

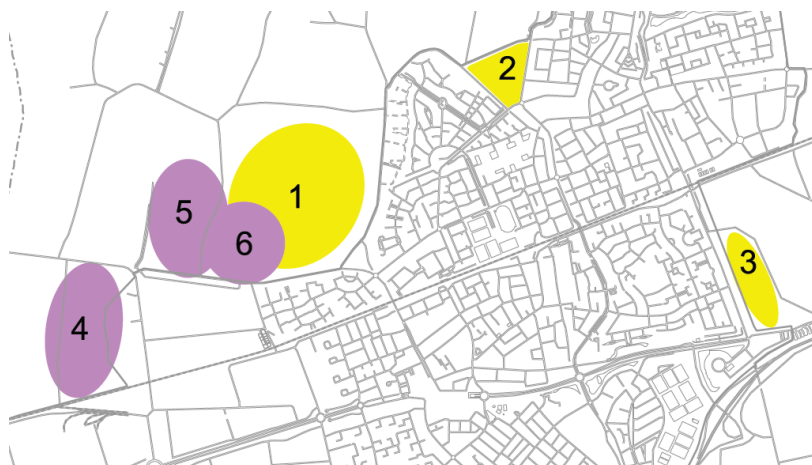
Informatie over onderzoek naar aanpassing van het lokaal hoofdwegennet



Op 27 mei 2019 stemde de gemeenteraad in met een onderzoek naar *mogelijke* locaties voor de bouw van ongeveer 600 woningen en de aanleg van 10 ha bedrijventerrein. De locaties liggen aan de rand van Etten-Leur. We nemen hierover niet zomaar een besluit. Alle belangen moeten in beeld komen. Om die reden doen we onder andere onderzoek naar de gevolgen voor het milieu, de gezondheid, de veiligheid en de duurzaamheid. Dit onderzoek is gestart. Maar we willen ook graag weten wat inwoners, ondernemers en belangenorganisaties belangrijk vinden bij het bepalen van een keuze. We spraken daarover met directbetrokkenen. Zij vroegen in bijzonder aandacht voor de verkeersafwikkeling en doorstroming. Op sommige lokale hoofdwegen is het nu al erg druk. De bouw van woningen en de komst van nieuwe bedrijven leidt zeer zeker tot extra drukte en daarmee voor overlast. En in het uiterste geval tot (nieuwe) knelpunten. Het is dus belangrijk om nu al samen na te denken over goede oplossingen. Hieronder leest u welke oplossingen we in het onderzoek meenemen. Maar eerst herhalen we kort welke locaties we in het onderzoek opnemen.

Locaties

De locaties zijn gelegen aan de randen van de stad. De grootste locatie ligt ten noorden van de Hoevenseweg. We noemen dit gebied 'Hoge Haansberg' (1). Een deel van het gebied is in beeld voor de bouw van woningen. De zuidwesthoek van 'Hoge Haansberg' nemen we mee in het onderzoek naar een geschikte locatie voor de aanleg van nieuw bedrijventerrein (6). Voor dit doel kijken wij ook naar de gebieden 'Middendonk-Oost' (4) en 'Bankenstraat-West' (5). De andere twee woningbouwlocaties zijn de 'Groene Wig' (2) en 'Lage Vaarkant' (3).



Wilt u weten waarom we deze locaties onderzoeken? Kijk dan op www.etten-leur.nl > Inwoner > Plannen en (ver)bouwen > Omgevingsvisie > Informatie over voornemen nieuwe bouwlocaties voor wonen en werken.

Hoge Haansberg

Twee varianten voor ontsluiting

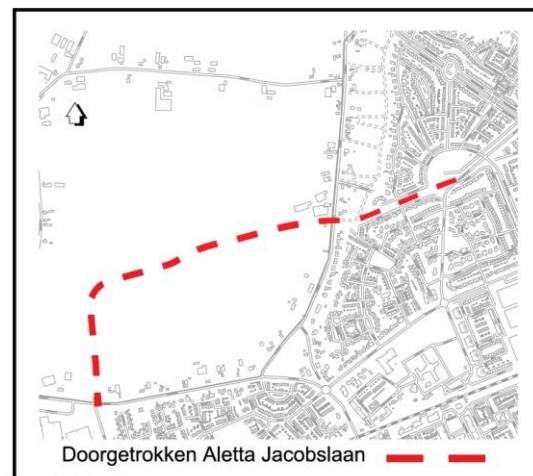
Stel we bouwen 600 woningen in 'Hoge Haansberg' dan leidt de bouw tot meer verkeer. Nieuwe bewoners maken gebruik van de auto om bijvoorbeeld naar het werk of winkels te gaan. Volgens metingen gaat het om gemiddeld zeven ritten per woning per dag.

De locatie 'Hoge Haansberg' grenst aan de zuidzijde aan de Hoevenseweg. Deze weg maakt deel uit van ons hoofdwegennet. Op de Hoevenseweg rijden op een doordeweekse dag tussen 9.000 tot 10.000 motorvoertuigen. Met de bouw van 600 woningen groeit dat aantal verder. Dit betekent iets voor de verkeersafwikkeling en de doorstroming. Zeker als misschien ook het bestaande bedrijventerrein aan de noordwestzijde wordt uitgebreid. Voor een goede verdeling van het verkeer is daarom de aanleg van een nieuwe weg nodig. We willen voor twee varianten de voor- en tegenargumenten op een rij zetten. Beide varianten zijn eerder onderzocht. De resultaten betreffen we bij het lopend onderzoek. Aanvullen onderzoek blijft nodig. Niet alle gegevens zijn actueel en nieuwe inzichten kunnen tot andere conclusies leiden.

Doortrekking van de Aletta Jacobslaan

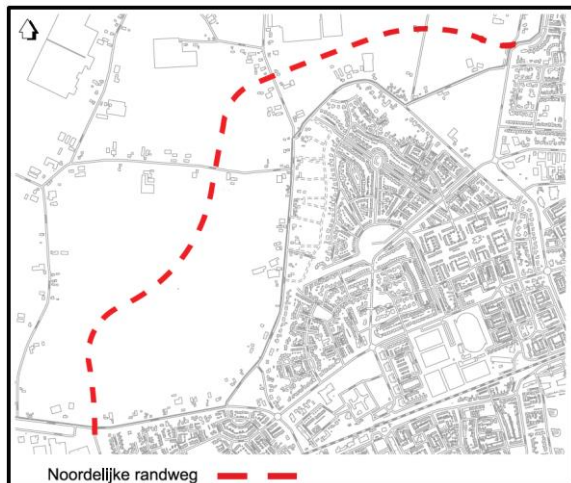
In het plan voor de bouw van de wijk 'Groot Sander' is een zone tussen de Thorbeckelaan en Hooiweg/Senaat opengehouden. De zone is gereserveerd voor een eventuele doortrekking van de Aletta Jacobslaan via 'Hoge Haansberg' richting de Hoevenseweg. Zo ontstaat een gebied met voldoende ruimte voor de bouw van 600 woningen.

De doortrekking van de Aletta Jacobslaan leidt tot minder verkeer op een deel van de Hoevenseweg, Concordialaan en Statenlaan. Dit komt de verkeersafwikkeling en doorstroming ten goede. We laten berekenen wat de doortrekking voor deze wegen betekent. De doortrekking kent ook negatieve kanten. Een groene zone verandert in een weg. We willen nog eens goed de gevolgen voor het milieu, gezondheid, veiligheid, waterhuishouding maar ook de waarde van woningen in beeld brengen. Tevens kijken we wat mogelijk is om de nadelen te beperken.



Noordelijke rondweg

De tweede variant is een noordelijke rondweg: een weg tussen de Hoevenseweg en de Rijsdijk. De weg start ter hoogte van de Kattestraat en eindigt in de bocht van de Rijsdijk iets ten noorden van het Slagveld. Op tekening is globaal het verloop van de weg geschetst. De noordelijke rondweg kruist bestaande wegen zoals Goorstraat, Haansberg en Meeuwisdijk. De situatie ter plekke zal veranderen. Dat geldt ook voor het landschap en de waterhuishouding. Tussen de weg en de randen van de stad ontstaan meerdere restgebieden. Meer dan nodig is voor de bouw van 600 woningen.



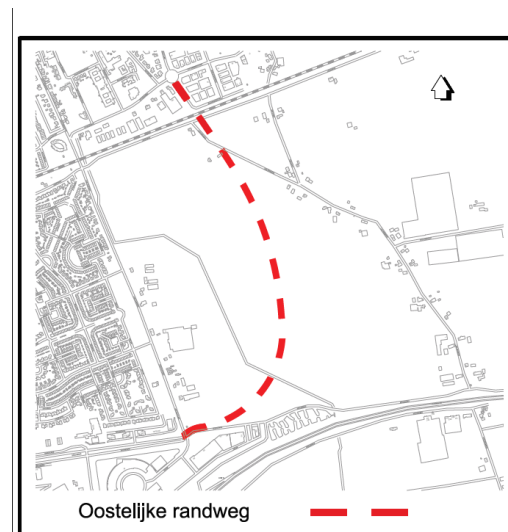
We verwachten dat vooral doorgaand verkeer over de noordelijke rondweg gaat rijden. Het overige verkeer proberen we zoveel als mogelijk naar deze weg leiden. Hiervoor zijn directe aansluitingen op de rondweg nodig. Dat geldt ook voor bestaande woonwijken. We laten berekenen wat het effect van de aanleg van een rondweg is op de hoeveelheid verkeer en de doorstroming op andere wegen. De uitkomst van de berekening is belangrijk omdat de aanleg van een noordelijke rondweg niet goedkoop is. Ook zijn de gevolgen voor het landschap en betrokken ondernemers niet gering. Onderzoek is daarom nodig om dit inzichtelijk te maken.

Lage Vaartkant

Oostelijke rondweg bij locatie 'Lage Vaartkant'

De doorstroming op de weg Lage Vaartkant tijdens de spits is niet altijd naar wens. Bij de spoorwegovergang aan het Lichttorenhoofd zijn er soms problemen. Dit wordt erger bij de bouw van woningen aan de oostzijde van de Lage Vaartkant.

De aanleg van een nieuwe weg zorgt voor minder verkeer. We denken aan een nieuwe weg in het verlengde van de Ambachtlaan. Onder het spoor komt een tunnel. De spoorwegovergang aan het Lichttorenhoofd gaat dicht. Op die plek ontbreekt de ruimte om een tunnel aan te leggen.



De idee is om de nieuwe weg aan te sluiten op de Bredaseweg. Op de weg Lage Vaartkant zit dan geen doorgaand verkeer meer. In het plan voor de aanleg van een oostelijke rondweg respecteren we waterbergingsfunctie in het gebied. Op tekening is de weg globaal aangegeven.

De aanleg van een oostelijke rondweg leidt tot een andere kijk op de ontwikkeling van het gebied tussen Lage Vaartkant en Lage Bremberg. Er ontstaat meer ruimte voor woningbouw. Het onderzoek willen we daarom niet meer beperken tot het restgebied tussen de Lage Vaartkant en de Brandsevaart. Of het idee voor een oostelijke rondweg in deze vorm tot stand komt, moet onderzoek uitwijzen. Veel vragen zijn nog niet beantwoord.

Onderzoek

Welke verkeersmaatregelen nemen we ook in het onderzoek mee?

De aanleg van nieuw bedrijventerrein aan de noordwestzijde van de stad leidt tot extra woon-werk- en vrachtverkeer. In de berekeningen voor toekomstige verkeersstromen nemen we dit natuurlijk mee. Daarnaast houden we rekening met een toename van het personen- en vrachtvervoer per spoor. De spoorwegovergangen zullen vaker sluiten. Dit is nadelig voor de doorstroming van het verkeer. Toch nemen we in het onderzoek maar één locatie voor aanleg van een tunnel onder het spoor mee. Op andere locaties ontbreekt de ruimte voor de inpassing van een tunnel. Of staan de kosten voor aanleg van een tunnel niet verhouding tot de hoeveelheid verkeer.

Onderzoek is geen besluit

Nieuwe woningbouwlocaties, bedrijfsterreinen en de aanleg van de wegen heeft voor direct betrokken inwoners en ondernemers grote gevolgen. Anderen zijn juist op zoek naar een nieuwe woning, een plek om een bedrijf te vestigen of maken zich zorgen over de overlast van het verkeer. Voor hen bieden woningbouwlocaties, bedrijfsterreinen of nieuwe wegen juist een oplossing. De belangen zijn vaak tegengesteld en ingewikkeld. De gemeenteraad zal uiteindelijk besluiten hoe Etten-Leur zich op termijn verder ontwikkelt. Een zorgvuldig besluit is alleen mogelijk als alle belangen evenveel aandacht krijgen. Onderzoek helpt hierbij. Het is een bouwsteen voor het gesprek met onze inwoners, ondernemers en belangenorganisaties. Ook dit gesprek levert informatie op. En wat dacht u van de financiën. Het moet wel betaalbaar zijn. De komende maanden verzamelen we zoveel mogelijk alle belangrijke informatie. Dat zal op hoofdlijnen zijn. Pas na een keuze werken we plannen in detail uit. Maar zover zijn we nog lang niet.

Voorlopig is er nog geen besluit. Eerst ronden we het onderzoek af. Vervolgens gaan we daarover in gesprek met inwoners, ondernemers en belangenorganisaties. En pas als we alles weten, volgt een besluit door de gemeenteraad. Een ding is duidelijk: de keuze voor de uitbreiding van Etten-Leur bepaalt de aanpassing van het hoofdwegennet.

Heeft u vragen? Of wilt u meer weten? Neem dan contact op met Jos Verbraaken
(jos.verbraaken@etten-leur.nl)