



Notitie verkeerseffecten

Gebiedsontwikkeling Haansberg

GEMEENTE ETTEN-LEUR

Inhoudsopgave

Haansberg – Wijk van de toekomst 3
Van Visie naar Uitvoering 3
Etten-Leur groeit 3
Andere kijk op mobiliteit 3
Opzet Verkeersonderzoek 4
Resultaten 5
Referentievariant 5
Variant 1a Haansberg Oost en Zuid (zonder knip) 6
Variant 1 Haansberg Oost en Zuid met knip 7
Variant 2 Haansberg Oost en Zuid met knip en noordelijke randweg 8
Variant 2a Haansberg Oost en Zuid met noordelijke randweg (zonder knip) 9
Variant 3 Haansberg Oost, Zuid en Noord met knip 10
Variant 3a Haansberg Oost, Zuid en Noord (zonder knip) 11
Variant 4 Haansberg Oost, Zuid en Noord met knip en noordelijke randweg 12
Variant 4a Haansberg Oost, Zuid en Noord met noordelijke randweg (zonder knip) 13
Analyse 14
Verkeer van en naar Haansberg 14
Het effect van een knip 15
Het effect op straat Sander 15
Vracht – en landbouwverkeer 16
Bankenstraat 16
Concordialaan- Statenlaan- Aletta Jacobslaan 16
Centrumroute 16
N640 17

Haansberg – Wijk van de toekomst

Van Visie naar Uitvoering

De afgelopen jaren heeft de gemeenteraad van Etten-Leur twee belangrijke plannen goedgekeurd: de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie. Deze plannen laten zien wat Etten-Leur de komende 15 jaar wil bereiken. Daarnaast is in 2024 ook de Visie op Haansberg vastgesteld.

Wat staat er in de Omgevingsvisie?

De Omgevingsvisie gaat over hoe we willen dat onze leefomgeving eruitziet. Het gaat bijvoorbeeld over:

- Gezondheid en welzijn van inwoners.
- Hoe we de openbare ruimte (zoals straten en pleinen) inrichten.
- Meer en passende woningen bouwen voor nu en in de toekomst.
- Een fijne woonomgeving die veilig, groen en goed bereikbaar is.
- Een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kunnen bewegen.

Een fijne leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid en het welzijn van onze inwoners.

Uitwerking van de visie

De gemeenteraad heeft deze visie vertaald naar een plan: het raadsprogramma. Daarin staat wat de raad wil bereiken. Bijvoorbeeld:

- Meer woningen bouwen, zodat er voor iedereen een passende woning is.
- Woningen voor jongeren, gezinnen en ouderen.
- Wijken die veilig, duurzaam en sociaal zijn.
- Betere en veiligere wegen en verkeersroutes.

Het college (burgemeester en wethouders) heeft deze doelen verder uitgewerkt in het collegeuitvoeringsprogramma. Daarin staat wat zij in haar collegeperiode gaan doen. Een belangrijk project is de gebiedsontwikkeling van Haansberg. Het doel is om een fijne buurt te maken waar mensen graag buiten zijn, elkaar ontmoeten en bewegen.
De eerste 100 woningen in het deelgebied Veldbloemenhof zijn al klaar. Nu wordt gewerkt aan het volgende deel: Haansberg-Oost.

Etten-Leur groeit

Het mag, gelet op de hiervoor genoemde visies en programma's, geen verrassing zijn dat Etten-Leur de komende jaren verder groeit. We vinden het belangrijk dat iedereen een passende woning vindt in Etten-Leur. Met die grote vraag naar woningen is het logisch dat Etten-Leur gaat groeien. In de Omgevingsvisie zijn hiervoor de gebieden al aangewezen. Haansberg is één van die gebieden en ook de grootste uitbreidingslocatie van de gemeente. Met circa 1.450 woningen in Haansberg Zuid en Oost samen groeit de gemeente aanzienlijk. Deze ontwikkeling van Haansberg Zuid en Oost betekent al een groei van ongeveer 7%. Wanneer Haansberg Noord in ontwikkeling wordt genomen, betekent dat een groei van ongeveer 15%. Ter beeldvorming: Etten-Leur kent nu bijna 20.000 bewoonde adressen met gemiddeld 2,3 bewoners per adres. In totaal kent Etten-Leur ruim 45.000 inwoners. Dat aantal groeit de komende jaar door.

Andere kijk op mobiliteit

De groei van het aantal woningen en inwoners is goed voor Etten-Leur. Meer mensen betekent ook meer bezoekers voor de winkels, horeca, sportclubs en andere voorzieningen in de gemeente.
Maar als er meer mensen komen wonen en werken, komt er ook meer verkeer. Het wordt dus drukker op de wegen. Dat kunnen we niet helemaal voorkomen.

De gemeenteraad heeft in de Mobiliteitsvisie gekozen voor het STOMP-principe. Dit principe gebruiken we ook bij de ontwikkeling van Haansberg. Het zorgt voor een andere manier van denken over verkeer en vervoer. We willen een groene en duurzame leefomgeving. Zoals ook in de Omgevingsvisie staat, is een goede inrichting van de openbare ruimte belangrijk voor de gezondheid en het welzijn van onze inwoners. We willen dat mensen elkaar kunnen ontmoeten en meer gaan bewegen in de buitenruimte. Het STOMP-principe helpt hierbij. Het betekent dat we bij het ontwerpen van straten en pleinen eerst denken aan:

- Stappen (lopen)
- Trappen (fietsen)
- Openbaar vervoer
- Mobility as a Service (zoals deelauto's of deelfietsen)
- Privéauto's komen pas als laatste

We maken een wijk met veilige fiets- en wandelpaden, ontmoetingsplekken en mogelijkheden voor gezamenlijk gebruik van vervoersmiddelen. Door lopen, fietsen en (elektrisch) deelvervoer te stimuleren willen we het autoverkeer verminderen. Zo besparen we ruimte, energie en uitstoot. Hierdoor creëren we meer openbaar gebied met groen en is Haansberg een wijk waar voetgangers en spelende kinderen de ruimte hebben. Zo wordt de nieuwe wijk voor iedereen een aantrekkelijke leefomgeving. De auto blijft welkom, maar krijgt minder ruimte in het straatbeeld. Zo proberen we te voorkomen dat het te druk wordt op de wegen in Etten-Leur en de omgeving.

Opzet Verkeersonderzoek

De gemeente Etten-Leur heeft bureau Goudappel gevraagd om onderzoek te doen naar de verkeerseffecten als het nieuwe gebied Haansberg is ontwikkeld. Met een verkeersmodel kan namelijk onderzocht worden hoe het verkeer zich gaat verplaatsen en dus ook hoe druk het gaat worden in de toekomst. Voor dit onderzoek is gekeken naar hoeveel verkeer er op de wegen rijden in het jaar 2040. In het onderzoek worden verschillende scenario's (varianten) bekeken. Deze laten zien wat er gebeurt bij verschillende keuzes of ontwikkelingen.

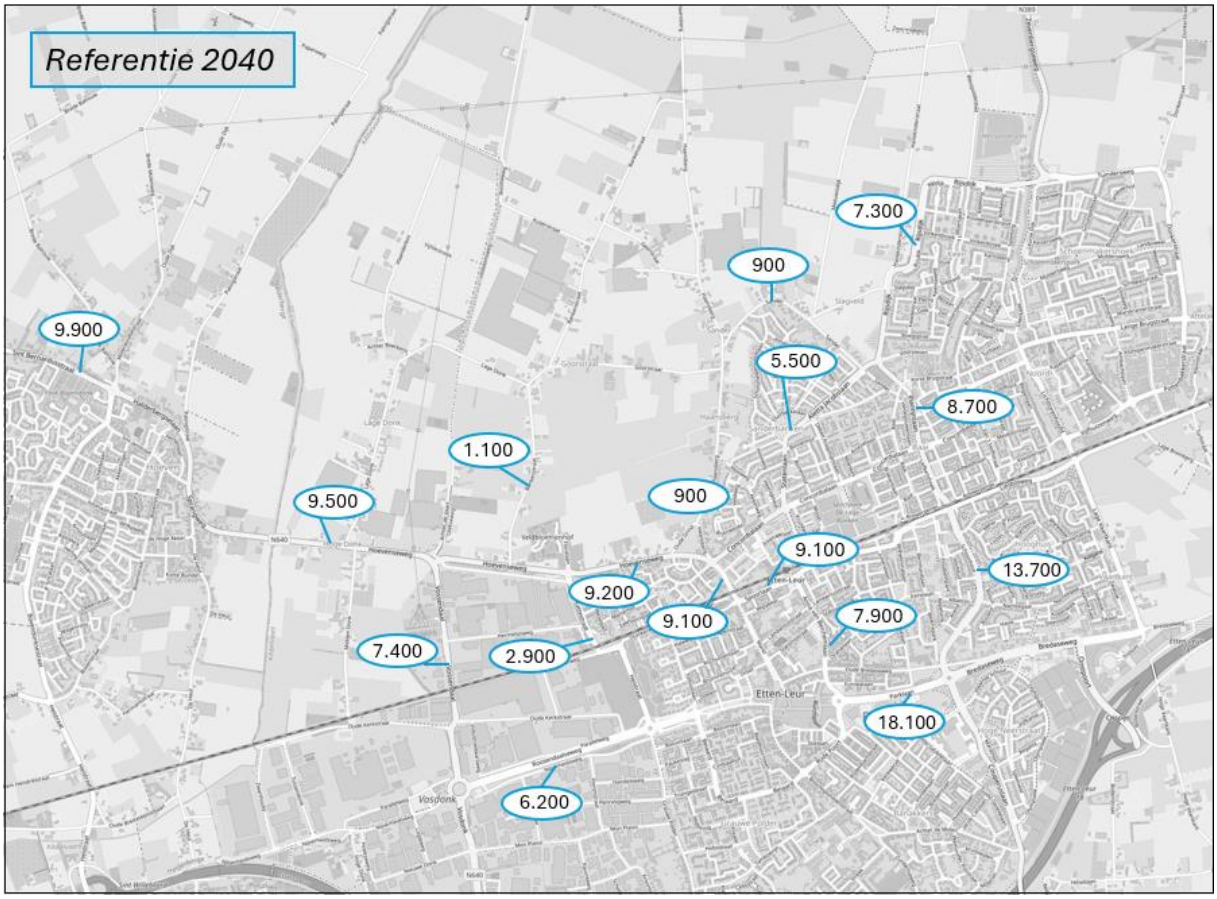
Variant	Knip in Straat Haansberg	Noordelijke Randweg
0. Referentie	-	-
1. Haansberg Oost en Zuid	√	-
1a. Haansberg Oost en Zuid	-	-
2. Haansberg Oost en Zuid	√	√
2a. Haansberg Oost en Zuid	-	√
3. Haansberg Oost, Zuid en Noord	√	-
3a. Haansberg Oost, Zuid en Noord	-	-
4. Haansberg Oost, Zuid en Noord	√	√
4a. Haansberg Oost, Zuid en Noord	-	√

Resultaten

Referentievariant

In het regionale verkeersmodel is al berekend hoe druk het in 2040 wordt, uitgaande van de ontwikkelingen die nu al bekend zijn en de standaard groei van verkeer. Dit noemen we de referentievariant. Om goed te kunnen zien wat het effect is van de nieuwe wijk Haansberg, is deze ontwikkeling niet meegenomen in de referentievariant. Anders zouden we het effect van Haansberg twee keer meetellen. Op de volgende pagina's zijn de verschillende varianten getoond. Op de afbeeldingen ziet u de verkeersdrukte. Dit kunt u vergelijken met de referentievariant om te zien wat het voor uw straat betekent. Zo is goed zien wat de invloed is van de ontwikkeling van Haansberg op het verkeer.

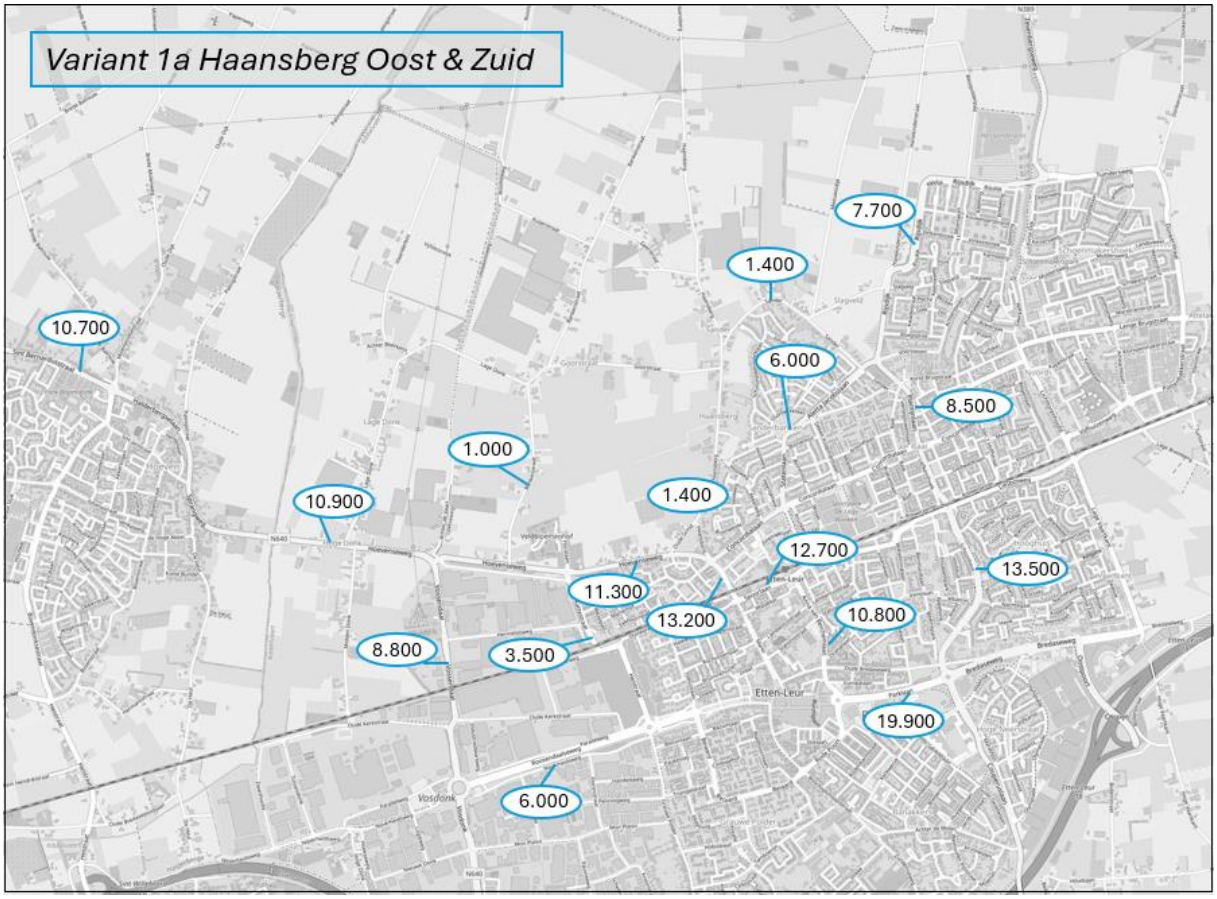
Op onderstaande afbeelding 1 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 1 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur in 2040 zonder ontwikkeling Haansberg

Variant 1a Haansberg Oost en Zuid (zonder knip)

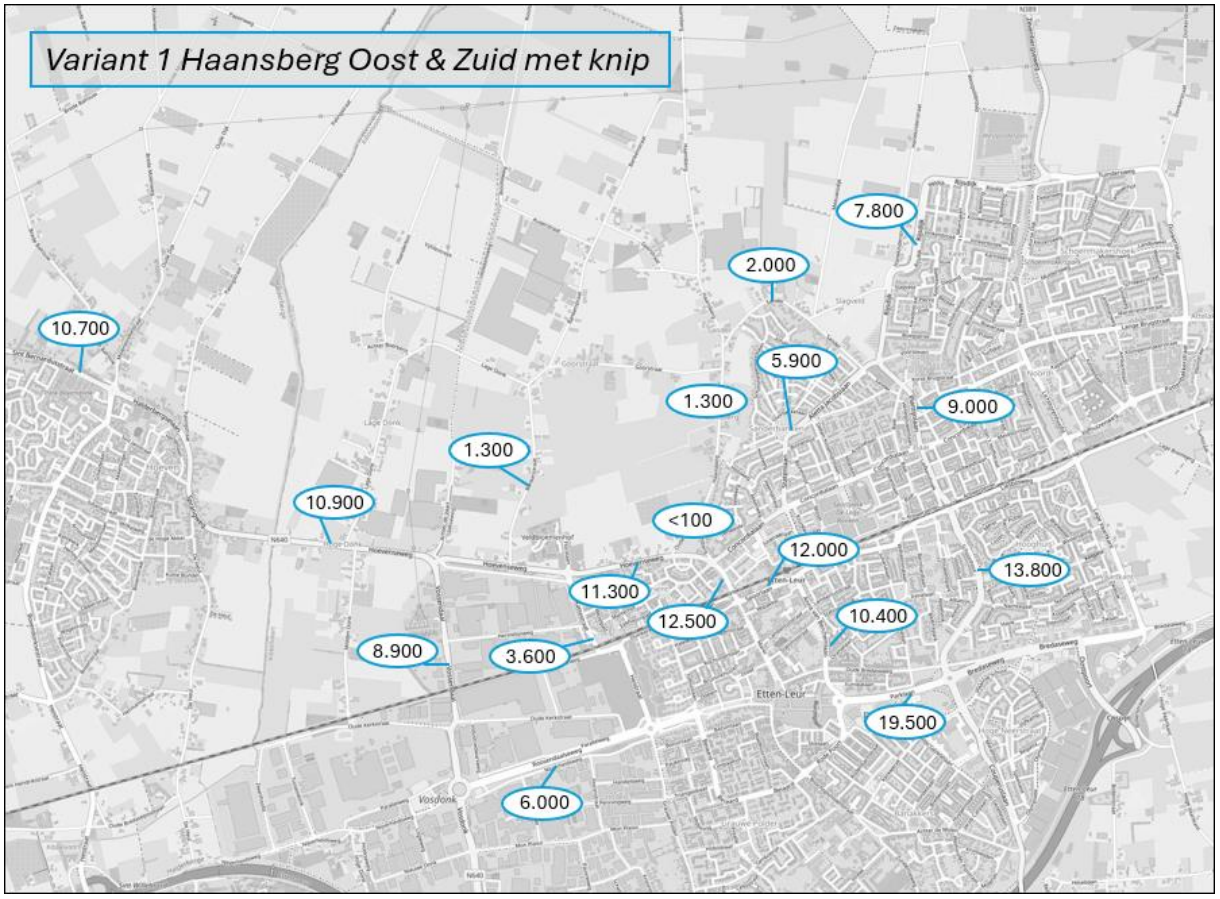
Het doel van het onderzoek is om duidelijk te maken wat de gevolgen zijn voor het verkeer als er nieuwe woningen worden gebouwd. In dit deel van het onderzoek is gekeken naar de situatie waarin alleen Haansberg Oost en Zuid worden ontwikkeld. Deze situatie heet in het onderzoek variant 1a. Op onderstaande afbeelding 2 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 2 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost en Zuid

Variant 1 Haansberg Oost en Zuid met knip

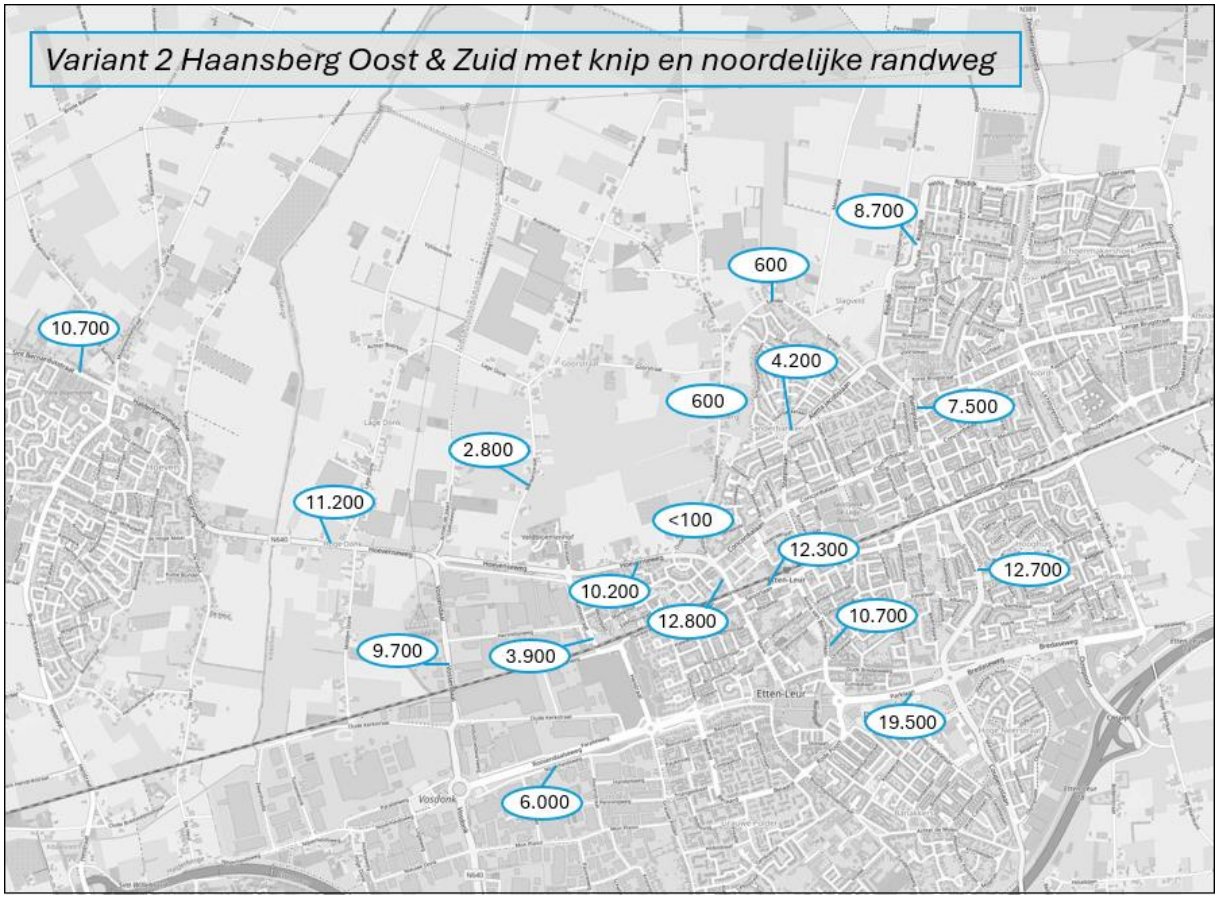
Een van de maatregelen die we in 2024-2025 met elkaar hebben verkend vormt het eventueel afsluiten van de straat Haansberg met een zogeheten knip. Dat betekent dat auto's en andere gemotoriseerd verkeer daar niet meer door kunnen rijden, maar fietsers en voetgangers nog wel. Het effect van deze knip is onderzocht. In het onderzoek is gekeken naar de situatie waarin Haansberg Oost en Zuid zijn gebouwd én de straat Haansberg is afgesloten met een knip. Op onderstaande afbeelding 3 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 3 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost en Zuid en een knip op de straat Haansberg

Variant 2 Haansberg Oost en Zuid met knip en noordelijke randweg

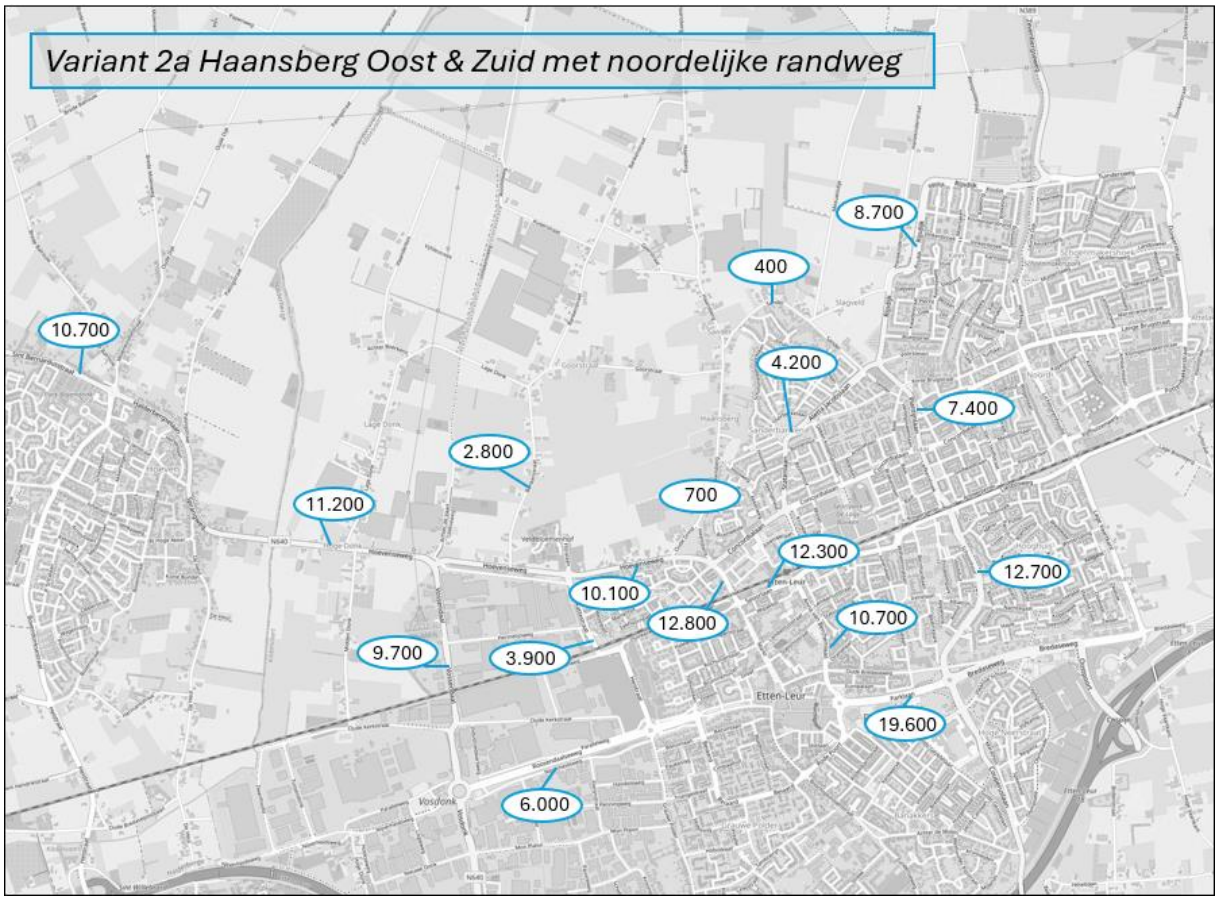
De gemeenteraad heeft in maart 2023 besloten Haansberg Zuid via een interne ontsluiting op de Hoevenseweg aan te sluiten. Daarnaast heeft de gemeenteraad besloten als serieus eindbeeld een noordelijke randweg te verkennen. De effecten van deze randweg zijn daarom ook onderzocht. Op onderstaande afbeelding 4 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 4 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost en Zuid, een knip op de straat Haansberg en een noordelijke randweg.

Variant 2a Haansberg Oost en Zuid met noordelijke randweg (zonder knip)

In deze variant gaan we ook uit van een noordelijke randweg. Het verschil is alleen dat in deze variant geen knip in de straat Haansberg is aangebracht. Op onderstaande afbeelding 5 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.

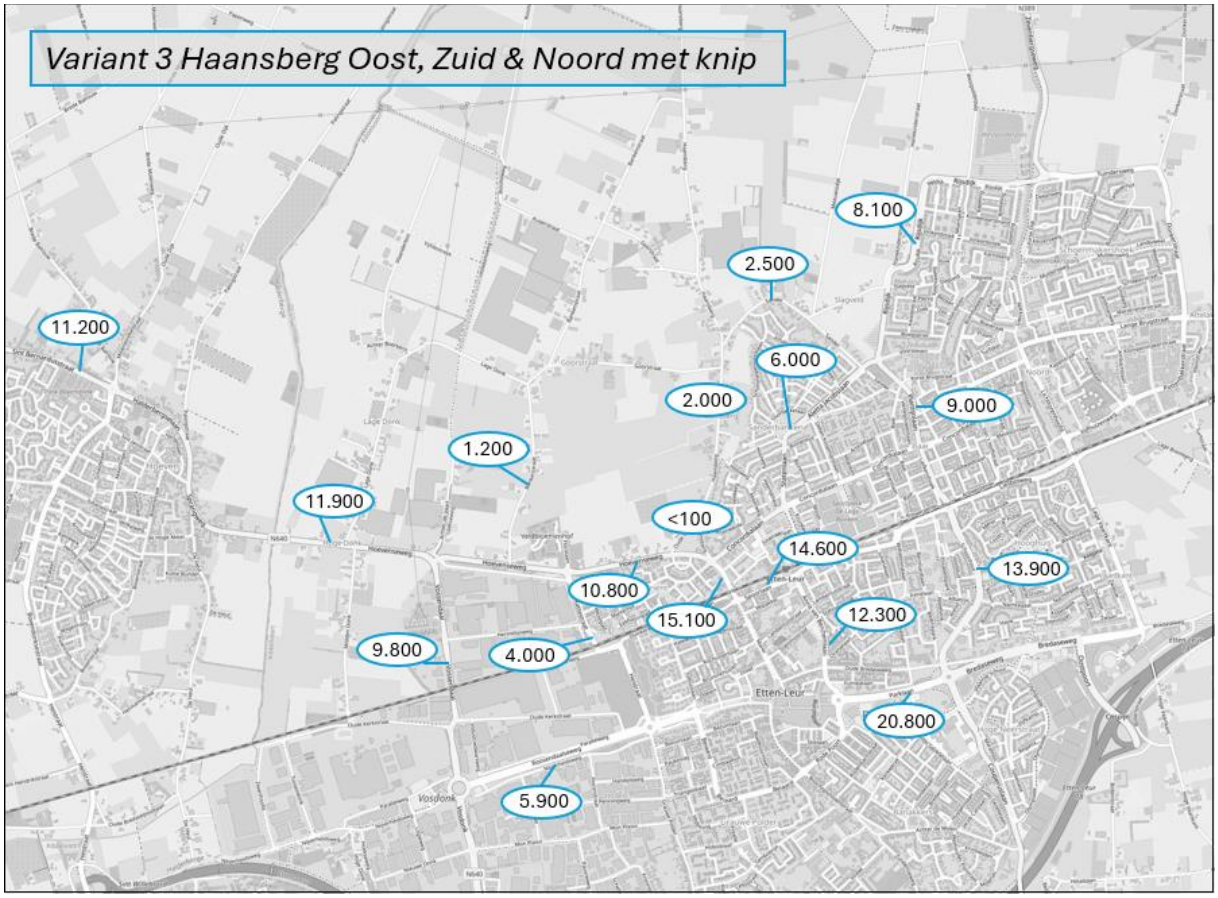


Afbeelding 5 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost en Zuid en een noordelijke randweg

Variant 3 Haansberg Oost, Zuid en Noord met knip

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2025 besloten om deelgebied 5 voor toekomstige woningbouw aan te houden. Dit deelgebied is Haansberg Noord. We daarom dit gebied nu ook meegenomen in het verkeersonderzoek. Door Haansberg Noord toe te voegen, krijgen we een compleet beeld van wat de hele ontwikkeling van Haansberg betekent voor het verkeer.

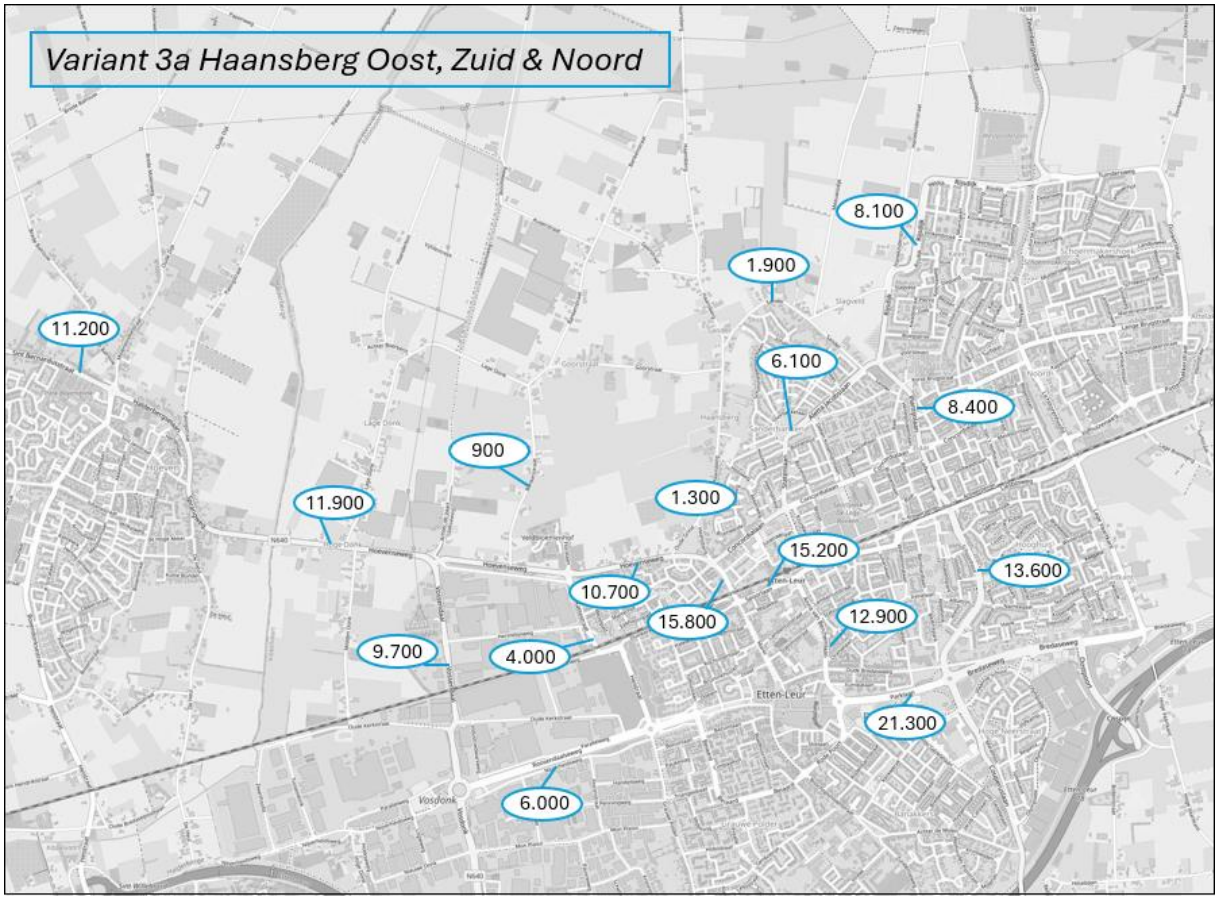
In variant 3 gaan we ook uit van een knip in de straat Haansberg, maar zonder een noordelijke randweg. Op onderstaande afbeelding 6 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 6 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost, Zuid en Noord en een knip op de straat Haansberg

Variant 3a Haansberg Oost, Zuid en Noord (zonder knip)

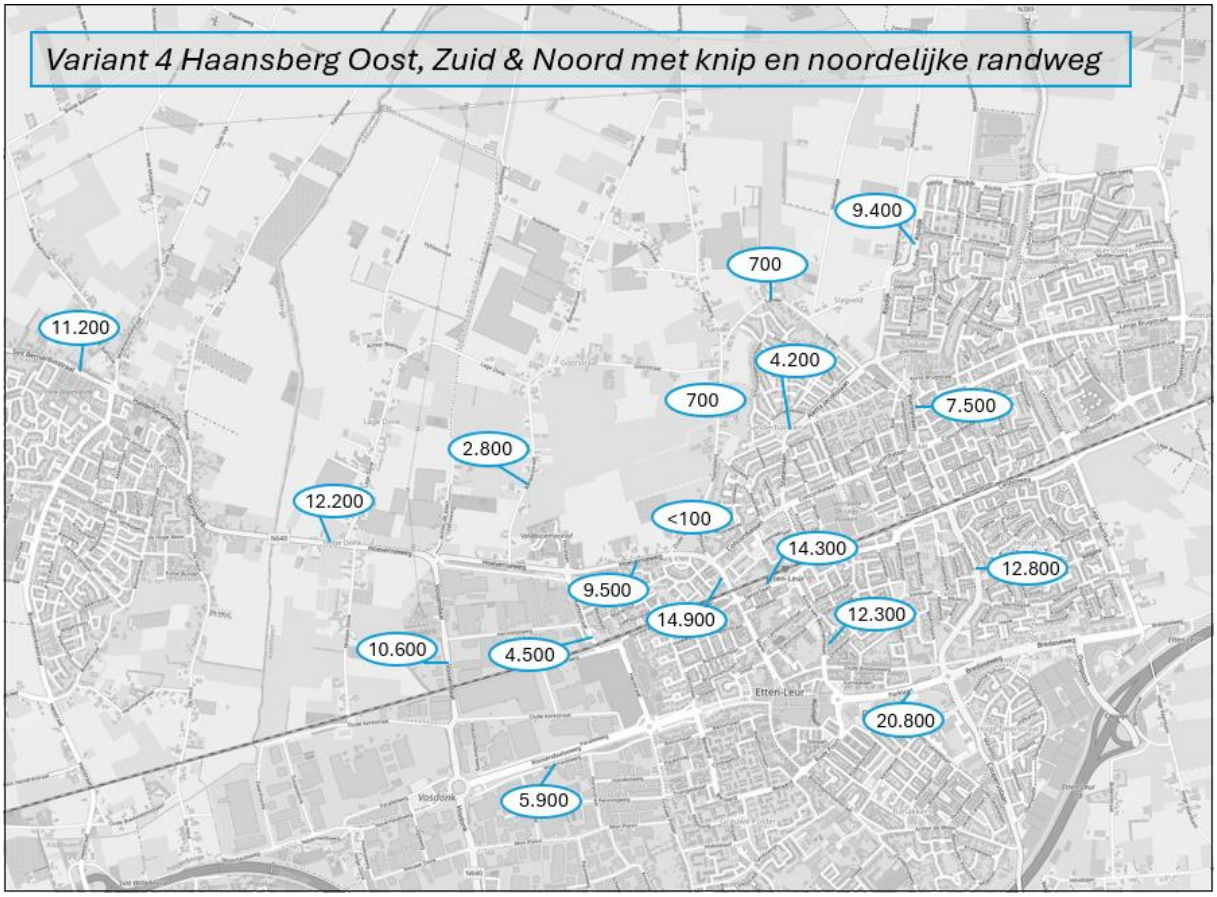
De totale ontwikkeling Haansberg is ook onderzocht zonder knip op de straat Haansberg. Op onderstaande afbeelding 7 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 7 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost, Zuid en Noord

Variant 4 Haansberg Oost, Zuid en Noord met knip en noordelijke randweg

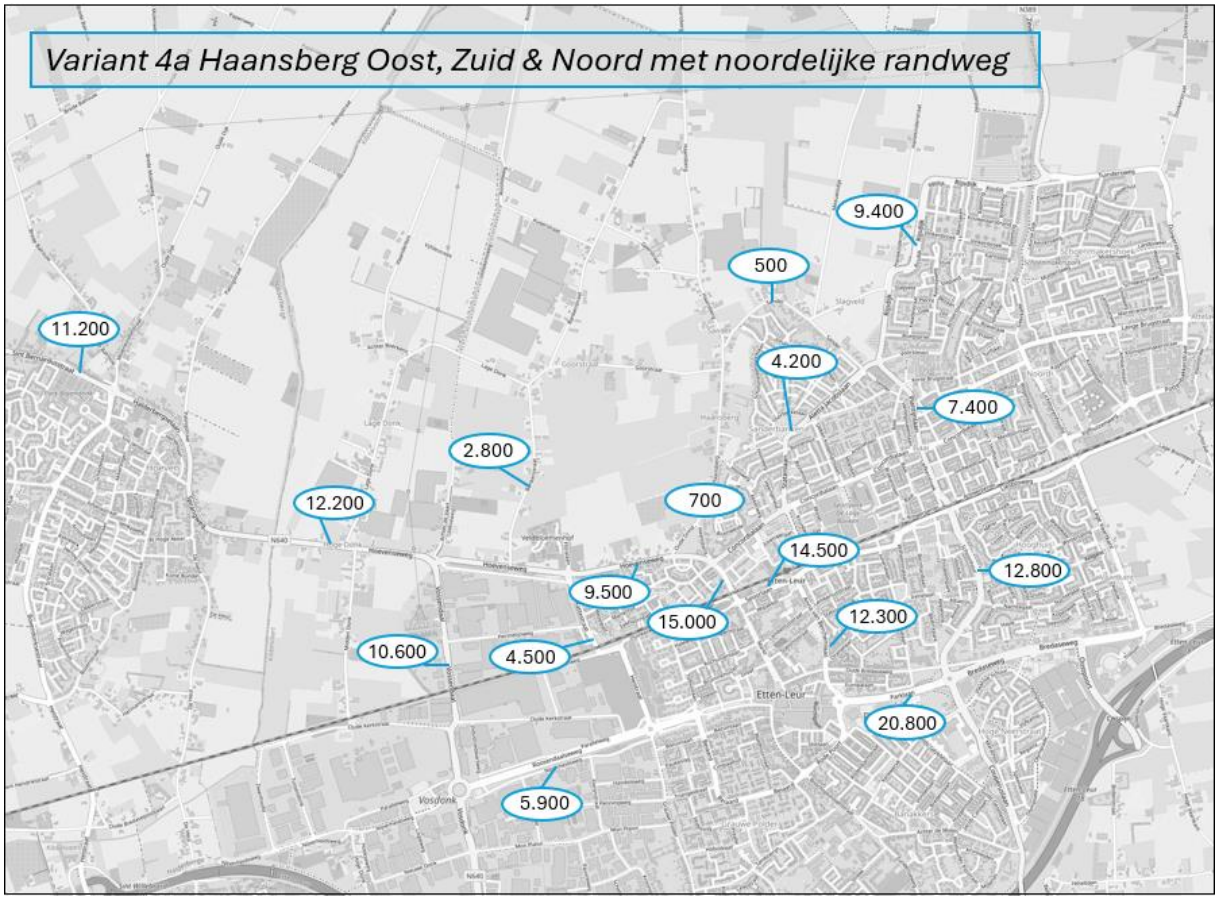
In variant 4 is ook de volledige ontwikkeling doorgerekend. Dit betekent woningbouw in Haansberg oost, Zuid en Noord. Omdat we ook willen weten wat het effect is als er een noordelijke randweg komt, is deze variant opgenomen in het onderzoek. In deze variant is op de straat Haansberg een knip aangebracht. Op onderstaande afbeelding 8 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 8 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost, Zuid en Noord, een knip op de straat Haansberg en een noordelijke randweg

Variant 4a Haansberg Oost, Zuid en Noord met noordelijke randweg (zonder knip)

De laatste variant is ook een variant van de volledige woningbouwontwikkeling Haansberg. In deze variant is de noordelijke randweg opgenomen. De knip op de straat Haansberg is niet aangebracht in deze variant. Op onderstaande afbeelding 9 is het te verwachten effect van deze variant op de bestaande wegen weergegeven.



Afbeelding 9 Aantallen motorvoertuigen per 24 uur met woningbouw in Haansberg Oost, Zuid en Noord en een noordelijke randweg

Analyse

De gemeente heeft onderzocht wat de verkeerskundige gevolgen zijn van de nieuwe wijk Haansberg. Met dit onderzoek is duidelijk geworden wat de effecten zijn van deze ontwikkeling. In dit hoofdstuk leggen we uit wat die effecten zijn.

Verkeer van en naar Haansberg

Overeenkomstig eerdere besluitvorming wikkelen we het verkeer van en naar Haansberg af met een interne ontsluitingsweg. Deze weg sluit aan op twee plekken op de Hoevenseweg. In 2024 hebben we de eerste rotonde op de kruising Kattestraat - Hoevenseweg daarvoor aangelegd. Dit vanwege de versnelde woningbouwplannen Veldbloemenhof. Daarbij hebben we ook het eerste deel van de interne ontsluitingsweg de Floralaan gerealiseerd.



Afbeelding 10 Rotonde Kattestraat met de Floralaan.

Ook bij de Oude Grind brengen we een rotonde aan. Deze rotonde bevindt zich aan de entree Haansberg. Bij deze entree van de wijk realiseren we voorzieningen, zoals de het tijdelijk kindcentrum. De entree is ook het begin van de parkzone dwars door Haansberg. Hier brengen we veilige wandel- en fietspaden aan. In onze planuitwerking in Haansberg stimuleren we gemotoriseerd verkeer in de richting van de rotonde bij de Kattestraat.

Er komt ook een verbinding tussen Haansberg Oost en Haansberg Zuid. Daardoor kunnen auto’s ook via de straat Haansberg rijden. Door deze aansluitingen blijkt dat het meeste verkeer via de Hoevenseweg rijdt. Over het algemeen verspreidt het verkeer zich daarna over de hoofdwegen van Etten-Leur. Deze hoofdwegen zijn bedoeld om het verkeer goed te laten doorstromen.



Afbeelding 11 Opzet Haansberg Zuid en Oost

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 extra 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 maatregelpakket.

Het effect van een knip

Met een knip creëren we een veilige, comfortabele en directe route voor voetgangers en fietsers. De knip is nodig om verandering in gedrag te realiseren. Het stimuleert namelijk om lopend of fietsend naar school, centrum, werk, of station te gaan. Het verkeerseffect van de knip is met name te zien op de straten rondom de knip. Het zuidelijk deel van de straat Haansberg wordt enkel gebruikt voor bestemmingsverkeer. De drukte (van autoverkeer) neemt daar af. Ten noorden van de knip, op de straat Sander en een deel van de straat Haansberg, neemt de drukte toe. Verkeerskundig gezien kunnen de wegen deze intensiteiten aan. Daarnaast heeft de knip nog een effect op het verkeer door het centrum. Door de knip toe te passen, rijdt er minder verkeer door het centrum van Etten-Leur dan wanneer er geen knip zou zijn.

Het effect op straat Sander

De straat Sander wordt drukker door de ontwikkelingen in Haansberg. Door het toepassen van de knip wordt het drukker op deze straat. Hoewel deze drukte verkeerskundig acceptabel is, wil ontmoedigen we deze route voor auto’s. Dit doen we met het onderhoudsproject in deze straat. We denken aan het toepassen van plateau’s in de straat. Daarnaast brengen we verspringingen in de weg aan. Hierdoor moeten auto’s op elkaar wachten zodat ze elkaar kunnen passeren en verder rijden.

Een voorbeeld hiervan is te vinden op de Attelakenseweg. Voor de lange termijn denken we aan de noordelijke randweg. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een eventuele noordelijke randweg een positief effect heeft op de verkeersdrukte in de route straat Sander.

Vracht – en landbouwverkeer

Tijdens de omgevingstafels hebben we het vracht- en landbouwverkeer als aandachtspunt meegekregen. Het gebied ten noorden van Haansberg kent bedrijven en agrarische gronden waar dit verkeer moet zijn. We zorgen ervoor dat de bedrijven en gronden bereikbaar blijven. Via de Lage Donk, Bankenstraat en Sander kan dit verkeer rijden. We weten ook dat de straat Haansberg gebruikt wordt door dit verkeer. Wanneer we deze straat afsluiten met een knip is dit niet meer mogelijk. We staan daarom het vracht- en landbouwverkeer toe op 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. We onderzoeken hoe we het beste om kunnen gaan met het landbouw- en vrachtverkeer als Haansberg zich verder ontwikkelt. Te denken valt aan de uitbreiding van bouwstraten en het doortrekken van de Floralaan met een bouwstraat richting en/of door Haansberg-Noord.

Bankenstraat

Uit dit verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersdrukte op de Bankenstraat toeneemt in de varianten met de noordelijke randweg. Dit komt omdat er in dit onderzoek geen rekening is gehouden met een extra aansluiting op de noordelijke randweg op het buitengebied. Als deze aansluiting er wel komt zal dit verkeer niet meer via de Bankenstraat rijden.

Concordialaan- Statenlaan- Aletta Jacobslaan

Net als op de straat Sander neemt op de Concordialaan, Statenlaan en Aletta Jacobslaan de verkeersdrukte toe. Ook op de Statenlaan en Aletta Jacobslaan zijn de intensiteiten acceptabel. Het onderzoek geeft aan dat de verkeersdrukte op de Concordialaan te hoog is. In de huidige situatie, zonder de effecten van de woningbouwplannen in Haansberg, is daar al sprake van. Dit komt omdat er direct aan de Concordialaan parkeervakken liggen. Hierdoor heeft deze weg in theorie minder capaciteit. We weten uit eigen ervaring 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. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een eventuele noordelijke randweg zorgt voor een afname in verkeersdrukte op deze wegen.

Centrumroute

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het gemotoriseerd verkeer ook via de nieuwe rotonde bij de Oude Grind in de richting van het centrum naar de A58 gaat rijden. De hoofdwegen kunnen dit verkeer aan, maar we zien liever dat de auto via de randen van Etten-Leur gaat rijden. Zo ontstaan directe en comfortabele routes voor voetgangers en fietsers in en rondom het centrum. De auto kan ook overal komen, maar heeft een langere route nodig. Een stelsel van randwegen levert een belangrijk bijdrage om de auto zoveel mogelijk via de randen van Etten-Leur te laten rijden. We zien daarom kansen voor een noordelijke randweg.

In onze plannen houden we rekening met het verminderen van het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen in de richting van het centrum. Door in te zetten op een lager autobezit en gebruik. Daarnaast optimaliseren we in de plannen van Haansberg Zuid de route in de richting van de Floralaan, rotonde Kattestraat en richting de A58 in plaats van de verkeersafwikkeling via de rotonde bij de Oude Grind.

Bovendien wordt de Heistraat tussen de Kattestraat en de Roosendaalseweg vernieuwd. Uit het onderzoek blijkt dat er nog voldoende capaciteit zit op deze route om het verkeer te laten rijden. Uit dit onderzoek blijkt ook dat een eventuele noordelijke randweg zorgt voor een afname van de verkeersdrukte in deze centrumroute

N640

Het onderzoek geeft aan dat er meer verkeer in de richting van de A17 via de N640 door Hoeven gaat rijden. De N640 is in eigendom en beheer van de provincie Noord Brabant. De weg verbindt de A58 met de A17. De resultaten van dit verkeersonderzoek delen en bespreken we met de provincie en de werkgroep N640. We zetten daarbij in om zoveel mogelijk verkeer naar de A58 via bedrijventerrein Vosdonk te laten rijden.