

- verkeersafwikkeling Hoge Haansberg;
- oplossing voor binnenstedelijke verkeersknelpunten;
- luchtkwaliteit en gezondheid
- duurzaam en zuinig ruimtegebruik
- kostenefficiëntie.

De gemeenteraad wilde in elk geval ook bekijken of het mogelijk is om Hoge Haansberg te ontsluiten met wegen die verder weg van de woonwijk kwamen te liggen. Het gaat daarbij om varianten die de N640 (Hoeveneseweg) en de Zevenbergseweg (N389) of Rijdsdijk met elkaar verbinden. Deze hebben daarmee het karakter van een provinciale weg.

In totaal zijn zes ontsluitingsvarianten voor Hoge Haansberg onderzocht. In dit voorstel worden die afgewogen.

Beoogd effect en evaluatie:

Met dit voorstel geven we uitvoering aan de Omgevingsvisie die de gemeenteraad vaststelde op 11 juli 2022. In deze visie staat de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Hoge Haansberg met daarbij de voorkeur voor de ontsluiting via een nieuw aan te leggen noordelijke randweg. Om er zeker van te zijn dat dit de beste variant is, is in de visie ook opgenomen dat de gemeente nog een aantal andere ontsluitingsmogelijkheden gaat onderzoeken. Dit raadsvoorstel gaat daarover.

Argumenten

1.1. In het onderzoek leest u welke varianten zijn onderzocht en tot welke verschuivingen in het verkeer dat leidt.

We werkten meerdere varianten uit van een randweg die op een grotere afstand van de kern Etten-Leur liggen. Deze wegen hebben meer een regionaal karakter en noemen we daarom regionale verbindingswegen. Uit het verkeersonderzoek (zie bijlage 1) blijkt dat de deze regionale verbindingswegen te ver van de kern Etten-Leur liggen om te dienen als randweg voor onze kern of als goede ontsluiting voor de wijk Hoge Haansberg. Omdat een alternatief voor de ontsluiting voor Hoge Haansberg, in elk geval wel functioneel moet zijn voor die wijk, vallen de regionale verbindingswegen af als een serieuze variant om de Hoge Haansberg te ontsluiten.

2.1. In het onderzoek leest u wat de effecten van de verschillende verkeersalternatieven op het gebied van milieu.

De ontsluitingsvarianten voor Hoge Haansberg zijn bekeken op de luchtkwaliteit en gezondheid en ook op duurzaam en zuinig ruimtegebruik (zie bijlage 2). Voor de volledigheid zijn ook de conclusies uit het verkeersrapport verwerkt (verkeersafwikkeling Hoge Haansberg en oplossing voor binnenstedelijke verkeersknelpunten).

3.1 De interne lus kan het verkeer van en naar Hoge Haansberg afwikkelen

Op pagina 17 van het verkeersonderzoek wordt geconcludeerd dat de interne lus de nieuwe woonwijk kan ontsluiten. Dat geldt overigens ook voor de variant doortrekken Aletta Jacobslaan en de Randweg Noord. In het verkeersonderzoek scoren alle drie de varianten op het onderdeel 'ontsluiting Hoge Haansberg' even goed. De drie varianten op relatief grote afstand van de nieuwe wijk (de verbindingen tussen N640 en N389) worden vanwege die afstand als niet realistische ontsluiting voor de wijk beschouwd.

In de Omgevingsvisie gingen we uit van de bouw van 1300 woningen in Hoge Haansberg met daarbij de voorkeur voor de aanleg van een noordelijke randweg. Uit eerder onderzoek bleek dat als we Haansberg ontwikkelen met 1300 woningen zonder een noordelijke randweg aan te leggen, dat het verkeer toeneemt op een aantal wegen.

Het aanleggen van de interne lus is in grote mate vergelijkbaar met de bouw van 1300 woningen zonder de aanleg van extra infrastructuur. Het verkeer op de Hoevenseweg, tussen de Kattestraat en N640, neemt toe naar ca. 12.300 voertuigen. In de verkeersmodelstudie blijkt dat het aanleggen van twee aansluitingen op de Hoevenseweg het verkeer anders verdeelt. Daardoor neemt het verkeer op bepaalde wegen iets af in vergelijking met de bouw van 1300 woningen zonder randweg aan te leggen. Omdat het over het algemeen drukker wordt op het Etten-Leurse netwerk en er meer kans op opstoppen ontstaat, maakt het verkeer andere keuzes. De route Plantijnlaan - Schoonhout richting de A58 wordt juist drukker.

Op basis van cijfers uit het verkeersmodel kan het netwerk in Etten-Leur het extra verkeer aan. Er ontstaan objectief gezien geen knelpunten, behalve voor de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Voor Etten-Leurse begrippen is het wel druk. Daarmee accepteren we met alleen de aanleg van de interne lus in Hoge Haansberg dat er stremmingen mogelijk zijn op het onderliggende wegennet, bijvoorbeeld bij de Concordialaan - Hoevenseweg, en dat omwonenden overlast ervaren van het verkeer.

3.2 Er zijn mogelijkheden om binnenstedelijke verkeersknelpunten ter plaatse te verhelpen

De interne lus leidt niet tot wezenlijke veranderingen in bestaande verkeersstromen. Het doortrekken van de Aletta Jacobslaan en de noordelijke randweg hebben een groter effect op bestaande wegen. Wij zien echter mogelijkheden om met fysieke ingrepen binnen de bestaande verkeersstructuur knelpunten in overlast en verkeersonveiligheid te verbeteren. Wij denken daarbij aan het aanleggen van vrijliggende fietspaden op de rotonde Hoevenseweg en het aanpassen van de bocht van de Aletta Jacobslaan en Statenlaan. Onder argument 4 gaan we daar verder op in.

3.3 Het effect van de interne lus op luchtkwaliteit en gezondheid is beperkt/ neutraal

Doordat de interne lus niet leidt tot wezenlijke veranderingen in bestaande verkeersstromen, zijn de effecten op hinderaspecten relatief beperkt (zie bijlage 2 Milieuverkenning pag 12). Zowel bij het doortrekken van de Aletta Jacobslaan en de noordelijke randweg verschuiven de verkeersstromen meer. Dit leidt met name tot wijzigingen op gebied van geluid en gezondheid. Voor sommige straten leidt dat tot een verbetering, in andere straten tot een verslechtering.

3.4 het ruimtebeslag (duurzaam en zuinig ruimtegebruik) van de interne lus is beperkt

Die lus is een interne ontsluitingsweg voor Hoge Haansberg en maakt onderdeel uit van de wijk. Het ruimtebeslag en de effecten op de landschappelijke en groen/blauwe aspecten zijn daarmee beperkt. Dat geldt overigens ook voor de variant doortrekken van de Aletta Jacobslaan. Voor deze beide varianten geldt als aandachtspunt het mogelijk stikstofeffect op Natura 2000 gebieden en de noodzaak hiervoor oplossingen te vinden. Voor de variant noordelijke randweg speelt dat punt nog meer. De noordelijke randweg scoort op het gebied van duurzaam ruimtegebruik het minst hoog (zie bijlage 2 milieuverkenning, tabel 4.1).

Het doortrekken van de Aletta Jacobslaan kent net als de interne lus een relatief weinig ruimtebeslag. Het voordeel van het doortrekken van de Aletta Jacobslaan is dat ook verkeerskundige aandachtspunten worden verlicht. Het nadeel van deze variant is dat het verkeer op de Aletta Jacobslaan juist toeneemt en ook op de Hoevenesweg vermindert het verkeer niet.

De noordelijke randweg doorsnijdt een groot gebied. Ook een gebied waar op dit moment nog geen plannen zijn voor woningbouw. Daarmee tasten we het landschap aan. De aanleg van een noordelijke randweg heeft daarmee veel negatieve impact.

3.5 De interne lus wordt bekostigd via de grondexploitatie (GREX) voor de wijk Hoge Haansberg

De interne lus als verkeersvariant valt volledig binnen de gebiedsontwikkeling Haansberg. De kosten voor de aanleg (geraamd op 3 miljoen euro) zijn daarmee volledig toerekenbaar aan dat plan en het valt daarom binnen die exploitatieopzet.

De keuze voor de interne lus gaat voor ons gepaard met een aantal verkeerskundige maatregelen op overige ontsluitingswegen om de verkeersveiligheid te verbeteren en overlast te verminderen (zie beslispunt 4). Wij schatten in dat die aanlegkosten ca. 1,5 miljoen euro bedragen.

Voor de variant doortrekken Aletta Jacobslaan geldt voor het gedeelte dat binnen het plangebied Hoge Haansberg valt, dat die kosten toerekenbaar zijn aan de exploitatie Hoge Haansberg. Die kosten zijn geraamd op 2,5 a 3 miljoen euro). Het wegvak dat buiten het plangebied wordt aangelegd is vrijwel geheel voor rekening van de algemene dienst. De aanlegkosten voor dat weggedeelte (tussen Haansberg en Aletta Jacobslaan (inclusief rotonde op de kruising Aletta Jacobslaan/ Statenlaan)) zijn in 2020 geraamd op 2,25 a 2,75 miljoen euro (uit notitie financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten d.d. 1-12-2020). Vermoedelijk dat door inflatie deze de raming naar boven bijgesteld moet worden.

De aanlegkosten voor de noordelijke randweg zijn in 2021 geraamd op 30 a 39 miljoen euro (uit notitie financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten oktober 2021). Wij schatten dat circa 10% daarvan toerekenbaar is aan de grondexploitatie voor de wijk Hoge Haansberg. Dit houdt in dat 90% (27 a 35 miljoen) gedekt moet worden uit eigen middelen of externe financiering zoals subsidies. Een dekking uit eigen middelen betekent een kapitaallast die oploopt tot 2 miljoen euro per jaar. Een dergelijk investering voor de noordelijke randweg heeft daarmee ook invloed op de

mogelijkheid om een oostelijke randweg en spoortunnel te financieren. Dat tracé (tunnel en oostelijke randweg) is in 2021 geraamd op 78 a 85 miljoen euro (uit notitie financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten oktober 2021).

3.6 met de interne lus blijft een algemene verkeersoplossing via een noordelijke randweg of regionale verbindingsweg een optie voor de toekomst

De interne lus voor Hoge Haansberg is een interne ontsluiting voor de beoogde wijk. Daarmee worden geen maatregelen genomen die een ontsluiting als noordelijk randweg of regionale verbindingsweg onmogelijk maken. Onder beslispunt 5 geven wij aan dat wij die mogelijkheid en meerwaarde voor Etten-Leur en de regio blijven verkennen.

4.1 Met extra aanpassingen verlichten wij ervaren knelpunten binnen ons bestaande wegennet.

Op dit moment ervaren bewoners op de Aletta Jacobslaan en Statenlaan hinder van het verkeer bij hen in de straat, Zij richtten daarom de actiegroep op "Zwaar verkeer doet onze wijk zeer". De bewoners ervaren vooral overlast van het zware verkeer. Het gaat hierbij om landbouwverkeer en vrachtwagens. Ook ervaren zij overlast van groepen motoren in de weekenden. De bewoners vroegen om een verbod in te voeren voor vrachtverkeer. Dit verbod kunnen we niet invoeren zonder dat er een alternatieve route beschikbaar is voor het vrachtverkeer. Er is door Etten-Leur geen andere goede route mogelijk. Door de aanleg van een noordelijke randweg zou er een alternatieve route ontstaan voor het zware verkeer. Door in plaats daarvan maatregelen te treffen binnen de bestaande verkeersstructuur kan zwaar verkeer makkelijker doorstromen (minder remmen/optrekken) en verwachten we minder hinder voor omwonenden.

Wij werken dit verder uit onder 4.2.

4.2 Het aanpassen van de bestaande infrastructuur, zoals de rotonde Concordialaan, is zeer wenselijk.

De rotonde Concordialaan kan de hoeveelheid verkeer in theorie verwerken. De fietser rijdt hier echter op de rijbaan. Dit is niet ideaal. Er gebeuren veel (bijna) ongevallen. Fietzers voelen zich ook niet veilig op deze rotonde. Kleine inrichtingsmaatregelen (zoals lampjes in het wegdek) aan de rotonde gaan niet werken.

Meer verkeer toevoegen aan deze rotonde betekent meer risico op ongevallen en meer onveilige situaties voor fietsers. Ook is de rotonde eigenlijk te klein voor vrachtverkeer en bussen. Het is dus noodzakelijk om deze rotonde aan te passen zodat deze voertuigen goed doorstromen. Dat geldt zeker met het oog op de komst van de nieuwe wijk Hoge Haansberg.

Ook is het wenselijk om de bocht bij de Aletta Jacobslaan - Statenlaan aan te passen. Deze bocht is krap vormgegeven voor het grote verkeer dat hier gebruik van maakt. Hierdoor rijdt zwaar verkeer over de opstaande randen langs de weg. Dit maakt extra geluid voor omwonenden. Daarnaast moet zwaar verkeer op elkaar wachten om de bocht te kunnen nemen. Dit heeft extra afremmen en optrekken als gevolg, en daarmee extra geluidshinder voor de omgeving.

De bovengenoemde verkeersmaatregelen (overigens niet limitatief) ramen wij op voorhand op ca. 1,5 miljoen euro. Wij werken deze verder uit in een concreet voorstel. Samen met een financieringsvoorstel leggen we dit voor aan uw raad.

5.1 we weten dat buurgemeenten ook nadenken over regionale verbindingen

Ook onze buurgemeenten ervaren knelpunten in de verkeersdoorstroming. Wij zijn met hen daarover in gesprek. In die gesprekken willen wij ook de zogenaamde regionale verbindingen (dus tussen N640-N389) ter sprake brengen. En wij willen daarbij nagaan in welke mate deze verbinding de functie van een noordelijke randweg kan overnemen.

5.2 onvoorziene ontwikkelingen kunnen het in de toekomst noodzakelijk maken om alsnog te kiezen voor de aanleg van de noordelijke randweg.

Op dit moment is het aanleggen van de interne lus voldoende om Hoge Haansberg te ontsluiten. Dit betekent wel dat de druk op de bestaande wegen verder toeneemt en dat we hier knelpunten in overlast en opstoppen accepteren. Om dat te verzachten is in dit raadsvoorstel opgenomen dat wij gaan komen met een aantal concrete aanpassingsvoorstellen in de verkeersstructuur.

En als in de toekomst verkeersintensiteiten of verkeersstromen wijzigen, kunnen die inzichten ertoe leiden dat de keuze voor de aanleg van de noordelijke randweg opnieuw ter discussie wordt gebracht.

Alternatieven/varianten

3.1 Het doortrekken van de Aletta Jacobslaan is verkeerskundig de beste

Vanuit verkeerskundig oogpunt is het doortrekken van de Aletta Jacobslaan de beste variant. In februari 2021 heeft de gemeenteraad besloten om het doortrekken van de Aletta Jacobslaan niet als goede optie te zien. Deze variant is door het college nu wél in beeld gebracht omdat (op basis van wetgeving) alle reële varianten in beeld moeten zijn om uiteindelijk een goed besluit te kunnen nemen.

Het doortrekken van de Aletta Jacobslaan vraagt relatief weinig ruimte en de aanlegkosten zijn vergelijkbaar met de kosten voor de interne lus. Dat wil zeggen; de binnenstedelijke verkeersaanpassingen bij de interne lus ramen wij op 1,5 miljoen euro en de kosten om de Aletta Jacobslaan door te trekken tot aan Haansberg ramen wij op 2,25 a 2,75 miljoen euro (zie hierboven bij 3.5).

3.2 Voor een goede openbaar vervoer structuur in Hoge Haansberg is het doortrekken van de Aletta Jacobslaan de beste mogelijkheid

We willen Hoge Haansberg ontwikkelen volgens het STOMP principe. Dit betekent dat we de wijk willen opzetten vanuit Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer, Maas (Mobility as a Service oftewel deelmobiliteit) en daarna pas Personenauto's. In Hoge Haansberg krijgt deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, een grote rol. De auto krijgt minder ruimte en aan andere vormen van

vervoer geven we de voorkeur en maken we belangrijker. Om dit te laten slagen is het nodig dat er een goede infrastructuur wordt aangelegd voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Over de Hoevenseweg rijdt op dit moment één buslijn. Dit is lijn 311. Dit is een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding die vanuit de gemeente Halderberge naar het centrum van Etten-Leur rijdt en door naar Breda. De afstand hemelsbreed vanaf de Goorstraat (noordzijde plangebied Hoge Haansberg) naar de Hoevenseweg is 1 kilometer. Mensen die in dit deel van de wijk wonen, en meer dan een kilometer moeten lopen naar een bushalte, zullen dit niet als goed alternatief zien voor de auto. Met het doortrekken van de Aletta Jacobslaan zou die mogelijkheid er zijn door één of meer bushaltes te realiseren.

Vanwege het ontbreken van politiek draagvlak voor deze variant (besluit februari 2021) stelt het college deze variant niet opnieuw voor.

Kanttelingen en risico's

3.1 De interne lus als verkeersvariant verlaagt de juridische risico's, ten opzichte van de noordelijke randweg die als voorkeursvariant in de Omgevingsvisie is opgenomen.

Het effect van de interne lus valt vrijwel geheel binnen het ontwikkelingsgebied Hoge Haansberg. Het leidt daarmee tot relatief weinig ruimtebeslag en minder hinder voor omwonenden. De kans op bezwaren en rechtzaken tegen deze ontsluitingsvariant is daarmee kleiner ten opzichte van de variant noordelijke randweg en doortrekken Aletta Jacobslaan.

Toelichting

Dit voorstel heeft geen personele consequenties.

De interne lus als verkeersvariant valt volledig binnen de gebiedsontwikkeling Haansberg. De kosten voor de aanleg zijn daarmee volledig toerekenbaar aan dat plan en het valt daarom binnen die exploitatieopzet. De kosten voor aanpassingen van de binnenstedelijke infrastructuur brengen wij nog in beeld. Wij komen daarvoor met een apart voorstel bij uw raad.

Om de aanleg van de interne lus mogelijk te maken wordt, samen met het plan Haansberg overigens, een omgevingsplan opgesteld. Bij het opstellen daarvan volgen wij de gebruikelijke wettelijke procedure.

Duurzaamheid

People

Het voorstel draagt bij aan het realiseren van een woningbouwprogramma en daarmee het oplossen van de woningnood in Etten-Leur. Bij het realiseren van de wijk betrekken we de omwonenden met een participatietraject.

Profit

Het aanbrengen van de lus is een betaalbare variant en leidt tot een gezonde financiële situatie met aanvaardbare risico's voor de gemeente Etten-Leur.

Planet

Het voorstel houdt rekening met zorgvuldig gebruik van grondstoffen.

Planning

Het realiseren van de lus valt binnen de planning van het bouw- en woonrijp maken van de gebiedsontwikkeling Haansberg. Hierover wordt u afzonderlijk geïnformeerd.

Het uitvoeren van de aanvullende verkeersmaatregelen moet gebeuren voordat de Hoge Haansberg wordt aangelegd. De rotonde bij de Kattestraat bijvoorbeeld moet op korte termijn worden aangelegd, om het bouwverkeer op te vangen.

Communicatie en participatie

Nadat het college een besluit heeft genomen en de stukken heeft toegestuurd aan de gemeenteraad, wordt dit ambtelijk toegelicht aan de verschillende belanggroepen op gebied van verkeer binnen Etten-Leur. Dit zijn in elk geval de groeperingen die bij de vaststelling van de Omgevingsvisie hebben ingesproken over de ontsluiting van Hoge Haansberg.

Zo zijn zij goed op de hoogte van de inhoud van het voorstel dat wordt voorgelegd.

Bijlagen

- Bijlage 1: 'Verkeersonderzoek Ontsluiting Haansberg' uitgevoerd door adviesbureau Goudappel;
- Bijlage 2: 'milieuverkenning 'Ontsluitingsvarianten Hoge Haansberg' uitgevoerd door adviesbureau AnteaGroup;

Etten-Leur, 7 februari 2023
burgemeester en wethouders,

drs. C. (Cor) Smits
gemeentesecretaris

drs. M.L. (Mark) Verheijen
burgemeester (wnd)