over de herinrichting van de straat Sander

Het plan Haansberg Zuid en Oost met een knip heeft gevolgen voor de straat Sander. Ook op deze route wordt meer verkeer verwacht. De hoeveelheid verkeer blijft binnen de marges die gelden voor dit type straat. We willen deze verkeerseffecten en de mogelijke maatregelen bespreekbaar maken met de bewoners om te komen tot een verkeersveilig inrichting van de weg en daarbij de hinder te beperken voor bewoners en bedrijven. We denken aan de volgende maatregelen: aanbrengen van meerdere verhoogde stukken in de weg (plateau’s), door de plateaus zal het verkeer langzamer rijden en verspringingen in de weg aanbrengen. Hierdoor moeten auto's op elkaar wachten voordat ze verder kunnen rijden. Deze verspringingen passen we ook toe op bijvoorbeeld de Attelakenseweg.

**4.5 Verkeersafwikkeling aan de randen van Etten-Leur, ontmoedigen binnenstedelijke route**
We willen dat zoveel mogelijk autoverkeer via de Floralaan en de rotonde Kattestraat gaat rijden. Uit het onderzoek blijkt dat veel autoverkeer toch via de nieuwe rotonde bij de Oude Grind rijdt en zo via het centrum naar de A58 gaat. Zonder knip is ook de route via de Haansberg voor gemotoriseerd verkeer een aantrekkelijke route. In het centrum is het dan nog drukker. De hoofdwegen kunnen dit verkeer wel aan, echter zoals ons beleid ook aangeeft willen we de auto liever via de randen van Etten-Leur laten rijden. We onderzoeken daarom hoe we de route via de Floralaan naar de aansluiting op de A58 bij Vosdonk kunnen stimuleren. De aanleg van de nieuwe Heistraat helpt hierbij. Ook willen we zorgen voor meer verwijzing naar de A58. Daarnaast denken we bij het aanleggen van de straten in Haansberg Zuid na hoe we de auto`s meer op de Floralaan en de rotonde bij de Kattestraat krijgen.

**4.6 Monitoren binnenstedelijke route, de Spoorlaan en Concordialaan**
Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat de drukte op twee wegen in de referentievariant[1] al te hoog is. Dit zijn de Concordialaan en de Spoorlaan. Dit komt door de aanwezigheid van de parkeervakken langs deze wegen. Hierdoor hebben deze wegen in theorie minder capaciteit. We weten dat op andere wegen in Etten-Leur de aanwezigheid van parkeervakken langs doorgaande wegen niet meteen tot problemen leidt. We zien deze toename voor nu als een aanvaardbare situatie die vraagt om zorgvuldige monitoring en onderzoek naar alternatieve mogelijkheden voor deze parkeerplaatsen.

**4.7. We houden rekening met een Noordelijke Randweg**
Bij de ontwikkeling van Haansberg Noord, maar ook door andere woningbouwprojecten binnenstedelijk, komt er, zonder extra maatregelen, meer verkeer door het centrum. In eerdere plannen (de Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie) staat al dat er wegen om het centrum heen nodig zijn. Randwegen sluiten aan bij het STOMP-principe. Met randwegen willen we het verkeer zoveel mogelijk om Etten-Leur leiden. Daar kan de auto en ander doorgaand verkeer door blijven rijden. Binnenstedelijk kunnen we de openbare ruimte anders inrichten. Meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Zo blijft het veilig en prettig om te wonen en te verblijven.
Het verkeersonderzoek laat het voordeel van een Noordelijke Randweg zien. Met de verdere ontwikkeling van Haansberg Noord wordt het drukker. De Noordelijke Randweg zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer via de randen van Etten-Leur rijdt en niet door de kern heen. Daarnaast lossen we met de randweg overlast op bestaande wegen op. Bij de realisatie van Haansberg Noord wordt de noodzaak van een Noordelijke Randweg steeds groter.

**5. Hoe gaan we verder?**
We vinden het belangrijk dat we onze inwoners goed informeren over de uitkomsten van dit onderzoek en de keuzes die we maken. We publiceren dit verkeersonderzoek op onze projectwebsite. We communiceren erover in onze eerstvolgende nieuwsbrief Haansberg en nodigen daarin ook alle belanghebbenden en belangstellenden uit voor onze Haansbergdag. Op 3 september organiseren wij deze met dit keer het thema “Verplaatsen en Verblijven”. We presenteren daar onder andere uitgebreider de resultaten uit het verkeersonderzoek. Ook de plannen voor Haansberg Oost hebben we een stap verder uitgewerkt. We gaan erover in gesprek met omwonenden en belangstellenden.

Vervolgens gaan we richting uw raad voor besluitvorming. In de raadscyclus van oktober ontvangt u

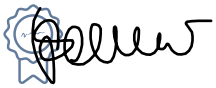
[1] Referentievariant is de nul variant waarmee we andere varianten kunnen vergelijken. Het laat de verkeerssituatie in 2040 zien.

van ons het voorstel om het Masterplan en de bijbehorende mobiliteitsvraagstukken (de knip op de straat Haansberg) vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders,



N.J. (René) Reijngoudt
Gemeentesecretaris



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