Verkeersonderzoek Ontsluiting Haansberg Etten-Leur



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Etten
Titel rapport	Verkeersonderzoek Ontsluiting Haansberg Etten-Leur
Kenmerk	013067.20221121.R1.05
Datum publicatie	23 februari 2023
Projectteam Goudappel	Ruben Ratgers, Daphne de Jong, Alex Vermeulen en Jacob Keizer
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 23-2-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Leeswijzer 4

2. Uitgangspunten 5

2.1 Basisjaar, referentie 2040 en plansituatie 2040 5

2.2 Netwerkvarianten 6

2.3 Verkeersmodel 7

3. Verkeersverschuivingen 8

3.1 Plansituatie 2040: met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH 8

3.2 Planvariant 1a: Regionale verbindingsweg Hoeven – Zevenbergseweg 9

3.3 Planvariant 1b: Hoeven – Regionale verbindingsweg Zevenbergseweg (met extra verbinding naar Vossendaal) 10

3.4 Planvariant 2: Regionale verbindingsweg Vossendaal - Zevenbergseweg 11

3.5 Planvariant 3: Regionale verbindingsweg Vossendaal – Rijsdijk 12

3.6 Planvariant 4: Ontsluitingsweg Hoge Haansberg - ''Lus'' 13

3.7 Planvariant 5: Ontsluitingsweg Hoge Haansberg - Doorgetrokken Aletta Jacobslaan 14

3.8 Planvariant 6: Noordelijke randweg 15

4. Samenvattende conclusies 16

1. Inleiding

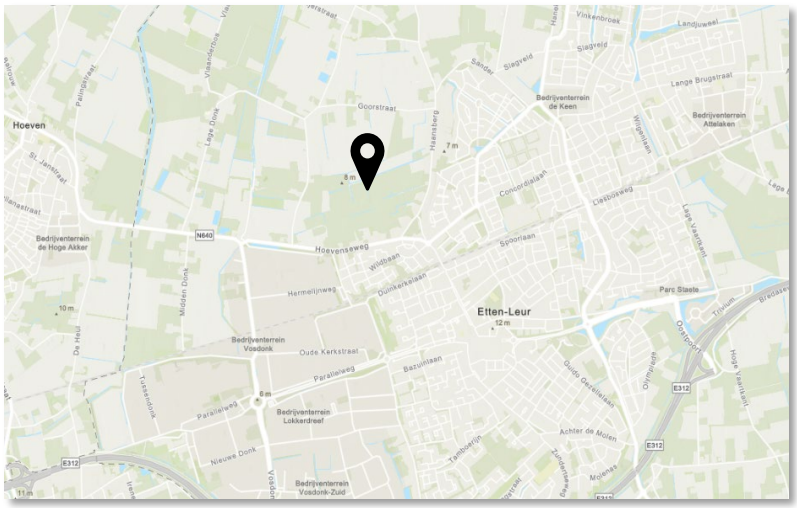
1.1 Aanleiding

In de Omgevingsvisie is opgenomen dat de gemeente Etten-Leur voornemens is om 1.300 woningen te realiseren, de ontwikkeling Hoge Haansberg (figuur 1.1)[1]. De afgelopen jaren heeft Goudappel onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten in Etten-Leur als gevolg van ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen. In voorgaand onderzoek naar de ontwikkeling Hoge Haansberg is het effect van een aantal varianten van een noordelijke randweg inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de ontwikkeling Hoge Haansberg zijn infrastructuuraanpassingen voorgesteld om het verkeer te ontsluiten en af te wikkelen. Om een weloverwogen keuze te maken voor de realisatie van een ontsluitings- of verbindingsweg HH met een passend tracé is het wenselijk om de effecten van meerdere varianten tegen elkaar af te zetten. De gemeente Etten-Leur heeft Goudappel gevraagd om het effect van verschillende ontsluitings- of verbindingswegen inzichtelijk te maken. In voorliggende rapportage zijn de resultaten van het onderzoek opgenomen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van het verkeersmodel en de planvarianten beschreven. In hoofdstuk 3 zijn de verkeersverschuivingen in beeld gebracht. De rapportage sluit af met de conclusies en het advies in hoofdstuk 4.



Figuur 1.1: Locatie woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg.

[1] De woningbouwontwikkeling van 100 extra woningen in Hoge Haansberg Oost is buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

2. Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten in beeld gebracht.

2.1 Basisjaar, referentie 2040 en plansituatie 2040

2.1.1 Basisjaar

Het basisjaar is het jaar waarvan alles (ruimtelijke invulling, infrastructurele situatie, etc.) bekend is, dit met als doel om goede prognoses te kunnen maken naar de toekomst. Het basisjaar uit het verkeersmodel is gekalibreerd op de telcijfers uit 2017.

2.1.2 Referentie 2040 zonder woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg

In de referentie 2040 zonder woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg zijn de 1.300 woningen voor de Hoge Haansberg niet toegevoegd. Ook de ontsluitings- of verbindingsweg is niet opgenomen. De reeds vastgestelde ontwikkelingen tot 2040 zijn meegenomen, zoals de woningbouwontwikkelingen op het voormalige GGZ terrein, De Streek, Schoenmakershoek-oost en de bedrijven op het terrein Vosdonk.

2.1.3 Plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg

In de plansituatie 2040 zijn de 1.300 woningen voor de Hoge Haansberg toegevoegd aan de referentiesituatie 2040. De ontsluitings- of verbindingsweg is niet opgenomen in deze plansituatie 2040.

Voor het aspect verkeersverschuivingen (hoofdstuk 3) is de vergelijking gemaakt ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hierdoor is het effect van enkel de nieuwe infrastructuur in beeld gebracht voor het aspect verkeersverschuivingen.

Het effect van de woningbouwontwikkeling HH is inzichtelijk gemaakt zonder het effect van de mobiliteitstransitie. De gemeente Etten-Leur is voornemens in te zetten op lopen, fietsen en deelmobiliteit. Hierdoor is het effect van de woningbouwontwikkeling op het aantal verkeersbewegingen worst-case meegenomen.

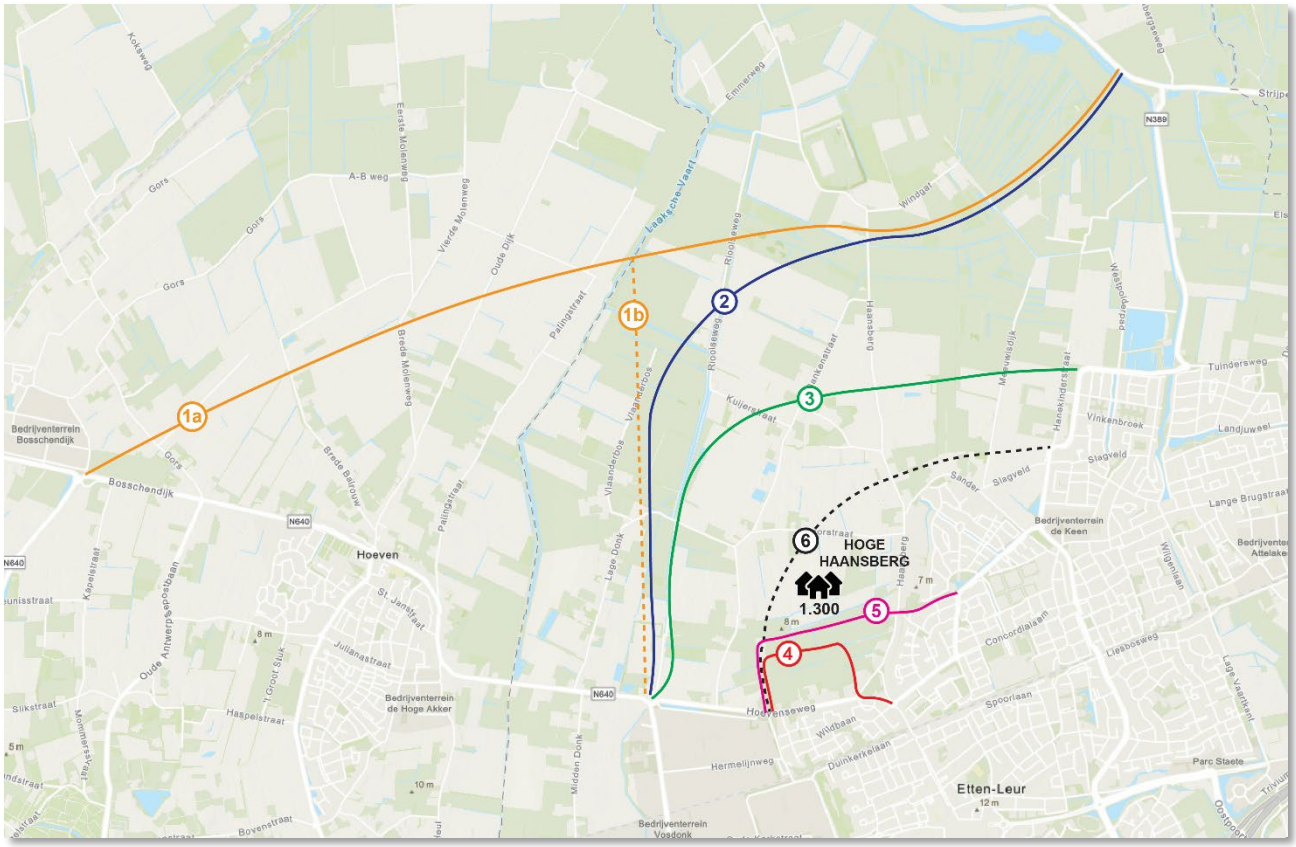
2.1.4 Plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en netwerkvarianten

De verschillende planvarianten voor een ontsluitings- of verbindingsweg Hoge Haansberg zijn toegevoegd aan de plansituatie 2040.

2.2 Netwerkvarianten

De gemeente Etten-Leur is voornemens om 1.300 woningen te realiseren op de locatie Hoge Haansberg. Hierdoor wordt de verkeersdruk op het wegennet hoger. Als gevolg daarvan is een infrastructuuraanpassing voorgesteld om het verkeer binnen de gemeente af te wikkelen. De gemeente Etten-Leur heeft hiervoor verschillende planvarianten opgesteld (figuur 2.1):

- **1a:** Regionale verbindingsweg Hoeven - Zevenbergseweg
- **1b:** Regionale verbindingsweg Hoeven – Zevenbergseweg met extra verbinding naar Vossendaal
- **2:** Regionale verbindingsweg Vossendaal - Zevenbergseweg
- **3:** Regionale verbindingsweg Vossendaal - Rijsdijk
- **4:** Ontsluitingsweg Hoge Haansberg: ''Lus''
- **5:** Ontsluitingsweg Hoge Haansberg: Doorgetrokken Aletta Jacobslaan
- **6:** Noordelijke randweg



Figuur 2.1: Planvarianten 1a tot en met 6 Etten-Leur.

2.3 Verkeersmodel

In West-Brabant werken we met de Brabant Brede Modelaanpak (BBMA2018). Dit model bevat gegevens over de toekomstige ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen in de regio. Het basisjaar, de referentie 2040 en de planvarianten 2040 zijn doorgerekend met het verkeersmodel om het verkeerskundig effect ervan in beeld te brengen.

De autonome groei (referentie 2040) is bepaald aan de hand van:

- Ruimtelijke ontwikkelingen;
- Infrastructurele ontwikkelingen;
- Beleidsinstellingen conform Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's: ruimtelijk economische scenario's: hierbij is rekening gehouden met maatschappelijke trends, zoals thuiswerken en vergrijzing, op basis recente onderzoeken.

Planvariant 1a tot en met planvariant 6 zijn doorgerekend voor het planjaar 2040. In planvariant 1a is de volledige woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg ontsloten op de Hoevenseweg. Een aansluiting van de woningbouwontwikkeling op de verbindingsweg is niet realistisch vanwege de lange afstand tot de verbindingsweg. In planvariant 1b tot en met 6 is de woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg gedeeltelijk ontsloten op de Hoevenseweg en gedeeltelijk op de nieuwe infrastructuur zelf. Planvariant 6 is doorgerekend in een eerdere studie[2]. Voor de volledigheid zijn de resultaten van planvariant 6 opgenomen in deze rapportage.

De uitgangspunten van de planvarianten en de invoer voor de verkeersmodelberekeningen zijn goedgekeurd door de gemeente Etten-Leur en vastgelegd in een uitgangspuntendocument[3].

[2] Goudappel. Verkeersonderzoeken Etten-Leur – verkeerseffecten woningbouwontwikkelingen. 29 oktober 2021. Kenmerk: 009570.20210922.R1.02.

[3] Goudappel. Uitgangspunten studie noordelijke randweg Etten-Leur. 11 oktober 2021.

3. Verkeersverschuivingen

Het aantal motorvoertuigen per etmaal is voor de relevante wegvakken in Etten-Leur opgenomen in Bijlage 1. In dit hoofdstuk zijn de verkeersverschuivingen van de plansituatie 2040 en infrastructurele planvarianten 1a tot en met 6 inzichtelijk gemaakt.

3.1 Plansituatie 2040: met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH

In de plansituatie 2040 zijn de 1.300 woningen voor de Hoge Haansberg toegevoegd aan de referentiesituatie 2040. De ontsluitings- of verbindingsweg HH is niet opgenomen in deze plansituatie 2040. Deze plansituatie 2040 is reeds doorgerekend in voorgaand onderzoek[4]. In dat onderzoek is opgenomen dat: als gevolg van de woningbouwontwikkeling neemt het aantal verkeersbewegingen toe op de wegvakken in de directe omgeving van het plangebied (Hoevenseweg) en de routes van en naar Hoeven (Hoevenseweg), het centrum van Etten-Leur (Heistraat) en A58. Dit zorgt voor een toename van verkeer op de wegvakken:

- Van en naar aansluiting 19 Etten-Leur west
- De Hoevenseweg en N640
- Van en naar aansluiting 18 Etten-Leur, Hoevenseweg, Spoorlaan, Anna van Berchemlaan, Parklaan en Bredaseweg.



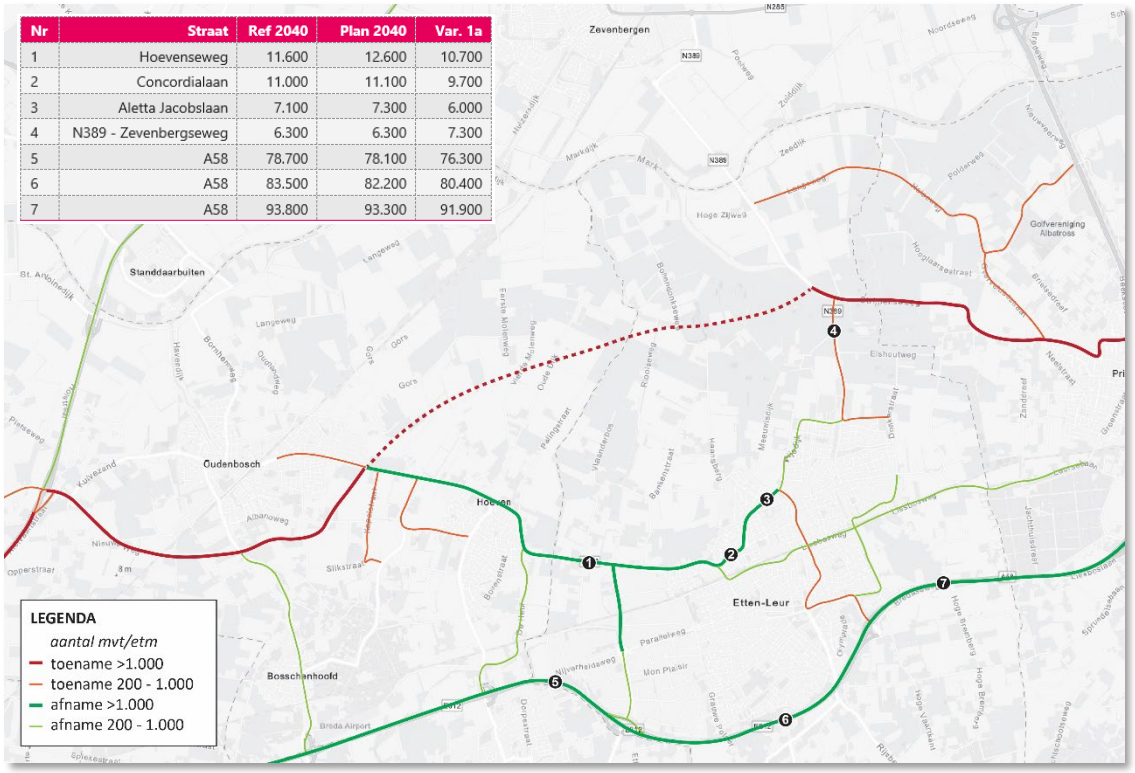
Figuur 3.1: Toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal in plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH ten opzichte van de referentie 2040 (analyse OWN).

[4] Goudappel. Verkeersonderzoeken Etten-Leur: extra variant woningbouwontwikkeling: 1.300 woningen Hoge Haansberg. 17 november 2021. Kernmerk: 009570.20211117.R3.01.

3.2 Planvariant 1a: Regionale verbindingsweg Hoeven – Zevenbergseweg

Als gevolg van een regionale verbindingsweg Hoeven - Zevenbergseweg is een verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.2 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 1a ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hiermee is het effect van een regionale verbindingsweg tussen Hoeven – Zevenbergseweg inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de realisatie van een regionale verbindingsweg tussen Hoeven - Zevenbergseweg wordt een nieuwe route gerealiseerd tussen Hoeven/Oudenbosch (N640) en de verbindingsweg tussen Etten-Leur en Zevenbergen (N389). Hierdoor ontstaat een ongewenste verschuiving van verkeer van de hogere orde wegen A58 en de A17 naar het onderliggend wegennet op de verbinding Oudenbosch – Hoeven – Regionale verbindingsweg – Prinsenbeek. Het verkeer op de N640 tussen Oudenbosch en Etten-Leur, Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan en Vossendaal neemt hierdoor af.



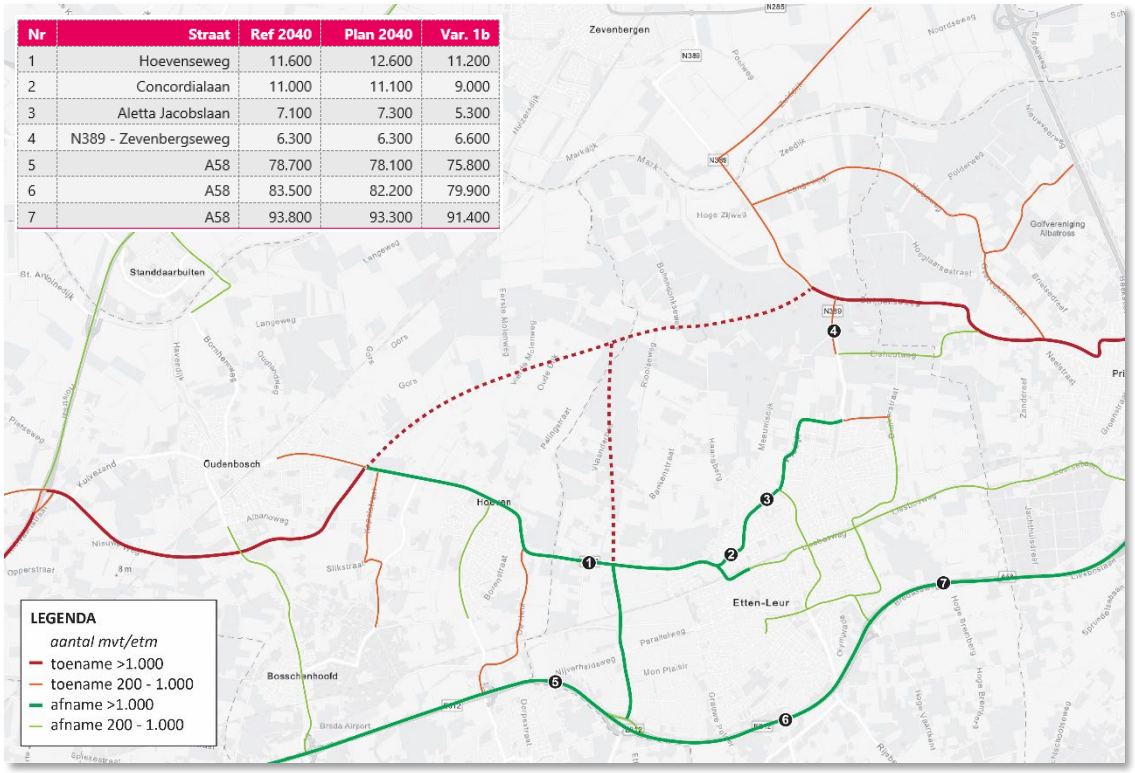
Nr	Straat	Ref 2040	Plan 2040	Var. 1a
1	Hoevenseweg	11.600	12.600	10.700
2	Concordialaan	11.000	11.100	9.700
3	Aletta Jacobslaan	7.100	7.300	6.000
4	N389 - Zevenbergseweg	6.300	6.300	7.300
5	A58	78.700	78.100	76.300
6	A58	83.500	82.200	80.400
7	A58	93.800	93.300	91.900

Figuur 3.2: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 1a ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

3.3 Planvariant 1b: Hoeven – Regionale verbindingsweg Zevenbergseweg (met extra verbinding naar Vossendaal)

Als gevolg van een regionale verbindingsweg Hoeven – Zevenbergseweg (met extra verbinding naar Vossendaal) is een verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.3 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 1b ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hiermee is het effect van een regionale verbindingsweg tussen Hoeven – Zevenbergseweg (met extra verbinding naar Vossendaal) inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de realisatie van een regionale verbindingsweg tussen Hoeven – Zevenbergseweg (met extra verbinding naar Vossendaal) wordt een nieuwe route gerealiseerd tussen Hoeven/Oudenbosch (N640) en de verbindingsweg tussen Etten-Leur en Zevenbergen (N389). Daarnaast is een schakel toegevoegd waardoor verkeer via het westen van Etten-Leur gebruik kan maken van de regionale verbindingsweg. De verkeerseffecten zijn vergelijkbaar met planvariant 1a (paragraaf 4.1). Het gebruik van de regionale verbindingsweg is echter hoger dan in variant 1a (zie bijlage B1).



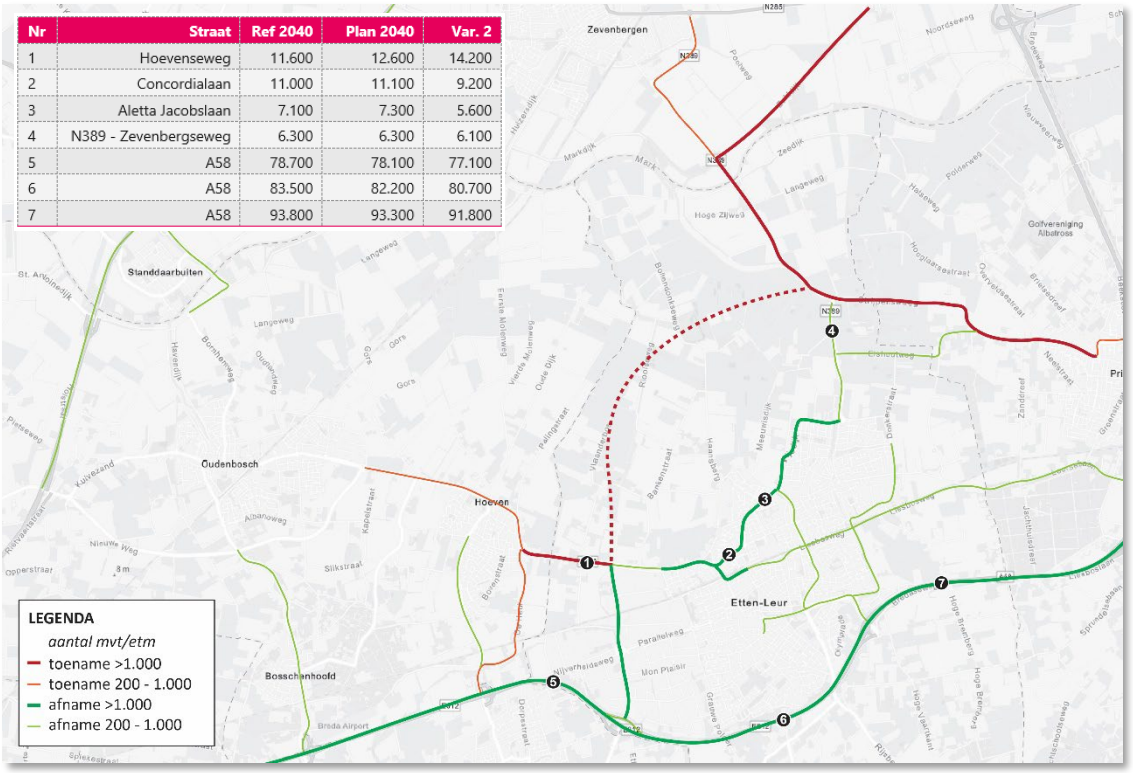
Nr	Straat	Ref 2040	Plan 2040	Var. 1b
1	Hoevenseweg	11.600	12.600	11.200
2	Concordialaan	11.000	11.100	9.000
3	Aletta Jacobslaan	7.100	7.300	5.300
4	N389 - Zevenbergseweg	6.300	6.300	6.600
5	A58	78.700	78.100	75.800
6	A58	83.500	82.200	79.900
7	A58	93.800	93.300	91.400

Figuur 3.3: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 1b ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

3.4 Planvariant 2: Regionale verbindingsweg Vossendaal - Zevenbergseweg

Als gevolg van een regionale verbindingsweg Vossendaal – Zevenbergseweg is een verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.4 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 2 ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hiermee is het effect van een regionale verbindingsweg tussen Vossendaal – Zevenbergseweg inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de realisatie van de regionale verbindingsweg tussen Vossendaal - Zevenbergseweg wordt een nieuwe route gerealiseerd tussen het westen en noorden van Etten-Leur. Verkeer in Etten-Leur verschuift hierdoor voornamelijk van het zuiden richting de A58 naar het noorden in de richting van Zevenbergen. Ook het verkeer ten westen van Etten-Leur (Oudenbosch, Hoeven) verschuift van de A58 naar de regionale verbindingsweg richting het noorden. Het verkeer op de A58, Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan, Rijsdijk (zuid), Vossendaal en Vosdonk neemt hierdoor af.

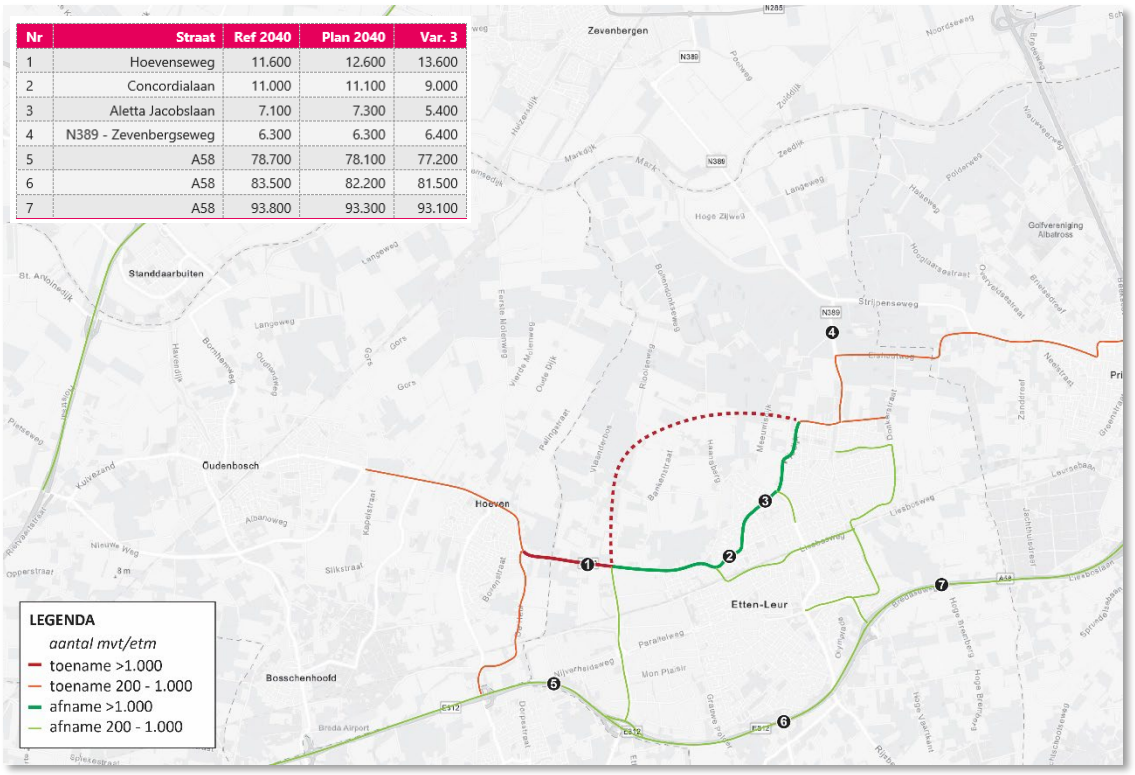


Figuur 3.4: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 2 ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

3.5 Planvariant 3: Regionale verbindingsweg Vossendaal – Rijsdijk

Als gevolg van een regionale verbindingsweg Vossendaal – Rijsdijk is een verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.5 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 3 ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hiermee is het effect van een regionale verbindingsweg tussen Vossendaal – Rijsdijk inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de realisatie van de regionale verbindingsweg tussen Vossendaal - Rijsdijk wordt een nieuwe route gerealiseerd tussen het westen en noorden van Etten-Leur. Hierdoor ontstaan voornamelijk lokale verkeersverschuivingen. Het verkeer verschuift voornamelijk van de Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan, Aletta Jacobslaan en de Rijsdijk naar de regionale verbindingsweg.

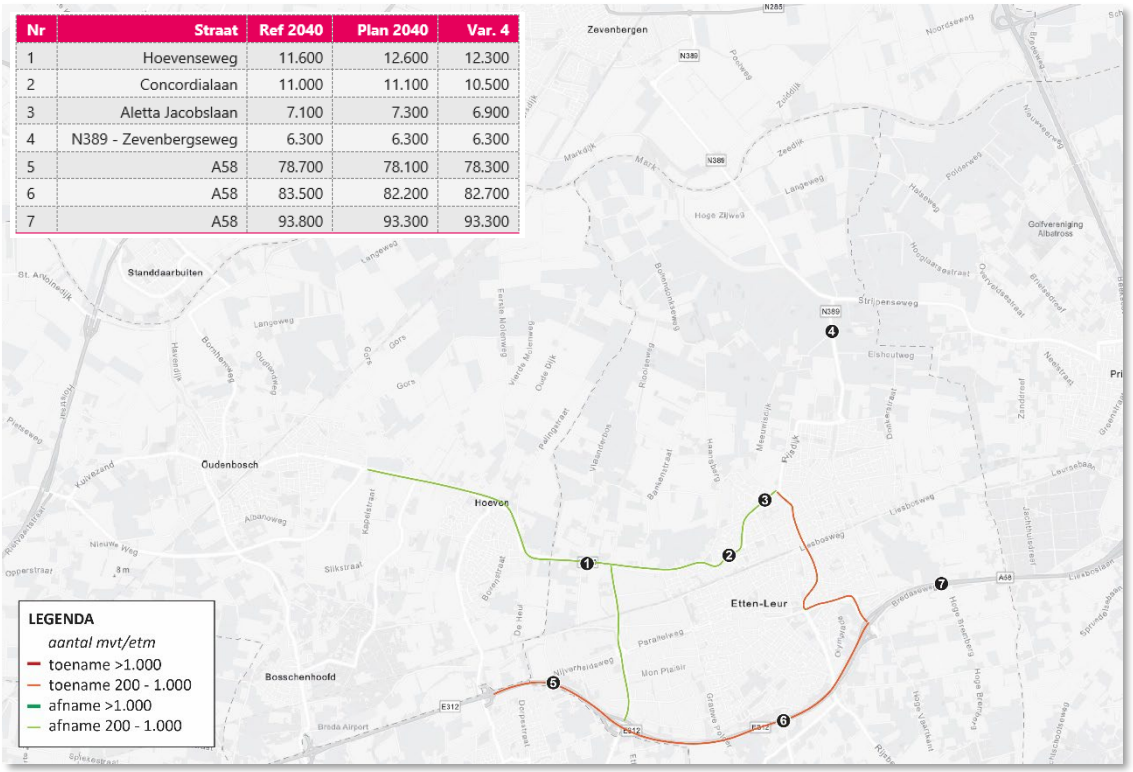


Figuur 3.5: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 3 ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

3.6 Planvariant 4: Ontsluitingsweg Hoge Haansberg - ''Lus''

Als gevolg van de ontsluitingsweg door Hoge Haansberg is een geringe verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.6 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 4 ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hiermee is het effect van een lus door Hoge Haansberg inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de realisatie van de ''lus'' in Hoge Haansberg, wordt het verkeer van de woningbouwontwikkeling direct ontsloten op de Hoevenseweg. Als gevolg van de ontsluiting van de woningbouwontwikkeling op de Hoevenseweg, worden de kruispunten waarop aangesloten wordt extra belast waardoor vertragingen ontstaan. Hierdoor verschuift een deel van het verkeer vanuit het noordoosten van Etten-Leur dat richting het westen wil van de Hoevenseweg naar de Plantijnlaan – Schoonhout – Bredaseweg -Oostpoort - aansluiting 18 - A58.

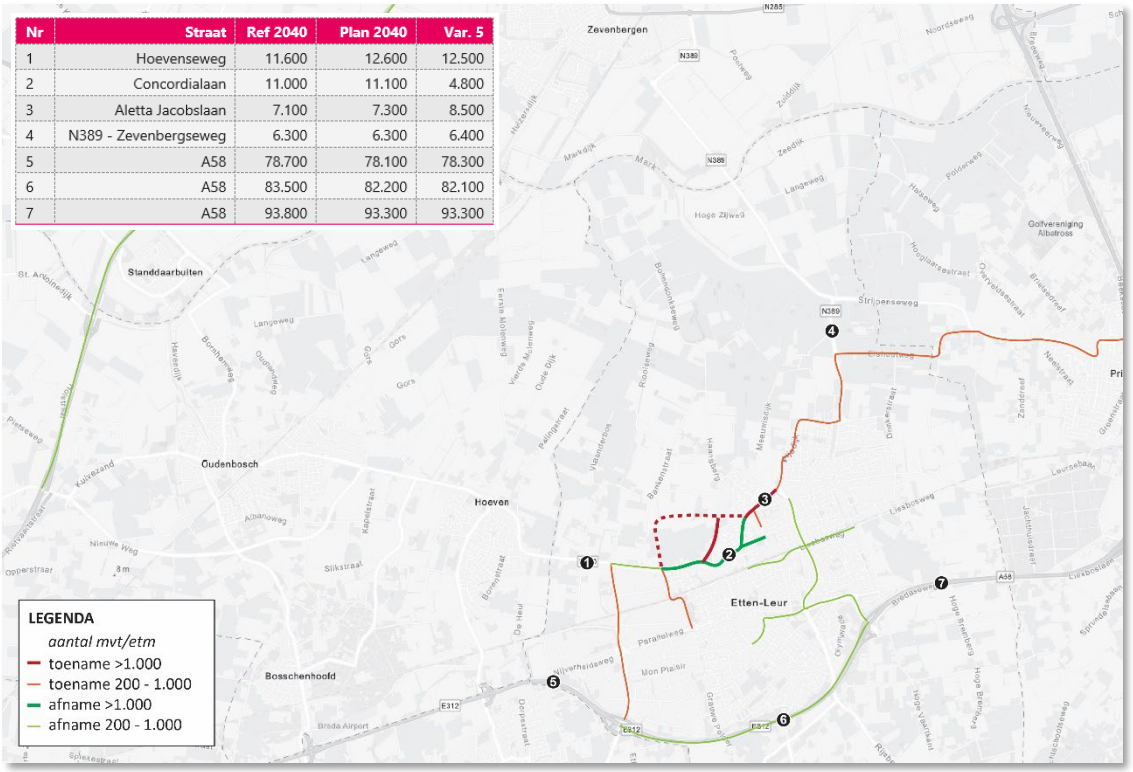


Figuur 3.6: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 4 ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

3.7 Planvariant 5: Ontsluitingsweg Hoge Haansberg - Doorgetrokken Aletta Jacobslaan

Als gevolg van het doortrekken van de Aletta Jacobslaan is een verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.7 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 5 ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH. Hiermee is het effect van het doortrekken van de Aletta Jacobslaan inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van het doortrekken van de Aletta Jacobslaan ontstaan voornamelijk lokale verkeersverschuivingen. Het verkeer verschuift voornamelijk van de Hoevenseweg, Concordialaan en Statenlaan naar de doorgetrokken Aletta Jacobslaan.



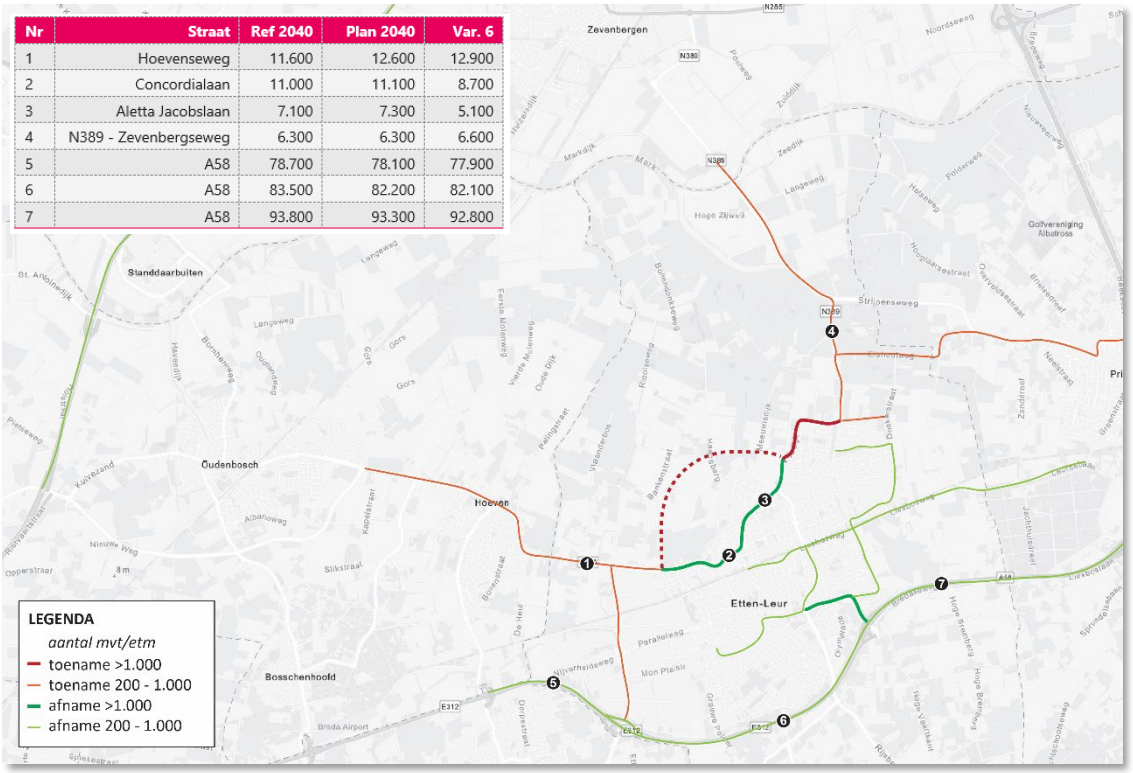
Nr	Straat	Ref 2040	Plan 2040	Var. 5
1	Hoevenseweg	11.600	12.600	12.500
2	Concordialaan	11.000	11.100	4.800
3	Aletta Jacobslaan	7.100	7.300	8.500
4	N389 - Zevenbergseweg	6.300	6.300	6.400
5	A58	78.700	78.100	78.300
6	A58	83.500	82.200	82.100
7	A58	93.800	93.300	93.300

Figuur 3.7: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 5 ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

3.8 Planvariant 6: Noordelijke randweg

Als gevolg van een noordelijke randweg tussen de Kattestraat en de Rijsdijk is een verschuiving van verkeer waarneembaar in het studiegebied. Figuur 3.8 toont de wegen met een toe- en afname van meer dan 200 motorvoertuigen in planvariant 6 ten opzichte van de plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder randweg. Hiermee is het effect van een noordelijke randweg tussen Kattestraat - Rijsdijk inzichtelijk gemaakt.

Als gevolg van de realisatie van de noordelijke randweg tussen Kattestraat – Rijsdijk wordt een nieuwe route gerealiseerd tussen het westen en noorden van Etten-Leur. Hierdoor ontstaan voornamelijk lokale verkeersverschuivingen. Het verkeer verschuift voornamelijk van de Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan, Aletta Jacobslaan en de Rijsdijk (zuid) naar de noordelijke randweg en Rijsdijk (noord).

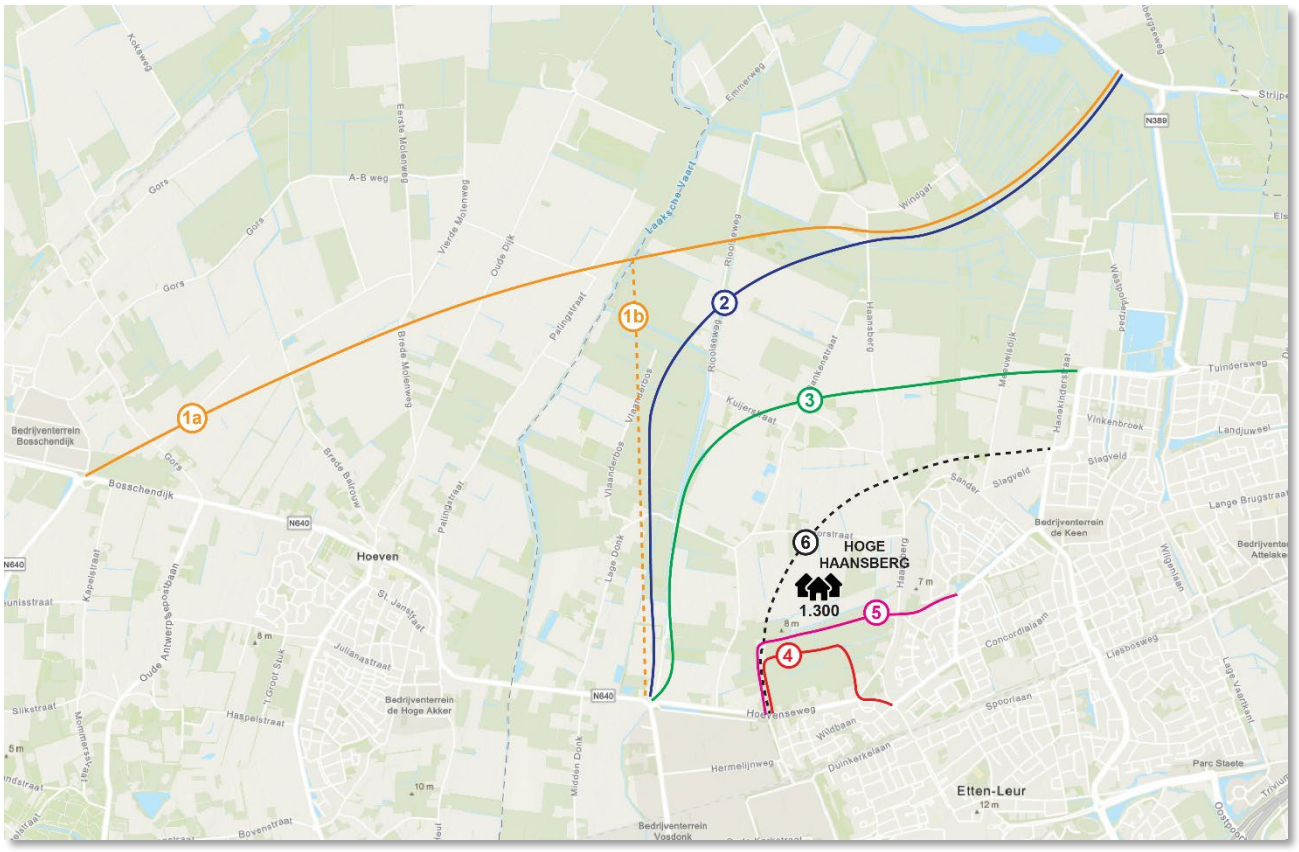


Figuur 3.8: Toe- en afnames van motorvoertuigen per etmaal in planvariant 6 ten opzichte van plansituatie 2040 met woningbouwontwikkeling HH en zonder ontsluitings- of verbindingsweg HH.

4. Samenvattende conclusies

In de Omgevingsvisie is opgenomen dat de gemeente Etten-Leur voornemens is om 1.300 woningen te realiseren, de ontwikkeling Hoge Haansberg (figuur 1.1). Als gevolg van de ontwikkeling Hoge Haansberg zijn infrastructuuraanpassingen voorgesteld om het verkeer te ontsluiten en af te wikkelen. Om een weloverwogen keuze te maken voor de realisatie van een **ontsluitings- of verbindingsweg** met een passend tracé is het wenselijk om de effecten van meerdere varianten tegen elkaar af te zetten. De gemeente Etten-Leur heeft hiervoor verschillende planvarianten opgesteld (figuur 4.1):

- **1a:** Regionale verbindingsweg Hoeven - Zevenbergseweg
- **1b:** Regionale verbindingsweg Hoeven – Zevenbergseweg met extra verbinding naar Vossendaal
- **2:** Regionale verbindingsweg Vossendaal - Zevenbergseweg
- **3:** Regionale verbindingsweg Vossendaal - Rijsdijk
- **4:** Ontsluitingsweg Hoge Haansberg: ''Lus''
- **5:** Ontsluitingsweg Hoge Haansberg: Doorgetrokken Aletta Jacobslaan
- **6:** Noordelijke randweg



Figuur 4.1: Planvarianten 1a tot en met 6 Etten-Leur.

Verkeerseffecten woningbouwontwikkeling 1.300 woningen Hoge Haansberg

In het voorgaand onderzoek is het effect van 1.300 woningen Hoge Haansberg in beeld gebracht. In dat onderzoek is opgenomen dat: als gevolg van de woningbouwontwikkeling neemt het aantal verkeersbewegingen toe op de wegvakken in de directe omgeving van het plangebied (Hoevenseweg) en de routes van en naar Hoeven (Hoevenseweg), het centrum van Etten-Leur (Heistraat) en A58. Dit zorgt voor een toename van verkeer op de wegvakken:

- Van en naar aansluiting 19 Etten-Leur west
- De Hoevenseweg en N640
- Van en naar aansluiting 18 Etten-Leur, Hoevenseweg, Spoorlaan, Anna van Berchemlaan, Parklaan en Bredaseweg.

Verkeerseffecten en conclusies verbindingswegen (planvariant 1a tot en met 3)

In planvariant 1a tot en met 3 is het effect van een verbindingsweg in beeld gebracht. Het aansluiten van de woningbouwontwikkeling op de regionale verbindingsweg is minder realistisch vanwege de lange afstand van de woningen tot de verbindingsweg. Verkeer vanuit Hoge Haansberg moet circa 1 kilometer naar de verbindingsweg rijden. Een regionale verbindingsweg doorkruist het landschap en het ruimtebeslag ervan is groot. Het gebruik van de regionale verbindingsweg is beperkt. Verder ontstaat als gevolg van een regionale verbindingsweg in planvarianten 1a tot en met 3 een ongewenste verschuiving van verkeer van de A58 en de A17 naar het onderliggend wegennet binnen en buiten de gemeente Etten-Leur. Door de regionale verkeerseffecten als gevolg van de regionale verbindingsweg worden Rijkswaterstaat en de buurgemeenten stakeholders bij een vervolgtraject.

Verkeerseffecten en conclusies ontsluitingswegen (planvariant 4 en 5)

In planvariant 4 en 5 is het effect van een ontsluitingsweg voor de woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg in beeld gebracht. Een ontsluitingsweg voor de woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg heeft de minste impact voor het ruimtegebruik. Een interne lus zorgt voor beperkte verkeersverschuivingen in het gebied. Het doortrekken van de Aletta Jacobslaan zorgt voor de grootste afname op de Concordialaan en Statenlaan. Op deze wegvakken steekt langzaam verkeer frequent over vanwege voorzieningen zoals een basisschool en het station. Een afname van verkeer op de Concordialaan en Statenlaan als gevolg van het doortrekken van de Aletta Jacobslaan is daarmee gewenst.

Verkeerseffecten en conclusies noordelijke randweg (planvariant 6)

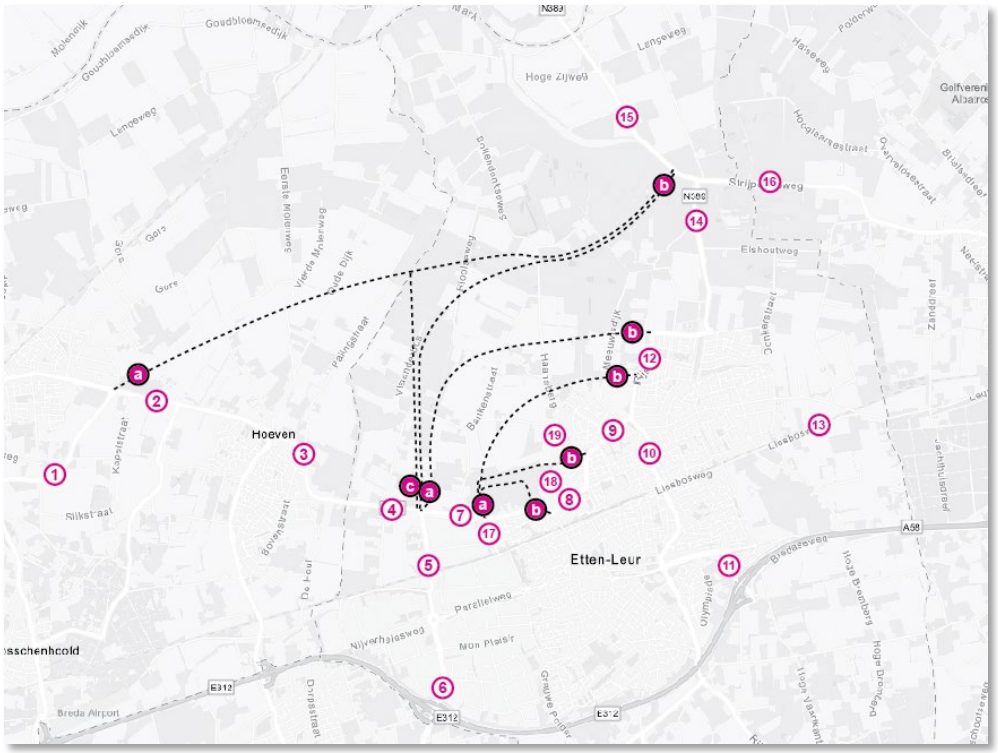
In planvariant 6 is het effect van een noordelijke randweg in beeld gebracht. Met een noordelijke randweg wordt landelijk gebied doorkruist. Een noordelijke randweg zorgt ook voor een gewenste afname op de Concordialaan, Statenlaan en Aletta Jacobslaan. De afname op de Concordialaan en Statenlaan is echter meer beperkt dan bij het doortrekken van de Aletta Jacobslaan.

Voorkeur voor ontsluiting Hoge Haansberg

Planvarianten 4, 5 en 6 hebben de voorkeur voor de ontsluiting van Hoge Haansberg. Deze planvarianten hebben de minste impact op het ruimtegebruik. Daarnaast zorgen planvarianten 4, 5 en 6 voor een gewenste afname van verkeer op de Concordialaan en Statenlaan. De regionale verbindingswegen in planvarianten 1a tot en met 3 hebben geen meerwaarde als ontsluitingsweg voor HH.

Bijlage 1: Verkeersintensiteiten

De inventarisatie van de relevante wegvakken, de zogenoemde thermometerpunten, zijn weergegeven in figuur B1.1. Het aantal motorvoertuigen per etmaal is voor de referentie 2040 en de planvarianten in Etten-Leur weergegeven in tabel B1.1.



Figuur B1.1: Thermometerpunten relevante wegvakken Etten-Leur[5].

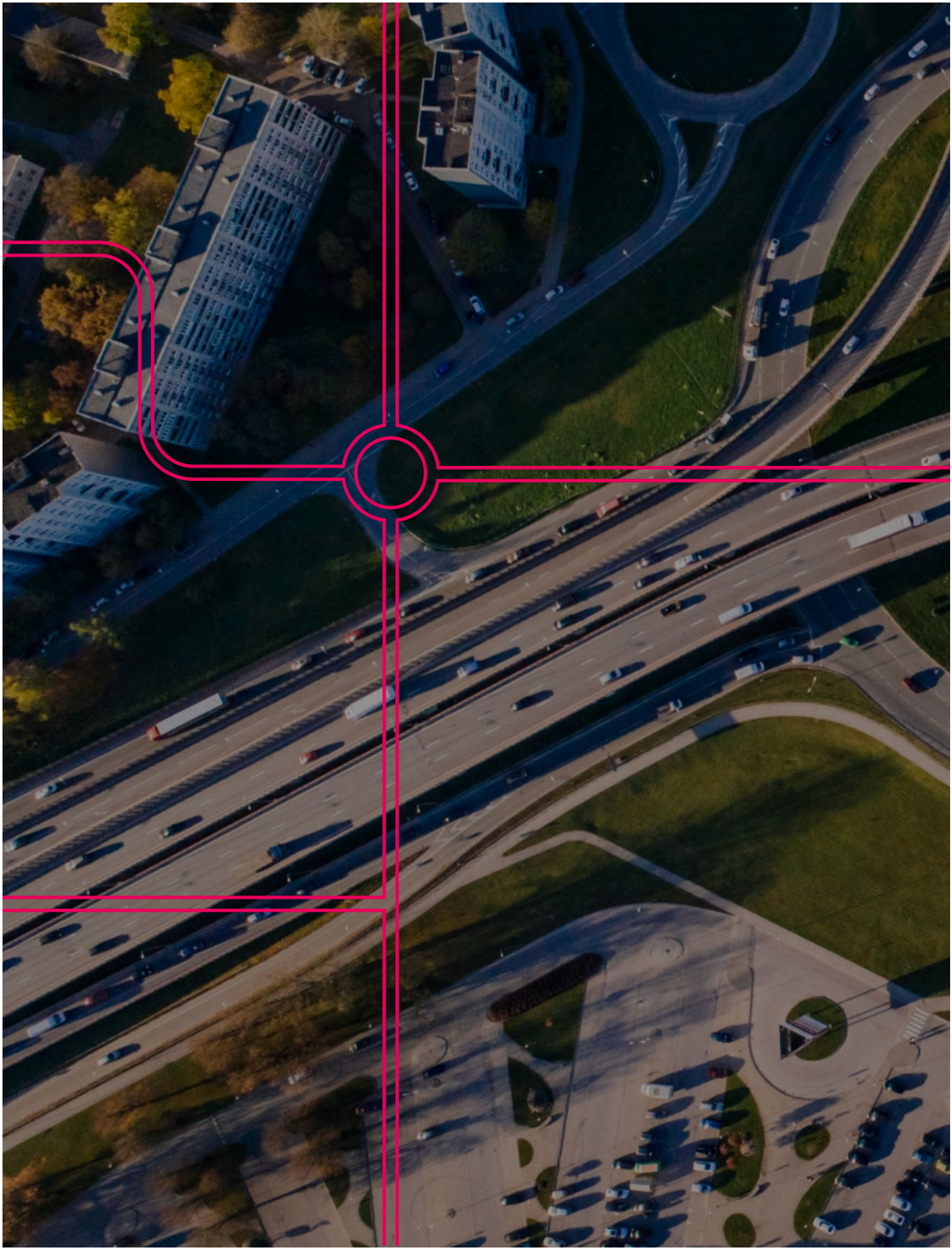
[5] De waarden van de locaties a, b en c zijn verschillend voor de planvarianten 1a tot en met 6.

Nr	Straat	Ref 2040 [6]	Plan 2040 [7]	Var. 1a	Var. 1b	Var. 2	Var. 3	Var. 4 Lus HH	Var. 5 Doorgetrokken Al. Jacobslaan	Var. 6 Noordelijke randweg
1	N640 - Oudenbossche Koepelbaan	7.200	7.400	9.800	9.600	7.600	7.500	7.300	7.300	7.500
2	N640 - Bosschendijk	10.800	11.200	10.200	9.100	11.500	11.300	11.100	11.100	11.400
3	N640 - Sprangweg	8.800	9.300	7.700	6.800	9.700	9.400	9.100	9.100	9.400
4	N640 - Hoevenseweg	11.600	12.600	10.700	11.200	14.200	13.600	12.300	12.500	12.900
5	N640 - Vossendaal	11.000	12.000	11.000	10.800	11.200	11.800	11.700	12.500	12.800
6	N640 - Vossendaal	25.400	25.900	25.100	24.400	24.700	25.600	25.600	26.400	26.700
7	Hoevenseweg	11.500	13.600	11.900	12.200	13.100	12.100	12.900	13.200	14.400
8	Concordialaan	11.000	11.100	9.700	9.000	9.200	9.000	10.500	4.800	8.700
9	Aletta Jacobslaan	7.100	7.300	6.000	5.300	5.600	5.400	6.900	8.500	5.100
10	Plantijnlaan	11.200	10.900	11.000	10.600	10.700	10.700	11.400	10.600	10.900
11	Oostpoort	35.800	36.300	36.200	35.500	35.600	35.500	36.700	36.000	34.900
12	Rijsdijk	7.400	7.500	6.600	5.500	5.600	5.700	7.500	7.900	7.900
13	Liesbosweg	6.100	6.300	6.100	6.000	5.800	6.000	6.300	6.100	6.000
14	N389 - Zevenbergseweg	6.300	6.300	7.300	6.600	6.100	6.400	6.300	6.400	6.600
15	N389 – Zevenbergseweg	12.300	12.300	12.300	13.200	13.800	12.400	12.400	12.400	12.600
16	Strijpenseweg	6.000	6.000	8.200	8.400	7.600	6.000	6.000	6.000	6.600
17	Kattestraat	2.600	3.500	3.100	4.000	4.300	3.700	3.300	4.200	4.200
18	Haansberg	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	3.800	1.300
19	Haansberg	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.400	1.300
a	Verbindings- en ontsluitingsweg	-	-	5.200	5.100	5.100	3.100	3.600	7.400	7.900
b	Verbindings- en ontsluitingsweg	-	-	5.300	7.400	5.800	3.500	2.600	7.300	5.700
c	Verbindings- en ontsluitingsweg	-	-	-	2.400	-	-	-	-	-

Tabel B1.1: Verkeersintensiteiten referentiesituatie en planvarianten (in motorvoertuigen per etmaal, afgerond op 100-tallen).

[6] Referentie 2040: zonder woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg en zonder noordelijke randweg.

[7] Plansituatie 2040: met woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg en zonder noordelijke randweg.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32