Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan:	Joost Verschuren, Rob Limbourg, Kitty van Baren
Van:	Peter Nijhout
Datum:	22 september 2023
Kopie:	Joost Toxopeus, Berry ten Kate
Ons kenmerk:	BJ1429-MI-ME-230131-1334
Classificatie:	Projectgerelateerd
Gecontroleerd door	Johann Schouten

Onderwerp: **Verkeerstechnische haalbaarheid randweg Etten Leur**

In deze notitie is de verkeerstechnische haalbaarheid gerapporteerd van de oostelijke randweg Etten-Leur tussen de spoorkruising ter hoogte van de Ambachtlaan bij de rotonde Vijfhuizenweg en de kruising Bredaseweg/ Lage Vaartkant. De haalbaarheid van de spoorkruising zelf is niet in deze notitie gerapporteerd. Dit is een apart traject. Het beschikbare schetsontwerp van de spoorkruising is verwerkt in het schetsontwerp en deze notitie.

Zoekgebied
Het zoekgebied voor de randweg is weergegeven in afbeelding 1. Een tunnel verder oostelijk aanleggen is niet wenselijk aangezien de randweg dan niet voldoende verkeer aantrekt. Er blijft te veel verkeer gebruik maken van de bestaande overwegen[1].

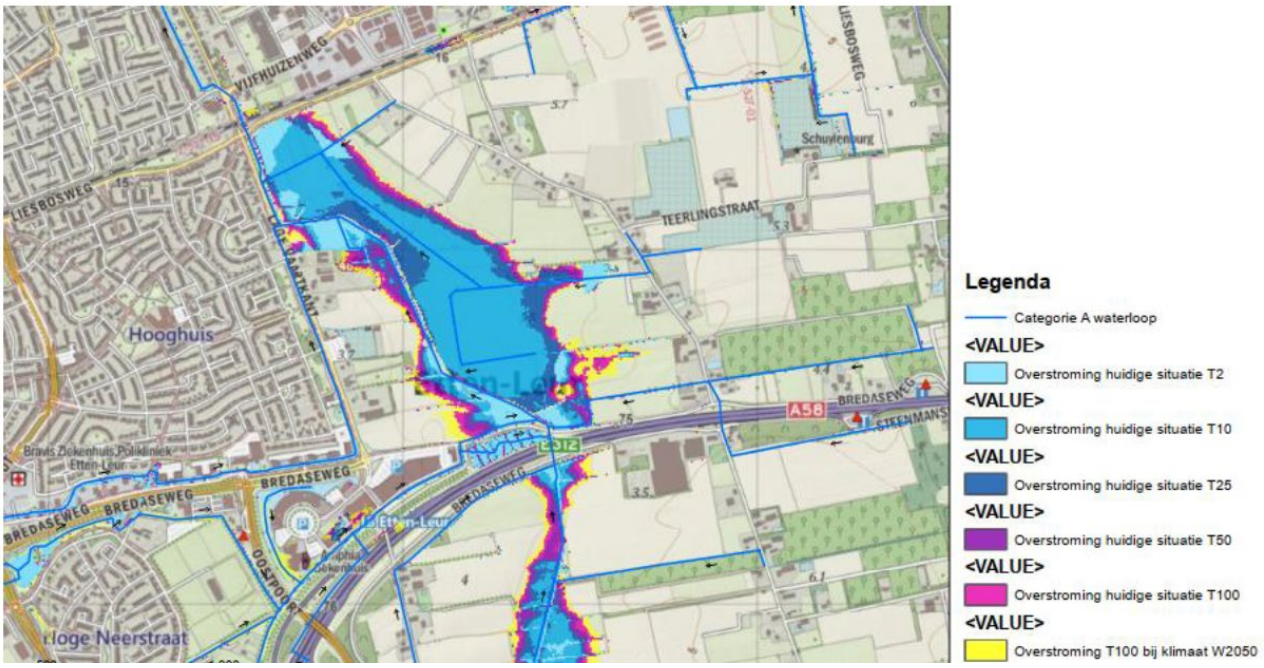


Afbeelding 1: Zoekgebied randweg

[1] De spoorwegovergang Lichttorenhoofd wordt afgesloten voor auto en vrachtverkeer bij aanleg van de spoorkruising bij de Vijfhuizenrotonde.

Eisen en wensen vanuit omgeving

- Het zoekgebied ligt in het Beekdal en er dient voldoende waterberging te zijn. Uitgangspunt is dat de randweg wordt geprojecteerd buiten het gebied dat in de huidige situatie overstroomt bij een bui (T100). Onderstaande kaart biedt de overstromingskaart.[2]



Afbeelding 2: Overstromingskaart bij maatgevende neerslagsituaties.

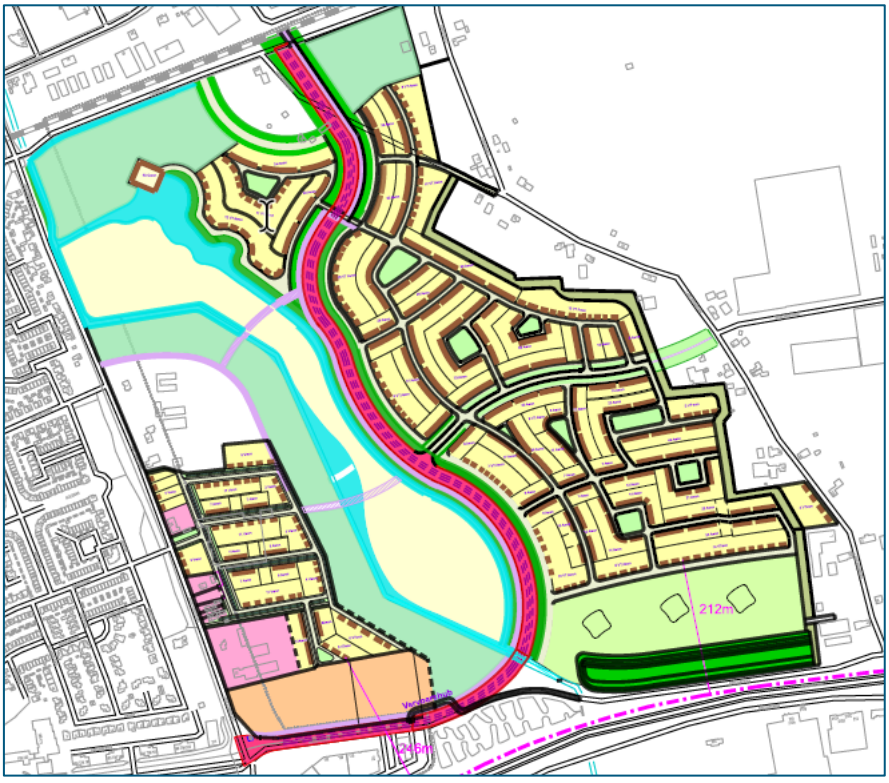
- In het gebied is een oude vuilstort. Hier kan de randweg overheen geprojecteerd worden.
-
- Ten noorden van de Bredaseweg wordt een Tuincentrum aangelegd met ontsluiting op Bredaseweg ter hoogte van de aansluiting van de weg over de A58 naar de Bollenstraat Hoge Vaart kant. Vooralsnog wordt dit vormgegeven met een voorrangskruispunt met opstelruimte van tussen de rijbanen van de randweg/Bredaseweg van minimaal 3 meter breed
-
- Aandachtspunten zijn de aansluitingen van de Praxis, Boerenbond en Mac Donald. De Bredaseweg is nu een 30 km/uur zone. Ook de oversteekbaarheid van de fietsers is een aandachtspunt. De Bredaseweg wordt met randweg een stuk drukker en dat maakt het oversteken moeilijker. Met een brede middenberm kan het oversteken in twee fases. Een andere insteek is om het aantal aansluitingen te beperken of een parallelweg in één richting aan te leggen. Dit is niet nader uitgewerkt in het schetsontwerp. Hiernaast is een foto met daarop de huidige Bredaseweg met een 30 km/uur regime.
-
-
-



Afbeelding 3: Bredaseweg (richting oost) vanaf kruispunt met Lage Vaartkant

[2] *Arcadis, Quickscan waterhuishouding, Ontwikkellocatie Lage Vaartkant, Gemeente Etten-Leur, 21 januari 2022*

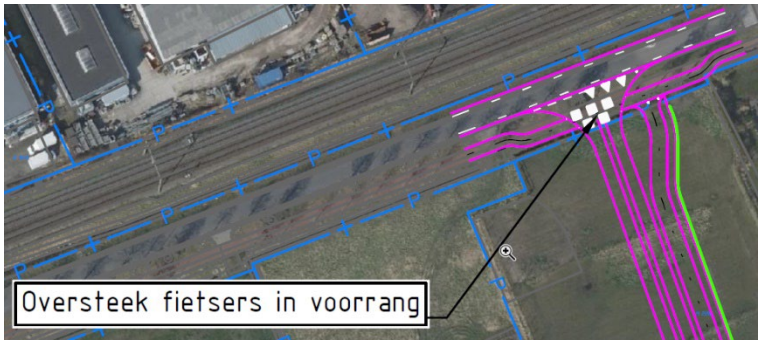
- In het zoekgebied zijn c.a. 1000 woningen voorzien. Hiervoor is een eerste voorlopig stedenbouwkundig plan opgezet (afbeelding 2). In afbeelding 4 is eerste tracering van de randweg geschetst (niet rekening houdend met de waterhuishouding) en zijn ook aansluitingen van een geprojecteerde nieuwe woonwijk aangegeven. Om de verkeerstechnische haalbaarheid te bepalen worden de aansluitingen naar de nieuwe woonwijk vooralsnog niet meegenomen.



Afbeelding 4: Stedenbouwkundige tekening oostelijke randweg en nieuwe woonwijk (geen status)

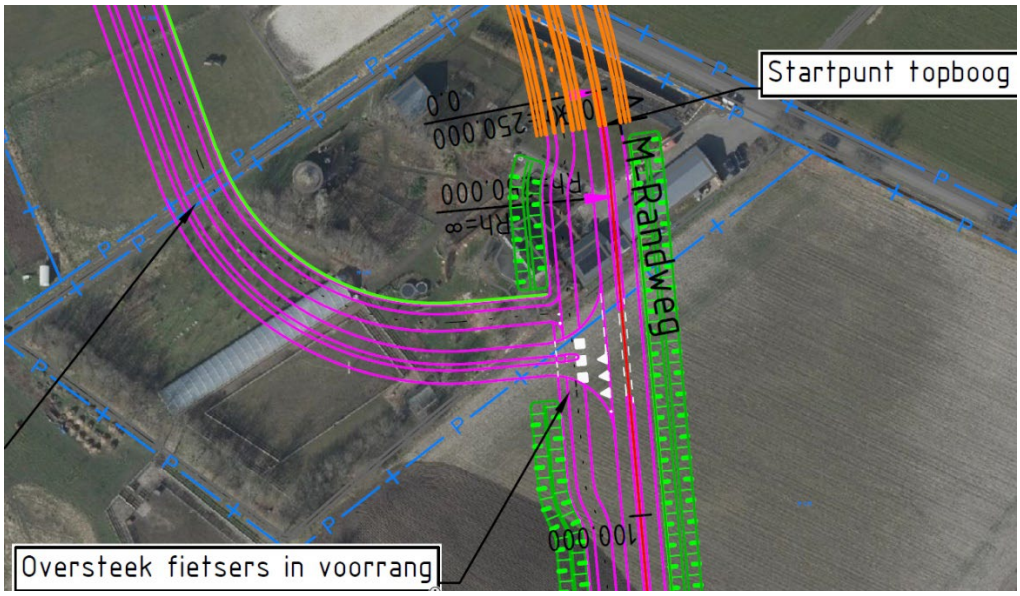
Uitgangspunten verkeer:

- Rijbaan randweg betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een ontwerp- en maximum snelheid van 50km/u.
- Langs de randweg komt een twee richtingen fietspad aan de westzijde.
- De CROW richtlijnen worden als uitgangspunt gebruikt. Omdat het project nog in een schetsontwerpfase bevindt worden de ideale maten aangehouden vanuit de richtlijn voor de diverse aspecten zodat in verdere vervolg fasen optimalisaties mogelijk zijn en geen knelpunten kunnen gaan ontstaan.
- Voor de kruispunten aansluitend op de randweg wordt vooralsnog uitgegaan van voorrangskruisingen.
- De Liesbosweg wordt aangesloten op de randweg door een nieuwe wegverbinding aan de westzijde van de randweg bestaande uit een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en een vrijliggend fietspad. De nieuwe verbindingsweg sluit vooralsnog aan op de Liesbosweg en randweg met voorrangskruisingen. Hieronder een detail van de kruising bij de Liesbosweg.



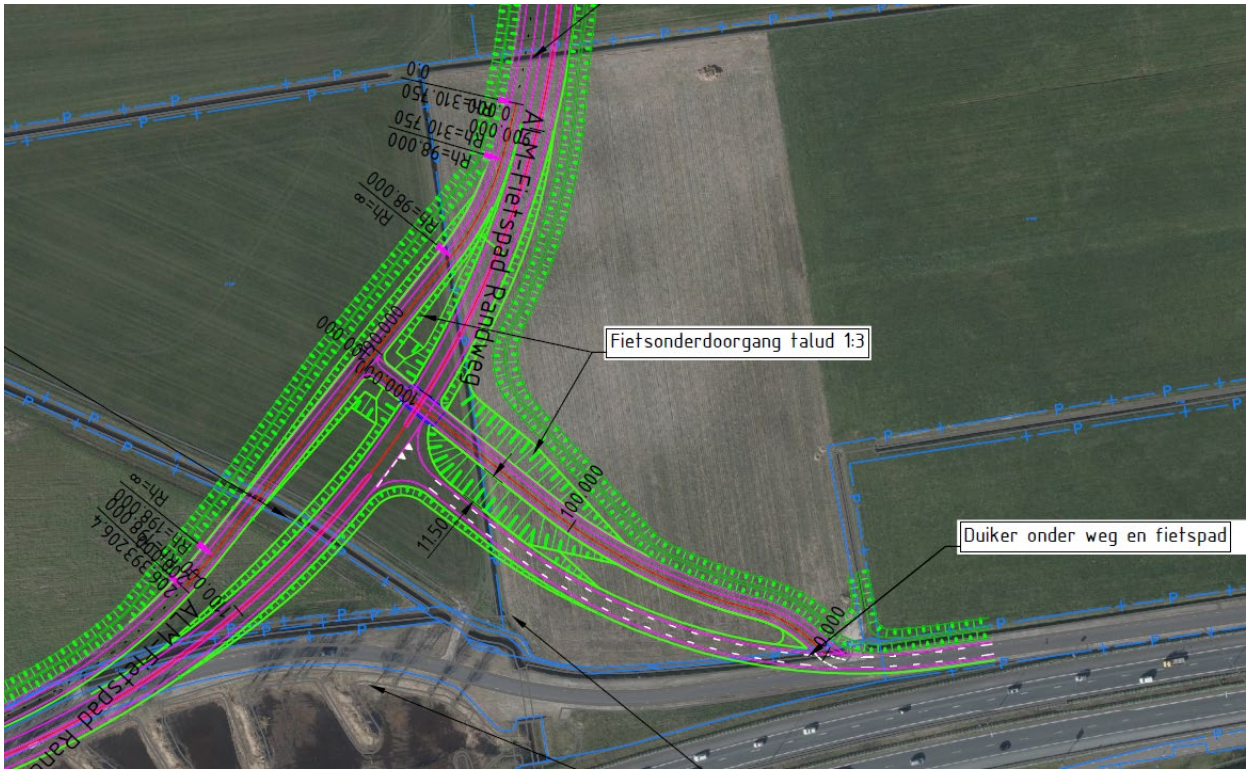
Afbeelding 5: Inzet kruispunt Liesbosweg met verbindingsweg naar Oostelijke Randweg

- Hieronder een detail van de kruising van de verbindingsweg van de Liesbosweg naar de Oostelijke randweg. Deze kruising is gesitueerd 10 meter net ten zuiden van de het punt waar de onderdoorgang onder het spoor weer op maaiveld komt. Ook hier zitten de fietsers in de voorrang.



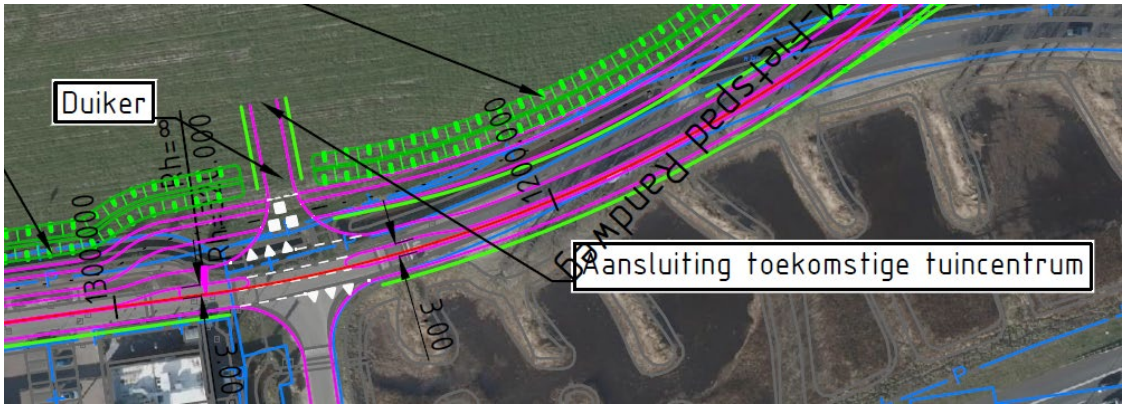
Afbeelding 6: Inzet kruispunt verbindingsweg vanaf de Liesbosweg met de Oostelijke Randweg

- De aansluiting Bredaseweg/Randweg vindt plaats met een voorrangskruising waarbij de fietsers ongelijkvloers kruisen. Om de hellingen voor de fietsers te beperken wordt het kruispunt 1 meter verhoogd ten opzichte van het bestaande maaiveld. De kruising van een nieuw fietspad langs de Bredaseweg en de randweg vindt verdiept plaats. Sociale veiligheid is een aandachtspunt. Taludhellingen worden toegepast voor een meer open karakter (taludhelling 1 op 3).



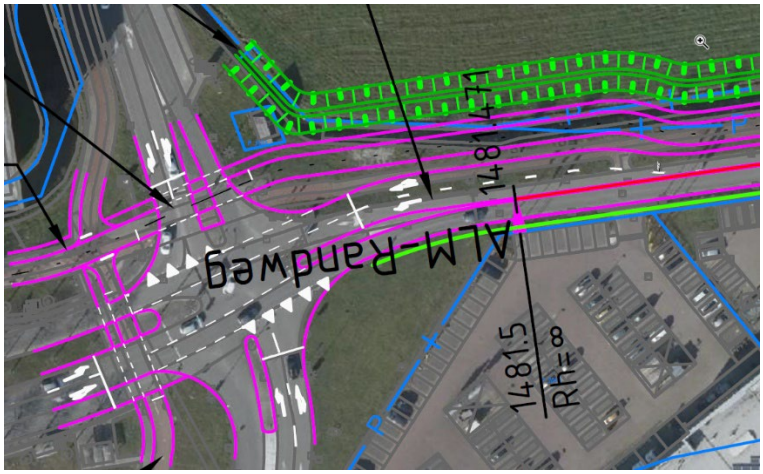
Afbeelding 7: Inzet kruispunt Bredaseweg met Oostelijke Randweg

- De aansluiting Bredaseweg/Hoge Vaartkant vindt plaats met een voorrangskruising, waarbij er een nieuwe aansluiting komt aan de noordzijde voor een tuincentrum, dat nu gevestigd is aan de Lage Vaartkant. De fietsers vanaf de Hoge Vaartkant kruisen de randweg/Bredaseweg gelijkvloers. Bij dit kruispunt is ook de overgang tussen het wegprofielen van de Bredaseweg, dat iets anders is dan het profiel van de oostelijke randweg (zie afbeelding 10 en 11).



Afbeelding 8: Inzet kruispunt Bredaseweg met Hoge Vaartkant en verplaatst tuincentrum

- De bedrijven, die nu ontsloten zijn op de Bredaseweg (o.a. Boerenbond, Mac Donalds) dienen bereikbaar te blijven voor gemotoriseerd en fietsverkeer. In een vervolgtraject dient te worden uitgezocht of al deze aansluitingen moeten blijven bestaan of dat een ontsluiting op een andere manier vormgegeven kan worden.
- Het kruispunt Bredaseweg/Lage Vaartkant/Trivium wordt uitgebreid met een extra linksaf opstelstrook vanaf de oostkant (nu Bredaseweg, in deze memo oostelijke randweg genoemd).

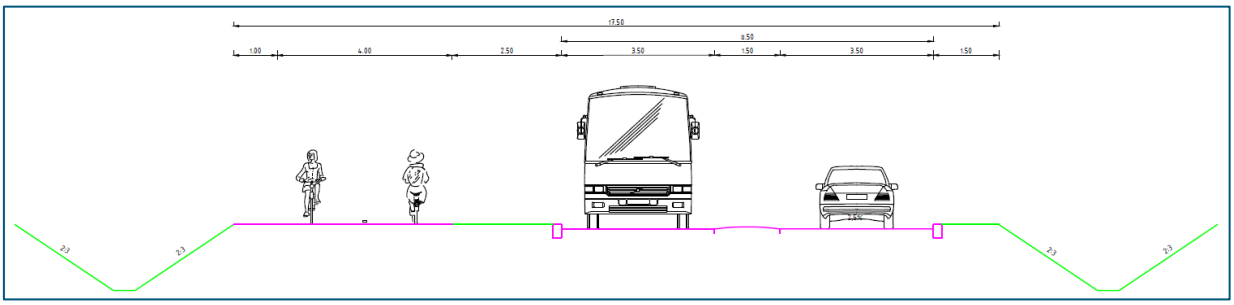


Afbeelding 9: Inzet aanpassing kruispunt Bredaseweg met Lage Vaartkant

- Lage Bremberg wordt ‘’’geknipt’’, noordzijde ontsluit op Liesbosweg en zuidelijk deel ontsluit op Bredaseweg. De Turfstraat die aansluit op de Lag Bremberg kan eventueel ook geknipt worden.

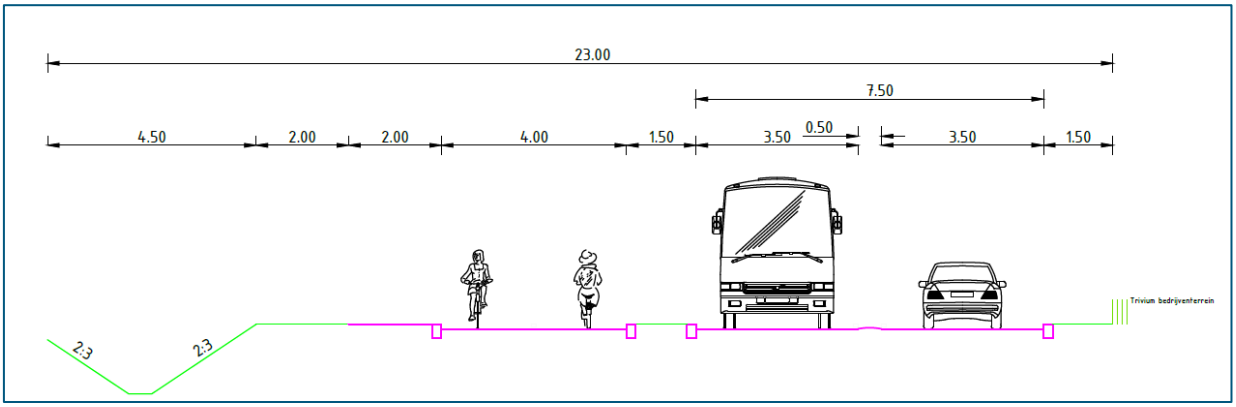
Dwarsprofiel randweg tussen de aansluiting Hoge Vaartkant en de spooronderdoorgang.

- Rijbaan breedte (per rijrichting): 3,50m
- Rijbaan scheiding: 1,50m
- Fietspad (2 richtingen): 4,00m
- Trottoir: 2,00m
- Berm tussen fietspad en rijbaan 2,50m
-


Afbeelding 10: Gebiedsontsluitingsweg 1x2 binnen de bebouwde kom 50 km/uur (met trottoirbanden, CROW)

Dwarsprofiel randweg tussen de aansluiting Lage Vaartkant/Trivium en Hoge Vaartkant, (opgave gemeente Etten Leur)

- Rijbaan breedte (per rijrichting): 3,50m
- Rijbaan scheiding: 0,50m
- Berm tussen fietspad en rijbaan 1,50m
- Fietspad (2 richtingen): 4,00m
- Trottoir: 2,00m
- Berm+bomen 2,00m
- Talud en sloot 4,50m



Afbeelding 11: Gebiedsontsluitingsweg 1x2 binnen de bebouwde kom 50 km/uur (opgave gemeente)

Schetsontwerp
Het schetsontwerp is opgebouwd vanuit wegassen in Civil 3D. Kruispunten zijn globaal geschetst in 2D. Enkele aandachtspunten/mogelijke optimalisaties m.b.t. het schetsontwerp zijn:

- Het ontwerp is vrij compact gebleven door de fietsondergang in een T- aansluiting verdiept aan te leggen. Vanaf de Bredaseweg kan de fietser zijn weg langs de oostelijke randweg in westelijke en noordelijke richting (ongelijkvloers) vervolgen.
- Benodigd ruimtebeslag voor Tuincentrum nabij kruispunten met Lage Vaartkant en Hoge Vaartkant
- Watergangen zijn indicatief ingetekend.
- Kruispunten kunnen ook worden vormgegeven met rotondes. Deze geven een groter ruimtebeslag. Wanneer meer bekend wordt over de mogelijke ontwikkeling van de woonwijk kunnen kruispunten mogelijk gecombineerd worden en anders vormgegeven worden.

Haalbaarheid
Een oostelijke randweg is op basis van bovenstaande uitgangspunten verkeerstechnisch haalbaar. Met name de aansluitingen van de bedrijven die nu direct ontsloten op het 30 km/deel van de Bredaseweg vragen een uitwerkingsslag.

Bijlage 1: Schetsontwerp en dwarsprofielen

Bijlage 2: Lengteprofielen