

Tijdens de Omgevingstafel verkeer zijn er vragen en opmerkingen gemaakt. In dit document reageren we op de vragen en opmerkingen. Deze plaatsten we per thema bij elkaar.

1. Haansberg straat

Deze vragen en opmerkingen kregen we over de straat Haansberg:

Kan er onderscheid worden gemaakt in woonverkeer en doorgaand verkeer?

De wegen zijn toegankelijk voor al het autoverkeer. Uitgangspunten zijn een autoluwe wijk en doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen te laten rijden. Bij de eerste Omgevingstafel verkeer is het idee naar voren gebracht voor een knip. Dit is een afsluiting van een straat voor een bepaalde vervoerswijze, bijvoorbeeld auto's. Dit onderdeel komt verder terug in de vragen, maar helpt bij een onderscheid in woonverkeer en doorgaand verkeer.

Haansberg straat graag 30 km weg. Hoe handhaaf je de 30 km in de Haansberg straat?

Met het aanbrengen van een knip verandert het verkeersbeeld in de straat. Daarnaast moeten er werkzaamheden plaatsvinden door de nutsbedrijven. Dit geeft kansen om de straat een maximumsnelheid van 30 km/u en een andere inrichting te geven. Voor een passende inrichting gaan we met de komende Omgevingstafel(s) verder door.

Graag aandacht voor authentiek straat Haansberg

Dit nemen we samen met de bewoners mee voor de inrichting van de Haansberg.

Voetpad naast rijbaan/fietspad

De toekomstige inrichting van de Haansberg is nog open en pakken we in de verdere Omgevingstafels met bewoners op. Dan onderzoeken we of er voldoende ruimte is om een voetpad aan te leggen.

Hoe ziet de inrichting van de nieuwe straat Haansberg eruit?

De toekomstige inrichting van de Haansberg is nog open en pakken we in de verdere Omgevingstafels met bewoners op

Laat de rotonde bij de Ouwe Grint vervallen en maak de oude doorgang van de Haansberg voor fietsers e.d. weer open

Het ontwerp van de rotondes met de Oude Grind en de Concordialaan/Wildbaan bespreken we tijdens de derde Omgevingstafel. We willen de rotonde bij de Oude Grind niet laten vervallen. Het zorgt namelijk voor een veiligere verkeerssituatie. Het openstellen van de oude doorgang voor fietsers gaan we niet doen. Dit zorgt voor onveiligere situaties omdat fietsers vanuit Haansberg dan snel en vanuit een onverwachte kant op de rotonde aanwezig zijn.

Zwaar landbouwverkeer ook langs straat Haansberg? Liever niet

Dit punt staat nog open en wordt tijdens de derde Omgevingstafel verder besproken. Dank voor uw mening.

Hoe gaan we ervoor zorgen dat Sander-Haansberg geen sluiproute wordt?

Deze route moet minder aantrekkelijk zijn dan de gewenste route via de hoofdwegen. De genoemde knip is een belangrijk onderdeel in het onaantrekkelijk maken van de route via de straten Sander en Haansberg. In de nieuwe wijk Haansberg wordt de maximumsnelheid 30 km/u en komt er geen asfalt, maar klinkers. Daarnaast worden de straten kort en komen er veel bochten waardoor er geen snelle en directe route richting Sander komt.

2. Hoevenseweg

Deze vragen en opmerkingen kregen we over de Hoevenseweg:

Verkeer van de Hoevenseweg->snelweg

Verkeer kan via de Hoevenseweg en de Vossendaal, Vosdonk naar de A58 rijden. Daarnaast passen we de Kattestraat en Heistraat aan. Ook via deze wegen is een route naar de A58 mogelijk.

Hoevenseweg is de enige in- en uitgang

De gemeenteraad heeft in maart 2023 besloten de nieuwe wijk aan te sluiten op de Hoevenseweg. Daarnaast zal Haansberg-Oost een aansluiting krijgen.

Veilige oversteeek/veilig opdraaien weg (kruis voor inrit)

Met de komst van de nieuwe rotondes worden de oversteeken veiliger. Er komen geen kruisen voor de particulieren uitwegen

Waar valt de Hoevenseweg straks onder? Welke wijk?

De Hoevenseweg valt onder wijk De Grient.

Kan de Hoevenseweg 30 km per uur en smaller worden? Ook tractoren weren op de Hoevenseweg

Dit is niet mogelijk. De Hoevenseweg is een hoofdweg bedoeld om meer verkeer te verwerken. In Nederland hebben dit soort wegen een maximumsnelheid van 50 km/u. Het zijn belangrijke wegen voor doorgaand verkeer en groter verkeer. Denk hierbij aan bussen, vrachtverkeer en ook landbouwverkeer. Landbouwverkeer kunnen we niet weren. Er is namelijk geen alternatief.

Waarom kunnen de landbouwvoertuigen niet achterom en juist niet over de Hoevenseweg?

De Hoevenseweg is de hoofdweg en bedoeld om het grote en doorgaande verkeer te verwerken. Landbouwverkeer kan dus over de Hoevenseweg rijden. Landbouwverkeer met een bestemming in het buitengebied ten noorden van de Hoevenseweg kan uiteraard zijn/haar bestemming via de smallere wegen bereiken.

Vindt het net een rijksweg

Met de aanleg van de nieuwe rotondes zal het straatbeeld van de Hoevenseweg veranderen.

Uitrijden de wijk 'Grient' bij de kattestraat

Met het toekomstig onderhoud van de Kattestraat wordt met dit punt rekening gehouden. Op maandag 16 september 2024 is hier een informatieavond over.

Een 4 baans rijbaan

Een vierbaans rijbaan leggen we niet aan.

Verkeer via interne lus (deel Hoevenseweg 30km) minder aantrekkelijk maken

Het is niet de bedoeling dat doorgaand verkeer via de interne lus gaat rijden. Verkeer wat daar rijdt moet dus echt bestemmingsverkeer zijn. Voor 30 km/u op de Hoevenseweg, zie eerder antwoord.

Weg inrichten voor 50 km per uur

De Hoevenseweg is al een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u.

Weg versmallen om ruimte te maken voor een voetpad (kunnen de sloten niet gedempt worden)?

We onderzochten de mogelijkheid voor een voetpad. De sloten kunnen sowieso niet gedempt worden. Dat betekent dat er duikers (doorgangen van beton) nodig zijn. Hier hangen nog wel aandachtspunten aan, met name met betrekking tot beheer, onderhoud en inpassing tussen de bomen.

Visueel versmallen van Hoevenseweg met fietsstroken? (idee uit Zeeland)
Fietsstroken passen we niet meer toe op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u.

Dag bij Blom autorijschool "asociaal rijgedrag"

Veel overtredingen komen voort uit gedrag. Om het asociale rijgedrag aan te pakken moeten overtreders wel staande worden gehouden door de politie. Snelheid op bestaande wegen (Hoevenseweg-Rijsdijk-Concordialaan enz..) beter beheersen en oversteekplaatsen uitvoeren als zebra-pad. Bus naast de weg bij de halte en niet op de weg laten stoppen.

Uitgangspunt is dat verkeerssituaties uniform worden uitgevoerd. Voor zebra-paden zijn in Etten-Leur beleidsregels van toepassing. Om de bus in haltehavens te laten halteren is extra ruimte nodig. We onderzoeken nog of dit mogelijk is. Daarentegen zorgt een halterende bus op de rijbaan wel dat het verkeer afremt.

3. Rotondes

Deze vragen en opmerkingen kregen we over de rotondes:

Teveel rotondes achter elkaar en te kort op elkaar (veel kans op opstoppingen) Deze opmerkingen kregen we eerder ook al. Dit onderzochten we daarom. Hierbij gebruikten we een verkeersmodel. Daarmee kunnen we uitrekenen hoeveel verkeer waar rijdt en of dit zorgt voor opstoppingen. In de avond kan het drukker zijn bij de rotondes. Hierdoor kan er tijdelijk meer reistijd zijn. De wachttijd is beperkt. Dit heeft vooral te maken met de hoeveelheid verkeer en ook overstekende fietsers. Twee rotondes op deze afstand van elkaar is niet het probleem.

Haansberg juist aansluiten op Concordialaan, scheelt een rotonde. Eventueel rotonde op driehoek?

Het is niet mogelijk om de wijk Haansberg direct op de Concordialaan aan te sluiten. Wanneer Haansberg direct op de Concordialaan aangesloten wordt is namelijk altijd een kruispuntvorm met Oude Grind en Hoevenseweg nodig.

Is er wat gedaan met de suggestie van de bewoner van Bankenstraat?

Deze bewoner maakte een schets met daarop nieuw aan te leggen wegen en rotondes. Een van de suggesties is een rotonde op de kruising Hoevenseweg – Vossendaal. Deze komt er. Wanneer is nog niet duidelijk. Hierover zijn we in gesprek met de provincie. Dit is namelijk een provinciale weg.

De andere suggesties zijn het aanleggen van nieuwe rotondes en een weg vanaf de Aletta Jacobslaan de nieuwe wijk in. De gemeenteraad besloot om niet de Aletta Jacobslaan door te trekken. Deze mogelijkheid onderzoeken we dus niet verder.

Er wordt gesproken over een aantal nieuwe rotondes. De nieuwe rotonde Kattestraat ziet er goed en duidelijk uit. Graag alle rotondes in de toekomst op dezelfde wijze uitvoeren zodat dit voor iedereen duidelijk is
Bedankt voor de suggestie. Dit willen we inderdaad doen. Zo is het voor iedereen duidelijker. Bijvoorbeeld of de fietser voorrang heeft of niet.

Kijk naar de positie van de vrij liggende fietspaden. Waarom niet volledig rond de hele rotonde dubbel?

Een fietspad in twee richtingen rondom een rotonde kan zorgen voor onveilige situaties. Op een rotonde gebeurt al veel. Bij een tweerichtingen fietspad komen fietsers uit twee richtingen. Als een bestuurder niet goed oplet kan hij zomaar een fietsers over het hoofd zien. We passen daarom niet zomaar overal tweerichtingen fietspaden toe.

Variant 3 heeft geen fietspad aan de noordzijde
Het fietspad aan de zuidkant wordt een fietspad in tweerichtingen. Hierdoor kunnen we het fietspad aan de noordzijde weghalen.

Vrijliggend fietspad rotonde Concordialaan
We passen de rotonde Concordialaan – Hoeveneseweg aan. Fietsers rijden nu op de rijbaan. Die krijgen straks een vrijliggend fietspad rondom de rotonde. Zo rijden ze niet meer tussen het overige verkeer. Ook zijn ze beter zichtbaar voor het verkeer.

Turbo rotonde bij Concordialaan
Voor de hoeveelheid verkeer is het niet nodig om een turborotonde aan te leggen hier. Er is ook niet voldoende ruimte voor een turborotonde.

Wat is de belasting van de 4-tak-> rotonde?
Een rotonde waarop vier wegen aansluiten kan 20.000 tot 25.000 voertuigen per dag verwerken.

Graag snelheidremmende maatregelen (tussen de rotondes)
Naast de rotondes komen er geen andere snelheidsremmende maatregelen op de Hoeveneseweg. De rotondes remmen het verkeer al af. Daarnaast is de Hoeveneseweg een hoofdweg. Hier maken ook het openbaar vervoer en de hulpdiensten gebruik van. Daardoor kunnen we geen drempels aanbrengen.

Vormgeving rotonde->waar gaat de voorkeur naar uit?
We gaan uit van een rotonde met een enkele rijstrook en een vrijliggend fietspad.

Door de rotondes zal er meer verkeer over de Bankenstraat en Goorstraat gaan. Als de Goorstraat dus op die manier drukker wordt overweeg dan in het kader van de veiligheid een vrijliggend fietspad.
We monitoren het verkeer na aanleg van de nieuwe wijk en de rotondes. We tellen dit regelmatig om te bekijken of het ergens niet te druk wordt. We berekenden vooraf ook al met een verkeersmodel of het op bepaalde straten niet te druk wordt. Dit is niet het geval. Een fietspad is pas nodig bij hele hoge aantallen verkeer. Die verwachten we niet aan de Goorstraat.

Fietsers al bij de rotonde Concordialaan aan de zuidzijde laten fietsen.
Op dit moment is het ontwerp zo dat fietsers richting Hoeven vanaf de rotonde met de Concordialaan aan de zuidkant van de Hoeveneseweg rijden. Het ontwerp is echter nog niet definitief en bespreken bij de derde Omgevinstafel.

4. Knip

Deze vragen en opmerkingen kregen we over het aanbrengen van een knip in de straat Haansberg:

Knip zo hoog mogelijk dus bij variant 1
Dit punt staat nog open en wordt tijdens de derde Omgevingstafel verder besproken. Dank voor uw mening.

In combinatie met landbouwsluit
Dit punt staat nog open en wordt tijdens de derde Omgevingstafel verder besproken. Dank voor uw mening.

Vrezen meer verkeer op de Hoevenseweg en Concordialaan door de knip in Haansberg
Met de komst van een nieuwe woonwijk komen er meer woningen. Het is logisch dat er dan ook meer verkeer komt. Dat het drukker wordt op de Hoevenseweg en Concordialaan kunnen we niet voorkomen. Uitgangspunt is wel een wijk waar de auto te gast is. We stimuleren dat mensen juist gaan lopen en fietsen.

Graag voorbeelden laten zien van de knip
Dit laten we zien tijdens de derde Omgevingstafel verkeer.

Hoe ziet de knip eruit? Is dit alleen bestemmingsverkeer, alleen fietsverkeer of alleen landbouwverkeer?
Dit punt staat nog open en wordt tijdens de derde Omgevingstafel verder besproken.

Hoe richt je de knip in?
Dit punt staat nog open en wordt tijdens de derde Omgevingstafel verder besproken.

Naar welke knip gaat de voorkeur uit van de gemeente?
Voorkeur van de gemeente is locatie 4 ten zuiden van de aansluiting met de Hooiweg.

Optie 4 voor de knip is goed, mits je niet weer openbreekt om extra woningen te ontsluiten. Duurzame investering.
Dank voor de opmerking.

5. Suggestie fietsroute station

Deze vragen en opmerkingen kregen we over de mogelijke fietsroute naar het station:

Fietsroute niet door de wijk naar het station, maar een fietsstalling bij de Hoevenseweg bij de spoorwegovergang
De fietsroute naar het station staat nog open en wordt tijdens komende Omgevingstafel besproken.

Als er een goede brede fijne fietsroute komt via de Hooiweg/Aletta Jacobslaan dan gaan mensen eerder zo rijden dan via de onveilige rotonde Concordialaan
Dit nemen we mee in het onderzoek naar een goede fietsroute van en naar Haansberg en naar het station.

Hooiweg en Veldweg zo inrichten dat noordzijde Haansberg hierover naar station kan (fietsstraat)

De fietsroute naar het station staat nog open en wordt tijdens komende Omgevingstafel besproken.

6. Concordialaan-Aletta Jacobslaan

Deze vragen en opmerkingen kregen we over de Concordialaan – Aletta Jacobslaan:

Kan de snelheid worden aangepast op de Concordialaan?

Nee, de snelheid van de Concordialaan tussen de Statenlaan en Hoevenseweg blijft 50 kilometer per uur. Deze weg maakt onderdeel uit van de hoofdwegen in Etten-Leur. Deze zijn bedoeld voor het verwerken van veel verkeer en zijn bijvoorbeeld ook routes voor openbaar vervoer en hulpdiensten.

Hoeveel verkeer is er op de Concordialaan?

Er rijden nu ongeveer 10.000 voertuigen per dag over de Concordialaan.

Het doorgaand verkeer gaat naar: Concordialaan-Statenlaan-Aletta Jacobslaan
Klopt, deze wegen zijn hoofdwegen.

Voorkeur noordelijke randweg of Aletta Jacobslaan doortrekken

De gemeenteraad besloot om bij de bouw van Haansberg niet de Aletta Jacobslaan door te trekken. Ook besloten zij om op dit moment nog geen noordelijke randweg aan te leggen. De mogelijkheid voor een noordelijke randweg houden we wel open en onderzoeken we nog voor de in de toekomst.

Kies voor aansluiting op de Aletta Jacobslaan! Onbegrijpelijk dat de

gemeenteraad onder druk van die inwoners een andere keuze heeft gemaakt.

De gemeenteraad heeft deze keuze gemaakt. Hier kunnen we nu niet meer van afwijken.

Bereikbaar dierenarts fiets/auto

Bij de aanpassingen aan de rotonde Concordialaan – Hoevenseweg houden we rekening met de bereikbaarheid van de dierenarts. Zowel per auto als per fiets.

We weten dat de situatie nu soms problemen geeft als het drukker is op de Concordialaan.

Wat is de reden dat de Aletta Jacobslaan niet is doorgetrokken terwijl dit de enige oplossing zou zijn geweest om de "noordelijke route" via Concordialaan/Statenlaan te ontlasten?

De gemeenteraad besloot om deze optie niet te kiezen. Dit is een politiek besluit geweest. Wel lieten zij de mogelijkheid open om de noordelijke randweg te onderzoeken. Een noordelijke randweg geeft ook verlichting op de route Concordialaan – Statenlaan.

Hoe gaat het opbaar vervoer ingericht worden?

Op dit moment stopt de bus op de rijbaan. Tijdens de omgevingstafels is het idee besproken om de bus naast de weg te laten stoppen. Dit heeft als voordeel dat verkeer beter door kan rijden en dat er geen irritaties ontstaan bij het wachtende verkeer. Deze mogelijkheid gaan we dit jaar bekijken.

Verder komen er bij de nieuwe rotondes bij Haansberg twee nieuwe bushaltes.

Hier kan de bus naast de rijbaan stoppen. Ook komen er voldoende fietsenstallingen bij.

Algemene opmerkingen

Deze algemene vragen en opmerkingen kregen we:

Gaat de bus (Arriva) door de geplande lus? Anders gaat niemand erin. Wordt het alternatief anders een buurtbusje?

De 'grote' bus van Arriva rijdt niet door wijk Haansberg. Dit heeft ermee te maken dat bijvoorbeeld lijn 311 van en naar Oud Gastel een HOV-lijn is. Dit is hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Deze lijn rijdt zo snel mogelijk van A naar B en kan niet omrijden via een wijk.

Geluidsoverlast (zwaar verkeer/motoren)

Wat doet het met de waarde van een huis als er meer verkeer komt? Wil daar inzicht in en ook compensatie

Woningbouw in uw buurt en daardoor meer verkeer is een normale maatschappelijke ontwikkeling. Dit heeft niet direct invloed op de waarde van uw woning. De hoeveelheid verkeer die erbij komt door de bouw van Haansberg blijft beperkt. Hier deden we onderzoek naar. Deze onderzoeken zijn te bekijken via de website van gemeenteraad en binnenkort ook via de website van Haansberg. Hier kunt u zien hoeveel verkeer we verwachten in uw straat. Een hoofdweg, een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg, kan 15.000 motorvoertuigen per dag verwerken. Hierop zijn deze wegen ingericht, met vrijliggende fietspaden. Extra verkeer betekent niet direct een probleem. Als u meent wel waardevermindering te hebben, dan kunt u bezwaar maken bij het vaststellen van het omgevingsplan.

Co2 uitstoot van optrekken/remmen

Zwaar landbouwverkeer niet door interne lus

Dit kunnen we niet voorkomen en gaan we niet verbieden, maar proberen we uiteraard te vermijden.

Geen verkeersdrempels

De wegen moeten zo ingericht worden dat de snelheid beperkt blijft. Drempels zijn een maatregel die effectief en altijd werkt. Als er geen drempels nodig leggen we ze niet aan.

Fietsstraten

Het is nog niet bekend of er fietsstraten komen. Dit is wel een optie, maar bepalen we later bij de inrichting van de wijk Haansberg. Fietsstraten moeten logisch in het netwerk voor de fiets binnen de wijk passen.

Traject controle in woonwijk

Nee, trajectcontroles worden door het Openbaar Ministerie niet toegepast in wijken.

Stil asfalt

Bij onderhoud wordt door de wegbeheerder gekeken welke asfaltverharding wordt toegepast. Dit kan geluidsreducerend asfalt zijn.

Groen tussen rijbaan en fietspad tbv geluid absorbtie

Het is voor ons niet bekend om welke wegen dit gaat. Bij drukke wegen zoals de Hoevenseweg is dit zeker van toepassing. Bij woonstraten speelt dit minder, omdat er niet zoveel verkeer rijdt. We passen wel zoveel mogelijk groen toe in de nieuwe wijk.

De randweg wordt niet aangelegd omdat deze te duur is

Financiële haalbaarheid was een van de argumenten inderdaad. Het onderzoeken van een noordelijke randweg staat nog wel in de Omgevingsvisie. En ook in de recent vastgestelde Mobiliteitsvisie.

Gaat een probleem worden om het extra verkeer af te wikkelen over de Rijdsdijk
Deze straat kan de berekende hoeveelheid extra verkeer aan. Een gebiedsontsluitingsweg, of hoofdweg, zoals de Rijdsdijk heeft een capaciteit van maximaal 15.000 voertuigen per dag. We blijven ruim onder de maximale capaciteit. Ja het wordt drukker, waardoor het soms iets langer kan duren

voordat u kunt oversteken of de weg op kan draaien met de auto. Maar de toename van het verkeer door de wijk Haansberg zorgt niet voor grote toenames of problemen.

Aansluiting Wildbaan-Kattestraat die wordt drukker, wat komt daar?

Verkeerslichten?

Nee, er komen geen verkeerslichten. Dit blijft een uitritconstructie. Op maandag 16 september is er een informatieavond over de Kattestraat. Hier u tekeningen bekijken en vragen stellen.

Er wordt niet gehandhaafd op parkeren in de Keen/Kouwelaarsbrand->zorg dat je de handhaving op orde hebt

Dit signaal delen we met onze collega's van handhaving.

Parkeren op centrale locatie->let op de beveiliging-komen er camera's?

Nee we plaatsen hier geen camera's. We denken nu aan meerdere centraal gelegen kleinere parkeerplaatsen verspreid over de wijk. Deze liggen niet afgelegen en er is voldoende sociale controle. Alle bewoners parkeren hier straks namelijk.

Vrachtwagens sluipverkeer vanuit Vossendaal naar Zevenbergen

We deden onderzoek naar sluipverkeer tussen Vossendaal en Zevenbergen.

Dit deden we zowel voor de coronaperiode als afgelopen jaar. Hieruit blijkt dat er nauwelijks vrachtwagens rijden tussen Vossendaal en Zevenbergen. Dit zijn minder dan 10 zware bedrijfsvoertuigen per dag.

1 juli is de opening van het veldje aan de Rijsdijk-> haal de snelheid eruit

De Rijsdijk is een hoofdweg. Dit is een belangrijke route voor het verkeer, de hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hier leggen we geen

snelheidsremmende maatregelen aan. We vragen aan de politie om te

controleren om snelheid. Ook plaatsen we hier regelmatig een smiley-bord (snelheidsinformatiedisplay) wat aangeeft hoe hard weggebruikers rijden met daarbij een lachend of boos kijkend gezicht.

Gedrag van mensen beïnvloeden is geen maatregel

Het is niet helemaal duidelijk waar deze opmerking over gaat. Als dit gaat om

verkeersveiligheid dan is dit een bewezen maatregel. Hier zijn onderzoeken

naar gedaan dat dit werkt. Bijvoorbeeld om mensen zich aan de snelheid te laten houden of om aan te geven dat er kinderen in de buurt aanwezig zijn.

Zebraleden inrichten met "lichtjes"

Dit doen we niet bij alle zebraleden. Het aanbrengen van lampjes in het

wegdek is namelijk een dure maatregel. Deze passen we alleen toe op plaatsen

waar onveilige situaties ontstaan bij een bestaand zebraled of bij een

oversteek voor fietsers (waar fietsers voorrang hebben).