

Haansberg

Notitie 'Knip'

Inhoudsopgave

Haansberg – Wijk van de toekomst	3
Uitgangspunten.....	4
Plan.....	4
De Knip in Haansberg	5
De Knip uitgelegd	5
Wat is een knip?	5
De uitvoeringsvorm van de knip	5
Het doel van de knip	7
Inrichting Haansberg	7
Verschillende varianten	8
Variant 1 Knip op Sander	9
Variant 2 Knip op Haansberg, tussen nummers 29 en 35.....	10
Variant 3 Knip op Haansberg, ten noorden van Hooiweg.....	12
Variant 4 Geen knip.....	13

Haansberg – Wijk van de toekomst

Haansberg transformeren we de komende jaren van een agrarisch gebied naar een unieke woonwijk. De woonwijk van de toekomst! Het is een gebied vol initiatieven die de leefbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid verbeteren. De komende jaren wordt dit steeds meer zichtbaar. Haansberg wordt een woonwijk waar de inwoners naar elkaar omzien. Waar iedereen graag woont, werkt of verblijft. Haansberg wordt de plek om te ontmoeten, te spelen, op te groeien, te ontspannen en met elkaar het leven te vieren.

We gaan in dit gebied ook op een hele nieuwe manier om met natuur en verkeer. Natuur wordt de basis van alle ontwikkelingen die gaan plaatsvinden. Groen en water zorgt voor de verbindingen in de wijk. Maar ook het verkeer zal op een andere manier vorm gaan krijgen. Niet de auto, maar voetgangers en fietsers staan aan de basis voor het ontwerp. In Haansberg is het heel gewoon om op een duurzame manier te verplaatsen.

Bij het ontwerpen van de wijk gaan we daarom eerst uit van verbindingen voor voetgangers en fietsers. Dit zijn de belangrijkste verbindingen voor Haansberg. Deze verbindingen zijn onder andere zichtbaar in de groene omgeving van de wijk. In afbeelding 1 is de groene structuur in de toekomstige wijk al zichtbaar. Deze schets is tijdens de eerdere omgevingstafels al getoond. Het betreft hier een indicatie. In een later stadium zal het ontwerp nader worden uitgewerkt. In de groene parkachtige strook komen de belangrijkste voet- en fietsverbindingen van Haansberg. Hierover verplaatsen bewoners en bezoekers zich duurzaam door Haansberg.



Afbeelding 1 Structuur Haansberg

Uitgangspunten

De gemeenteraad heeft in een eerder stadium al verschillende uitgangspunten vastgesteld. Deze uitgangspunten nemen we ter harte met het ontwerp van Haansberg. In onderstaand overzicht is te zien wat de gemeenteraad heeft besloten.

1. De wijk Haansberg te ontwikkelen met een interne ontsluitingsweg
2. Aanvullende maatregelen uit te werken voor het oplossen van verkeersknelpunten in de route Aletta Jacobslaan - Statenlaan - Concordialaan - Hoevenseweg, die toenemen door de ontwikkeling van Haansberg
3. Het STOMP-principe staat centraal.
4. Voorrang aan de voetganger en fietsers. Toegankelijke en comfortabele verbinding met het station en centrum en door de wijk goede fiets- en looproutes.
5. Maximaal gebruik van openbaar vervoer stimuleren (wetende dat de twee bushaltes van Arriva bij de entrees van de wijk uitgangspunt zijn).
6. Auto is te gast, maximumsnelheid in Haansberg is 30 km/u of lager.
7. Parkeren vindt plaats op maximaal 150 meter loopafstand van de woning.

Plan

Begin 2025 wordt het Masterplan voor de nieuwe wijk Haansberg aangeboden aan de gemeenteraad. In dit plan staat op hoofdlijnen hoe we als gemeente invulling geven aan de nieuwe woonwijk. In dit plan zijn verschillende onderdelen terug te vinden, waaronder de stedenbouwkundige opzet, groen, spelen, wonen, duurzaamheid, maar ook mobiliteit.

In Haansberg zijn de eerste ontwikkelingen zichtbaar voor de nieuwe woonwijk. Zo worden eind 2024 de tijdelijke woningen aan het Veldbloemenhof opgeleverd. Daarnaast is de gemeenteraad medio 2024 akkoord gegaan met de startnotitie voor deelgebied 1 Haansberg Oost. Hiermee zijn de voorbereidingen voor dit deelgebied opgestart. In dit deelgebied komen 125 tot maximaal 150 woningen. Deze woningen variëren van sociale huur tot vrijstaande woningen. Op afbeelding 2 is een schets te zien van een mogelijke inrichting van Haansberg Oost. De afbeelding is getoond bij de omgevingstafel van 17 september. Het betreft hier uitsluitend een schets waaraan geen rechten ontleend kunnen worden.

In de startnotitie voor Haansberg Oost heeft de gemeenteraad ingestemd met het uitgangspunt dat Haansberg Oost een verkeersveilige ontsluiting krijgt richting de rotonde met de Kattestraat (door de nog te ontwikkelen wijk). In de structuur van Haansberg is dit uitgangspunt verder uitgewerkt. Zo is in afbeelding 1 de verbindinglijn tussen Haansberg Oost en de nog te ontwikkelen wijk Haansberg. In het schetsontwerp op afbeelding 2 is deze ontsluiting ingetekend net ten noorden van de Hooiweg.



Afbeelding 2 Deelgebied 1 Haansberg Oost

De Knip in Haansberg

Tijdens de eerste omgevingstafel Verkeerskundig op orde zijn opmerkingen gemaakt en aandachtspunten benoemd over de drukte, de weginrichting en het sluipverkeer op/via de straat Haansberg. Het verzoek was om een oplossing te vinden voor het doorgaande verkeer wat gebruik maakt van de wegen Oude Grind, Haansberg en Sander. Dit hebben we, net als alle andere genoemde zaken, besproken. Een knip is een goede maatregel om aan dit verzoek tegemoet te komen.

De Knip uitgelegd

Tijdens de omgevingstafels en in de communicatie met omwonenden spreken we vaak over een 'knip'. Wat is een knip nu precies? Waar is de knip voor bedoeld? Hoe ziet zo'n maatregel eruit? Terechte vragen die gesteld zijn en die we voor u in deze notitie uitleggen.

Wat is een knip?

Een knip is een onderbreking of beperking van een route voor één of meerdere vervoerswijze(n). De verbinding via een bepaalde weg of straat wordt dan opgeknipt. Er is dan geen doorgang meer mogelijk. Andere vervoerswijzen kan wel doorgang vinden en ervaart geen beperking.

De uitvoeringsvorm van de knip

De knip is helemaal niet nieuw in het straatbeeld. In Etten-Leur zijn verschillende vormen van een knip te vinden. Hieronder zijn een aantal van die knips weergegeven. In deze situaties worden diverse vervoerswijzen gestremd.



Afbeelding 3 Knip tussen Raadhuisplein en Markt



Afbeelding 4 Knip tussen Senaat en Hooiweg



Afbeelding 5 Knip op de Hanekinderenstraat



Afbeelding 6 Knip in Pijnacker. Foto: Fred Leeflang

Het doel van de knip

Een knip is een zeer effectief middel om doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren. Een knip wordt dan ook vaak toegepast om doorgaand auto-, vracht en/of landbouwverkeer te weren. Maar een knip kent nog meer voordelen. Zo is een gevolg van de knip dat de verhouding tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer veranderd. Met een knip zijn verhoudingsgewijs veel meer voetgangers en fietsers dan gemotoriseerd verkeer aanwezig. Deze verhouding zorgt voor een goede basis voor een fietsstraat. En de fietsstraat is meerdere keren naar voren gekomen tijdens omgevingstafels. Als gemeente willen we goede voet- en fietsverbindingen van Haansberg naar station en centrum. Vanuit de oostkant van Haansberg en Haansberg Oost kunnen we met een knip zorgen voor een goede voet- en fietsverbinding. Dit sluit aan bij de vastgestelde uitgangspunten door de gemeenteraad. Deze zijn eerder in deze notitie weergegeven.

Inrichting Haansberg

De inrichting van de straat Haansberg is eveneens meerdere keren genoemd tijdens de diverse omgevingstafels. De straat kent nu een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur binnen de bebouwde kom en 60 kilometer per uur buiten de bebouwde kom. Het is bekend dat de waterleiding in de straat Haansberg vervangen moet worden. Dit biedt kansen om de straat opnieuw in te richten. Zoals eerder genoemd is het verzoek gekomen voor een fietsstraat. Daarnaast is tijdens de omgevingstafels het verzoek gekomen voor een trottoir. Deze ontbreekt nu langs de Haansberg. Ook is het verzoek gedaan om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom.

Over die inrichting van de straat Haansberg volgt in een later stadium een omgevingstafel met omwonenden. Wat in ieder geval al zeker is, is dat de huidige inrichting van de straat gaat veranderen. Dit heeft te maken met het feit dat de inrichting van de straat niet meer aansluit bij de richtlijnen van het CROW. Dit zijn landelijke geaccepteerde richtlijnen hoe wegen ingericht worden. Voor een straat waar de maximumsnelheid 50 kilometer per uur is hoort een vrijliggend fietspad aanwezig te zijn. Op de straat

Haansberg is dit niet aanwezig. Maar het is ook niet mogelijk een trottoir, vrijliggend fietspad én een rijbaan aan te leggen. De benodigde ruimte is in het wegprofiel niet aanwezig. In verband met de werkzaamheden aan de leiding, waardoor de straat opengaat voor onderhoud, een verlaging van de maximumsnelheid en een beperking van gemotoriseerd verkeer kan een andere inrichting wel toegepast worden. Voor de beperking van het verkeer is een knip dus een geschikte maatregel.

Verschillende varianten

In deze notitie is het aantal verschillende varianten teruggebracht naar vier. Tijdens de omgevingstafel zijn er vier mogelijke locaties benoemd. Daarnaast is op verzoek tijdens de omgevingstafel ook een vijfde variant toegevoegd. Deze vijfde variant is het niet aanbrengen van een knip. Inmiddels is meer bekend over het stedenbouwkundig plan van Haansberg Oost. Dit plan is weergegeven in afbeelding 2. Hierop is te zien dat twee lussen vanaf de straat Haansberg door het plangebied gaan. Hierdoor hadden twee mogelijke locaties van de knip geen functie. Gemotoriseerd verkeer had, met een geringe omweg, via Haansberg Oost haar weg kunnen vervolgen. Hierdoor zijn locatievarianten 2 en 3, zoals gepresenteerd tijdens de omgevingstafels, vervallen. In plaats van deze varianten is een variant opgenomen welke tussen de lussen is gelegen. Het om de knip heenrijden via Haansberg Oost is daarmee niet mogelijk.



Afbeelding 7 Locaties varianten knip

Bij de varianten is getracht inzicht te geven in mogelijke verkeersaantallen. Hoeveel verkeer precies welke route neemt is afhankelijk van vele factoren, bijvoorbeeld iemands bestemming. De genoemde aantallen bij de varianten zijn een globale benadering waaraan geen rechten ontleend kunnen worden. De verkeersgeneratie is gebaseerd op het gemiddelde van de kencijfers gepubliceerd door het CROW. Met de realisatie van Haansberg als wijk van de toekomst werken we aan een wijk waarbij bewoners zoveel mogelijk de auto laten staan. De genoemde cijfers kunnen dus lager uitvallen dan genoemd.

Variant 1 Knip op Sander

Variant 1 is de variant van de knip op de straat Sander. De locatie is ten noorden van Haansberg Oost en ten zuiden van de aansluiting van de Schermerhornbeemd.



Afbeelding 8 Variant 1

In deze variant wikkelt het gemotoriseerd verkeer van de nieuwbouwwijk Haansberg (inclusief deelgebied 1 Haansberg Oost) allemaal af naar het zuiden. Dit verkeer komt uit op de Hoevenseweg. Het heeft daarbij drie opties:

1. Via de Floralaan (aansluiting rotonde met de Kattestraat),
2. Via de oostelijke ontsluiting van wijk Haansberg en
3. Via de straat Haansberg/Oude Grind.

Het verkeer zal in deze de kortste en snelste route nemen en dat is optie 3. Daarbij kan dus worden uitgegaan dat de straat Haansberg drukker wordt. Daarentegen zal het doorgaand verkeer (30%) van de huidige verkeersdrukke wegvallen.

Ter indicatie is een globale berekening voor de verkeersintensiteiten gemaakt. In Haansberg Oost komen grondgebonden woningen. De verkeersgeneratie is gemiddeld zo'n 6,5 bewegingen per etmaal per woning. Voor Haansberg Oost betekent dit dus 975 bewegingen. Met variant 1 zullen al deze bewegingen via de straat Haansberg en Oude Grind rijden. De intensiteit op de straat Haansberg is nu gemiddeld 1.000 motorvoertuigen per werkdag.

Naast de toename van verkeer vanuit Haansberg Oost is het ook mogelijk dat verkeer vanuit Haansberg straks deze ontsluiting neemt. Omdat de verkaveling van Haansberg nog niet bekend is, is het lastig een indicatie te geven van de hoeveelheid verkeer dat de straat Haansberg als ontsluiting kiest. Bij benadering kan gesteld worden dat het merendeel van het verkeer via de Floralaan en de oostelijke aansluiting van de interne ontsluiting zal ontsluiten. Ongeveer een kwart van het verkeer neemt de straat Haansberg als route. Dit komt dan uit op 325 woningen (25% van 1.300 woningen). De verkeersgeneratie van grondgebonden woningen en appartementen is gemiddeld 5 bewegingen per etmaal. Dat betekent zo'n 1.625 verkeersbewegingen extra op straat Haansberg.

Landbouwverkeer in het gebied ten noorden van Haansberg kan in deze variant via alle straten blijven rijden zoals in de huidige situatie. Afhankelijk van de uitvoering van de knip kan dit verkeer wel of geen gebruik maken van de straat Sander.

Op de straat Haansberg (tussen Sander en Oude Grind) en de Oude Grind zal de verkeersdruk fors toenemen. De drukte is naar schatting vergelijkbaar met de drukte op de Beiaard. Met deze variant wordt niet voldaan aan de uitgangspunten zoals de gemeenteraad heeft besloten. Er is dan wel een ontsluiting vanuit Haansberg Oost en Haansberg, maar die wordt niet dusdanig gebruikt. Verkeer neemt de straat Haansberg als ontsluiting. Daarbij ligt de prioriteit niet bij voetganger en fietser.

Variant 1

- + Beperking doorgaand verkeer via straten Oude Grind, Haansberg en Sander.
- + Directe route naar buitengebied ten noorden van Haansberg.
- Sluit niet aan bij uitgangspunten gemeenteraad.
- Geen prioriteit bij voetganger en fietser op Haansberg.
- Forse toename verkeersdruk op Haansberg.

Variant 2 Knip op Haansberg, tussen nummers 29 en 35

In deze variant is de knip gelegen op de straat Haansberg, ongeveer halverwege het wegvak Oude Grind en Goorstraat. Het betreft de locatie tussen huisnummers 29 en 35.

In deze variant wordt het doorgaande gemotoriseerd verkeer via de Oude Grind, Haansberg en Sander belemmerd. Dit verkeer zal daarmee geen doorgang meer vinden en is daarmee aangewezen op de hoofdwegen in Etten-Leur. Voor voetgangers en fietsverkeer is doorgang uiteraard nog wel mogelijk.

Verkeer van en naar Haansberg Oost zal met deze variant verdeeld worden tussen een noordelijke ontsluiting via het Sander en een zuidelijke ontsluiting via de straten Haansberg en Oude Grind. Hoewel er ook in deze variant een ontsluiting via de nog te ontwikkelen wijk Haansberg mogelijk is het niet in de lijn der verwachtingen dat deze door bewoners van Haansberg Oost gebruikt gaat worden. Dit sluit niet aan bij het uitgangspunt van de gemeenteraad. Qua verkeersbeeld is variant 1 al weergegeven dat Haansberg Oost ongeveer 975 voertuigbewegingen per etmaal genereert. Met deze variant zal circa 60% daarvan via het zuiden rijden. Dit zijn 585 bewegingen. Via straat het Sander zal een kleine 400 bewegingen extra plaatsvinden. De intensiteit is op deze straat nu gemiddeld 1.300 motorvoertuigen per werkdag.

Naast deze toename in de verkeersdruk kan de verkeersdruk op de straat Haansberg verder toenemen. Een deel van de nog te ontwikkelen wijk Haansberg kan met deze variant ook via de straten Haansberg en Sander ontsluiten. De schatting bij variant 1 is daarmee ook hier van toepassing wat neerkomt op extra toename van 1.625 voertuigbewegingen per dag.



Afbeelding 9 Variant 2

Met deze toename wordt het zuidelijk deel van Haansberg aanzienlijk drukker. Dit gaat in tegen het uitgangspunt van het STOMP-principe en om de voetganger en fietser te prioriteren. De gemeente wil van de straat Haansberg namelijk een hoofdfietsroute richting de entree van Haansberg en centrum van Etten-Leur maken. Het is van belang daarbij zo min mogelijk autoverkeer op deze route te hebben. Een toename in gemotoriseerd verkeer vraagt meer ruimte en daarmee wordt het lastiger om een voetpad aan te leggen op de straat Haansberg.

Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan landbouwverkeer wel of niet van de straat Haansberg gebruik maken. Zoals gemeld is het van belang om een hoofdfietsroute richting de entree en het centrum te maken. Landbouwverkeer mengen op een hoofdfietsroute is niet gewenst. Wanneer het landbouwverkeer dus geen gebruik kan blijven maken van de Oude Grind en Haansberg als doorgaande route, dan kan dit verkeer gebruik maken van de Bankenstraat/Goorstraat en Sander om het buitengebied ten noorden van Haansberg te bereiken.

Variant 2

- + Belemmering van doorgaand verkeer via Oude Grind, Haansberg en Sander.
- Sluit niet volledig aan bij uitgangspunten van de gemeenteraad.
- Geen prioriteit bij voetgangers en fietsers
- Landbouwverkeer kan enkel via Sander of Bankenstraat en Goorstraat buitengebied bereiken.
- Toename verkeersdruk op Haansberg en Sander.

Variant 3 Knip op Haansberg, ten noorden van Hooiweg

Variant 3 in deze notitie is een van de locaties gepresenteerd tijdens de omgevingstafels. Bij deze variant is de knip gelegen op de straat Haansberg net ten noorden van het fietspad met de Hooiweg.



Afbeelding 10 Variant 3

Met deze variant is het niet mogelijk voor gemotoriseerd verkeer om de gehele straat Haansberg uit te rijden. De doorgang is belemmerd. Dit is 30% van de huidige intensiteit op de straat Haansberg en Sander. Het doorgaande gemotoriseerd verkeer volgt de hoofdwegen door Etten-Leur. Gemotoriseerd verkeer van en naar Haansberg volgt de wegen die eerder door de gemeenteraad zijn aangewezen als ontsluiting. Dit betekent de interne ontsluiting in Haansberg. Ook Haansberg Oost is in deze variant aangesloten op Haansberg. Ook dit is in lijn met hetgeen wat de gemeenteraad heeft meegegeven als uitgangspunt.

Met de knip op deze locatie is het evident dat het zuidelijk deel van de straat Haansberg autoluw wordt. De straat kent enkel gemotoriseerd bestemmingsverkeer. Hierdoor is de verkeersdruk laag. Dit levert een goede uitgangspositie om met de werkzaamheden een fietsstraat in te richten. Omdat de verkeersdruk laag is kan de weg ook versmald worden. Afhankelijk van de resterende breedte kan een voetpad worden aangelegd. Dit komt het verzoek van omwonenden eveneens tegemoet. Daarnaast sluit het ook aan bij het STOMP-principe waarbij voetgangers en fietsers boven de privéauto wordt geprioriteerd.

De entree van Haansberg bij de Oude Grind is de beoogde tijdelijke locatie voor het Integraal Kind Centrum (IKC). Van en naar het IKC willen we veilige routes aanleggen. Met variant 3 ontstaat op het zuidelijk deel van de straat Haansberg een dusdanig verkeersbeeld dat hier een verkeersveilige route voor scholieren en ouders ontstaat.

De ingeschatte verkeersbewegingen van Haansberg Oost, 975 bewegingen, zullen zich, afhankelijk van onder andere de bestemming, verdelen over de andere wegen. Een deel via de wijk Haansberg en een ander deel via de straat Sander. Wanneer 75% van dit verkeer, 731 voertuigbewegingen, via Sander rijdt komt de verkeersdruk op Sander op een nog steeds acceptabele verkeersdruk 1.700 motorvoertuigen.

Verkeer vanuit de wijk Haansberg kan eveneens via de straat Sander ontsluiten. Hoe vaak dit gebeurt en wat de daarbij behorende verkeersdruk is wederom afhankelijk van een aantal factoren en daarmee op voorhand lastig te bepalen. Wanneer ook hier weer wordt uitgegaan van een kwart is dit een toename van 1.625 verkeersbewegingen.

Het is niet wenselijk om landbouwverkeer te mengen op een hoofdfietsverbinding als de toekomstige straat Haansberg. Landbouwverkeer is dus genoodzaakt om via de straat Sander naar het noordelijk gelegen buitengebied te rijden of via Bankenstraat en Goorstraat. Hoewel deze straten ook smal zijn is het acceptabel om het verkeer op deze wegen te mengen.

Variant 3

- + Sluit aan bij uitgangspunten van de gemeenteraad.
- + Belemmering van doorgaand verkeer via Oude Grind, Haansberg en Sander.
- + Zuidelijk deel Haansberg wordt autoluw wat mogelijkheden biedt voor fietsstraat.
- + Prioriteit bij voetganger en fietser.
- Landbouwverkeer kan enkel via Sander of Bankenstraat en Goorstraat buitengebied bereiken.
- Geringe groei intensiteit op Sander.

Variant 4 Geen knip

Variant 4 is de laatste variant. Deze variant is op verzoek van omwonenden opgenomen. In deze variant komt er geen knip. Dat betekent dat er geen belemmering is voor gemotoriseerd verkeer en de wegen dus openstaan voor alle vervoerswijzen.



Afbeelding 11 Variant 4 Geen knip

In deze variant wordt niet tegemoetgekomen aan het verzoek om iets te doen tegen doorgaand (sluip)verkeer via onder andere de straten Haansberg en Sander. Dat wil zeggen dat doorgaand verkeer nog altijd vanaf de Hoevenseweg via Oude Grind, Haansberg en Sander en vice versa een alternatieve route heeft voor de hoofdwegen. De verwachting is dat verkeer dit dan ook blijft doen. De afname van 30% van de intensiteit op deze straten door een knip wordt hier dus niet behaald.

Verkeer van en naar Haansberg heeft alle keuzevrijheid in routes. Haansberg, Sander, oostelijke interne ontsluiting. Al die routes zijn te kiezen. Hierdoor is een inschatting van de verkeersdrukte als gevolg van woningbouwontwikkeling moeilijk te maken, aangezien dit onder andere afhankelijk is van de bestemming.

Ter indicatie wordt uitgegaan dat 25% van Haansberg Oost richting het noorden zal afwikkelen. Dit komt neer op 244 voertuigbewegingen. De rest zal via Haansberg richting het zuiden ontsluiten. Vanuit de wijk Haansberg zal ook verkeer richting de straat Haansberg rijden. Op de straat Haansberg kan het vervolgens via het Sander of via de Oude Grind de weg vervolgen. Indien wederom wordt uitgegaan van een kwart van Haansberg met een gelijkmatige verdeling tussen Sander en Oude Grind betekent dat 812 voertuigbewegingen extra.

Variant 4

- + Buitengebied blijft direct toegankelijk voor landbouwverkeer
- Sluit niet aan bij uitgangspunten gemeenteraad
- Geen beperking doorgaand verkeer via Oude Grind, Haansberg, Sander
- Sluit niet aan bij uitgangspunten gemeenteraad.
- Geen prioriteit bij voetganger en fietser op Haansberg.
- Toename verkeersdrukte op Haansberg.