Verkeersonderzoek Lage Vaartkant update 2026

Gemeente Etten-Leur

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Etten-Leur
Titel rapport	Verkeersonderzoek Lage Vaartkant update 2026
Kenmerk	022785.20260203.R1.02
Datum publicatie	11 maart 2026
Projectteam Goudappel	Ruben Ratgers, Gwyneth Ouwerkerk, Alex Vermeulen
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Leeswijzer 1

2. Uitgangspunten 2

2.1 Verkeersmodel 2

2.2 Varianten 2

3. Verkeerseffecten 4

3.1 Variant 1 4

3.2 Variant 2a 5

3.3 Intensiteiten 6

3.4 Beoordeling verkeersintensiteiten 8

4. Conclusie 10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Etten-Leur heeft het plan om woningbouw Lage Vaartkant te ontwikkelen. In figuur 1.1 is de locatie van de ontwikkeling Lage Vaartkant afgebeeld. In een eerder onderzoek[1] dat in 2025 is uitgevoerd zijn meerdere varianten onderzocht, waarbij de keuze voor een Noordelijke en Oostelijke randweg verschilt. De gemeente Etten-Leur heeft Goudappel gevraagd om de varianten door te rekenen in het verkeersmodel en de uitkomsten te analyseren op mogelijke knelpunten. De gemeente Etten-Leur heeft Goudappel gevraagd om berekeningen uit te voeren. Het betreft het doorrekenen van de varianten 1 en 2a met gewijzigde uitgangspunten.



Figuur 1.1: Locatie ontwikkeling Lage Vaartkant

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven die zijn gehanteerd bij de uitvoering van het onderzoek, waaronder het gebruikte verkeersmodel en de onderzochte varianten. Hoofdstuk 3 bevat de analyse en toelichting van de modelberekeningen. Hierbij worden de verkeerseffecten van variant 1 en 2a behandeld, inclusief kaartbeelden van de verwachte verkeersverschuivingen en een overzichtstabel met de verkeersintensiteiten. Daarnaast worden de verkeersintensiteiten beoordeeld aan de hand van het wegtype en bijbehorende richtwaarden. De rapportage wordt afgesloten met een conclusie.

[1] 018919.20250623.R1.04 Rapportage verkeersonderok Lage Vaartkant

2. Uitgangspunten

2.1 Verkeersmodel

De berekeningen zijn uitgevoerd met het verkeersmodel BBMA2024 West-Brabant. Vanwege de recente update van het verkeersmodel (o.a. voor de verkeersstudie Haansberg) is ervan uit gegaan dat de ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur op de juiste manier zijn meegenomen in het model.

2.2 Varianten

Referentie

Voor de referentie variant is de situatie 2040 zonder de ontwikkeling Lage Vaartkant gebruikt. Deze ontwikkeling zit onder de naam "Life and Garden" reeds met 215 woningen opgenomen in de BBMA2024. Voor een zuivere referentiesituatie zijn deze 215 woningen daarom uit het verkeersmodel gehaald. In de referentie zit daarnaast één van de planvarianten van het 'Verkeersonderzoek Haansberg' (proj. 018512) zonder noordelijke randweg maar mét knip op de Haansberg ten zuiden van Haansberg nummer 52. Voor de ontwikkeling Haansberg zijn 1.500 woningen opgenomen. De referentievariant is zonder knip ter hoogte van spoorwegovergang Lichttorenhoofd.

Variant 1

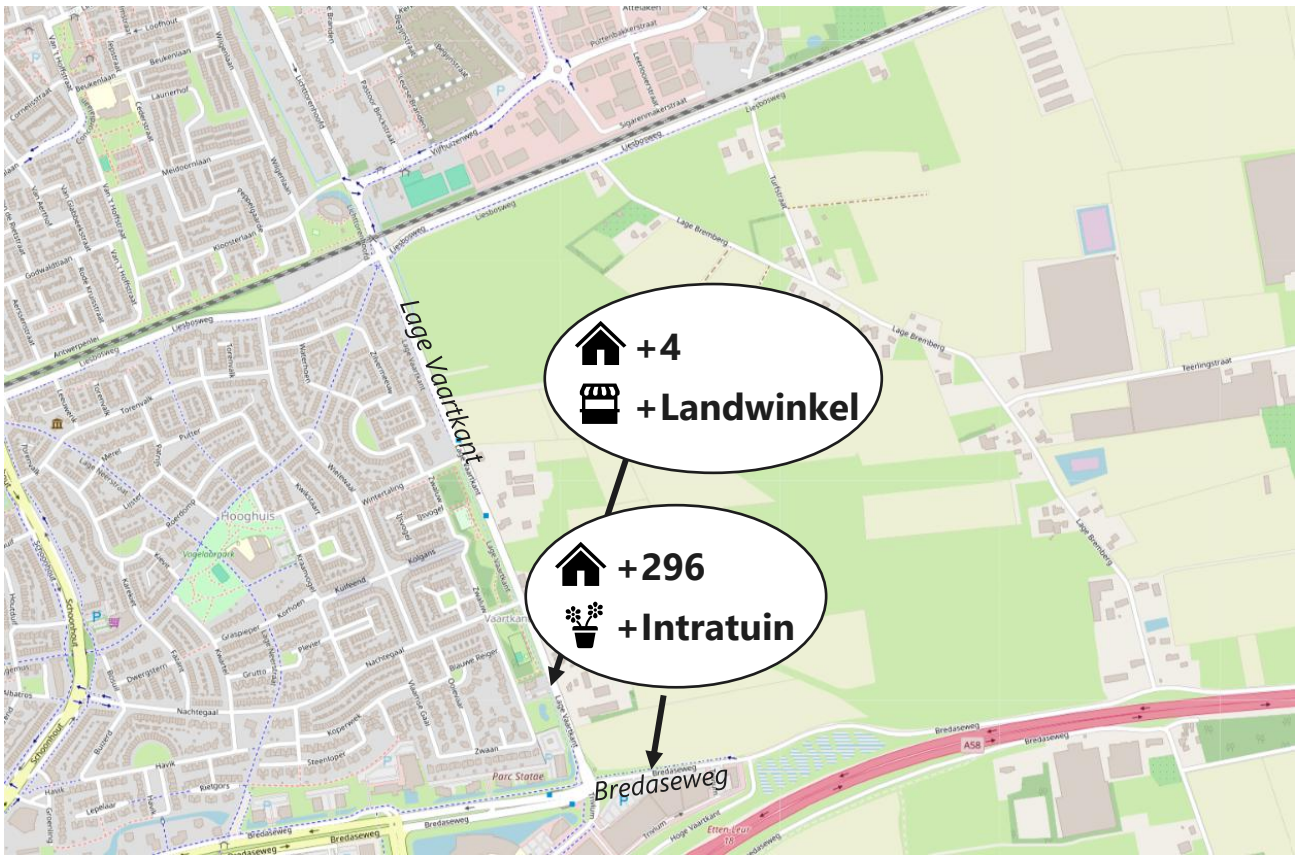
In variant 1 wordt de ontwikkeling Lage Vaartkant met 300 woningen + de ontwikkeling Intratuin (+1.622 mvt/etmaal) toegevoegd aan de referentie variant. Van de 300 woningen ontsluiten er 4 woningen op Lage Vaartkant en 296 op Bredaseweg. In de plansituatie wordt de ontwikkeling Intratuin ontsloten op de Bredaseweg. De landwinkel Lauwerijssen wordt ontsloten op de Lage Vaartkant, met een grootte van 1.331 m^2 bvo (waarvan 230 m^2 winkel).

Variant 2a

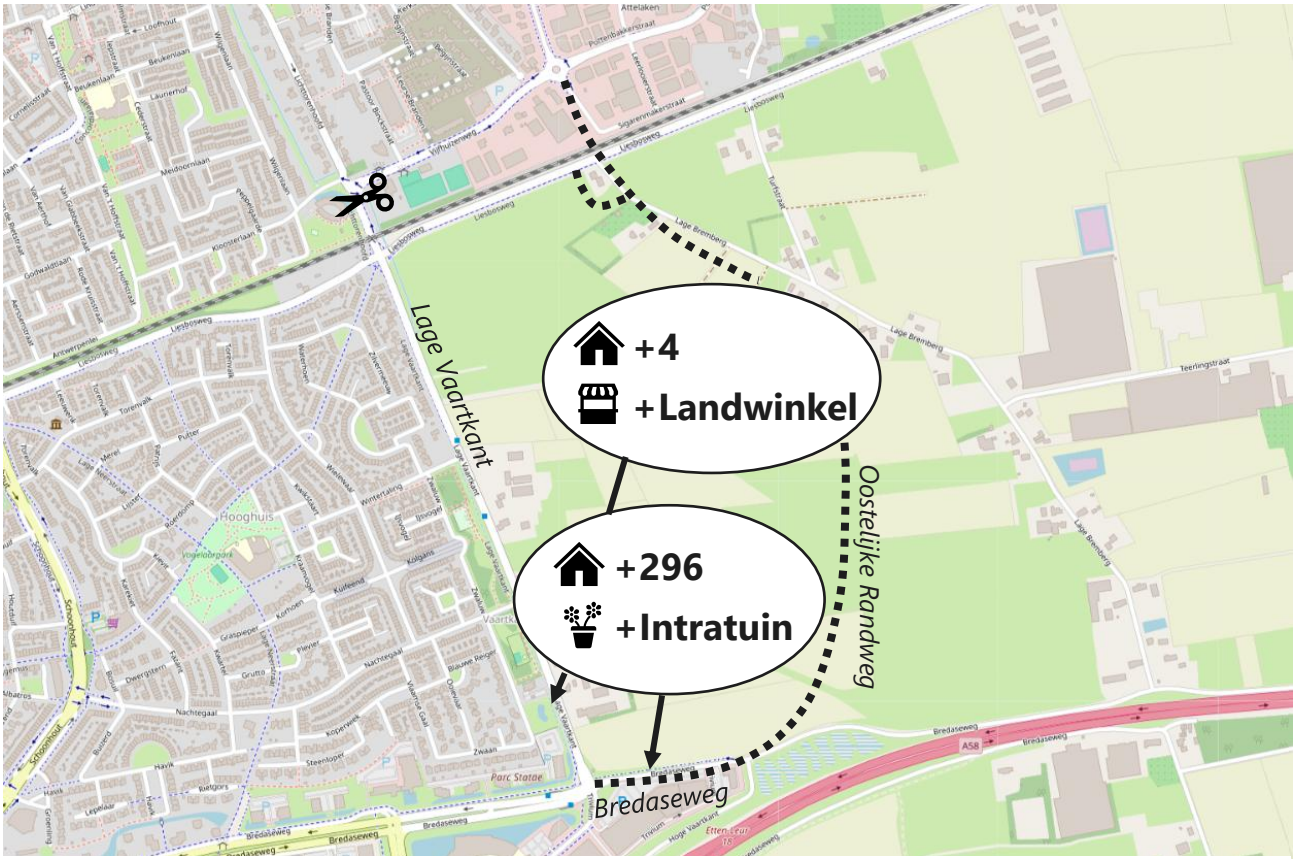
In variant 2a wordt de ontwikkeling Lage Vaartkant met 300 woningen + de ontwikkeling Intratuin (+1.622 mvt/etmaal) toegevoegd aan de referentie variant. Van de 300 woningen ontsluiten er 4 woningen op Lage Vaartkant en 296 op Bredaseweg. In de plansituatie wordt de ontwikkeling Intratuin ontsloten op de Bredaseweg. De landwinkel Lauwerijssen wordt ontsloten op de Lage Vaartkant, met een grootte van 1.331 m^2 bvo (waarvan 230 m^2 winkel). Daarnaast wordt de Oostelijke Randweg en tunnel (inclusief knip t.b.v. spoorwegovergang Lichttorenhoofd) toegevoegd aan het model.

Tuincentrum	eenheid	min	max	gem	verkeersgeneratie
11.000	per 100m2	13,3	16,2	14,75	1622,50

Tabel 2.1: Verkeersgeneratie Intratuin



Figuur 2.1: Variant 1



Figuur 2.2: Variant 2a

3. Verkeerseffecten

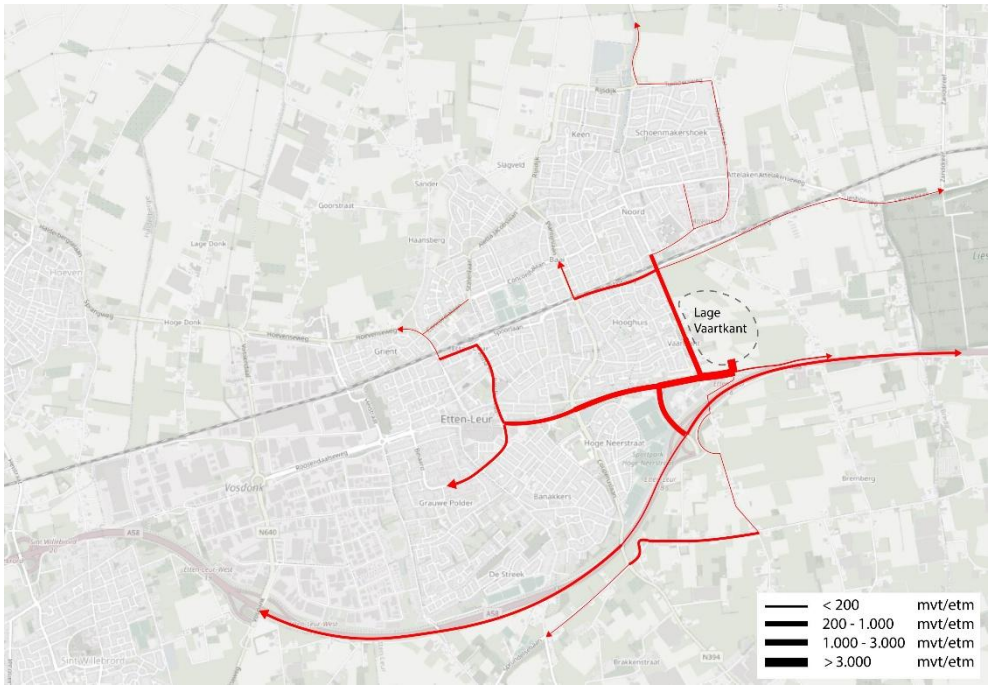
In dit hoofdstuk worden de verkeerseffecten van de varianten 1 en 2a geanalyseerd en toegelicht. Een totaaloverzicht van de verkeersintensiteiten op relevante wegvakken binnen Eten-Leur is opgenomen in paragraaf 3.3.

3.1 Variant 1

De ontwikkeling aan de Lage Vaartkant, bestaande uit 296 woningen en de Intratuin, genereert gezamenlijk circa 3.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hiervan is 1.622 mvt/etm toe te rekenen aan de Intratuin. De woningen zijn daarmee verantwoordelijk voor circa 1.578 mvt/etm. De 3.200 mvt/etm worden ontsloten via de Bredaseweg, waar logischerwijs een toename van verkeer is gemeten van 2.700 mvt/etm. Het grootste deel van dit verkeer rijdt via de Bredaseweg in oostelijke richting naar de Oostpoort, waar een toename van circa 1.000 mvt/etm is gemeten. Deze route wordt met name gebruikt voor de aansluiting op de A58.

Een ander deel van het verkeer verplaatst zich richting het centrum van Etten-Leur. Deze verkeersstromen verlopen via de Bredaseweg (+800 mvt/etm), de Parklaan (+700 mvt/etm), de Markt (+300 mvt/etm) en de Beiaards (+300 mvt/etm).

Ook op de Lage Vaartkant is sprake van een toename van de verkeersintensiteit. Deze toename wordt veroorzaakt door verkeer vanuit de woningbouwontwikkeling dat via deze weg zijn bestemming bereikt (+800–1.000 mvt/etm) in Etten-Leur zelf, in combinatie met de directe ontsluiting van enkele functies, waaronder de Landwinkel, en vier extra woningen op deze straat. Ondanks deze toename blijft de verkeersbelasting op de omliggende wegen van de Lage Vaartkant beperkt. Dit duidt erop dat het verkeer vanuit de Lage Vaartkant zich minder oriënteert op het noorden, maar voornamelijk in zuidelijke richting afwikkelt richting de A58, of bestemmingen heeft in andere delen van Etten-Leur, zoals het centrum.



Figuur 3.1: Verkeersverschuivingen variant 1 t.o.v. referentie 2040 (mvt/etm)

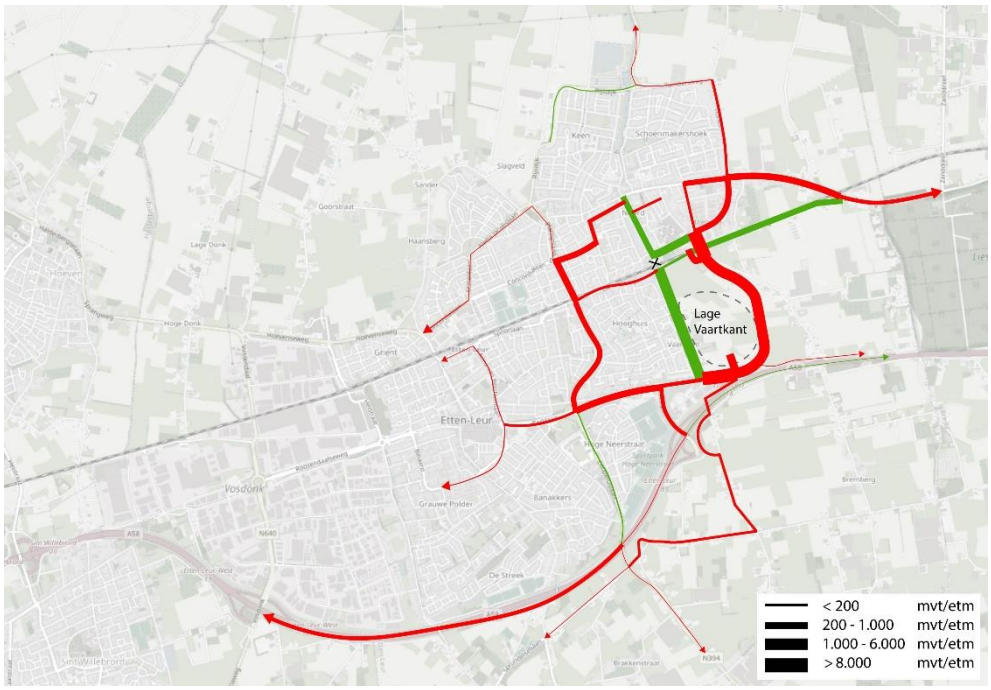
3.2 Variant 2a

Het belangrijkste verschil tussen variant 1 en variant 2a is de aanwezigheid van de Oostelijke randweg in variant 2a, gelegen tussen de Bredaseweg en de rotonde bij de Ambachtlaan. Deze randweg duikt via een tunnel onder de Liesbosweg door en heeft een aansluiting op de Liesbosweg. Daarnaast is er in variant 2a een knip geplaatst op het Lichttorenhoofd, waardoor verkeer hier niet meer kan rijden.

Net als in variant 1 ontsluiten 296 woningen en de Intratuin op de Bredaseweg. De verkeersgeneratie blijft gelijk, namelijk 3.200 mvt/etm. Een groot deel van dit verkeer oriënteert zich nog steeds in zuidelijke richting naar de A58, voornamelijk in westelijke richting.

De grootste verkeerstoename is te zien op de Oostelijke randweg, met toenames variërend van 6.600 tot 10.200 mvt/etm. De Oostelijke randweg heeft een duidelijke verkeersaantrekkende werking: verkeer dat eerder via de Lage Vaartkant reed (-6.400 tot -6.900 mvt/etm) maakt nu gebruik van deze randweg. Ook verkeer uit het noorden van Etten-Leur naar de A58 volgt de Oostelijke randweg. Doordat het Lichttorenhoofd is geknipt, wijkt een deel van het verkeer uit naar alternatieve routes. Deze routes omvatten naast de Oostelijke randweg ook Schoonhout (+900 mvt/etm), Bredaseweg (+1.800 mvt/etm) en Oostpoort (+800 mvt/etm).

Daarnaast functioneert de oostelijke randweg als binnendoor route van en naar Breda, via de Attelakenseweg (+1.800 mvt/etm) en Leursebaan (+700 mvt/etm).



Figuur 3.2: Verkeersverschuivingen variant 2a t.o.v. referentie 2040 (mvt/etm)

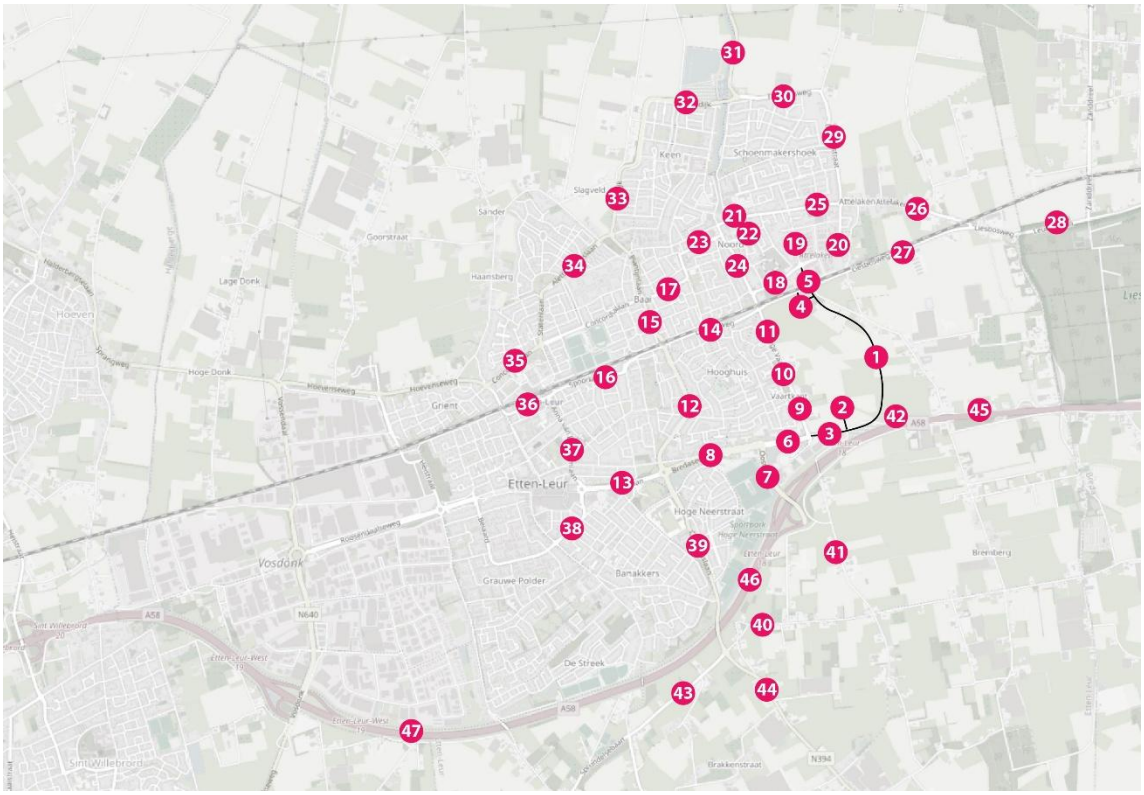
3.3 Intensiteiten

Tabel 3.1 geeft de verkeersintensiteiten weer van relevante wegvakken binnen Etten-Leur voor de referentievariant, variant 1 en variant 2a, inclusief de verschillen ten opzichte van de referentievariant. Figuur 3.3 toont de wegvaknummers op een kaart.

Nr.	Straatnaam	Intensiteiten referentie	Intensiteiten V1	Verschil V1 t.o.v. referentie	Intensiteiten V2a	Verschil V2a t.o.v. referentie
1	Oostelijke randweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	6.600	6.600
2	Ontsluiting Bredaseweg	n.v.t.	3.200	3.200	3.200	3.200
3	Bredaseweg	1.700	4.400	2.700	10.200	8.500
4	Aantakking oostelijke randweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2.100	2.100
5	Oostelijke randweg	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8.600	8.600
6	Bredaseweg	13.700	15.600	1.900	14.500	800
7	Oostpoort	31.800	32.800	1.000	32.600	800
8	Bredaseweg	22.700	23.500	800	24.500	1.800
9	Lage Vaartkant	10.000	11.000	1.000	3.600	-6.400
10	Lage Vaartkant	8.800	9.600	800	1.900	-6.900
11	Lage Vaartkant	8.600	9.400	800	2.000	-6.600
12	Schoonhout	11.600	11.600	0	12.500	900
13	Parklaan	18.000	18.700	700	18.500	500
14	Liesbosweg	7.500	7.900	400	7.800	300
15	Plantijnlaan	12.700	12.900	200	14.800	2.100
16	Spoorlaan	5.300	5.300	0	5.300	0
17	Concordialaan	3.700	3.700	0	5.300	1.600
18	Vijfhuizenweg	7.000	7.100	100	3.600	-3.400
19	Ambachtlaan	3.000	3.100	100	3.400	400
20	Pottenbakkerstraat	3.200	3.300	100	4.500	1.300
21	Lange Brugstraat	2.400	2.400	0	2.400	0
22	Kapelstraat	2.300	2.300	0	2.800	500
23	Lindenbleek	2.600	2.600	0	3.200	600
24	Lichttorenhoofd	2.600	2.600	0	1.000	-1.600
25	Lange brugstraat	1.900	1.900	0	2.900	1.000
26	Attelakenseweg	4.600	4.600	0	6.400	1.800
27	Liesbosweg	6.900	7.000	100	5.600	-1.300
28	Leursebaan	11.700	11.800	100	12.400	700
29	Donkerstraat	4.500	4.600	100	4.900	400
30	Tuindersweg	2.800	2.900	100	3.000	200
31	N389	7.900	8.000	100	8.000	100
32	Rijsdijk	8.500	8.500	0	8.300	-200
33	Rijsdijk	8.700	8.700	0	8.700	0
34	Aletta Jacobslaan	7.300	7.300	0	7.400	100
35	Concordialaan	10.500	10.600	100	10.700	200
36	Spoorlaan	11.000	11.300	300	11.100	100
37	Markt	9.300	9.600	300	9.500	200
38	Beiaard	11.700	12.000	300	11.900	200
39	Couperuslaan	7.300	7.300	0	7.100	-200
40	Hilsebaan	2.900	3.200	300	3.200	300
41	Bollenstraat	300	400	100	800	500
42	Bredaseweg	1.400	1.600	200	1.500	100

43	Sprundelsebaan	6.600	6.700	100	6.700	100
44	N394	7.200	7.200	0	7.300	100
45	A58	96.800	97.200	400	96.700	-100
46	A58	82.300	82.500	200	82.400	100
47	A58	87.600	88.100	500	88.200	600

Tabel 3.1: Wegvakken met verkeersverschuivingen (mvt/etm, afgerond op 100-tallen)



Figuur 3.3: Wegvaknummers

3.4 Beoordeling verkeersintensiteiten

In deze paragraaf wordt een analyse uitgevoerd van alle wegen waar sprake is van een verkeerstoename van minimaal 300 mvt/etm. Per wegvak is beoordeeld of deze toename in de toekomstige situatie als acceptabel kan worden beschouwd. De wegvakken zijn in tabel 3.2 verkeerskundig beoordeeld op basis van het wegtype in de toekomstige situatie, conform de 'Toekomstige netwerkkaart gemotoriseerd verkeer' uit het Mobiliteitsplan Gemeente Etten-Leur, inclusief de daarbij behorende richtwaarden voor verkeersintensiteiten. Andere aspecten, zoals het ontwerp en de inrichting van de weg, zijn in deze beoordeling niet meegenomen.

Voor de bepaling van de verkeersintensiteiten is per wegvak uitgegaan van het drukste punt.

Nr.	Straatnaam	Type weg*	Richtwaarde voor verkeersintensiteit per type weg	Referentie 2040	Doorgerekende situatie 2040
Variant 1					
7	Oostpoort	GOW50	25.000	31.800	32.800
8	Bredaseweg	GOW50	25.000	22.700	23.500
9	Lage Vaartkant	GOW30	15.000	10.000	11.000
13	Parklaan	GOW50	25.000	18.000	18.700
14	Liesbosweg	GOW30	15.000	7.500	7.900
Variant 2a					
3	Oostelijke randweg	GOW50	25.000	1.700	10.200
6	Bredaseweg	GOW50	25.000	13.700	14.500
7	Oostpoort	GOW50	25.000	31.800	32.600
12	Schoonhout	GOW50	25.000	11.600	12.500
13	Parklaan	GOW50	25.000	18.000	18.500
15	Plantijnlaan	GOW50	25.000	7.500	14.800
17	Concordialaan	ETW30	6.000	3.700	5.300
19	Ambachtlaan	GOW30	15.000	7.000	3.400
20	Pottenbakkerstraat	GOW50	8.000[2]	3.200	4.500
22	Kapelstraat	ETW30	6.000	2.300	2.800
23	Lindenbleek	GOW30	15.000	2.600	3.200
25	Lange Brugstraat	ETW30	6.000	1.900	2.900
26	Attelakenseweg	ETW60	6.000	4.600	6.400
28	Leursebaan	ETW60	6.000	11.700	12.400
29	Donkerstraat	GOW50	25.000	4.500	4.900
41	Bollenstraat	ETW60	6.000	300	800

Tabel 3.2: Toetsing verkeersintensiteiten aan richtwaarden per wegtype (mvt/etm, afgerond op 100-tallen)

[2] Capaciteit rekening houdend met langsparkeren

**Wegencategorisering op basis van 'Toekomstige netwerkkaart gemotoriseerd verkeer' uit Mobiliteitsplan Gemeente Etten-Leur. Indien onbekend, volgens wegencategorisering BBMA2024 West-Brabant.*

	ETW 15 (erf)	ETW 30	GOW 30	GOW 50
Functie	Verblijven	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	15 km/h	30 km/h	30 km/h	50 km/h
Intensiteit (mvt/etm)	< 500	< 2.000	< 10.000	4.000 - 20.000
	500-1000	2.000 – 4.000		<4.000
		4.000- 6.000	10.000-15.000	20.000-25.000
	> 1.000	> 6.000	> 15.000	> 25.000

	ETW I 60	ETW II 60	GOW 80
Functie	Verblijven en verkeer	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	60 km/h	60 km/h	80 km/h
Intensiteit (mvt/etm)	2.000 - 6.000	< 1.000	> 3.000
	< 2.000		
		1.000 - 3.000	< 3.000
	> 6.000	> 3.000	

Figuur 3.4: Gehanteerde richtwaarden voor verkeersintensiteit per wegtype (mvt/etm)

4. Conclusie

De gemeente Etten-Leur heeft het plan om woningbouw Lage Vaartkant te ontwikkelen. In een eerder onderzoek dat in 2025 is uitgevoerd zijn meerdere varianten onderzocht, waarbij de keuze voor een Noordelijke en Oostelijke randweg verschilt. De gemeente Etten-Leur heeft Goudappel gevraagd om de varianten door te rekenen in het verkeersmodel en de uitkomsten te analyseren op mogelijke knelpunten. De gemeente Etten-Leur heeft Goudappel opnieuw gevraagd om extra berekeningen uit te voeren. Het betreft het opnieuw doorrekenen van de varianten 1 en 2a met gewijzigde uitgangspunten.

Verkeerseffecten

De doorrekening van de varianten voor de ontwikkeling Lage Vaartkant laat zien dat beide varianten leiden tot een toename van het verkeer in Etten-Leur, maar met verschillende effecten op de verkeersstromen.

In variant 1 genereert de ontwikkeling van 296 woningen en de Intratuin circa 3.200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het verkeer concentreert zich voornamelijk op de Bredaseweg richting de Oostpoort en de A58, terwijl de verkeersbelasting op de omliggende wegen van de Lage Vaartkant beperkt blijft. Het verkeer oriënteert zich voornamelijk naar het zuiden of naar het centrum van Etten-Leur.

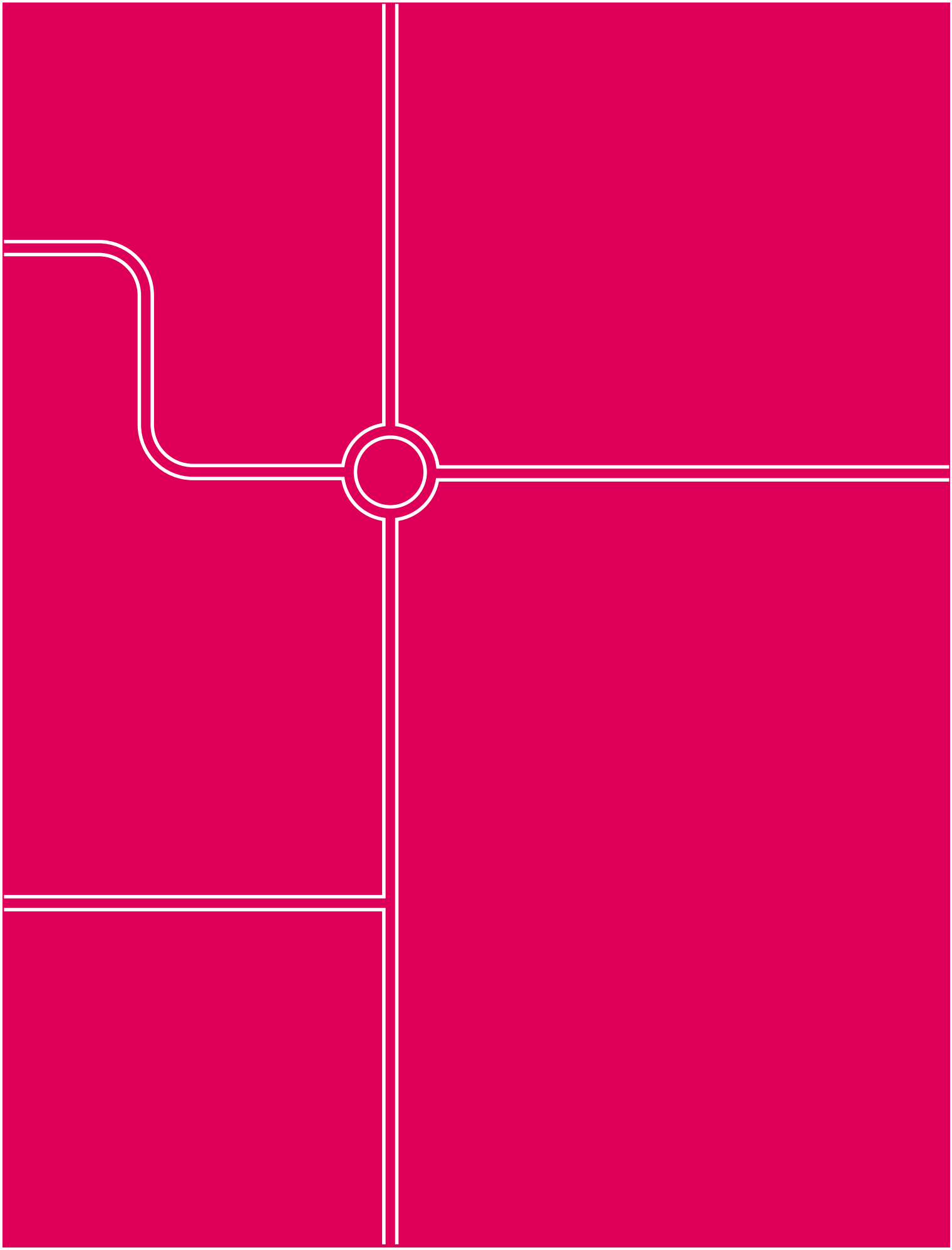
Variant 2a, met de Oostelijke randweg en een knip op het Lichttorenhoofd, leidt tot een verschuiving van verkeer van de Lage Vaartkant naar de randweg. Op de Oostelijke randweg wordt een toename van 6.600 tot 10.200 mvt/etm verwacht. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de Lage Vaartkant af. Het verkeer kiest voor alternatieve routes richting de A58, en de randweg functioneert tevens als een nieuwe verbindingsroute van en naar Breda.

Beoordeling verkeersintensiteiten

Door de woningbouwontwikkeling Lage Vaartkant, de Intratuin en de Landwinkel neemt de verkeersintensiteit op verschillende wegvakken toe. Onderzocht is of de verwachte toename van verkeersintensiteiten leidt tot potentiële knelpunten in het wegennet. De wegvakken zijn verkeerskundig beoordeeld op basis van het wegtype in de toekomstige situatie en de daarbij behorende richtwaarden voor verkeersintensiteiten. Andere aspecten, zoals het ontwerp en de inrichting van de weg, zijn in deze beoordeling buiten beschouwing gelaten.

Voor de Oostpoort en de Leursebaan liggen de verwachte verkeersintensiteiten boven de richtwaarden. De Oostpoort vormt een belangrijke verbinding tussen de Bredaseweg en de A58 en is in de referentiesituatie al zwaar belast, met ongeveer 31.800 motorvoertuigen per etmaal. Ook de Leursebaan heeft in de referentiesituatie al een belasting van circa 11.700 motorvoertuigen per etmaal. Op de Attelakenseweg rijdt bij realisatie van een Oostelijke Randweg, beperkt, meer verkeer dan de streefwaarde, de overschrijding is een gevolg van de realisatie van de aanpassing van de infrastructuur en niet van de ontwikkeling. Deze knelpunten zijn autonome problemen en zijn niet direct toe te schrijven aan de ontwikkelingen aan de Lage Vaartkant, de Intratuin of de Landwinkel. Voor de overige

wegen liggen de verwachte toenames in verkeersintensiteit binnen de richtwaarden en kunnen deze wegen de extra verkeersbelasting verwerken.



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)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

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