NOTA BEANTWOORDING REACTIES BOUWLOCATIES EN WEGVARIANTEN (d.d. 1 november 2021)

Uitkomst participatie Deelnotitie Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten, 1e herziening versie 17 mei 2021 (periode 24 juni 2021 tot en met 31 augustus 2021)



Denkrichting
Bouwlocaties en wegvarianten, 1e herziening
d.d. 17 mei 2021

De gemeente Etten-Leur wil in haar omgevingsvisie de grote bouwlocaties tot 2040 opnemen en ook hoe ze die wil ontsluiten. De wijze waarop ze dit voor ogen heeft, is verwoord in de deelnotitie Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten, 1e herziening versie 17 mei 2021. Voordat deze notitie als hoofdstuk in de omgevingsvisie wordt verwerkt, zijn inwoners en belangengroepen in de gelegenheid gesteld daarop te reageren. De wijze waarop dat is gedaan is vooraf (op 22 juni 2021) besproken in de gemeenteraad.

De periode van inspraak liep van 24 juni tot en met 31 augustus 2021. Deze notitie is de uitwerking van die inspraak. In deze notitie geeft het college van burgemeester en wethouders de aandachtpunten weer die tijdens de bijeenkomsten naar voren zijn gekomen. Daarna volgen de reacties die buiten de bijeenkomsten bij ons zijn ingediend. Deze zijn samengevat en voorzien van onze beantwoording. Tot slot volgen opmerkingen en reacties die zijn achtergelaten op ons internetforum. Ook die voorzien wij van een antwoord.

Opmerkingen, suggesties tijdens de (digitale) bijeenkomsten

De (digitale) bijeenkomsten

Er zijn vier bijeenkomsten gehouden. In totaal hebben ongeveer tweehonderd personen hieraan deelgenomen. Tijdens die bijeenkomsten is de denkrichting toegelicht en is aan de aanwezigen naar hun meningen gevraagd. Om mogelijke vragen en opmerkingen uit de samenleving over een specifiek gebied te bundelen, konden inwoners zich aanmelden voor een specifieke bijeenkomst. Tijdens alle bijeenkomsten hebben wij steeds dezelfde informatie verstrekt. De bijeenkomsten vonden plaats op:

- Donderdag 8 juli 2021 (specifiek voor inwoners met grondpositie binnen de bouwlocaties);
- Donderdag 15 juli 2021 (met als thema Hoge Haansberg/noordelijke rondweg);
- Dinsdag 20 juli 2021 (met als thema Lage Vaartkant/oostelijke rondweg);
- Woensdag 21 juli 2021 (met als thema verbinding afslag 18 - Rijsbergseweg).

De vooraf geplande vijfde bijeenkomst op donderdag 22 juli 2021 (met als thema Bedrijventerrein Vosdonk) is op geannuleerd vanwege weinig aanmeldingen. De personen die zich daarvoor hadden aangemeld zijn in de gelegenheid gesteld om de bijeenkomst van 20 of 21 juli bij te wonen. Daarnaast konden inwoners die op geen enkele datum gelegenheid hadden, een opname van de gehouden presentatie terugkijken.

8 juli 2021

Inwoners met grondeigendommen binnen de beoogde bouwlocaties of wegvarianten zijn apart uitgenodigd op 8 juli. Grondeigenaren geven aan dat zij graag snel duidelijkheid willen over het al dan niet definitief doorgaan van de bouwprojecten. Zo kunnen zij tijdig een strategie bepalen voor hun eigen toekomst. Een lang proces om de omgevingsvisie vast te stellen helpt daar dan niet bij.

Het blijkt lastig om een mening te geven over de bouwlocaties en wegvarianten op dit abstractieniveau. Daarbij werkt niet mee dat nog niet alle (verkeers-) onderzoeken afgerond en beschikbaar zijn. Via een vraag wordt aangegeven dat het vreemd is dat de richting die het college in eerste instantie niet wilde ingaan: ‘een noordelijke randweg is niet haalbaar’, nu tóch de voorkeur geniet.

15 juli 2021

De locatie Hoge Haansberg staat centraal op 15 juli. Dit is de drukste avond, met twintig personen in de zaal en 46 via een Zoom-verbinding. Het is duidelijk dat men vreest voor aantasting van het woongenot vanwege een toename van (sluip)verkeer door de woningbouw. De angst is dat de huidige infrastructuur en kruisingen de verkeerstoename onvoldoende kunnen verwerken. Daarnaast is er twijfel over het nut van de noordelijke randweg op de positie zoals die nu wordt voorgesteld. Een pleidooi om op grotere afstand om Etten-Leur een echte rondweg aan te leggen, een verbinding tussen de N640

en de N389, komt een paar keer aan de orde. Men vindt de huidige oplossing van randwegen niet toekomstbestendig. Ook wordt de suggestie gedaan om toch de Aletta Jacobslaan te benutten om de nieuwe woningen op de Hoge Haansberg te ontsluiten.

Er is zorg of met het toevoegen van 3.800 woningen het huidige karakter van Etten-Leur niet te veel wordt aangetast en of de provincie wel zal meewerken aan de transformatie van natuur en landschap naar woningbouw. Tegelijkertijd horen we dat men het fijn vindt dat Etten-Leur de woningcrisis aan wil pakken.

De gemeente wordt verweten niet transparant te zijn. Met de gebruikte kaartbeelden wordt volgens sommigen een verkeerde indruk gewekt. Er is behoefte aan meer gedetailleerde informatie op de kaart over de nieuwe woonwijken. Tevens moet op de kaart duidelijk worden gemaakt dat langs de bestaande wegen het woongenot kan verslechteren vanwege extra verkeer.

20 juli 2021

De locatie Lage Vaartkant/oostelijke randweg heeft 20 juli de bijzondere aandacht. Er zijn in totaal zo'n 55 deelnemers. Waar we de week ervoor nog het verwijt krijgen niet transparant te zijn en een vooropgezet plan door te drukken, krijgen we deze keer vanuit verschillende kanten complimenten over de transparantie en de wijze waarop we dit proces insteken (ondanks dat ook zij zien dat met deze denkrichting hun omgeving in negatieve zin verandert).

De onderwerpen die de boventoon voeren zijn toch wel de woningen (aantal, typen, regionale afstemming), verkeer (overlast, sluipverkeer, echte rondweg), natuur/water en ook wel beetje proces (wel/niet transparant, vakantieperiode). We besluiten op korte termijn een aantal korte filmpjes te maken waar een onderwerp in en minuut wordt verklaard door de betreffende gemeentelijke specialist.

21 juli 2021

Deze avond wordt gedomineerd door vragen over de rand/rondwegen, het onderzoek naar een aansluiting van afslag 18 met de Rijsbergseweg en bedrijventerrein Vosdonk. In verband met deze laatste is een stevige delegatie bewoners van de Hoge Donk aanwezig (acht personen). De boodschap van de gemeente is: 'wij willen bedrijventerrein Vosdonk niet uitbreiden, maar gebruik maken van bestaande percelen en panden. Voor de restzones neemt de gemeente geen initiatief, maar zal wel positief staan tegenover particuliere initiatieven'. Dit maakt de bewoners erg onrustig: wij willen weten waar we aan toe zijn. Blijft het zo? Wordt het wonen? Wordt het bedrijventerrein? 'Stel dat ik mijn huis wil verkopen. Dan moet ik zeggen tegen de koper dat het kan zijn dat het groene uitzicht weldra verandert in bedrijfspand'. Er is veel begrip voor deze zorg. Het advies aan de buurtgenoten: 'vertel wat jullie wel willen op deze restzones. Doe wellicht een voorstel namens de buurt'.
Er zijn veel zorgen over te hard rijdend verkeer en onveilige situaties voor vrachtverkeer. Zoals ook vorig jaar al bleek uit de bewonersparticipatie is vooral verkeer het belangrijkste aandachtspunt.

Thematische beantwoording naar aanleiding van de (digitale) bijeenkomsten en ingediende reacties

In de opmerkingen tijdens de (digitale) bijeenkomsten en uit de ingediende reacties die daarna zijn ingediend, zien wij terugkerende thema's waar onze inwoners zich zorgen over maken of meer over willen weten. Het betreft opmerkingen over het hoge abstractieniveau en de onderzoeken die nog lopen. Inwoners geven aan dat zij zich geen goed beeld kunnen vormen van wat de plannen concreet voor hen gaan betekenen en wat de vervolgstappen zijn. Daarnaast zien we terugkerend inwoners die ervoor pleiten om minder woningen te bouwen en/of vooral binnen de bestaande woonkernen ruimte te zoeken voor de behoefte. Daarop volgt dat er vragen zijn over de wijze waarop in de locaties Hoge Haansberg en Lage Vaartkant wordt omgegaan met de bestaande kwaliteiten. Daarbij wordt in de Lage Vaartkant veel gerefereerd naar de aanwezige natuurwaarden en de lage ligging waardoor woningbouw in dat gebied tot wateroverlast zou leiden. Ook zien we een terugkerend thema in de gekozen structuur van de randwegen. Er worden verkeerskundige alternatieven aangedragen en gevraagd naar oplossingen voor huidige verkeersknelpunten tot de randweg er daadwerkelijk ligt. Hierna lichten wij die thema's verder toe en gaan wij in op bepaalde keuzes die wij hebben gemaakt. Dat maakt het ook mogelijk bij de beantwoording van de individuele reacties over die onderwerpen kort te verwijzen naar deze uitgebreide toelichting.

Thema's

1. Abstractieniveau
2. Woningbouwprogramma
3. Bouwlocaties
4. Structuur van randwegen

1. Abstractieniveau

Een omgevingsvisie is een strategisch document op hoofdlijnen. Dit geldt ook voor de notitie ‘denkrichting bouwlocaties en wegvarianten’ die we als apart hoofdstuk ‘Strategische ontwikkellocaties’ in de omgevingsvisie verwerken. Het geeft *richting* aan vraagstukken en gaat niet over de *inrichting* van een gebied. Het geeft daarom met een globale begrenzing aan waar we willen bouwen (Hoge Haansberg en Lage Vaartkant) en hoe we die gebieden willen ontsluiten (met een stelsel van randwegen). Wij willen niet de indruk wekken dat we de begrenzing van deze gebieden en de ligging van de randwegen nu

al precies weten. In een aantal reacties wordt verzocht om op het kaartbeeld meer ondergrond te laten zien zodat men zich beter kan oriënteren waar bepaalde ontwikkelingen worden voorgesteld. Dat verzoek nemen wij over, waarbij we aantekenen dat de begrenzingen globaal van karakter zijn. We hebben daarom op kaart globaal en indicatief de betreffende randwegen opgenomen. Het tracé is indicatief en wordt een volgende fase verder verkend en nader bepaald.

Wij hebben ervoor gekozen om gelijktijdig met de uitvoering van het verkeersonderzoek de samenleving (alvast) te vragen naar hun mening over de denkrichting op de bouwlocaties en wegvarianten. Daarmee houden we vaart in het proces om een ontwerp-omgevingsvisie aan te bieden aan de raad en ter inzage te leggen. Met de terinzagelegging van het ontwerp van de omgevingsvisie start het formele inspraaktraject. Op dat moment zijn ook alle onderliggende onderzoeken en gegevens (zoals verkeersonderzoek en de milieueffectrapportage) als bijlage van de ontwerp-omgevingsvisie beschikbaar. Ten behoeve van het huidige (en globale) karakter van de woongebieden en wegvarianten, is het niet nodig om nu al in detail onderzoeken te verrichten en alles uit te zoeken. Bij een visie tot 2040 met een koers op hoofdlijnen passen ook kaartbeelden en onderzoeken op hoofdlijnen. Tijdens de terinzagelegging van de ontwerp-omgevingsvisie kunnen inwoners en andere belanghebbenden reageren op de richting die de gemeente Etten-Leur tot 2040 wil opgaan. Na deze terinzagelegging wordt de ontwerp-omgevingsvisie, al dan niet in gewijzigde vorm, ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Dat is volgens planning gaat de gemeenteraad de omgevingsvisie halverwege 2022 vaststellen. Tegen de vastgestelde omgevingsvisie staat geen beroep open. Een omgevingsvisie bindt alleen de gemeente zelf en heeft geen directe juridische gevolgen voor inwoners. Het geeft de richting aan die de gemeente op wil.

Als de gemeenteraad in 2022 met de vastgestelde omgevingsvisie de *richting* heeft bepaald komen we in een volgende en concretere fase terecht. Dan voeren we onderzoeken uit en houden we gesprekken met de omgeving over de mogelijke *inrichting* van de gebieden. Onderwerpen zoals de specifieke locatie van de nieuwe woningen en voorzieningen, de ligging en het ontwerp van de wegenstructuur, verwerving van de gronden en de preciezere betekenis voor de natuur- en waterhuishouding komen dan ter sprake. Meer onderzoek en concretere uitspraken over die inrichting is ook nodig om een bestemmingsplan (onder de nieuwe Omgevingswet een ‘omgevingsplan’) op te stellen en omgevingsvergunningen af te geven die de realisatie van de nieuwe woningen en wegen juridisch mogelijk maken. Met inwoners die vinden dat hun grond of huis minder waard wordt door de ontwikkeling, bekijken we de mogelijkheden voor financiële compensatie door zogenaamde planschade (onder de nieuwe Omgevingswet ‘nadeelcompensatie’).

Ook in die volgende fase (dus ná vaststelling van de omgevingsvisie in 2022) gaan we in gesprek met omwonenden en andere belanghebbenden om te bezien op welke wijze we een woonwijk en randweg het beste kunnen vormgeven. En bijvoorbeeld hoe we woningen en wegen zo gunstig mogelijk kunnen inpassen en zodoende rekening houden met bestaande woningen en eigendommen. Dit betekent dat in de volgende fasen ruimte is om invloed uit te oefenen op de wijze waarop de bouwlocaties en wegvarianten worden ingericht. De richting zoals verwoord in de dan vastgestelde omgevingsvisie (lees de principiële keuze waar we woonwijken en randwegen willen) hanteert de gemeente dan als uitgangspunt. De processen om te komen tot een

bestemmingsplan (ook wel omgevingsplan) en het afgeven van omgevingsvergunningen zijn formele juridische trajecten waartegen wél bezwaar en beroep kan worden aangetekend bij de rechtbank en Raad van State. Dit zijn namelijk procedures die gebaseerd zijn op de omgevingsvisie.

In het vervolgtraject om te komen tot een bestemmingsplan (ook wel omgevingsplan) moeten wij de economische uitvoerbaarheid aantonen. Dán geven wij aan op welke wijze we de aanleg van de randwegen en woningbouwlocaties daadwerkelijk bekostigen. Om een beeld te krijgen van de aanlegkosten van de randwegen en de zogenaamde jaarlijkse kapitaallasten hebben wij een berekening uitgevoerd. In die berekening gaan wij niet in op de bekostiging daarvan. Dergelijke voorstellen leggen wij in een later stadium ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad. De omgevingsvisie is een document op hoofdlijnen. Daarmee blijven onderzoeken en uitspraken over de uitvoering van die visie ook op hoofdlijnen.

2. Woningbouwprogramma

We doen elke drie jaar een woningbehoeftenonderzoek. Het laatste lokale onderzoek dateert van eind 2019, in 2022 is het volgende moment. De resultaten van het onderzoek zien we terug in de nieuwbouwplannen waar we nu aan werken. In de praktijk bouwen we woningen voor alle leeftijden, uiteenlopende woningtypen, in alle prijsklassen huur en koop.

We weten dat momenteel meer dan 6.000 inwoners op zoek zijn naar een passende, betaalbare, huurwoningen. We weten ook dat het aantal 1 en 2 persoonshuishoudens in Etten-Leur de komende jaren fors groeit. Voor een belangrijk deel heeft dat te maken met de toenemende vergrijzing. Ook zijn er heel wat verschillende (bijzondere) doelgroepen die we, deels verplicht door het rijk, moeten huisvesten. Daarnaast zijn er ook nog huishoudens die ‘gewoon’ een andere woning willen omdat de samenstelling van hun huishouden wijzigt.

We bouwen nu en de komende jaren in diverse wijken heel wat appartementen. De mogelijkheden om appartementen in bestaand stedelijk toe te kunnen voegen nemen vanaf 2025 af. Samen met verhuurder Stichting Alwel zien we nog enkele mogelijkheden om na 2025 appartementen toe te voegen in enkele wijken en buurten. Leidend daarbij is dat de gemeenteraad duidelijk heeft aangegeven dat, met uitzondering van enkele (centrum)locaties, niet hoger dan vier lagen gebouwd mag worden.

Naast de inpassing van ongeveer 1.500 woningen van ons huidige programma op locaties zoals Juvenaat, Couperuspark, Haansberg Oost, Van Bergenpark en Kloostervelden zijn er geen grootschalige binnenstedelijke locaties voor woningbouw. Waar we nog wel naar kijken zijn opties als het verbouwen van

kantoorpanden en ander (zoals meervoudig) gebruik van bestaande woningen. In sommige wijken en buurten zien we beperkte mogelijkheden voor woningsplitsing en andere vormen van meervoudig gebruik.

Op dit moment is het nog te vroeg om al te spreken over transformatie van kantoorpanden naar woningbouw. In Etten-Leur hebben we de laatste jaren namelijk al kantooroppervlakte verminderd. En er is bewust een concentratie aangebracht aan de oostzijde van Etten-Leur, bij afrit 18 van rijksweg A58. We zien hierbij ook dat kantoren door verschillende gebruikers worden gedeeld. Het kan zo zijn dat er meer kantoorruimtes vrij gaan komen als gevolg van onder andere COVID-19. Met name de kleinere locaties (oppervlakten) zijn dan weer interessant en geschikt voor bedrijven die minder grote locaties zoeken in verband met het meer thuiswerken.

Per saldo komt het erop neer dat we ons gewenste programma maar gedeeltelijk binnenstedelijk kunnen realiseren. Woningbouw na 2025 zal dus, eventueel versneld, moeten plaats vinden op de locaties Hoge Haansberg (ca. 1.300 woningen) en Lage Vaartkant (ca. 1.000 woningen). Daarbij staan we open voor de optie om kantoorpanden te verbouwen naar woningen als de vraag naar kantoorruimte aantoonbaar afneemt.

De nu geformuleerde lokale bouwopgaven dragen bij aan actuele lokale woningbehoeften. Voor een beperkt deel dragen de opgaven bij aan afname van het regionale woningtekort. Alles bij elkaar dragen we zo ook bij aan het inmiddels forse landelijke woningtekort. Samen met gemeenten van deze regio maken we afspraken met de provincie en het rijk over een versnelling in de woningbouw. Hiervoor hebben we samen met die partijen in 2021 de zogeheten regionale investeringsagenda opgesteld. Die agenda is gedeeld met het rijk en daarin is voor Etten-Leur de toevoeging van 3.800 woningen tot 2040 opgenomen. 3.800 woningen is omgerekend 200 woningen per jaar. Dat aantal is grofweg gelijk aan hetgeen we de afgelopen tien à twintig jaar bouwden. Bovendien is 3.800 de door de raad uitgesproken ambitie.

Tot 2040 bouwen we dus gemiddeld circa 200 woningen per jaar. De eerste jaren bouwen we, waar mogelijk versneld, iets meer woningen. Beperkt bouwen we als één van de vijf stedelijke gemeenten van West-Brabant in die periode ook voor de behoeften van inwoners van kleinere gemeenten van de regio. Bij alle woningbouw houden we rekening met het karakter van Etten-Leur: we zijn en blijven een gemeente met diverse groenstedelijke wijken en een combinatie van stadse en dorpse allure.

Zodra de ontwerp omgevingsvisie gereed is gaan we verder in gesprek met de provincie en gemeenten van de regio waar we deel van uitmaken. Onze intentie is goede afspraken te maken over aantallen te bouwen woningen. Belangrijk voor ons daarbij is dat we voldoende ruimte krijgen om ons programma te realiseren. We zijn daarbij bereid om waar nodig te schuiven in de uitvoering van onze plannen.

3. Bouwlocaties

De keuze om het gebied Hoge Haansberg te ontwikkelen als woongebied is bepaald door diverse factoren. In de eerste plaats ligt het gebied relatief dicht bij het centrum en de voorzieningen zoals zwembad en Nobelaer. Ook het treinstation ligt in de nabijheid van de locatie. Zowel centrum als station zijn met de fiets of te voet goed bereikbaar. De Hoge Haansberg sluit enerzijds aan op bestaande wijken als Klein en Groot Sander en de Griend en anderzijds op het buitengebied. Met de locatie Lage Vaartkant als woonlocatie kan (ook in financieel opzicht) de combinatie worden gemaakt met de aanleg van een tunnel en oostelijke randweg. Deze zijn nodig om de bestaande verkeersproblematiek in Etten-Leur noord en op de Lage vaartkant op te lossen. De locatie is ook gunstig gelegen ten opzichte van de A58 en ook de voorzieningen in het centrum zijn via de bestaande wegen en fietspaden goed te bereiken.

Beide woonlocaties zijn op verzoek van de gemeenteraad onderzocht. In eerste instantie gingen wij daarbij uit van een woningbouwopgave van 600 woningen tot het jaar 2030. Wij hebben met onze deelnotitie Omgevingsvisie Bouwlocatie en wegvarianten geconstateerd én gecommuniceerd dat zowel de Hoge Haansberg als de Lage Vaartkant ruimte biedt voor dit aantal. In februari 2021 heeft de raad besloten de horizon met tien jaar te verlengen en een bouwopgave tot 2040 te hanteren. Met een jaarlijkse toevoeging van 200 woningen, betekent dit ook een verruiming van het aantal woningen met ongeveer 2.000. Voor een klein deel is daarvoor ruimte binnen bestaand stedelijk gebied. Het houdt echter ook in dat wij in onze denkrichting bouwlocaties en wegvarianten het woningbouwprogramma op de locaties Hoge Haansberg en Lage Vaartkant hebben verruimd naar respectievelijk 1.300 en 1.000 woningen (indicatief). De projectlocatie Hoge Haansberg hebben wij daarbij groter gemaakt en overschrijdt de Goorstraat om dit bouwvolume te kunnen realiseren. Deze aanpassingen hebben wij verwerkt tot de denkrichting Bouwlocaties en wegvarianten, 1e herziening d.d. 17 mei 2021. Over die denkrichting zijn wij in de periode juni tot en met augustus 2021 het gesprek aangegaan met de samenleving. Op basis van de reacties uit de samenleving om bij Hoge Haansberg de Goorstraat als noordgrens te blijven hanteren, hebben wij dit gebied nog eens nader bekeken. Wij zien goede mogelijkheden om het bouwvolume (indicatief 1.300 woningen) te realiseren met de Goorstraat als noordgrens. Wij nemen dit op in de ontwerp omgevingsvisie.

Wij zien ook dat bouwen buiten bestaand stedelijk gebied (natuur)waarden en kwaliteiten verloren kunnen gaan. Wij willen daar rekening mee houden. Daarom hebben wij onderzocht welk effect de woningbouwlocaties en wegvarianten hebben op het milieu. Deze milieueffectrapportage is een onderzoek op hoofdlijnen, dat past bij het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Het is kwalitatief beschrijvend, verkennend en agenderend. Uit de milieueffectenrapportage blijkt dat er geen aantasting is van beschermde natuurgebieden of van een gebied waarbij we op voorhand al kunnen weten dat aanwezige natuurwaarden de locatie voor woningbouw uitsluit. Effecten op beschermde soorten zijn niet op voorhand uit te sluiten, maar naar verwachting kunnen negatieve effecten worden voorkomen door een goede fasering dan wel compensatie van vervangende stand-/verblijfplaatsen dan wel bestaande groenstructuren waar mogelijk te handhaven. Allemaal met als doel dat daarmee geen wezenlijk negatief effect op populatieniveau optreedt. Detailonderzoek en toetsing vindt plaats bij verdere uitwerking van de planning in vervolgprocedures.

Naast de mogelijkheid dat er kwaliteiten verloren gaan, zien we met de ontwikkeling ook kansen om aanwezige kwaliteiten van gebieden te benutten en te vergroten. Wij zien kansen om, in navolging van Schoenmakershoek en de Streek, hier unieke en duurzame woonmilieus te maken. Met name in het gebied Lage Vaartkant zien wij een opgave en kans om het beekdallandschap beter zichtbaar te maken en de stad in te trekken. En waarbij de bestaande verkeers- en waterproblemen niet worden vergroot maar juist verbeterd worden. Toekomstgerichte duurzame wijken waar het goed wonen en verblijven is. Wij willen woonwijken creëerden die iets unieks toevoegen aan en voor Etten-Leur.

Bij de gefaseerde ontwikkeling van deze wijken zien we het voor ons dat we starten met Hoge Haansberg en vervolgens Lage Vaartkant. In beide gebieden willen wij de realisatie van de randweg gelijk laten oplopen met de ontwikkeling van de wijk. Vooral bij Lage Vaartkant is het daarbij van belang dat wij de wijk pas willen aanleggen als er zekerheid is dat de betrokken partijen (zoals de ProRail (beheerder van het spoor)) daar aan meewerken.

4. Structuur van Randwegen

De bestaande verkeersstructuur binnen onze gemeente wordt intensief gebruikt. Dit uit zich door diverse knelpunten binnen en buiten de spitstijden. Vanwege de beperkte ruimte is optimalisering van de doorstroming niet of nauwelijks mogelijk. De toevoeging van woningen gaat leiden tot meer verkeersbewegingen. De bestaande verkeersstructuur kan dat niet overal opvangen. De aanleg van nieuwe wegen is daarom nodig als we een grote hoeveelheid woningen toevoegen.

Wij kiezen niet voor een ontsluiting van de beoogde woonwijk Hoge Haansberg via de verlengde Aletta Jacobslaan. Dat was vanuit het college wel een variant die de voorkeur genoot. In het gesprek met de gemeenteraad in februari 2021 is duidelijk naar voren gekomen dat de raad de Aletta Jacobslaan niet wil belasten met extra verkeer van en naar de nieuwe woonwijk. Om die reden is die variant ook niet in de denkrichting opgenomen en gaan we die ook niet opnemen in de omgevingsvisie. De gedachte is om Hoge Haansberg te ontsluiten via de noordelijke randweg, die de rand van de nieuwe woonwijk vormt. Door de nieuwe weg dicht tegen de bestaande bebouwing te leggen, kan ook het lokale verkeer, dat in de bestaande woonwijken moet zijn, daar gebruik van maken.

Het idee van de randweg Noord is dat die óók een bijdrage biedt aan het oplossen van verkeersknelpunten ín onze bestaande kernen. De Concordialaan en Aletta Jacbobslaan en Statenlaan krijgen door een randweg minder verkeer te verwerken. En een randweg verplaatsen op een enige afstand van de woonkern (de verbinding tussen de N640 en N389), zal niet tot nauwelijks leiden tot vermindering van verkeerdrukte in onze bestaande woonwijken. Juist omdat die weg dan te ver van de bestaande woningen en wegen is verwijderd. Men is dan relatief veel reistijd kwijt om op de randweg te komen en kiest als alternatief een route door de kern. Een randweg op enige afstand van onze kern zal daarom vooral dienen om doorgaand verkeer om Etten-Leur te leiden. Op basis van een kentekenonderzoek uit begin 2020 (net voor de eerste corona lockdown uitgevoerd en daarom representatief) weten we dat circa

2% via het traject N640 - N389 (en vice versa) als doorgaand verkeer onze kern doorkruist. Dat zijn ongeveer tweehonderd voertuigen en zes vrachtwagens per dag. Het weren van vrachtverkeer in onze kernen raakt dus vooral de bevoorrading van onze winkels en leidt niet tot een substantiële afname van het doorgaand vrachtverkeer. Deze aantallen vinden wij ook te laag om een randweg tussen de N640 en de N389 aan te leggen, omdat het voor het lokale verkeer geen knelpunten oplost. Kortom; een randweg op enige afstand van Hoge Haansberg leidt niet tot een grote afname van verkeer in onze kernen. Een randweg dicht tegen de kern biedt die voordelen wel.

Op de Lage Vaartkant en het Lichttorenhoofd is het erg druk, onder andere door de aanwezigheid van het spoor en de verkeerslichten. Een relatief oude (en bekende) variant is een tunnel onder het spoor en aansluiting op de Ambachtlaan. Bij de ontwikkeling van Attelaken is daarvoor ook ruimte gereserveerd. Wij zijn ervan overtuigd dat wij een goede en veilige onderdoorgang kunnen realiseren die voldoet aan de ontwerpeisen (waaronder de hellingshoek voor auto- en fietsverkeer). Bij de uitwerking bezien we de beste inpassing.

Op verzoek van de gemeenteraad hebben we onderzocht in welke mate een meer oostelijke ontsluiting via de Pleinstraat Oost in combinatie met een tunnel en een mogelijke nieuwe wijk bij de Lage Vaartkant een oplossing biedt voor het knelpunt bij het Lichttorenhoofd en op de Lage Vaartkant zelf. Inmiddels weten wij uit onderzoek van Goudappel dat een randweg verder naar het oosten minder goed functioneert en minder verkeer afwikkelt dan de oorspronkelijke variant. Daarnaast leidt het tot extra (en ongewenst) verkeer op de wegen Plantijnlaan en Schoonhout en Attelakenseweg. Daar komt nog bij dat omwonenden geen voorstander zijn van dit onderzochte alternatief. Om deze redenen nemen we de variant van een randweg nabij de Pleinstraat niet op in de ontwerp omgevingsvisie. De variant van een tunnel nabij de Ambachtlaan houden wij in beeld als zoeklocatie. In de fase waarin we een stedenbouwkundig ontwerp maken voor de wijk Lage Vaartkant, wordt ook duidelijk hoe het tracé van deze randweg gaat lopen. Dán wordt ook duidelijk hoe deze randweg goed inpasbaar is en waar deze het spoor passeert.

Ook de verbindingsweg tussen afslag 18 van Rijksweg A58 en de Rijsbergseweg hebben wij onderzocht op verzoek van de gemeenteraad. De gemeenteraad wilde weten in welke mate daarmee de Bredaseweg en de Couperuslaan worden ontlast. Uit verkeersonderzoek van Goudappel blijkt dat met deze verbindingsweg de doorstroming op de Bredaseweg tijdens de spits verbetert. Ook leidt het tot een vermindering van verkeer op de Couperuslaan. Op deze straat zijn echter op dit moment geen problemen met de doorstroming of klachten bekend over geluid of onveilige situaties. Het verkeersonderzoek laat ook zien dat deze verbindingsweg leidt tot negatieve effecten elders in onze gemeente. Het leidt tot een toename van ca. 1.000 motorvoertuigen per dag op de Bisschopsmolenstraat / Achter de Molen. Dit zijn beide 30 km/u straten en een toename van deze aantallen op deze wegen is daarom niet wenselijk. Daar komt nog bij dat omwonenden geen voorstander zijn van deze verbinding. Vanwege een verschuiving van een verkeersprobleem en tegenstand uit de omgeving nemen wij deze verbinding niet op de ontwerp omgevingsvisie.

Het profiel van de randweg ontwerpen wij in samenhang met de uitwerking van de woningbouwplannen. Dan bepalen we op welke wijze de randweg aansluit op de bestaande wegstructuur en hoe bijvoorbeeld voet- en fietspaden komen te liggen. Wij hebben het idee om de randweg bij zowel de Hoge Haansberg als de Lage Vaartkant ook in samenhang (en daarmee gefaseerd) met de realisatie van de woningen aan te leggen. Voor locatie Lage Vaartkant geldt dat wij absolute zekerheid moeten hebben dat de spoortunnel wordt aangelegd voordat wij starten met de realisatie van die woonwijk en randweg. De spoorwegbeheerder is daarom een van de belangrijke gesprekspartners.

Verkeersknelpunten worden goed opgelost met een stelsel van randwegen. Op dit moment zijn er nauwelijks mogelijkheden om voorafgaand aan die realisatie het bestaande knelpunt van verkeer in Etten-leur (Noord) goed op te lossen. We hebben in het verleden al diverse keren gezocht naar ingrepen binnen de bestaande infrastructuur die zouden leiden tot een betere doorstroming in Etten-Leur Noord. Kruisingen vervangen door rotondes, andere afslagen of het anders afstellen van verkeerslichten zijn daar voorbeelden van. Ook recent hebben wij daar een verkeerskundig bureau naar laten kijken. Steeds blijkt weer dat er geen mogelijkheden zijn om de situatie goed en verkeersveilig aan te passen. Of het blijkt dat een ingreep op de ene locatie leidt tot een nieuw verkeersknelpunt elders in onze gemeente. Er zijn daarmee geen eenvoudige of goedkope mogelijkheden om het knelpunt van verkeer in Etten-Leur Noord op te lossen.

Voor het inzicht dat de pandemie, als gevolg van COVID19, structureel gaat leiden tot minder autoverkeer en daarmee de noodzaak wegvalt om nieuwe randwegen aan te leggen is het nog te vroeg. Er zijn namelijk ook signalen dat het afgelopen jaar meer auto's zijn verkocht, omdat reizen met het openbaar vervoer minder aantrekkelijk was. Wij houden daarom in de omgevingsvisie vast aan het idee dat we met de aanleg van randwegen de woongebieden op een goede manier ontsluiten en knelpunten binnen de bestaande verkeersstructuur oplossen.

Ingediende reacties

01 Bewoner

Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat er nog een vrij conservatieve gedachte heerst als het gaat om de verkeersstructuur. Hij stelt dat de gemeente er op basis van het bestaande gedrag van mensen vanuit gaat dat een wijk een bepaalde hoeveelheid verkeer genereert en faciliteren dit vervolgens met bijvoorbeeld een rondweg. Bewoner is van mening dat de gemeente ook daarin eerst een stap ervoor moet zetten. Wat voor type wijk willen we op deze uitbreidingslocaties? Er is een schone lei waardoor je ook op gebied van mobiliteit best wat gedurfdere keuzes kunt maken. Bewoner schets een paar voorbeelden: - Ontwikkel een sterk netwerk aan deelvervoer in de wijk en combineer dit met de aanleg van minder parkeerplaatsen. - Geef de fiets ECHT de ruimte door in te zetten op een netwerk met bijvoorbeeld fietsstraten - Communiceer met toekomstige kopers over het concept van de wijk en richt je daarmee op kopers die autobezit minder belangrijk vinden waardoor je er op voorhand op kunt sturen. Door dit in het ontwikkeltraject mee te nemen kun je een wijk ontwikkelen waar het autobezit/gebruik significant lager kan zijn. Heb je dan nog wel een rondweg nodig?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording. Daar gaan wij in op de gekozen verkeersstructuur en de uitwerkingen op de ontwikkellocaties die nog volgen. De ontwikkelingen die u schets zoals een aanbod voor (elektrisch) deelvervoer bekijken we zeker bij de komst van een nieuwe wijk. Ook een goed netwerk van fietspaden is daarbij een vereiste. We nemen op een later moment een besluit over de invulling van de wijk en met welke gedachte we deze wijk inrichten. We gaan wel uit van een duurzame wijk. Dit geldt dan niet alleen voor de gebouwen maar zeker ook voor de openbare ruimte. De duurzaamheidsmaatregelen kunnen per gebied verschillen. Zowel lokaal als in de regio wordt voortdurend onderzocht aan welk type woning en in welke prijsklasse er behoefte is. In principe zullen de nieuwe woonwijken een diversiteit aan woningtypes krijgen.

Dit soort concepten meenemen in de planvorming verhoogt in mijn ogen het ambitieniveau op het gebied van een duurzame woonwijk. Bewoners geven aan dat bij nieuwbouwwijk De Streek veel aandacht uitgegaan naar een duurzame manier van bouwen en wonen in de wijk. In de omgevingsvisie worden weer nieuwe uitbreidingslocaties aangewezen voor de komende 5 à 10 jaar. Ook in deze wijken wil bewoner dat duurzaamheid een belangrijke rol speelt in de bouw van de woningen.	

02 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner vraagt zich af of meer bouwen in het landelijk gebied de goede manier is. Hij vindt het vreemd dat de gemeente enerzijds duurzaamheid uitstraalt, maar wel plannen maakt om de natuur om zeep te helpen. Beter is het (zo stelt hij) om binnen het stedelijk gebied ruimte te zoeken en in de hoogte te bouwen of te renoveren. Bewoner geeft ook aan dat vervoer niet meer gaat over oude wegen, maar via nieuwe manieren en mogelijkheden. Hij denkt daarbij aan het openbaar vervoer en de afname van woon-werkverkeer vanwege de digitale revolutie. Bewoner vindt dat nu een korte termijn visie wordt toegepast en te weinig rekening wordt gehouden met aanstormende innovaties. Bewoner vindt dat met de verbindingsweg naar de Rijsbergseweg het verkeer een niet noodzakelijke omweg wordt gegeven en een binnendoor route wordt gecreëerd.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording, met name Bouwen. Daarin leest u dat wij een grote opgave hebben op het gebied van woningbouw en wij die niet kunnen oplossen met alleen binnenstedelijk bouwen. En ook dat wij daar duurzame wijken willen ontwikkelen. Daar komt bij dat wij het groene en dorpse karakter van Etten-Leur willen behouden en daarom terughoudend zijn met hoogbouw. Wij delen uw mening over het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en ook wij houden de gevolgen van digitale ontwikkelingen op het woon-werk verkeer in de gaten. Echter, onze huidige wegenstructuur wordt nu al volledig benut. En toevoeging van woningen gaat leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Dat kan de huidige wegenstructuur niet verwerken. Met het stelsel van randwegen houden wij Etten-Leur ook voor de toekomst bereikbaar.

	Uw verwachting dat met de verbindingsweg een binnendoor route wordt gecreëerd is juist. Het leidt tot onder andere meer verkeer op de Bisschopsmolenstraat. Dat vinden wij ongewenst en wij weten dat omwonenden van de verbindingsweg er op tegen zijn. Dit tracé nemen wij niet op in de ontwerp omgevingsvisie.

03 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan overrompeld te zijn door de 'alternatieve ontsluitingsweg' ten oosten van de Pleinstraat die hun woongenot enorm in de weg zou staan. Bewoner geeft aan dat juist altijd werd gesproken om de ontsluiting via de Ambachtenlaan te laten verlopen. Bewoner vraagt zich af hoe het idee van deze alternatieve ontsluitingsweg ontstaan en met welke reden.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat de gemeenteraad ons de opdracht heeft gegeven om dit alternatief te onderzoeken. U leest daar ook de argumenten dat wij, op basis van verkeersonderzoek en de reacties uit de omgeving, deze verbindingsweg niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie.

04 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft aan interesse te hebben in een woning op de Groene Wig. Bewoner vraagt op welke wijze hij op de hoogte gehouden kan worden en hoe hij zijn interesse kenbaar kan maken.	De Groene Wig is mogelijk een locatie voor bijzondere woonvormen. Eco woningen zijn daarbij denkbaar. Overigens is het zo dat ook de nieuw te realiseren woonwijken in hoge mate duurzame wijken zullen worden. Dus ook daar passen straks vernieuwende concepten op het gebied van wonen. Wij raden u aan informatie van de gemeente in de gaten te houden.

05 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner vraagt zich af of de gemeente nu al concreet kan aangeven welke gevolgen de bouwplannen aan de Lage Vaartkant hebben op de bestaande percelen en eigendommen langs die straat. En wat andere gevolgen zijn om rekening mee te houden. Wat gaat er gebeuren met bedrijf Donkergroen?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat de omgevingsvisie een hoog abstractieniveau heeft en gaat over de *richting* (waar willen we woningen bouwen) en in een volgende fase gesprekken en onderzoeken volgen over de *inrichting*. Dán worden de concrete gevolgen van de bouwplannen in beeld gebracht en zullen daar ook gesprekken over voeren met de omgeving. Overigens wordt in de eerste plaats de ontwikkeling aan deze zijde van de Brandse Vaart bepaald door de verplaatsing van Life & Garden. Op dit moment wordt onderzocht of het betrekken van de aangrenzende gronden een goede optie is om dit woongebied verder uit te breiden. Dit zal in goed overleg met de omwonenden en de direct betrokkenen gebeuren. Het is dus belangrijk dat u voor uzelf bepaalt wat uw wensen zijn en deze inbrengt in het proces.

06 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat senioren niet opgehokt willen worden: bouw patiowoningen/ bungalow met minimaal 2 slaapkamers en een berghok. Bewoner geeft aan dat een grote voortuin niet nodig is maar wel ruimte	Ook dit soort woningen worden gebouwd. De gemeente doet regelmatig onderzoek naar woningbehoeften en vertaalt dit naar te realiseren nieuwbouwplannen.

voor huis tot stoep. Visie op toekomstige woningen/ woningbehoefte voor senioren.	

07 RED-O Development	
Opmerking	**Reactie college**
Red-O Development schets namens de eigenaar van het winkelcentrum de ontwikkelingen die zij met het centrum voor ogen hebben. Zij zien daarbij ook mogelijkheden om woningen aan het centrum toe te voegen die een aanvulling zijn op de woonlocaties Hoge Haansberg en Lage Vaartkant. Zij geven daarbij aan dat hierover al gesprekken worden gevoerd met de gemeente en deze reactie moet worden gezien als een mededeling die zij en in overleg met de gemeente gaan concretiseren.	De ontwikkelopdracht van het winkelcentrum ligt niet in het gebied waar wij het in deze inspraakronde over hebben. De zogenaamde uitbreidingslocaties voor wonen en werken. Wij blijven graag met u in gesprek en nadenken over herontwikkeling van het winkelcentrum, want ook de ontwikkeling van het centrum is belangrijk voor onze toekomst.

08 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat het hem al tijden verbaast dat alle omliggende gemeentes een actief beleid voeren met het weren van vrachtverkeer of zelfs verbieden, bijvoorbeeld Zevenbergen, Oudenbosch, Prinsenbeek, Sprundel, etc. Waarom vindt dit niet in Etten-Leur plaats? Volgens bewoner is er een heel mooi netwerk van snelwegen A16, A17 en A58 waar het vrachtverkeer gebruik van kan maken. Zo is het heel goed mogelijk om alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Er zal dan beduidend minder belastend verkeer op de rondweg zijn”.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat uit een verkeersonderzoek, dat we begin 2020 deden om doorgaand verkeer in beeld te brengen, blijkt dat er veel bestemmingsverkeer in Etten-Leur rijdt. In ieder geval op de verbinding tussen de Hoevenseweg en de Zevenbergseweg (N640-N389). Van doorgaand vrachtverkeer is daar nauwelijks sprake. Onze wegenstructuur is niet helemaal vergelijkbaar met

	de gemeenten / kernen die u noemt. Daarnaast moet ons winkelhart bevoorraad worden. Vrachtverkeer verbieden is daarom geen optie.

09 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat op pagina 5 van het rapport 'denkrichting bouwlocaties en wegvarianten 1e herziening 17 mei 2021' de Haansberg als oostgrens van dit project wordt genoemd. En dat dit project ook zo wordt ingekleurd op de plattegrond op pagina 4. Op pagina 8 wordt er echter, zo geeft bewoner aan, een plattegrond voor 2025 gepresenteerd waar een gebied ten oosten van de Haansberg geel gekleurd wordt. Bewoner leest hierover niets terug in het rapport en vraagt om een nadere toelichting. Bewoner vraagt zich af hoe in de nieuwe bouwplannen Hoge Haansberg rekening wordt gehouden met de geitenboer. Bewoner vraagt of het juist is dat er binnen een straal van 2km niet gebouwd mag worden.	Sinds 2006 is de locatie Haansberg Oost bij ons in beeld als locatie voor woningbouw. Dat is om verschillende redenen nog niet uitgevoerd, maar wel altijd in beeld gebleven als een locatie voor wonen. Wij denken dat de locatie geschikt is voor circa honderd woningen. Indien we de planvorming hiervoor weer opstarten, dan gaan we daarover in gesprek met de omwonenden. Die locatie kent dus een eigen proces en staat los van de projectlocatie Hoge Haansberg die nu wordt toegevoegd. Het is juist dat binnen een straal van twee kilometer van een geitenmoratorium er mogelijk gezondheidsrisico's zijn voor kwetsbare groepen of langdurig verblijf. Het RIVM verricht onderzoek om daar een goed/beter beeld van te krijgen. De uitkomsten van dat onderzoek geeft ons dan weer inzicht in de ruimtelijke beperkingen en mogelijkheden om woningen te bouwen op de Hoge Haansberg.

10 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner stelt de volgende vragen:	1) Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat de

1) Waarom een optie Alternatief Tunnel? Bij de eerste optie is er al een weg, Ambachtenlaan, tot de spoorlijn aanwezig 2) Als de plannen doorgaan, wanneer wordt er dan aangevangen? 3) Als het plan doorgaat, kan dan de huidige bebouwing van de Lage Bremberg/Turfstraat blijven bestaan?".	gemeenteraad heeft verzocht om dit alternatief te onderzoeken. U leest daar ook onze argumenten om dit alternatief niet op te nemen in de ontwerp omgevingsvisie. 2) Als er wordt besloten voor de aanleg van de oostelijke randweg en een tunnel zal het waarschijnlijk nog tot 2030 duren voor dat met de aanleg gestart wordt. Er zal nog veel onderzocht moeten worden. Ook zal er nog overlegd worden met partners zoals het waterschap, ProRail en de provincie. Mogelijk dat de verplaatsing van Life & Garden al wel eerder plaats kan vinden. 3) Een groot deel van de huidige bebouwing kan ingepast worden in de nieuwe plannen. Hier zal overleg over plaats vinden met de huidige bewoners. Een uitgebreidere toelichting op dat traject leest u bij onze beantwoording bij het thema Abstractieniveau.

10a, buurtvereniging Rondom de Bremberg	
Opmerking	**Reactie college**
De buurtvereniging geeft aan geschrokken te zijn van de oostelijke rondweg en de bebouwing Lage Vaart/ Lage Bremberg. Zij vragen om een persoonlijk gesprek om diverse vragen te beantwoorden.	Met enkele bewoners van de Lage Vaartkant/ Lage Bremberg zijn ambtelijk gesprekken gevoerd en vragen beantwoord. Ook in de volgende fasen zetten wij gesprekken voort om af te tasten waar de ruimte zit om rekening te houden met wensen uit de omgeving.

11 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner wil graag meer duidelijkheid over het onderzoek naar de rondweg bij de Liesbosweg. Bewoner wil weten hoe concreet deze plannen zijn en of bekend is hoe de weg gaat lopen.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat ideeën nog niet concreet zijn. We hebben onderzocht of we hier een tunnel kunnen aanleggen om het knelpunt bij het Lichttorenhoofd te ontlasten. U leest daar ook onze motivatie om de oostelijke variant van de randweg oost niet op te nemen in de ontwerp omgevingsvisie.

12 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner is tegen het voorstel om een verbindingsweg aan te leggen tussen afslag 18 van de snelweg A58 en de Rijsbergseweg en geeft aan daar nooit aan mee te werken. Hij geeft aan dat daar ook bij andere omwonenden geen draagvlak voor is. Daarbij heeft hij de volgende vragen. 1. Waarom en waarvoor wilt u de genoemde verbinding eigenlijk aanleggen? 2. Zijn er al onderzoeken verricht die de noodzaak van genoemde verbinding aantonen? 3. Mochten er al rapporten zijn kunt u mij deze dan toesturen? 4. Hoe gaat het tracé van de verbinding exact lopen? 5. Gaat u voor de aanleg een stuk van mijn tuin afpakken? 6. Welke voorzieningen komen er tegen de geluidsoverlast van de aan te leggenverbinding?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder de thema's Structuur van randwegen en Abstractieniveau. Daar leest u dat wij, vanwege verkeersonderzoek en reacties van omwonenden deze variant niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Hieronder geven wij kort antwoord op uw vragen. 1. Om het verkeer op de Bredaseweg en de Couperuslaan te ontlasten. 2. Het verkeersonderzoek is afgerond. De uitkomsten zijn voor ons een aanleiding om dit tracé niet op te nemen in de ontwerp omgevingsvisie. 3. Verkeersonderzoeken over deze afslag worden (net als andere onderzoeken) beschikbaar gesteld via onze website www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie

7. Wordt de Bollenstraat al dan niet aangesloten op de verbinding? 8. Is de aanleg van de weg eigenlijk bedoeld als toekomstige toegangsweg voor te realiseren woningbouw c.q. industrie?	4. Wij hebben besloten om dit tracé niet op te nemen in de ontwerp omgevingsvisie. Voor beantwoording van de vragen onder 5 tot en met 9 verwijzen wij naar onze beantwoording onder 4.

13 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner vraagt of er een globale planning is wanneer rondwegen en woonwijken worden gerealiseerd. Bewoner wil weten of een deze wijk eerst afgebouwd wordt voordat aan de volgende wijk wordt begonnen.	Als globale planning denken wij om vanaf 2025 de woonwijk Hoge Haansberg te ontwikkelen. Dat doen we vanuit het zuiden in een tempo van ongeveer 200 woningen per jaar waarbij gefaseerd en vanuit het zuiden de noordelijke randweg wordt opgebouwd. Nadat deze wijk gereed is starten wij de ontwikkeling van de woonwijk Lage Vaartkant. Er kunnen zich natuurlijk ontwikkelingen voordoen waardoor we deze planning wijzigen.

14 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner heeft de bijeenkomst bijgewoond en geeft aan dat de volgende vragen onbeantwoord zijn gebleven: 1. Waarom spoorovergang Lage Vaartkant niet openhouden voor fietsers en voetgangers als er een tunnel aangelegd wordt? Voor al het verkeer	1. Het is onze wens om deze spoorwegovergang open te houden voor voetgangers en fietsers. Het spoor vormt juist voor hen een grote barrière. Dit moeten we wel in overleg doen met de beheerder van de spoorlijn (ProRail).

vanuit de wijk richting de Leur en schooljeugd vanuit de Leur richting voorgezet onderwijs een essentiële spoorovergang lijkt me. Bovendien komt scheiden van gemotoriseerd verkeer van fietsverkeer de verkeersveiligheid ten goede lijkt me, waarom alles via de tunnel dan? 2. De verkeersoverlast op de Lage Vaartkant is de laatste tijd aanzienlijk toegenomen. Wat de reden hiervan is, is ons niet bekend, wellicht een andere afstelling van verkeerslichten Lage Vaartkant/ Liesbosweg of meer treinverkeer. Bewoner is benieuwd naar de fasering van de woonwijk Lage Vaartkant in relatie tot de aanleg van de tunnel en verzoekt eerst de tunnel aan te leggen alvorens te gaan bouwen. 3. In relatie tot vraag 2: Welke 'tijdelijke' (lees voor de komende 15 jaar) verkeersmaatregelen kunnen er worden genomen om de overlast voor ons bewoners aan de Lage Vaartkant te beperken? 4. Hoe concreet is het plan al om een grote groenvoorziening aan te leggen op hoek Lage Vaartkant/ Liesbosweg tot aan waar de Brandse Vaart afbuigt zoals op het plaatje als getoond? (De toelichting over de doorgaande groene zone en afvoer water was overigens duidelijk) 5. In relatie tot vraag 4: is lintbebouwing aan de overzijde van de Lage Vaartkant (tussen Liesbosweg en afbuiging Brandse Vaart) al uitgesloten?	2. De exacte fasering van de woningen in relatie tot de tunnel is nog niet bekend. Wél is duidelijk dat wij zekerheid moeten hebben dat de tunnel wordt aangelegd (en bijvoorbeeld de spoorwegbeheerder ProRail daar dus ook aan meewerkt), voordat wij starten met de woningbouwontwikkeling. 3. Er zijn geen gemakkelijke tijdelijke oplossingen door de aanwezigheid van het spoor en het ontbreken van goede alternatieve routes. In onze beantwoording bij het thema Structuur van randwegen leest u dat er geen goede mogelijkheden zijn om met de huidig wegenstructuur de doorstroming te verbeteren. 4. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat de plannen nog niet concreet zijn. Vanwege de lage ligging van de gronden in dit beekdal denken wij overigens dat het logisch is om het een natuurlijke invulling te geven met een waterbergende functie. 5. Zie ook ons voorgaande antwoord. In een volgende fase worden de plannen stedenbouwkundig uitgewerkt.

15 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner vraagt zich af wanneer de lopende onderzoeken (verkeer, milieu, financiën) zijn afgerond en openbaar worden gemaakt. Bewoner hoopt niet dat de gemeente daarmee wacht tot eind december 2021.	De onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd zijn nog altijd te raadplegen via internet via www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie. De onderzoeken die onlangs zijn uitgevoerd staan daar bij. Bewoners die een reactie hebben ingediend krijgen daarover een bericht.

16 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner vindt het eerste plan voor de oostelijke randweg de beste optie omdat daar al een rotonde ligt. Bewoner geeft aan dat met het alternatief voor deze randweg oost er prachtige huizen gesloopt moeten worden. Als ander alternatief geeft bewoner de optie om de oostelijke randweg vanaf de Liesbosweg iets naar achter te schuiven door de onbewoonbaar verklaarde leegstaande boerderij (Bremberg 26).	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat ook veel omwonenden dat de beste optie vinden. En uit verkeersonderzoek blijken er ook nadelen aan de optie die als alternatief is onderzocht. De oostelijke variant van de randweg oost nemen we niet op in de ontwerp omgevingsvisie.

17 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner dankt voor de gehouden presentatie die hij heeft bijgewoond en geeft aan de volgende vragen te hebben. 1. Wat is de bedoeling met de aanleg van een tunnel ter ontlasting van het vele verkeer op de Lage Vaartkant. 2. Het gaat er bij ons vooral om dat er eerst een rondweg (ontsluitingsweg) met tunnel wordt aangelegd alvorens over te gaan tot nieuwbouw. 3. Er is nu al erge overlast gevende drukte op de Lage Vaartkant, helaas zien wij dit terug in scheurvorming en verzakkingen van onze woning door het vele met name zware verkeer. 4. Tevens heb ik u gevraagd om te kijken of er voordat de tunnelversie is gerealiseerd al iets te verwezenlijken is zodat	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Hierna gaan wij kort in op uw reacties. 1. Op dit moment is het erg druk op de Lage Vaartkant en het Lichttorenhoofd. Door een tunnel onder het spoor door en een nieuwe weg willen we het verkeer op de beide wegen verminderen. 2. Exacte fasering van de tunnel in relatie tot de woningbouw is nu nog niet bekend. Wel moeten wij van andere partijen (zoals de spoorwegbeheerder) absolute zekerheid hebben dat de tunnel gerealiseerd gaat worden voordat we starten met de woningbouw. 3. Het is druk op de lage Vaartkant. Maar niet buitenproportioneel voor dit type weg. De Lage Vaartkant is wel bedoeld als weg om veel verkeer te verwerken. Wij willen met de tunnel en randwegen verkeersknelpunten oplossen.

wij vanaf onze opritten op een veilige manier aan het verkeer deel kunnen nemen. 5. Het gebeurt regelmatig dat wij meer dan 10 minuten staan te wachten om ons tussen het verkeer te voegen. 6. Mijn gedachten gingen dan uit naar kruizen op de weg met een verbod om daar stil te staan zodat wij dan netjes in kunnen voegen, dit heb ik ook tijdens het zoomgesprek geopperd waarna het verzoek van u kwam om dit met een mail nog eens onder u aandacht te brengen. 7. Mocht u andere oplossingen voor ons probleem bedenken dan staan wij hier uiteraard altijd voor open.	Overigens, als u kunt aantonen dat de scheurvorming ontstaat door het verkeer, dan kunt u daar de gemeente voor aansprakelijk stellen. 4. U heeft een (ambtelijke) reactie ontvangen dat we ingrepen (zoals een kruis op het wegdek) alleen op plaatsen aanbrengen waar het noodzakelijk is een stopverbod aan te geven. Zoals bij verkeerslichten. 5. Dat is vervelend, maar helaas kunnen we daar op dit moment zonder een alternatieve route of tunnel weinig aan doen in de spits. 6. Zie antwoord 5. 7. Fijn dat u mee wilt blijven denken over passende oplossingen.

18 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat reageren geen nut heeft omdat er niet geluisterd wordt naar de bewoners van Etten-Leur. Bewoners geven aan dat zij 4 jaar geleden verhuisd zijn naar de Lage Vaartkant met een supermooi uitzicht op de maisvelden/weilanden en Brandse Vaart. Ze zijn bij de eerste bijeenkomst geweest op het gemeentehuis omdat zij het bouwen aan de Lage Vaartkant tegen wilde gaan. Bewoners geven aan dat tijdens een eerdere bijeenkomst meerdere inwoners hadden gesproken die avond die ook VOOR het natuurgebied zijn waar vele broedende vogels in het voorjaar nestelen. Bewoners vragen zich af waarom alle leegstaande kantoorpanden niet omgebouwd worden tot appartementen zodat starters of ouderen daar kunnen genieten.	Het is spijtig dat bewoners bij voorbaat vinden dat reageren geen nut heeft. Wij kunnen u melden dat wij, mede op basis van de inspraakreacties weldegelijk aanpassingen doorvoeren. Het is ook zo dat de gemeente diverse belangen moet afwegen die soms strijdig zijn met elkaar waardoor er een keuze moet worden gemaakt. In dit geval moeten we kiezen tussen de behoefte aan nieuwe woningen en het behoud van het agrarisch gebied rond de Brandse Vaart. Wij willen de grote krapte op de woningmarkt tegengaan door de nieuwe woonwijken aan te leggen. Bij de stedenbouwkundige opzet houden wij zo veel mogelijk rekening met de aanwezige landschappelijke en natuurlijke waarden. Maar het is duidelijk dat het beeld rond de Brandse Vaart daarmee wijzigt. Voor wat betreft de suggestie om kantoorpanden om te bouwen tot woningen verwijzen wij naar onze toelichting bij het thema

	Woningbouwprogramma. Daar melden wij dat dit een optie is die kan bijdragen aan het woningbouwprogramma.

19 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoners vragen of zij het juist zien dat in de visie rond de Bremberg aan twee kanten van de weg vol gebouwd gaat worden. Bewoners stellen de volgende concrete vragen als de Bremberg wordt volgebouwd. - Hoe groot mogen de kavels van de bestaande huizen blijven? - Hoeveel m2 mogen de bijgebouwen blijven? - Hoeveel m3 inhoud mogen de woningen blijven/worden? - Hoe om te gaan met de nog op agrarische woningen, worden die gelijk particuliere gemaakt? Dat is in onze situatie van groot belang - Wat als bewoners hun eigen perceel willen behouden ondanks het wordt ingetekend als bebouwing? Daarnaast willen bewoners weten of voor of na de beslissing bij de gemeenteraad hier duidelijk over gegeven kan worden? Bewoners vragen zich af hoe de gemeente Etten-Leur bij de vorige uitbreidingen mee om is gegaan.	U zien het goed dat wij het gebied aan de oostzijde én de westzijde van de Brandse Vaart aanwijzen voor woningbouw. Voor uw overige en concrete vragen verwijzen naar onze toelichting van het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat we ná het besluit van de gemeenteraad om de omgevingsvisie vast te stellen, we diverse onderzoeken en gesprekken voeren om tot een goede inrichting te komen. Het voeren van gesprekken met omwonenden om te komen tot een stedenbouwkundige opzet is de gebruikelijk werkwijze in onze gemeente.

20 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat in juni 1979 over de plek aan de Lage Vaartkant nog het volgende in een toen belangrijke discussienota geschreven (Gemeente Etten-Leur, 1979; Discussienota ontwerpfase structuurplan, p. 14): *"Tussen Breda en Etten-Leur en tussen Roosendaal en Etten-Leur zijn bufferzones gedacht, waarin het landschappelijke karakter gehandhaafd dient te blijven en waar onbebouwde ruimtes zo ongeschonden mogelijk moeten blijven. Vanuit het landelijk gebied zijn groene ruimten (geleidingszones) gedacht die tot in de stedelijke bebouwing doorlopen*." Bewoner geeft aan dat in dit lijvige rapport dit gebied ook verder geheel wordt ontzien en stelt dat deze gedacht nu blijkbaar is verlaten.	In 40 jaar is er veel veranderd. We kijken inmiddels anders tegen sommige zaken aan die u noemt. Wel is het zo dat ook bij een ontwikkeling van het gebied Lage Vaartkant er ook veel aandacht zal zijn voor landschap- en natuur. De bufferzone tussen Breda en Etten-Leur heeft op een aantal plaatsen al meer gestalte gekregen en zal zeker ook de komende periode belangrijk blijven.

21 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoners geven aan dat het ontwikkelproces van de Omgevingsvisie Etten-Leur, met het bijbehorend inspraakproces, tot februari 2021 zorgvuldig verliep. Daarna kenmerkt het zich voornamelijk door onduidelijke informatie en een strakke timing. Bewoners vinden dat de grote verandering (zoals aangestuurd door de gemeenteraad en vertaald in het document Denkrichting bouwlocaties en wegvarianten, 1e herziening d.d. 17 mei 2021) om goede bestudering door inwoners vraagt. Een inspraakproces in de zomervakantie is volgens bewoners dan niet handig. Bewoners wensen dat inwoners die met deze denkrichting geraakt worden	In februari 2021 heeft de gemeenteraad het voorstel van het college over bouwlocaties en wegvarianten op onderdelen herzien. Die wijziging is verwerkt in het document 'bouwlocaties en wegvarianten, 1e herziening d.d. 17 mei 2021). De volgende logische stap in dat proces, is om deze denkrichting aan de samenleving voor te leggen en te vragen wat zij daarvan vinden. Wij hebben daarvoor de samenleving via onze gebruikelijke kanalen (website, wijkkrant, facebook) op de hoogte gebracht en ook BN-de Stem heeft een artikel gewijd aan de plannen en inspraakmogelijkheid.

in hun werk- of woonomgeving individueel en vooraf geïnformeerd worden. Bewoners zijn niet tegen de bouw van 1.300 woningen op de Hoge Haansberg, maar zien dat gebied graag begrensd door Hoevenseweg, Haansberg, Goorstraat en Bankenstraat. Bewoners geven aan dat de Hoge Haansberg al decennia als zodanig wordt begrensd. Bewoners vrezen dat met de gekozen oplossing van de noordelijke randweg de verkeersproblematiek niet wordt opgelost. Zij vragen een tracé van de rondweg te kiezen die ook de verkeerssituatie op de Hoevenseweg, Statenlaan, en Aletta Jacobslaan verbetert.	Daarnaast hebben wij eind juni circa 850 huishoudens in en om de bouwlocaties met een brief geïnformeerd. Op advies tijdens een bijeenkomst in juli, hebben wij op 29 juli nog eens ongeveer 675 huishoudens aangeschreven die langs doorgaande wegen wonen. Voor de reactietermijn hebben wij negen weken uitgetrokken (van 24 juni tot en met 31 augustus) en in juli (dus voorafgaand aan de schoolvakantie) vier (digitale) bijeenkomsten georganiseerd. Alle bekende en relevante informatie is beschikbaar op de website, waaronder een opname van de gehouden presentatie. Wij hebben daarmee de samenleving goede gelegenheid geven om zich te informeren en aan te geven wat ze van de denkrichting vinden. De mogelijke aanleg van de noordelijke randweg bepaald in belangrijke mate ook de begrenzing van de nieuwe wijk. Wij denken dat de noordelijke randweg niet exact het bestaande tracé van de Bankenstraat en de Goorstraat zal volgen, waardoor dus ook de grenzen van het woongebied en het aangrenzende stedelijk uitloopgebied veranderen. Mede naar aanleiding van binnengekomen reacties over Hoge Haansberg hebben wij nog eens naar de begrenzing van dit gebied gekeken. Wij zien goede argumenten om, zoals u ook voorstelt, het woongebied te verkleinen met de Goorstraat als noordelijke grens. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat een randweg op enige afstand van de bebouwde kom, de verkeersknelpunten op de Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan en Aletta Jacobslaan niet oplost.

22 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Waarom de rondweg pas zo laat aanleggen en daar niet mee beginnen om de huidige bewoners zo min mogelijk overlast te bezorgen?	Wij willen de aanleg van de randweg laten aansluiten bij de ontwikkeling van de woonwijken. Daardoor kunnen de nieuwe woningen een deel van de aanlegkosten voor de nieuwe weg dekken.

23 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat hij graag een ‘echte’ rondweg ziet verschijnen die op zijn minst aansluit op Vossendaal om achter de Turfvaart op de provinciale weg naar Zevenbergen aan te sluiten. Maar hij geeft zijn voorkeur om de N389 en de N640 direct met elkaar te verbinden. Bewoner geeft aan dat er mogelijkheden zijn voor externe financiering indien er een wijk wordt gerealiseerd die inspeelt die op zijn tijd vooruitloopt (CO2-reductie, stikstof, energiezuinig, etc.). Etten-Leur kan zich onderscheiden door hierin een hoge ambitie neer te leggen. Bewoner geeft aan de hand van een aantal (praktijk)voorbeelden suggesties om bij de uitwerking van de woonwijk rekening mee te houden. Bijvoorbeeld over de het gebruik van prefabwoningen, de wijze waarop met hemelwater omgegaan kan worden, erfafscheidingen, groenvoorziening en infrastructuur.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat op de route die u aangeeft nauwelijks sprake is van doorgaand verkeer. We weten uit verkeersonderzoek van begin 2020 dat er maar circa 2% doorgaand verkeer is op het traject N640 - N389 (en vice versa) dat door onze kern rijdt. Dat zijn ongeveer tweehonderd voertuigen en zes vrachtwagens per dag. Wij weten dat een randweg verder van de bebouwde kom de bestaande wegen niet ontlast. Bij een omvangrijk project zoals deze bouwlocaties en wegvarianten gaan wij ook op zoek naar mogelijkheden van externe financiering. Wij danken u voor de uitgebreide toelichting en suggesties die u geeft voor de nieuwe woonwijk. Die komen voor de huidige fase (richting bepalen) nog te vroeg, en zijn bruikbaar als in de volgende fase de inrichting centraal staat. Uw gewenste betrokkenheid bij een volgende stap stellen wij op prijs.

Bewoner geeft aan dat hij lid is van de actiegroep ‘zwaar verkeer doet ons zeer’, erg betrokken is bij de wijken Sander/ Lage Banken en graag meedenkt en –praat over de nieuwe woonwijk.	

24 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner wil alle informatie ontvangen met betrekking op de nieuwe afslag/rondweg die gepland staat naar Rijsbergen. Bewoner wil ook weten wat er allemaal is besproken op woensdag de 21ste op de bijeenkomst betreffende afslag 18. Op voorhand wordt door bewoner aangegeven dat zij geen rondweg voor de deur willen. Zij wonen kort tegen de weg en ervaren al steeds meer overlast van zwaar verkeer en meer drukte waardoor hun huis gaat scheuren. Bewoner vreest dat dit met een rondweg alleen maar erger wordt. Ook zal de waarde van het huis verminderen als het aan een drukke doorgaande weg komt te liggen.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u de argumentatie waarom wij deze verbindingsweg niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. U kunt overigens alle uitgevoerde onderzoeken terugvinden op onze website www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie. Dat geldt ook voor het verkeersonderzoek waar u op doelt. Inwoners die een reactie hebben ingediend worden daar ook nog specifiek op gewezen.

25 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner maakt bezwaar tegen de aanleg van een verbinding tussen afslag 18 van de A58 en de Rijsbergseweg. Ze geven aan dat ze wonen op de Hilsebaan en er hier rustig willen blijven wonen met de kinderen.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij, op basis van reacties van omwonenden en het verkeersonderzoek, hebben besloten deze verbindingsweg niet op te nemen in de ontwerp omgevingsvisie.

26 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft aan dat het hem opvalt dat aantal hele grote trekkers vanaf 04:30 uur aanwezig zijn en er veel gebruik maken van hun binnendoortje (Slagveld/ Hanekinderstraat) en dan met bruut geweld de bocht om gaan. Bewoner geeft aan dat daardoor vaak onveilige situaties ontstaan voor fietsers en wandelaars. En vraagt zich af of een verhuizing van De Regt ook in de plannen wordt meegenomen. Bewoner hoort weinig over de enorme geluid- en stank overlast van diesel. Bewoner vraagt zich af waarom de route Westpolderplas, watertoren, Rijsdijk niet beter benut wordt voor verkeer van De Regt.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen en abstractieniveau. Daar leest u waarom wij kiezen voor een randweg en dat onze omgevingsvisie is bedoeld om de hoofdlijnen (de richting) voor Etten-Leur tot het jaar 2040 aan te geven. Uw reactie valt in die zin buiten de reikwijdte van de omgevingsvisie. Zoals u wellicht weet hebben we gesprekken gevoerd met de bedrijven in deze omgeving om het onderwerp verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen. Bedrijven waarin hierin positief en constructief.

27 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner ziet andere mogelijkheid voor tunnel onder spoor. Niet wegen in tunnel maar spoor in tunnel. Ook is het voor de bewoner een optie om in de hoogte te bouwen. Goedkopere appartementen en bouwen op gebieden die ‘intern’ ontstaan en niet naar buitengebieden uitwijken om te bouwen.	Een volledige ondertunneling van het spoor is al eens globaal onderzocht, maar is om financiële en technische redenen niet haalbaar. Ook zou de route Roosendaal/ Breda dan enkele jaren zonder spoorverbinding zitten. We bouwen nu en de komende jaren in diverse wijken heel wat appartementen. Er zijn wat betreft locaties niet veel nieuwe mogelijkheden om nog meer appartementen in de bestaande wijken te bouwen. Van belang daarbij is nu dat het huidige door de gemeenteraad vastgestelde beleid is dat niet hoger wordt gebouwd dan 4 lagen.

28 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoners geven (namens 14 huishoudens) aan dat zij hun buurt als woonbuurt willen handhaven en op geen enkele wijze (kleinschalige) industrie in hun woonbuurt wensen. Bewoners memoreren aan een brief uit 2011 van gemeente Etten-Leur kenmerk 20110809/JV/2524 waarop door hen ook al is aangegeven het zeer onwenselijk te vinden op enigerlei industrie activiteiten binnen onze woonbuurt te krijgen.	Op basis van de inhoudelijke reacties hebben wij het gebied rond Hoge Donk opnieuw beoordeeld. Wij volgen het standpunt van de bewoners en hebben het gebied in de ontwerp omgevingsvisie niet opgenomen als transformatiegebied van wonen naar bedrijventerrein.

29 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner geeft dat het 1e plan voor een randweg de beste optie is, omdat er al een beginnende rotonde/weg ligt vanaf de Ambachtenlaan richting het spoor. Het alternatief van de rondweg heeft voor bewoner het grote nadeel dat er enkele prachtige huizen gesloopt moeten worden of heel erg dicht op deze drukke rondweg komen te staan. Volgens bewoner is er nog een alternatief mogelijk door de Oostelijke rondweg vanaf de Liesbosweg iets verder naar achter te schuiven en dan door de onbewoonbaar verklaarde, leegstaande boerderij aan de lage Bremberg 26 te laten lopen, Daar oversteken door enkele moestuinen en dan aan te sluiten op de weg naar het trivium.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat omwonenden tegen dit tracé zijn en er verkeerskundig ook nadelen aan kleven. De oostelijke variant van de randweg oost nemen wij niet op in de ontwerp omgevingsvisie. De optie die u noemt voor het tracé om de nieuwe woonwijk te ontsluiten is zeker de moeite waard om te onderzoeken in een volgende fase.

30 Bewoner	
Opmerking	**Reactie college**
Bewoner vreest dat met de verbinding vanaf afrit 18 van de A58 een grote extra verkeersdruk ontstaat op de Bredaseweg, Lage Vaartkant e.d. En het een grote bottleneck oplevert om al het verkeer vanaf de noordkant van Etten-Leur richting de snelweg en vice-versa te krijgen. Als alternatief op het gebruiken van deze ontsluiting wil bewoner het voorstel doen voor het aanleggen van een extra (halve) afrit op de A58 ter hoogte van het Esso tankstation. Volgens bewoner is daar een afrit noordwaarts mogelijk en kan er een oprit in de richting van Roosendaal komen. Dit hele stuk snelweg krijgt dan een soort 3e rijbaan vanwege de in- en uitvoegstroken vanaf oprit Breda-West (nr 16). Daarmee verbetert volgens bewoner direct de doorstroming vanaf knooppunt Princeville. Bewoner geeft aan dat door samen met RWS de snelweg te verbreden naar 3 rijstroken tot aan afrit 18 de verbinding Breda naar Etten-Leur flink verbeterd. Bewoner stelt voor om vanaf deze nieuwe afrit een rondweg noordwaarts te trekken tussen de Lage Bremberg en de Moerdijkse Postbaan in. Deze loopt vrijwel precies naar het noorden, kan daar ook het spoor onderdoor met een tunnel en dan aansluiten. Verkeer dat vanuit Etten-Leur naar Breda wil, zou volgens bewoner wel naar oprit 18 moeten gaan bij Trivium. En vanaf daar richting Breda. Datzelfde geldt voor verkeer vanuit Roosendaal dat naar Etten-Leur wil. Die nemen afrit 18 en gaan dan via Bredaseweg richting het noorden. Bewoner voorziet daarbij het doortrekken van de Bredaseweg tot ongeveer de plek waar nu de McDonalds is gevestigd. Daar kan dan de aansluiting op de extra afrit worden gemaakt door bijvoorbeeld een grote rotonde. De rondweg zelf kan met geluidsscherm of eventueel deels verdiept worden	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat het de Bredaseweg wél ontlast en er ook verkeerskundige nadelen aan kleven. Bovendien zijn omwonenden tegen dit tracé. Deze verbinding nemen we daarom niet op in de ontwerp omgevingsvisie. Op dit moment constateren wij geen knelpunten bij afrit 18 die om een oplossing vragen.

aangelegd om daarmee de ruimtelijke effecten en overlast van geluid en uitzicht te beperken. Bewoner realiseert zich dat deze opties op praktische en ook financiële bezwaren zullen stuitten. Echter, hij voorziet grote problemen wanneer de huidige oprit 18 door 3000 extra huishoudens en overig verkeer gebruikt zullen gaan worden. Daarom stelt bewoner voor nu al te kiezen voor een echte rondweg met een losse afrit. Dat zal in de toekomst het centrum en de wegen nabij afrit 18 ontlasten. De verkeersafwikkeling kan dan zich vooral afspelen bij de nieuwe afrit en de verbinding via de Bredaseweg.	
31 Waterschap Brabantse Delta	
Opmerking	**Reactie college**
Het waterschap benadrukt dat woningbouw op locatie Lage Vaartkant een hele uitdaging is. Zij geven aan dat het een bijzonder laaggelegen gebied is en voor een groot deel ook aangemerkt is als reserveringsgebied waterberging. Dit betekent voor het waterschap dat het gebied inundatiegevoelig is. Het waterschap geeft aan dat in een dergelijk gebied woningbouw niet wenselijk is en ook aan de randen van het beekdal woningbouw een uitdaging is. Woningbouw betekent voor hen een extra wateropgave en door eventuele ophogingen kunnen inundatievlekken zich verplaatsen en op andere locaties tot overlast leiden. Het waterschap adviseert daarom om in dit gebied niet te bouwen.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Bouwlocaties. Daar leest u dat ook wij de uitdagingen zien om deze gebieden om te vormen naar woonwijk. Wij zien de realisatie van een woonwijk op deze plek echter ook als een unieke kans en aanjager om bestaande knelpunten in samenhang op te lossen. Wij zien kansen om het watersysteem in (met name Lage Vaartkant) te verbeteren. Wij denken graag met het waterschap (en ook met andere partijen) in een vroeg stadium na over de wijze waarop we verschillende doelstellingen (zoals ecologie, recreatie, water, woningbouw, verkeer) kunnen verenigen in de gebiedsontwikkeling.

Van het gebied Hoge Haansberg geeft het waterschap aan dat de gemeente onterecht stelt dat deze woningbouwlocatie geen waterhuishoudkunde bezwaren kent. Het schap geeft aan dat door dit gebied de Lokkervaart loopt die onder andere functioneert als waterafvoer voor het industriegebied Vosdonk. Volgens het waterschap liggen ook langs deze waterloop inundatiegevoelige gebieden en is er sprake van knelpunten in de afwatering in de vorm van duikers en beperkte ruimte. Het waterschap ziet in de woningbouwontwikkeling op de Hoge Haansberg ook kansen voor verbetering van de huidige waterhuishouding. Daarom verzoeken zij om hen vroegtijdig bij de uitwerking te betrekken.	

32 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft aan in juli 2019 en januari 2021 te hebben gereageerd op de nieuwe locaties voor woningbouw. Bewoner is nog steeds pertinent tegen bouwplannen in het buitengebied en een nieuwe ontsluitingswegen die ten koste gaan van de natuur. Bewoner stelt dat geen extra woningbouw moet plaatsvinden om het landelijk of regionaal woningtekort op te vangen omdat dit ten koste van het leefmilieu van de huidige inwoners van Etten-Leur. Bewoner vraagt om de exacte cijfers van het aantal woningzoekenden uit de gemeente Etten-Leur en wil weten wat de exacte cijfers per diverse woonvormen zijn die voor deze woningzoekenden nodig zijn?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording. Daar leest u waarop wij het woningprogramma baseren en dat we in onze (omgevings)visie bewust kiezen voor een hoog abstractieniveau en daarom nog veel uitwerking nodig is om vragen goed te kunnen beantwoorden. Ook leest u dat er binnen onze wegcapaciteit geen mogelijkheden zijn om de doorstroming te verbeteren, maar we daar nog wel grote knelpunten zien. Wij kunnen die alleen oplossen met de aanleg van nieuwe infrastructuur. Met het stelsel van randwegen doen we dat op een toekomstbestendige manier. Voor wat betreft uw vraag om exacte cijfers het volgende. We weten we van woningcorporatie Alwel dat er momenteel meer dan 6.000

Daarnaast vraagt bewoner zich af waarom in de informatiefolder foto's zijn geplaats van prachtige buitengebieden die men wil volbouwen. Bewoner geeft aan dat het opvalt dat de gemeente op kritische vragen antwoord dat de plannen nog niet definitief zijn en dat inwoners nauwelijks kunnen reageren op vage tekeningen die geen duidelijkheid geven over wat er in de naaste leefomgeving staat te gebeuren. Bewoner geeft aan zich iets anders voor te stellen bij groene zones dan een plek voor zorgboerderijen en maneges. Bewoner vraagt zich af wat dit voor plekken zijn. Bewoner leest in de denkrichting dat “extra woningbouw de gelegenheid biedt om het draagvlak van voorzieningen te behouden en nieuwe infrastructurele maatregelen te realiseren” en is van mening dat dan het huishoudboekje van de gemeente niet klopt. Volgens bewoner is zonder nieuwe woonwijken ook geen nieuwe infrastructurele maatregelen nodig zijn en vraagt naar de opvatting van de gemeente.	woningzoekenden zijn voor sociale en middeldure huurwoningen. Als het gaat om bepaalde doelgroepen verwijzen we naar het woningmarktonderzoek van 2019 (zie onze website onder Woonbeleid en woonvisie). Uit recente gesprekken met en stukken van diverse (belangen)groepen, zoals ouderenorganisaties en initiatiefnemers voor bijvoorbeeld tiny houses, collectieve bouwprojecten en ontwikkelende partijen en hun verkopende makelaars weten we dat er een grote behoefte is aan diverse woningtypen in uiteenlopende prijsklassen. In de loop van 2022 doet de gemeente weer een behoeftenonderzoek. Met betrekking tot uw vraag over het stedelijk uitloopgebied (de groene zones) melden wij u dat we daar functies voor ogen hebben die passen in de overgangszone van bebouwd gebied en landelijk gebied. Recreatieve functies (manage, zorgboerderij) en een stadspark passen in die omschrijving. Maar ook is het denkbaar dat een beperkt aantal woningen toegevoegd worden. Wij denken dan in de eerste plaats aan bijzondere woonvormen. Voor wat betreft uw opmerking over de foto; die is bedoeld om de betreffende locatie herkenbaar te maken.

33 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan dat vooral binnenstedelijk gezocht moet worden naar woningbouwlocaties. Zij merken op dat de afgelopen decennia er ook binnenstedelijk (bouw)locaties onverwacht zijn vrijgekomen en dat in de toekomst niet anders zal zijn. Zij noemen Couperuslaan, B. Molenstraat, Markt en zeker het terrein van Gerrit Roovers (Zundertseweg) die mooie kansen bieden. Net het terrein dat straks vrijkomt bij Life & Garden. Bewoners zien ook het Fri-Jado/Tomado-terrein als geschikt terrein voor woningbouw/starterswoningen al dan niet in combinatie met een supermarkt. Bewoners geven aan dat een gemeente die het dorpse karakter wil behouden er géén goed aan doet om de gigantische uitbreidingsplannen als zodanig voort te zetten. Ook omdat de verkeersbewegingen volgens bewoner gigantisch toenemen. Bewoners vinden het bouwen van ± 3.800 woningen voor een gemeente als Etten-Leur een 'overdreven' groot aantal en vindt dat het mooie platteland niet opgeofferd zou meten worden aan mensen van buiten de gemeente die geen enkele binding hebben met Etten-Leur. Etten-Leur een dorp met stadse allures mag voor hen blijven voor wat het is. Zij geven aan dat Etten-Leur niet hoeft te groeien om te overleven omdat in het verleden al belangrijke activiteiten zijn verdwenen, zoals een (buiten)zwembad, ijsbaan en straks de huisartsenpost. Bewoners zien wel dat de verkeersafwikkeling een probleem is in de gemeente Etten-Leur en dat tijdens het plan Attelaken (in het verleden) de optie onder het spoor benut had moeten worden.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording. Daar leest u op welke wijze de woningaantallen zijn bepaald en waarom er nieuwe wegen aangelegd worden. Ook leest u daar dat we ook binnenstedelijk weldegelijk ruimte vinden voor het woningbouwprogramma. En we dat de afgelopen twintig jaar ook benut hebben. Echter, indien we daar mee doorgaan en te veel woningen binnen onze bestaande kernen toevoegen, dan gaat dat ten koste van het dorpse karakter. Dan moeten we namelijk openbare groene gebieden bebouwen en ook woningen gaan stapelen (hoogbouw). Dat willen we voorkomen. Voor wat betreft het niet kunnen reageren op het lopende verkeersonderzoek het volgende. In deze fase wilden wij geluiden ophalen uit de samenleving om te bezien of we met de bouwlocaties en wegvarianten op de goede weg zitten. Het ontbreken van het verkeersonderzoek hoeft een principieel standpunt (voor of tegen) niet in de weg te staan. Uit uw reactie leiden wij af dat dit (gelukkig) bij u ook niet het geval is geweest. Ten overvloede merken wij nog op dat bij de alle benodigde onderzoeken inmiddels beschikbaar zijn. U vindt ze opwww.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie. Inwoners die een reactie hebben ingediend ontvangen daarover een bericht.

Bewoners geven aan dat, vanwege het lopende verkeersonderzoek, nog niet serieus gereageerd kan worden op het voorgestelde plan. Zij geven aan dat de gemeente door een onzorgvuldige manier van handelen veel onrust veroorzaakt door onduidelijke brieven/foto's, slechte timing. En dat de financiële tegemoetkoming die de gemeente Etten-Leur krijgt van de Provincie om te bouwen, mede voor de regio, in geen enkele verhouding staat met wat bewoners van het buitengebied ervoor moeten opgeven.	

34 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College** Wij danken de bewoners hartelijk voor de zeer uitgebreide wijze waarop zij hun kennis en ervaringen over het gebied met ons delen.
Bewoners geven dat ze de oud(ste) bewoners en (oud)agrariërs van de Lange Bremberg zijn. Zij melden dat ze sinds de jaren '20 van de vorige eeuw als agrarisch ondernemers aan de Lage Bremberg actief zijn of waren. Zij willen met hun reactie hun opgebouwde gebiedskennis, ervaringen en informatie delen met de gemeente. Zij geven aan dat het 'puur informatief' is bedoeld. Hieronder volgt de volledige weergave van de ingediende informatiebrief. *Naar aanleiding van uw visie op een eventueel plan tot aanleg van een nieuwe randweg en bouw van woonwijken op de locatie tussen de lage Vaartkant en de Lage Bremberg/ Turfstraat willen we U namens (oud- en huidige) oudste bewoners en (oud-) agrariërs woonachtig op de Lage Bremberg waarschuwen voor de mogelijk desastreuse gevolgen voor het doelgebied, voor 'de Leur' evenals voor het gebied Hoge Vaartkant als dit plan tot uitvoer zal komen. Dit als aanvulling op het reeds ingediend schrijven door "de werkgroep van de Lage Bremberg – Turfstraat – Teerlingstraat – Liesbosweg" waar ondergetekenden ook aan hebben bijgedragen. Ook in navolging van de bezwaren die U reeds bekend zijn van agrarische ondernemers aan de Hoge Vaartkant en de bezwaren van de Brabantse Delta, welke volstrekt logisch zijn. We vertegenwoordigen in deze een groep oud en oudste bewoners van de Lage Bremberg die reeds al sinds de jaren '20 van de vorig eeuw als agrarisch ondernemers hier actief zijn of waren. Met het doel van deze brief om onze zorgen met U te delen en U te informeren.*	

1. Een oeroude waterloopgang is een natuurkracht die niet te sturen valt. Er moet kennisgenomen worden van de zeer bijzondere en unieke oorsprong van het gebied tussen de Lage Bremberg en Lage Vaartkant. Bronnen vinden wij in zowel de geologische geschiedenisbank en van de praktijkkennis uit onze eigen geschiedenis. Ons gebied is een oeroud beekdal waar de brede waterloop ooit heeft gelopen vanuit Vlaanderen - Rijsbergen/ Vloeiweide en Schuitvaartjaagpad naar de Brandsche Vaart en dan naar de Leursche Haven, welke dan uiteindelijk in rivier de Mark uit komt. Ook wel de oorspronkelijke Turfvaart route genoemd. Een enorm bijzonder cultureel erfgoed in de gemeente Etten-Leur. Waar ook de oorsprong van "De Leur" ligt. Zo zijn de Lage Bremberg, de Turfstraat en de Pleinstraat de kraamkamer van (Etten-)Leur. De Heemkundekring geschriften laat ons ook weten dat 'De Bremberg' en de 'Turfstraat' al voorkomt in de geschriften van 600 n.C., allang voordat er sprake was van 'Breda'. Kortom wederom een stuk cultureel erfgoed. Een prachtig bijzonder historisch gebied, als beekdal tussen Breda en Etten-Leur. De oorsprong van het Beekdal is het eerst te lezen in de geschiedschrijving anno 1200, waarbij de "Sint-Elisabethsvloed" bij enorm hoog water veroorzaakt wordt, heeft dat rivier 'de Mark' uit zijn oorspronkelijke bedding tegenovergesteld ging lopen richting de lagergelegen gebieden … en daar aansluiting kreeg op de Aa of Weerijs en … dus ook via het huidige Leur! En zo ontstond een Beekdal door het in- en uitspoelen van water uit de Mark… en uit de zee vanuit de Haringvliet. Wist U dat tot +/- het jaar 1710 het GETIJDEVERSCHIL nog zichtbaar en merkbaar was in de Leursche Haven en dus ook de Brandsche Vaart!? (Ter info: In 1507 werd met man en macht de polder van Zwartenberg ingedijkt. Om het water van de Leursche Vaart en de Halse Vliet buiten te houden, en uiteraard de Mark.)

Door deze gebeurtenissen is de Leursche Haven ontstaan (wat later meer is uitgediept en als kanaal werd omgedoopt naar de Mark, voor de Turfvaart) en is dus ook het Beekdal ontstaan tussen de Vloeiweide en de Leur door de getijden: het gebied tussen Lage Bremberg en Lage Vaartkant. De brede baan van een zeer dikke en diepe leemlaag, die wij als agrariërs maar al te goed weten te zitten, geeft ons te kennen dat deze waterloop veel en veel ouder moet zijn dan de afgelopen 1000 jaar. Maar een oeroude watergang (rivierbedding) betreft dat duizenden jaren lang de leemlaag heeft afgezet. Een leemlaag die later ontdekt werd en voor de steenfabriek een bron van grondstof werd. Wat in de vorige eeuw tot grote en erg diepe afgravingen heeft geleid. Het gebied tussen de Lage Bremberg en de Lage Vaartkant stond in de vorige eeuw erg vaak ONDER water. En werd pas na delving van de LEEMPUTTEN weer langzaam een beetje geschikt voor landbouw. Met name voor grasland/ beweiding voor de melkveebedrijven die de regio tot eind vorige eeuw nog kende. Maar als boeren weten we dat het gebied erg laag is, tot heel diep TOTAAL GEEN draagkracht heeft en erg vaak onder water komt bij hoog water of extreem nat seizoen. Wij lazen in BN-De Stem dat een gemeentewoordvoerder vertelde dat het beekdal misschien een metertje lager lag en dat kundige ingenieurs dit wel konden oplossen… We willen U wijzen op deze naïviteit en U waarschuwen. Alleen al het directe hoogteverschil tussen de Oostkant en de Westkant van de Lage Bremberg is al 2,10 meter! En dan loopt dit direct scherp af richting de Brandsche Vaart. De poldersloten lopen vanaf de Lage Bremberg wel 5,6 meter af naar de Brandsche Vaart. Dit zijn gewoon feiten die wij als boeren uit dit gebied gewoon weten. (Praktisch feitje: als je nu in een woonkamer gaat zitten op de Lage Bremberg waar je uitkijkt op het beekdal, kijk je dik over de maïs van 3 meter lengte heen naar de geparkeerde auto's bij de Praxis!). Hoe diep denkt U dan dat dit Beekdal is? Een metertje?)

We nemen aan dat U als gemeente toch zelf weet dat de Leursche Haven van oorsprong geheel door liep tot waar nu de spoorovergang is bij de Leur. En dat deze rivier/ haven later gedempt is tot waar nu 'het Turfschip" staat. Maar de oude waterloop verander je nooit! Dat gaat ondergronds gewoon door. De oude waterstromen gaan onder de leemlagen gewoon door. En wat betreft de Leur is dit letterlijk. Al het water van de Brandsche Vaart gaat letterlijk onder de Leur door. Wat op zich al een gewaagde en uitdagende constructie is bij hoog water. Al met al… … willen we U met klem waarschuwen voor het maken van een desastreuse fout als U besluit om dit beekdal op te gaan hogen en vol te gaan bouwen met een nieuwe wijk/ wijken. Dit is niet "zomaar" een stukje Etten-Leur. Door deze werkzaamheden zal het beekdal met minstens 5 meter moeten worden opgehoogd (wat de ondergrond nooit gaat houden, maar daar later meer over) en ondanks dat U dan een brede watervliet met groene randen wilt maken… daardoor zal een gebied van minimaal 1 vierkante kilometer aan beekdal verdwijnen … waar gaat dat water blijven? Het water zal altijd ergens blijven… en dat is normaliter het volgende laagste punt. En waar denkt U dat dit zal zijn? Wij kunnen het U voorspellen: dat is DE LEUR! Dat was vroeger al, met name De Keen en Brandseweg. (Waar denkt U dat de naam Brandseweg vandaan komt? De Brandsche Vaart. Het is boerenlogica, dat als je het beekdal ophoogt, het water zich naar de Leur zal verplaatsen. En wordt de oude havenloop (lichttorenhoofd, van Bergenplein, De Keen en Brandseweg) de waterbuffer. Dit kan simpelweg niet anders, of Zwartenberg moet ontpolderd worden.

Bij enorme regenval (wat steeds vaker voor gaat komen) en/of bij enorm hoog water in de rivieren en op zee (de zeespiegel stijgt!) zal door de ophoging en de bouw in ons Beekdal het water omhoogkomen op de Leur zelf. - in de oorspronkelijke waterloop van de Leursche Haven, daar zullen de kelders vollopen, en erger. - Woonwijk De KEEN, wat vroeger ook een enorm laaggelegen/ niet dragende polder was! - De Brandseweg , idem dito. Daar zal het water naar boven komen als volgend laagste punt. Dat waren vroeger onze lage polders waar we met moeite onze maïs oogstten in het natte najaar. Naast dat ook de Hoge Vaartkant te maken zal krijgen met ophopende water… zoals de boeren daar terecht zeggen. Als (oud-) boeren weten wij als geen ander dat deze activiteit van het in- en uitkomende water nog steeds actueel is. Gedurende de laatste decennia zijn we allen erg verwend geraakt door de droogte. Maar wij weten dat als het enorm veel gaat regenen, er hoog water komt uit de grote rivieren en het ook nog eens hoogtij wordt met Zuidwestenwind op zee… dat dan normaliter de Brandsche Vaart fors uit zijn oevers gaat treden! En dat dit water dan gebufferd/ opgevangen wordt in het Beekdal tussen de Lage Vaartkant en de Lage Bremberg. Tot aan de Lage Bremberg toe. Wat ook de reden is dat de gebouwen/bouwblokken aan de Lage Bremberg 5 en 7 vroeger op "terpen hoogte" zijn gebouwd! Zo ook de oude veestallen. Omdat vroeger anders de putten vol water kwamen. Sterker nog: we moesten uitkijken dat de putten niet gingen drijven op het opkomende water. En als bij ons aan de Lage Bremberg het water hoog stond, dan kon je erop rekenen dat wij NIET op onze akkers konden aan de Lamsweg te Zwartenberg. Want dan stond daar het (grond)water ook veel te hoog. En in de jaren '70 en '80 konden wij als kinderen schaatsen vanaf de Lage Bremberg over de weilanden naar de Lage Vaartkant. Omdat het in de winter vaak onder water stond. En deze tijden gaan onherroepelijk terugkeren met de klimaatverandering! Het water komt! Het is dan ook een af te raden plan om met deze wetenschap van de geschiedenis en in deze tijd van klimaatverandering (met hoog water in vooruitzicht) om in het Beekdal te gaan bouwen. Het is juist een broodnodige

'waterbuffer"/ wateropvang gebied dat (Etten)-Leur nodig heeft! Als U dit gebied gaat volbouwen bent U gewaarschuwd: dan wordt de Leur, VALKENBURG 2.0.

2. Het beekdal was een gebied van diepe leemputten voor de steenfabriek. De huidige bijzondere eigenschappen van het gebied tussen de Lage Bremberg en de Lage Vaartkant komen ook voort uit de industriële activiteiten die hier hebben plaats gevonden. Eind van de 19e eeuw en in de vorige eeuw tot de jaren '80 was het STEENFABRIEK ("DE BREMBERG BV") actief vanuit de Bredaseweg 210, waar nu 'Machinehandel Jansen' actief is. De oudere bewoners van de Lage Bremberg die al 40 jaar of langer hier wonen hebben nog meegemaakt hoe dagelijks de vrachtwagens met LEEM vanuit het diepe gat uit de leemputten aan de Lage Bremberg naar de steenfabriek reden. Wij werden als kind altijd gewaarschuwd daar niet te gaan spelen (wat de ondeugd uiteraard toch deed...), want het was er enorm gevaarlijk omdat de gaten enorm diep waren. Waar ze de LEEM delfden, om er de stenen van te bakken. Voordat de vrachtwagens kwamen, ging dit met een treinspoortje met paarden-stelletjes en ook nog op pure menskracht met kruiwagens en duwkarretjes op het spoor. In het archief van de heemkundekring zijn nog velen foto's te zien. Ook op internet vind je nog veel foto's. Vanaf de Bredaseweg 210 (Machinehandel Jansen) gingen de karretjes direct naar de leemgroeven (Toen was er nog geen snelweg A58 natuurlijk.).

In de loop der jaren waren er 3 zeer grote en zeer diepe leemkuilen afgegraven. De eerste recht achter de bebouwing van Lage Bremberg 5 en direct tegenover de ingang van het Steenfabriek (wat logisch was natuurlijk). Dit gat liep door tot Lage Bremberg 7. Met een enorme diepte. Oud bewoners die daar hun jeugd hadden in de jaren net na de oorlog waren hier getuigen van. En de verhalen die we van grootvaders hoorden over de leemopgravingen, de oorlogsrestanten die er begraven liggen en over de latere "manier" van het terug dicht delven van de putten … die verhalen kennen wij als geen ander. De afgravingen gingen verder over het hele gebied tussen de Lage Bremberg en Lage Vaartkant, met name ten Oosten van de Brandsche Vaart (dus de oude watergeul). Met nog twee extra diepe putten achter Lage Bremberg 7 en de laatste ten Zuiden van de huidige zorgkwekerij De Bremberg. Deze laatste leemput zijn pas in begin jaren '80 van de vorige eeuw gedolven. Dus een kleine 40 jaar geleden. De Leem werd diep uitgegraven. We weten uit eigen praktijkervaring dat de leemputten tot wel 40 meter diep konden gaan. Later zijn deze putten allemaal stukje bij beetje weer dicht gereden met grond dat overal vandaan kwam (ook uit bouwputten in de regio). Maar zoals U kunt verwachten… ging ook alles wat men vroeger kwijt wilden… de put in… zand erover en het was "opgeruimd". Ook in en bij het einde van de TWEEDE WERELDOORLOG werden deze putten gebruikt om alles letterlijk te DUMPEN om ervan af te zijn. Wij hebben als boeren en als kinderen in de jaren '50 tot '80 enorm veel oorlogstuig en wapens boven geploegd en gevonden bij afgravingen voor de boerderijen. Onze voorouders spraken zelfs van gevechtsvliegtuigen die er de laatste rustplek vonden, onder in het 'leemput'-gat. Kortom: er kunnen nogal wat verrassingen dieper in de grond zitten. We waren als kinderen zelf ooggetuigen hoe er hele wasmachines, koelkasten, banden en alles wat je maar kunt bedenken onder in het gat verdwenen, afkomstig uit geheel Etten-Leur en omstreken. Waar wel lagen van tien meter grond overheen is gereden, om er weiland te maken. En let wel: wat ook bekend was en gebruik van gemaakt werd door de gemeente Etten-Leur zelf! Wij herinneren ons heel goed de vrachtauto's van de gemeente die er kwamen storten!

We waarschuwen U dan ook, mocht uw af te raden plan voortgezet worden, om eerst gedegen onderzoek te doen naar dieper gelegen raadsels. En te bedenken wat de draagkracht is van de grond. En dus niet alleen bodemonderzoek te doen in de buurt van de Brandsche Vaart zelf… Maar juist op de genoemde plekken waar de oude leemputten waren! En de putten zijn dus allemaal opgevuld met 'opgereden grond'. En dus, het gebied tussen de Lage Bremberg en de Lage Vaartkant is eigenlijk een diep en groot MOERAS. Niet bepaald een ideaal gebied om forse bouwplannen het hebben. Wij waarschuwen U dat dit gebied tot heel diep geen enkele dragende bodem heeft. Dat weten wij als boeren op deze grond als geen ander. Ook heipalen zal dit niet oplossen. Hoe goed je ook aan grondsanering kunt doen, hoe ingenieus je de "water uitdaging" ook wilt oplossen, de (gewicht-) last van honderden tot duizend woningen + de benodigde ophoging zal op lange termijn nooit gehouden worden door de zeer zwakke en diepe losse bodem en de oeroude diepe waterloop zal zich niet laten sturen als er in de toekomst extreem hoog water komt. Dit gebied is simpelweg NIET geschikt.

3. Bouwen betekent ook wegjagen van alle vissen, vogels en dieren nabij en in 't Liesbos.
Naast de feiten van bovenstaande waarschuwingen, is het gebied tussen de Lage Bremberg en Lage Vaartkant eigenlijk nog het enige groene stuk open gebied tussen Breda - Liesbos en Etten-Leur. Wat enorm belangrijk is voor de natuur en alles wat daarin leeft en voorbij komt. Zoals al aangegeven is het een soort van 'moeras'. Waar door de huidige boeren op bijzonder knappe wijze mee omgegaan wordt. Het is bijna een 'kunst' om op deze grond te kunnen telen en oogsten. En dat met behoud van het enorme belang van dit gebied voor de "Flora en Fauna'. Dit goede beheer van dit gebied door deze boeren zou zelfs even goed gewaardeerd moeten worden als de bergboeren-regeling. In de vele (polder)sloten naar de Brandsche Vaart toe (vanuit het Liesbos, Hoge Bremberg en Neerstraat) zit waterleven dat zijn directe verbinding geeft met de rivieren vanuit de ze regio. In het waterleven tussen de Lage Vaartkant en Lage Bremberg (waar het water hard stroomt!) zit enorm veel en bijzonder leven. Uiteraard vissen, maar ook kreeft en krabben. Deze vinden we vaak bij het uitbaggeren en maaien van de sloten i.o.v. het Waterschap. Tevens is deze 'Groene Delta tussen Etten-Leur en Breda' een broedvijver van (weide)vogels. Vaak zien we er ook zeemeeuwen, reigers, ooievaars en vele andere (weide)vogels. En het is er (nog) druk met de beschermde FAZANT. Deze komen alleen als er veel voedsel te halen is… dus dat is er! En dat voedsel is juist HIER, omdat het een Delta is dat nooit geheel opdroogt… In het vroege voorjaar is het een enorm intensief broedgebied voor de weidevogels. In de winter komen wilde dieren uit het Liesbos (reeën, hazen, konijnen, fazanten, vossen, eekhoorns, etc.) vaak voedsel halen in het gebied tussen Lage Vaartkant en het Liesbos. Als het in de winter (eens) gesneeuwd heeft, staan in de vroege ochtend de pootafdrukken van de genoemde dieren tussen de huizen en op de weilanden van de Lage Bremberg. Als hier gebouwd gaat worden, komen er dus duizenden mensen wonen met daarbij al het verkeer! Dan wordt al dit wild letterlijk weggejaagd! En komen ze klem tussen de woning en mensendrukte vanuit de Lage Bremberg en van de andere kant uit Breda.

4. En is er nu ineens geen probleem met stikstofuitstoot en broeikasgassen voor 't Liesbos? Duizenden mensen, miljoenen verkeersbewegingen erbij… is dat ineens niet schadelijk voor het Liesbos? De boeren moeten het liefst voor 50% weg voor de stikstof … maar dit kan wel? Het is grotendeels

ZUIDWESTEN- EN WESTENWIND in dit gebied gedurende het jaar. Alle uitstoot gaat direct naar het Liesbos! Alle uitlaatgassen van al dit extra verkeer dichter bij het Liesbos, alle uitstoot van het verwarmen van deze extra huizen en dan dichter bij het Liesbos…. Dit gaat direct ten koste van de gezondheid en groei van de bomen in het Liesbos. En ook dus daarmee dus ten koste van alles was huist en leeft in het Liesbos. De ruimtebuffer ten Westen van het Liesbos, dat het Beekdal tussen de Lage Vaartkant en Lage Bremberg geeft, is simpelweg erg belangrijk voor alle flora en fauna van het Liesbos.

5. Het cultureel erfgoed van de Lage Bremberg – Teerlingstraat – Turfstraat - Pleinstraat. Zoals eerder aangegeven is "De Bremberg" en dan met name hier de Lage Bremberg en de Turfstraat een historische straat. Dat al ver in het verleden genoemd wordt, al ver voor er überhaupt over Breda wordt gesproken. Een Turfvaart en een stukje van een verbindingslinie vanuit Antwerpen naar Rijsbergen naar de Leursche Haven. De straatstenen van de Lage Bremberg komen uit 'de eigen' steenfabriek De Bremberg BV en hebben het oude karrenpad van weleer verhard. Vroeger een unieke nostalgische straat vol boerderijen. En met monumentale boerderijen. Ondanks de moderne ontwikkelingen heeft onze straat toch nog het authentieke karakter van de oude boerenstraat behouden. En daar zijn we allen trots op en erg blij mee. Wij als bewoners doen al decennialang ons eigen onderhoud aan de straat, bermen en sloten. En ook de eigen winterdienst. Nu ook een geliefde straat voor mensen uit Etten-Leur om er te wandelen, te joggen en te fietsen. Waarbij ieder zichtbaar geniet van het nog rustige landschap, het prachtige uitzicht op het Beekdal en op de skyline van Etten-Leur. Uniek! Als je eens goed naar het karakter van de Lage Bremberg kijkt, haar bewoners, de huizen en boerderijen en daarbij het uitzicht (tussen het Beekdal en het Liesbos in), waar vind je dat nog terug in Etten-Leur? En dat te tezamen met de rijke geschiedenis, is het een stuk cultureel erfgoed wat de gemeente zou moeten koesteren. In plaats van het te betrekken bij de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk. Het is toch veel wijzer en wenselijker dat we voor de toekomst een waterbuffer gebied hebben en dan daarin een wandelpaden/ fietsroute maken in dit prachtige natuurgebied langs en door de Lage Bremberg voor de inwoners van onze gemeente? Een prachtig natuurpark, beheert door de boeren die er hun gras en gewassen telen zoals nu. Is dat niet echt veel en véél meer wenselijker? Dan weer een stuk groen en natuur onherstelbaar verwoesten voor huizenbouw en een razende randweg voor al die extra bewoners? Nog niet te spreken over de enorme waardevermindering van al het onroerend goed aan de Lage Bremberg en Turfstraat als de plannen van de randweg via deze straten en de huizenbouw door zou gaan. Dat zal enorme claims tot gevolg gaan hebben. Naast het economische feit: dat het gaan bouwen in dit beekdal ongetwijfeld voor een vele malen hogere kostenpost zal gaan zorgen voor de gemeente Etten-Leur dan nu door ieder berekend zal worden… door de genoemde redenen van water en draagkracht. En de later nog komende kosten voor herstelwerkzaamheden, opruiming werkzaamheden en herbouw na waterrampen… die er zullen komen!

6. Boerenverstand zegt: dit plan helpt niet voor huidige woningnood! Voor wie gaan we nu eigenlijk bouwen? In BN- De Stem lezen we dat een gemeentewoordvoerder een jonge inwoner citeert: "waar kan ik gaan wonen?". Waar men mee wil aangeven dat er toch echt gebouwd moet gaan worden. We hebben geen keuze volgens deze gemeentewoordvoerder. Maar: wat heeft deze jongere NU aan een plan voor 2040??? Dat lost de huidige vraag echt niet op. Dus in onze ogen is dit een non-issue om als reden op te geven. Ons boerenverstand zegt dat we nu op de TOP komen van de

vergrijzing. Waar nog veel 70- en 80-jarigen veel woningen als hun thuis hebben. Over 20 jaar is dit allang een gepasseerd probleem. Dan komen er zeer veel huizen vrij. Zeker genoeg voor de veel minder jongeren t.o.v. de ouderen. Dus daarvoor hoeven we nu echt niet te gaan bouwen in ons Beekdal. Zeker geen duizend woningen.
Dus dan lijkt ons de vraag wel degelijk aan de orde: voor wie willen jullie het Beekdal dan volbouwen? En waarom? Als dit is omdat Etten-Leur zo graag groter wil worden voor de prestige en inkomsten en zo graag wil bijdragen aan de opvang van mensen van 'elders' (uit Breda of uit elders in het land of buitenland… dan vinden we dat een bar slechte reden om dit unieke stukje 'Leur' met alle gevaarlijke gevolgen van dien (zie onze waarschuwingen) vol te gaan bouwen.

7. Boerenverstand: de beste plaats voor de randweg!
Hiervoor hebben we nog een tip aan U. Het bouwen van duizend woningen zal echt niet helpen als de gemeente de verkeerdrukte bij de Leur wil oplossen. Dan komen er juist zeer veel bewegingen bij. Dat gaat niks oplossen. Het verkeer naar de dorpskern op de Leur vanuit de nieuwe wijk zal dan ook enorm zijn. Kortom: ook voor de oplossing van de verkeersontsluiting van de Leur is het allesbehalve handig om een megagrote nieuwe wijk te gaan bouwen tussen de Lage Vaartkant en de Lage Bremberg. Het zal dan een enorm bomvol kooppunt worden van verkeer vanuit de A58, van en naar de nieuwe wijk, vanaf en naar Etten-Leur Noord en vanuit Prinsenbeek/ Breda. Maar dat er een randweg moet komen, dat kan iedereen wel zien. Maar maak deze dan zo kort als het kan, en zo logisch mogelijk als kan. Maar ook…. Zo ver als mogelijk weg van het Liesbos! Om de eerdergenoemde redenen. Meest logische route van de randweg: Het meest logisch is dat deze direct doorgetrokken wordt vanuit de bestaande randwegen. Dus direct vanuit de Ambachtlaan onder het spoor door. En dan deze tunnel onder het spoor door en dan zo de randweg gelijk een draai meegeven richting het Westen achter Lage Bremberg 35 langs tussen de bestaande woningen door (waar daar plaats genoeg is) en dan met een brede BRUG haaks over de Brandsche Vaart heen en dan vervolgens recht op de Mc-Donalds af ten westen van Brandsche Vaart. Vandaar over de snelweg en dan rechtstreeks ten Westen van de Bollenstraat (achterlangs de manege daar) naar de rotonde bij de Rijsbergseweg. Dat is de meest economische manier, waarbij zo min mogelijk bestaand onroerend goed negatief beïnvloed wordt. De weg het kortst kan worden en dus laagste aanlegkosten. En je zover als kan van het Liesbos wegblijft met al het verkeer. En dan behoud je dus ook grotendeels het huidige beekdal en behoud Lage Vaartkant en Bremberg. En blijft ook het authentieke karakter van de boerenstraten in takt. Woningbouw is onzes inziens een overweging op hoger gelegen gebieden in en rondom Etten-Leur. Dat lijkt ons pure logica.
Hierbij onze attentie punten die we kenbaar wilden maken voor Uw besluitvorming proces. Puur informatief bedoeld. Zodat U een weloverwogen discussie en besluitvorming kunt hebben. Uit monde van het merendeel van onze oudere familie generaties en huidige oudere bewoners, als (oud-)bewoners en (oud-)agrarisch ondernemers aan de Lage Bremberg. Gebaseerd op informeel familiair overleg. We hopen U hiermee van dienst te zijn geweest. Doe er Uw voordeel mee. Lage Bremberg Etten-Leur.

35 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner vindt een verbinding vanaf afslag 18 naar de Rijsbergseweg overdreven omdat de huidige ontsluiting richting Rijsbergen en Breda (Effen) prima voldoet. Hij geeft aan dat de kosten voor de aanleg van de nieuwe weg onnodig zijn, omdat er nu geen verkeersproblemen zijn. Bewoner verzoekt vooral in te zetten op verkeersveiligheid voor fietsers.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij op basis van reacties uit de omgeving en het verkeersonderzoek hebben besloten deze verbindingsweg niet op te nemen in de ontwerp omgevingsvisie.

36 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft aan dat woningbouw in de Lage Vaartkant niet realistisch is omdat het laag ligt (wateroverlast) en in een gebied ligt waar al veel verkeersoverlast is. Bewoner ziet wel mogelijkheden kleine/bijzondere woonlocatie. Bewoner stelt dat in de Hoge Haansberg makkelijk 1.500 woningen gepland kunnen worden en vindt een extra toevoeging daar realistisch. De ligging nabij het winkelhart is bovendien gunstig. Bewoner ziet dit gebied als de structuurbepalende uitbreiding. Bewoner vindt dat Etten-Leur met in de toekomst 50-55.000 inwoners goed worden opgehangen aan het bovenlokale wegennet. De wegen van en naar de omliggende plaatsen moeten voldoende capaciteit hebben en het doorgaande verkeer moet buiten de lokale bebouwing blijven. Bewoner vindt het ontlasten van de as Schoonhout/ Plantijnlaan een goed streven.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen en bouwlocaties. Daar leest u waarom wij kiezen voor een randweg dicht langs de bebouwde kom. En dat wij de woningbouwlocaties juist zien als aanjager voor het oplossen van andere opgaven, zoals het verbeteren van de waterretentie. Wij delen uw mening over de aansluiting van bij afrit 18. Die verbindingsweg nemen wij niet op in de ontwerp omgevingsvisie.

Bewoner stelt dat de route via de Oost, die loopt over bestaande woonstraten (Tuindersweg/Donkerstraat) en na een tunnel dwars (!) door de nieuwe wijk Lage Vaartstraat naar de al overbelaste Aansluiting nr. 18 van de A58, geen route is die het doorgaande verkeer zal aantrekken. Hij ziet in de verkeersprognoses (Goudappel) dat verkeer op het Schoonhout dan toeneemt. Bewoner vindt dat de aanleg van de randweg aan de westkant in 2040 geen oplossing is voor de huidige verkeersproblemen. Hij stelt dat gekozen moet worden voor een volwaardige doorgaande route die het bovenlokale verkeer afleidt van de centrale as Schoonhout/Plantijnlaan. En dat dit kan door aan de Westzijde van Etten-Leur een vrij liggende Rondweg aan te leggen de N389 in het noorden, en de Aansluiting nr. 19 van de A58. Ook stelt bewoner een weg voor tussen Rijsdijk en Vosdonk (verbinden van de N389 met de N640), waarbij in het ontwerp rekening wordt gehouden met landschap, verkaveling en de belangen van de bewoners en bedrijven in het gebied. Bewoner stelt dat de westelijke rondweg moet worden opgenomen in het Provinciaal Wegenplan en veel eerder dan 2036 kan worden aangelegd. Bewoner geeft aan dat voorgestelde verbinding van de N394 (Rijsbergseweg) met de drukke aansluiting nr.18 van de A58 geen belang dient omdat er nu al betere alternatieven zijn. Bewoner geeft aan dat in onze stad van ca. 50-55.000 inwoners de spoorlijn een structureel element is dat geaccepteerd moet worden, dat de spoorlijn geen grote barrière is voor voetgangers en fietsers maar de overweg bij het Lichttorenhoofd voor voetgangers en fietsers aandacht vereist bij de uitwerking van de visie. Volgens bewoner moet de barrièrewerking van het spoor voor het autoverkeer structureel worden opgelost, en stelt daar geen	

kostbare tunnel voor nodig is. Zeker niet als het aantal treinpassages in de toekomst niet sterk toeneemt. Bewoner geeft aan dat een te grote belasting bij de overweg Markt/Hoevenseweg kan worden voorkomen als de nieuwe wijk Hoge Haansberg niet bij de Oude Grind/Haansberg via de Hoevenseweg wordt aangesloten maar direct op de Kattestraat. Van de overweg bij het Schoonhout veronderstelt bewoner dat dit probleem opgelost wordt als het doorgaande verkeer buitenom via de rondweg loopt. De overweg Lichttorenhoofd moet volgens bewoner voor het autoverkeer worden verplaatst naar de Ambachtslaan. Er lijkt zo, aldus bewoner, geen aanleiding om hier te praten over een tunnel onder het spoor. Bewoner ziet dat in de omgeving (Zevenbergen; Zundert; Baarle) rondwegen zijn aangelegd en stelt dat de noodzaak ervan voor Etten-Leur evident is. Volgens bewoner moet in de visie het ideale beeld van onze stad in de toekomst (2040) overtuiging worden geschetst en dat pas daarna de mitsen, maren, onderhandelingen en compromissen volgen.	

37 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Onduidelijkheid Bewoners geven aan dat de huidige denkrichting (herziening d.d. 17 mei 2021) fors is gewijzigd ten opzichte van de eerdere denkrichtingen en de bouw van 1000 woningen in het gebied de Lage Bremberg volstrekt uit de lucht komt vallen. Daarnaast geven bewoners aan dat de gemeente tijdens de bijeenkomsten op veel vragen heeft geantwoord dat zaken nog niet bekend waren, of nog niet vaststaat. Dit maakt het voor bewoners lastig om voor te stellen wat de denkrichting inhoudt. Bewoners vrezen voor forse veranderingen in de karakteristieke uitstraling van de Lage Bremberg en Turfstraat indien deze worden opgenomen in de woonwijk of aan de rand hiervan komen te liggen. Maar omdat de plannen nog niet zijn uitgewerkt zien bewoners niet wat voor hen de impact wordt. Het maakt het moeilijk om een eventueel alternatief aan te dragen. Deze onduidelijkheid heeft voor bewoners een weerslag op het woongenot en de marktwaarde van de woningen. Men weet niet of ze moeten investeren in de eigen woning. Noodzaak randweg Bewoners geven aan dat er nog geen concreet plan lijkt te liggen voor de randweg en tunnel. En er bovendien nog onderzoeken lopen. Bewoners wensen om ook te kunnen reageren op de plannen indien alle onderzoeken zijn uitgevoerd. Bewoners missen in de plannen van de randweg bij de Lage Bremberg/ Turfstraat hoe dit de verkeersproblemen in Etten-Leur Noord oplost. En	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording. Daar leest u hoe de woningaantallen in de Lage Vaartkant tot stand zijn gekomen en hoe we in dat gebied omgaan met de aanwezige waarden. Ook leest u daar dat we met de omgevingsvisie tot 2040 op hoofdlijnen de *richting* bepalen en dat we in de fase daarna onderzoeken en gesprekken voeren over de *inrichting*. Ook in die fase is er de (wettelijke) mogelijkheid om plannen te beïnvloeden. Het ontbreken van bepaalde kennis of onderzoeken hoeft een principieel standpunt (voor of tegen de plannen) niet in de weg te staan. Uit uw reactie leiden wij af dat dit (gelukkig) bij u ook niet het geval is geweest. Ten overvloede merken wij nog op dat inmiddels alle noodzakelijke onderzoeken als bijlage beschikbaar zijn. U vindt ze op www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie. Inwoners die een reactie hebben ingediend ontvangen daarover een bericht. Bij de thematische beantwoording leest u ook dat de resultaten van het verkeersonderzoek uitwijzen dat de randweg (inclusief de 1000 woningen) leidt tot een verbeterde situatie. De onderzoeken op gebied van natuur zijn verwoord in de milieueffectrapportage. In de fase van planuitwerking zullen meer natuuronderzoeken plaatsvinden. In de Notitie financiële doorrekening bouwlocaties en wegvarianten (te vinden op de website van de gemeente) uit 2020 geven wij de berekening van de kosten. Let wel, dit ging over de varianten die we in februari 2021

ook zijn ze benieuwd naar de inrichting van een dergelijke randweg (voor bijvoorbeeld fietsverkeer) en of ook wordt gekeken om andere vormen van vervoer (buiten autogebruik) aantrekkelijker te maken. Bewoners vermoeden dast het effect van de randweg voor Etten-Leur Noord en het Van Bergenplein teniet wordt gedaan door de toevoeging van 1000 woningen. <u>Noodzaak extra woningbouw</u> Bewoners twijfelen aan de noodzaak voor totaal 3800 extra woningen. Zij vragen zich af of Etten-Leur daarmee niet een té groot aandeel van de regionale bouwopgave voor rekening neemt. Daarbij is er namelijk het risico dat dit ten koste gaat van het groen-stedelijke woonmilieu. <u>Natuur</u> Bewoners geven aan dat met het Beekdal en de Brandse Vaart een karakteristiek stuk natuur in Etten-Leur ligt. Bewoners vragen zich af of dat wel voldoende onderzocht is wat woningbouw betekent voor de verschillende beschermde soorten in dat gebied. Bewoners zien liever de kwalificatie dat het gebied zich leent voor natuurontwikkeling en recreatie zoals dat ook voor de Groene Wig is verwoord. <u>Waterhuishouding</u> Bewoners vrezen wateroverlast indien er gebouwd gaat worden. De Brandse Vaart voorziet voor een groot gebied in de hemelwaterafvoer. Met foto's laten zij zien dat het gebied al regelmatig onderwater staat. Een woonwijk en een tunnel realiseren in dit lage gebied zal de problemen alleen maar groter maken. Zij geven aan de zorgen te delen die ook het waterschap heeft geuit.	met de raad besproken. In die vergadering heeft de gemeenteraad verzocht om enkele alternatieven in het stelsel van randwegen te onderzoeken. Die berekening via u ook op de website www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie.

Kosten Bewoners geven aan dat de kosten voor de tunnel en de randweg wordt geschat op 70 miljoen euro. Bewoners melden dat die raming op geen enkel punt inzichtelijk is begroot en ze hebben grote vraagtekens bij de juistheid daarvan. Bewoners vrezen dat kosten in werkelijkheid vele malen hoger zullen zijn. Bijvoorbeeld omdat kosten gemaakt moeten worden om te tunnel bestendig te maken tegen de noodzakelijk opvang van water, het aanpassen van de huidige waterhuishouding, de extra kosten vanwege mogelijke bodemverontreiniging of maatregelen om overlast van de rijksweg (stikstof, geluid) tegen te gaan. Conclusie Bewoners vinden het uiterst onverstandig om een randweg met tunnel en woonwijk te realiseren. Zij geven aan dat er nog te veel onduidelijk is. Zij wensen eerst meer duidelijkheid over de plannen en de uitvoering van de noodzakelijke onderzoeken. Bewoners willen ook dán de mogelijkheid om op de plannen en onderzoeken te reageren.	

38 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner reageert namens 26 huishoudens uit de Bollenstraat, Bellendreef, Hilsebaan en Hoge Vaartkant. Bewoners verzoeken de mogelijke verbindingsweg tussen afslag 18 van de snelweg en de Rijsbergseweg uit de omgevingsvisie te halen, in welke variant dan ook. Bewoners voelen zich overvallen door het gemak en de onzorgvuldigheid waarmee de extra woningbouwtaak en de verbindingsweg aan de	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording. Daar leest u dat wij een verbindingsweg bij afslag 18 niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Reacties uit de omgeving en het verkeersonderzoek gaven die aanleiding. U leest bij de thematische beantwoording ook hoe de woningbouwopgave is bepaald. Voor wat betreft het niet goed kunnen reageren vanwege ontbrekende onderzoeken het volgende. In deze fase wilden wij geluiden ophalen uit de

omgevingsvisie is toegevoegd. Bewoners verzoeken de gemeente om eerst grondig (verkeers-)onderzoek te verrichten en pas daarna de mening van inwoners te peilen. Bewoners vrezen dat de weg alleen kan worden aangelegd indien er huizen worden gesloopt. Zij voelen niets voor onteigening omdat de plannen alleen nadelig voor hen uitpakken. Zij vrezen dat de verbindingsweg veel sluipverkeer aantrekt. En dat dit gaat leiden tot onveilige situaties en geluidshinder. Bewoners zijn van mening dat de gemeenteraad zich moet houden aan hun politieke afspraak om dat A58 te handhaven als scheidslijn tussen bebouwing en natuur. Bewoners vinden dat de aanwezige natuurwaarden niet vernield of beschadigd moeten worden door een weg. Bewoners vinden dat de gemeente eerst een Milieueffectrapportage moet uitvoeren worden over deze verbindingsweg in de omgevingsvisie opgenomen kan worden. Bewoners verwachten dat er nu geen betrouwbaar verkeersonderzoek kan worden uitgevoerd naar de gevolgen van de verbindingsweg. Zij geven aan dat (mede vanwege de COVID 19 pandemie) er een landelijke trend is dat meer thuisgewerkt gaat worden en het dus de vraag is of een weg nog nodig is. Bewoners verwachten dat de waarde van hun woning gaat dalen als gevolg van de geplande verbinding. De planschade zullen ze bij de gemeente claimen. Bewoners willen graag geïnformeerd worden over: - Hoe zijn de schetstekeningen tot stand gekomen - Wanneer is het onderzoek naar verkeersstromen afgerond - Welke stappen gaat de gemeente zetten met tijdplanning en waar in dat traject kunnen bewoners reageren.	samenleving om te bezien of we met de bouwlocaties en wegvarianten op de goede weg zitten. Het ontbreken van bepaalde kennis of onderzoeken hoeft een principieel standpunt (voor of tegen) niet in de weg te staan. Uit uw reactie leiden wij af dat dit (gelukkig) bij u ook niet het geval is geweest. Ten overvloede merken wij nog op dat inmiddels alle noodzakelijke onderzoeken beschikbaar zijn. U kunt ze vinden via www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie. Inwoners die een reactie hebben ingediend ontvangen daarover een bericht. Van de schetsen die u toevoegt is door ons de versie met rode lijn gemaakt. Die gaf indicatief aan hoe een verbindingsweg zou kunnen lopen. De andere variant die u bijvoegt is niet door ons gemaakt.

39 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan dat ze verbaasd en overvallen zijn over de plannen van een verbindingsweg tussen afslag 18 van de A58 en de Rijsbergseweg. Zij stellen dat er geen onderzoek is dat de noodzaak daarvoor aantoont. Daarnaast voelen zij zich misleidt door de twee tekeningen die in omloop zijn die een verschillend tracé tonen. Bewoners wensen geen van beide tracés omdat het woongenot ernstig wordt aangetast (geluid, fijnstof, uitlaatgassen). Daarnaast vrezen bewoners dat de aanleg van deze verbinding juist tot meer onveilige verkeerssituaties zal leiden. Ook stellen zij dat de waarde van hun woning zal dalen.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij een verbindingsweg bij afslag 18 niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Reacties uit de omgeving en het verkeersonderzoek gaven ons die aanleiding. Van de schetsen die u toevoegt is door ons de versie met rode lijn gemaakt. Die gaf indicatief aan hoe een verbindingsweg zou kunnen lopen. De andere variant die u bijvoegt is niet door ons gemaakt.

40 Bewonersvereniging Pleinstraat Leur	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners hebben grote zorgen en bezwaren tegen het plan om een rondweg te realiseren als alternatief voor de eerder geplande randweg in Etten-Leur Noord. Bewoners geven aan dat deze variant (die uitkomt op de Pleinstraat) onbespreekbaar is. Zij stellen dat door deze variant huizen en bedrijven opgeofferd moeten worden. Zij geven aan dat de Pleinstraat de oudste straat op de Leur is en bijzonder is vanwege zijn ligging. Zij geven	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij deze oostelijke variant van de randweg oost niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Reacties uit de omgeving en het verkeersonderzoek gaven ons die aanleiding.

aan dat de waarde van hun huizen afneemt en willen de huidige rust, woonplezier en natuurwaarden behouden. Bewoners vrezen dat met de aanleg van dit alternatief geen verkeersproblemen worden opgelost en bovendien onteigeningsproces op gang brengt dat nog jaren kan duren. Bewoners stellen voor het tracé te behouden zoals dat al was bedacht in het plan Attelaken.	

41 bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner reageert namens 20 huishoudens uit de Donkerstraat, Schippersstraat en Lange Brugstraat. 1) Kijkend naar de groeicijfers van Etten-Leur van het CBS worden er jaarlijks gemiddeld 100 woningen gebouwd in Etten-Leur. De bevolkingsgroei in Brabant stagneert of neemt af tegen 2050. Waar in 2010-2020 nog een groei van >0.5% te zien was voor de gemeente Etten-Leur wordt dit 0.25-0.50% voor 2020-2030 en daalt verder tot 0-0.25 % na 2030. Op basis van demografische gegevens groeit de bevolking van Etten-Leur tussen 2020 en 2040 met 1.110 en de 3.410 bewoners. Met een huidig gemiddelde bezetting van 2,3 persoon per woning zijn hier ca. 500 – 1500 extra woningen voor nodig. Dit is veel minder dan de 3800 woningen (gemiddeld 200 woningen per jaar) die in de plannen staan in de periode tot 2040? o Waar baseert de gemeente haar woningbehoefte van 3800 woningen tot 2040 op? o Wat is het daadwerkelijke tekort aan woningen op dit moment en de verwachting voor 2040?	1) Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Woningbouwprogramma. Daar leest u hoe waar wij ons bouwprogramma op baseren. Het woningtekort is actueel tussen de 4 en 5%. Volgens onderzoek van het rijk (Staat van de woningmarkt) voorziet de bouw in een afname van het tekort tot ca. 3,5% in 2030 en ca. 2,5% in 2035. De nu geformuleerde bouwopgaven dragen dus bij aan enerzijds noodzakelijke afname van het woningtekort en anderzijds specifieke lokale en beperkte regionale woningbehoeften. Feit is dat al enkele jaren het aantal 1-2 persoonshuishoudens fors groeit. Die groei neemt de komende jaren verder toe. Voor een belangrijk deel komt dat op het conto van de sterk groeiende groep ouderen. Praktisch is hiervoor een groter programma aan nieuwbouw nodig. De gemiddelde woningbezetting van 2,3 personen die nu blijkt uit cijfers van het CBS is actueel en zeker voor het programma dat we de komende 15-20 jaar realiseren niet meer van toepassing.

o De gemeente geeft aan dat de kosten van de rondweg onder andere wordt gefinancierd door de verkoop van grond, indien de behoefte aan 3800 woningen niet blijkt te kloppen, komt het de financiering van de 2020-2040 visie er anders uit te zien. Hoe lost de gemeente dit op? o Lopen de inwoners van de gemeente in dat geval het risico voor hogere kosten (gemeentebelastingen) te komen te staan om de ambitie van de gemeente te realiseren? 2) De Donkerstraat en Tuindersweg zijn momenteel al een drukke wegen die hier niet toe zijn ingericht. De vele opritten die uitkomen op deze randwegen zorgen voor een onveilige situatie. Door een officieel rondweg aan te laten sluiten op de Donkerstraat zal de verkeersdruk toenemen. De verkeersdruk zal nog verder toenemen door de geplande bouw van Schoenmakershoek Oost en de nieuwbouw in het gebied achter de Lage Vaarkant. Het aantal verkeersbewegingen per woning zal ook hier gemiddeld 6 per dag zijn. o Hoe denkt men het probleem van de onveiligere situatie op te lossen zonder dat dit ten kosten gaat van de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners en aan deze wegen en de veiligheid van de gebruikers van deze wegen? o Gaat de randweg via de Donkerstraat, al dan niet met de optie van de alternatieve tunnel, als vervanging dienen voor de huidige voorkeursroute van vrachtverkeer langs de Rijsdijk en Schoonhout? o Wordt er gedacht om van de Donkerstraat en Tuindersweg een parallel weg te maken (net zoals bij de Rijsdijk) om op deze manier de verkeersveiligheid te borgen?	Wij gaan ervan uit dat onze woningaantallen juist zijn. Indien zou blijken dat die niet kloppen bekijken we op welke wijze de randweg kunnen financieren. De zogenaamde economische uitvoerbaarheid, is overigens ook onderdeel van het bestemmingsplan (ook wel omgevingsplan) dat we in een volgende fase moeten opstellen. In welke mate dit gaat leiden tot hogere gemeentelijke belastingen is op voorhand niet te zeggen. Een voorstel leggen wij te zijner tijd ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad. 2) De Donkerstraat en Tuindersweg maken onderdeel uit van onze hoofdwegenstructuur. Zij hebben als functie het verkeer af te wikkelen. De inrichting van deze wegen is daar ook op afgestemd met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden. Wij gaan niet actief het vrachtverkeer stimuleren om bepaalde routes te nemen. En wij hebben geen plannen om van de Donkerstraat en Tuindersweg een parallelweg te maken. 3) Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij dit oostelijke alternatief van de randweg oost niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Bezwaren van omwonenden en negatieve verkeerskundige effecten zijn daarvoor de argumenten. 4) Wij hebben nu op hoofdlijnen berekend wat de kapitaallasten zijn voor de aanleg van de wegen. Bij de verdere uitwerking van die plannen leveren wij de gemeenteraad daarvoor een financieringsvoorstel. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad te bepalen of zij binnen de huidige begroting financiering willen zoeken en anders of een lastenverzwaring proportioneel is.

3) In de gepresenteerde plannen wordt een ‘zoekopdracht alternatieve tunnel’ genoemd voor de oostelijke randweg. o Wat is de reden voor de zoekopdracht alternatieve tunnel? o Wat is de impact op de financiering van deze alternatieve tunnel door o.a. extra kosten voor onteigening? o Bij deze alternatieve optie ontstaat een strook grond tussen de Donkerstraat en de nieuwe weg. Wat voor bestemming gaat dit stuk grond krijgen? o Wordt in deze alternatieve optie aansluitingen van wegen voorzien, bijvoorbeeld een aansluiting op de Attelakenseweg? o Levert de nieuw aan te leggen aansluiting op de Donkerstraat een gigantisch verkeersknooppunt op? o Aan wat voor aansluiting met de Schippersstraat wordt gedacht? o Wordt er, in het geval van deze alternatieve route, meer urgentie gestopt in het maken van een parallelweg van de Donkerstraat (net zoals bij de Rijsdijk) om op deze manier de verkeersveiligheid te borgen? o Wordt eraan gedacht om de rondweg aan te laten sluiten op een, qua bewoning, rustiger deel van de Donkerstraat zoals de Muldersweg/Landjuweel of Tuindersweg? 4) De financiële positie van de gemeente Etten-Leur is niet goed. Dit laat ook het Bestuursrapportage 2020 kadernota 2021 – 2024 zien. De plannen voor de rondweg, zowel westelijk als oostelijk, hebben een gigantische impact op de financiën. o Hoe denkt de gemeente deze plannen te financieren zonder dat er een grote last voor de burgers ontstaat?	5) Het is juist dat de gemeente voor een aantal uitdagingen staat die gefinancierd moeten worden. Het is duidelijk dat niet alle plannen uit de omgevingsvisie gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden. Na vaststelling van de omgevingsvisie werken wij deze keuzes en financieringsvoorstellen verder uit. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad daarin de keuze te maken. 6) Het is zeer lastig om binnen de bestaande ruimte maatregelen te treffen om de doorstroming te verbeteren. Juist om die reden willen wij een stelsel van randwegen een aanleggen. Bij de ondertunneling is het een eis van spoorwegbeheerder (Prorail) dat de huidige spoorovergang vervalt. Dat geldt niet voor fietsers. Het is onze inzet om de overgang voor fietsverkeer open te houden. Bij de nieuwe oostelijke rondweg zal overigens ook een vrijliggend fietspad gerealiseerd worden. Indien er minder verkeer rijdt over Lage Vaartkant ontstaat daar meer ruimte om de fietser te faciliteren.

5) In Etten-Leur zijn 77% van de woningen gebouwd vóór 2000. Inmiddels zitten we in een energietransitie met een opgave om alle huizen te verduurzamen, met de woningvoorraad in Etten-Leur betekent dit dus een behoorlijke opgave, waar nog veel in moet worden geïnvesteerd. o Komt de opgave omtrent de energietransitie niet gigantisch in de knel als we de komende jaren de middelen willen stoppen in de twee rondwegen? 6) Het knooppunt Lichttorenhoofd is een urgent probleem. De visie die nu neergelegd is, gaat pas vanaf 2040 iets doen aan de situatie op het knooppunt Lichttorenhoofd. o Wordt er op andere manieren, die sneller effect hebben, gewerkt aan de situatie omtrent het knooppunt Lichttorenhoofd? o Wat maakt dat het al definitief is dat de spoorwegoverweg bij het Lichttorenhoofd dicht gaat? o Waarom kan dit geen fietsovergang blijven, zoals we ook de overgang aan de Baai kennen? o Wordt er gewerkt aan een alternatief voor fietsers om via net zo'n veilige (lees over een fietspad) en aantrekkelijke (kortste route) route richting Munnikenheide college en K.S.E. te fietsen?	

42 buurtschap Den Hill	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan dat ze kennis hebben genomen van de reactie die diverse andere groeperingen hebben ingediend. Er is een groep die zich richt tegen de bebouwing tussen de Lage Vaartkant en de Lage Bremberg en zij beschrijven de gevolgen hiervan voor de loop van de Brandse Vaart en de grotere druk op de weilanden aan de Hoge Vaartkant bij wateroverlast. Er is een groep die zich richt op de plannen om een verbindingsweg te maken tussen afrit 18 van de A58 en de Rijsbergseweg. Bewoners geven aan dat ze aan die brieven niets hebben toe te voegen omdat ze krachtig genoeg zijn. Bewoners geven aan dat zij inmiddels weten dat ook bewoners zijn die zorgen hebben over de bouw van woningen tussen de Lage Vaartkant en Lage Bremberg. Bewoners verzoeken om de plannen omtrent de omgevingsvisie open en duidelijk te communiceren en ze als serieuze gesprekspartner te zien.	Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan. De reacties van anderen (waar bewoners naar verwijzen) hebben wij elders in de nota voorzien van antwoord. Vanzelfsprekend zien wij onze bewoners als een serieuze gesprekspartner. En wij blijven ons best doen om open en transparant te communiceren.

43 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft aan de bijeenkomst en de verdere voorlichting zeer gewaardeerd te hebben en onderschrijft de noodzaak van uitbreiding van het aantal woningen op de geprojecteerde locaties. Bewoner schets een aantal nadelen die hij ondervindt van het wonen langs een randweg. Bewoner stelt de volgende vragen: - Worden de randwegen ook uitgerust als volwaardige randwegen? - Welke maatregelen neemt u zodat de eerdergenoemde hinder wordt beperkt? - Hoe voorkomt u dat de randwegenstructuur niet als sluiproute wordt gebruikt om knooppunt Princeville te vermijden? Een fenomeen dat je voor de Coronaperiode al zag gebeuren bij files tussen Vosdonk en Princeville. - De randwegen zorgen voor meer verkeer binnendoor naar Zevenbergen, de Zevenbergseweg is nu al een drukke weg. Feitelijk wil je toch het verkeer naar de hoofdverkeerswegen, de A58/A16?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen en Abstractieniveau. Daar leest u wat we willen bereiken met de randwegen en hoe we voorkomen dat het sluipverkeer aantrekt. Ook leest u daar dat we in de omgevingsvisie tot 2040 een richting geven op hoofdlijnen. In een volgende fase gaan we onderzoek uitvoeren over de inrichting. Daarvoor zullen we ook de nodige gesprekken met de omgeving voeren.

44 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft aan dat het document te veel en alles omvattend is, zeker voor de gewone burger. Bewoner vindt het teveel op hoofdlijnen terwijl burgers juist schrikken van die details bij hen om de hoek. Bewoner geeft een aantal opmerkingen en stelt daarbij expliciet dat het geen vragen zijn. De opmerkingen hebben betrekking op de ingewikkelde bestuurlijke organisatie van Nederland waarbij niet altijd duidelijk is wie de regie heeft. Daarnaast over de milieukwesties die niet zijn uitgewerkt op gebied van onder andere geluid, fijnstof, natuur. Ook gaan enkele opmerkingen over geplande onderhoudswerkzaamheden aan de N640, de afwikkeling van vrachtverkeer van Vosdonk en de retorische vraag of Etten-Leur nu niet groot genoeg is.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat het de bedoeling is om een visie te schrijven op hoofdlijnen en dat de uitwerking (de details zoals u ze noemt) in de volgende fase plaatsvindt. Daarnaast danken wij u voor uw opmerkingen.

45 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan nu al veel geluidsoverlast te ervaren aan de Hoevenseweg als gevolg van het verkeer. Bewoners vrezen voor meer overlast indien de extra woonwijk er komt. Zij geven daarom aan dat er een noordelijke randweg moet komen. Zij verzoeken aandacht te schenken aan de volgende voorwaarden: - Ver weg genoeg van de bebouwing, zodat er geen nieuwe overlast ontstaat.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat in de volgende fase wordt nadacht over de inrichting van de bouwlocaties. In die fase wordt nagedacht over de stedenbouwkundige structuur van de nieuwe wijk en de mogelijke aansluitingen op de bestaande verkeersstructuur. Ook leest u onder de thematische beantwoording van bouwlocaties dat het onze planning is om de aanleg van de noordelijke randweg en bouw van Hoge Haansberg gelijk te laten oplopen.

- Het aantrekkelijk maken door een goede aansluiting op het verdere N-wegen stelsel en de aansluiting op de andere randwegen. - Verbod voor zwaar verkeer en landbouwverkeer op de Hoevenseweg, Concordialaan. Zij moeten gedwongen het (noordelijke) rondwegenstelsel gebruiken. De school d'n overkant is namelijk niet te bereiken vanuit de omliggende wijken zonder een gevaarlijke weg over te moeten steken. - De snelste route richting Breda en Zevenbergen moet de rondweg zijn zodat sluipverkeer min of meer gedwongen wordt om deze route te gebruiken. Ook vanuit de wijken moet de inrichting zo zijn dat het aantrekkelijk wordt om de rondweg te gebruiken. - Liefst de wijken aan elkaar bouwen (Grient, Sander, Hoge Haansberg) en een sterke afwaardering of omlegging van de Hoevenseweg en afwaardering van de Concordialaan, hierdoor maakt alleen lokaalverkeer gebruik van deze route en is er geen sprake van sluipverkeer. Daarnaast verzoeken bewoners de weg te realiseren voordat de wijk gebouwd gaat worden.	

46 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan dat het hen onduidelijk is waar de randweg aan de oostzijde nu komt te liggen en vragen zich af wat voor soort onderzoek er nu nog plaatsvindt. Bewoners zouden het graag concreter zien. Bewoners stellen dat bij de aankoop van hun woning was aangegeven dat aan de Turfstraat nooit gebouwd zou worden.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau en Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij het kaartbeeld verduidelijkt hebben opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie en dat het een indicatief tracé betreft. Ook leest u dat wij de oostelijke variant van de randweg oost niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Bij onze beantwoording van het thema bouwlocaties

Bewoners zijn van mening dat een tunnel nabij de Turfstraat onlogisch is omdat daar geen verkeer vandaan komt én omdat dit de karakteristieke Bremberg en natuurwaarden aantast. Zij opteren voor de locatie bij de Vijfhuizenweg of anders nabij Lage Vaartkant/ Bremberg. Bewoners uitten hun zorgen over woningbouw in het gebied Lage Vaartkant. Die zorgen hebben betrekking op wateroverlast, sanering van bodemverontreiniging, verdwijnen van natte natuur, waarde- vermindering van bestaande woningen.	lichten wij toe op welke wijze wij bouwen in Lage Vaartkant op een verantwoorde wijze willen aanpakken. Het is ons niet duidelijk wie (of welke organisatie) u de toezegging heeft gedaan dat aan de Turfstraat nooit gebouwd zou worden. Voor een gemeente is een dergelijke harde toezegging voor onbepaalde tijd haast onmogelijk. Elke vier jaar zijn er gemeenteraadsverkiezingen. Daarmee kan de politieke samenstelling van de gemeenteraad wijzigen, wat logischerwijs kan leiden tot een nieuwe afweging.

47 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven (namens 2 huishoudens) aan dat zij een geluidsrapport moesten laten maken en aanpassingen moesten doen omdat de A58 te dichtbij ligt. Bewoners stellen dat indien de verbindingsweg tussen afslag 18 en de Rijsbergseweg wordt aangelegd het geluidsrapport niet meer klopt en de aanpassingen aan het huis onvoldoende zijn voor geluidsreductie. Bewoners geven aan dat bij de omzetting van het agrarisch bedrijf en het realiseren van de bouwkavels is verteld dat er zeker geen weg zou komen. Bewoners hopen dat er geen weg komt en willen op te hoogte gehouden worden.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u waarom we deze verbinding hebben onderzocht. Ook leest u daar dat wij deze niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Uw opmerking over uw geluidsrapport is daarom niet aan de orde. Bij onze beantwoording van het thema abtstractie leest u dat ook in de fasen ná vaststelling van de omgevingsvisie gespreken met omwonenden en andere belanghebbenden plaatsvinden. Het is ons niet duidelijk wie (of welke organisatie) u de toezegging heeft gedaan dat aan de Turfstraat nooit gebouwd zou worden. Voor een gemeente is een dergelijke harde toezegging voor onbepaalde tijd haast onmogelijk. Elke vier jaar zijn er gemeenteraadsverkiezingen. Daarmee kan

	de politieke samenstelling van de gemeenteraad wijzigen, wat weer kan leiden tot een nieuwe afweging.

48 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners uitten hun teleurstelling over de plannen rond woningbouw aan de Lage Vaartkant/Lage Bremberg. Bewoners geven aan dat ze plannen hadden om nog enkele jaren te investeren in en om hun woning, maar zien nu een toekomst met onduidelijkheden voor zich. Bewoners verzoeken om een persoonlijk gesprek om te achterhalen welke opties er zijn om het woongenot op de huidige locatie of elders voort te zetten.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractie en Bouwlocaties. Daar leest u dat wij in de fasen na vaststelling van de omgevingsvisie nadenken over de inrichting van een gebied. Wij gaan graag met u in gesprek om te horen wat uw wensen en zorgen zijn om te bepalen of (en zo ja hoe) wij daar rekening mee kunnen houden.

49 bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan dat in het huidige tracé van de noordelijke randweg hun bedrijf in twee wordt gesplitst. Zij geven dat dat dit grote gevolgen heeft voor hun bedrijfsvoering en kan betekenen dat ze hun bedrijf moeten gaan beëindigen. Bewoners geven aan dat het lastig is de situatie in zijn totaliteit te overzien, omdat het vooralsnog een denkrichting betreft en er nog veel onduidelijkheden zijn. Bewoners geven aan daarover graag in gesprek te gaan en betrokken te blijven bij alle ontwikkelingen die nog volgen.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractie en Bouwlocaties. Daar leest u dat wij in de fase na vaststelling van de omgevingsvisie nadenken over de inrichting van een gebied. Wij gaan graag met u in gesprek om te horen wat uw wensen en zorgen zijn om te bepalen of (en zo ja hoe) wij daar rekening mee kunnen houden.

50 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner vindt het onbegrijpelijk dat het landschap tussen de Lage Vaartkant en de Lage Bremberg wordt opgeofferd voor woningbouw. Bewoner is van mening dat we zuinig moeten zijn op het open landschap omdat mensen ruimte, groen en natuur in de directe omgeving nodig hebben. Bewoner wil het bouwplan graag tegenhouden, maar verzoekt in elk geval op zekere afstand tot de Lage Bremberg te blijven zodat men ook in de toekomst kan genieten van dit landelijk smalle weggetje.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Bouwlocaties. Daar lichten wij toe dat de Lage Vaartkant ook voor ons een bijzondere locatie is en op welke wijze wij bouwen in Lage Vaartkant op een verantwoorde wijze willen aanpakken. In een volgende fase gaan wij nadenken over de exacte begrenzing van de bouwlocatie en de inrichting van het gebied. Uw verzoek om afstand te houden tot de Lage Bremberg past in die volgende fase.

51 Belangengroep Randweg Noord Nooit	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners voegen een bijlage met handtekeningen toe. Zij geven aan dat er geen draagvlak is voor een Noordelijke Randweg. Zij geven dat deze randweg verkeerstechnisch en financieel onlogisch, onbegrijpelijk en ondoordacht is. Bewoners geven aan dat de randweg te weinig verkeersbewegingen genereert om oplossingen te bieden voor de huidige en toekomstige knelpunten. Daarnaast vrezen bewoners grotere verkeersdrukte op de Hoevenseweg, Kattenstraat en Rijsdijk en meer sluipverkeer op bestaande wegen.	Op basis van het Verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de noordelijke randweg weldegelijk leidt tot een afname van verkeer op de Alleta Jacobslaan, Concordialaan en de Statenlaan. Op die straten ervaren inwoners verkeersknelpunten. Wij verwachten geen knelpunten op de Hoevenseweg, Kattenstraat en Rijsdijk, omdat deze straten zijn ingericht om verkeer af te wikkelen. Mede naar aanleiding van binnengekomen reacties over Hoge Haansberg hebben wij nog eens naar de begrenzing van dit gebied gekeken. Wij zien

Bewoners wensen geen bebouwing ten noorden van de Goorstraat, maar vinden dat de ruimte naar de Bankenstraat benut moet worden. Zij geven daarnaast aan dat deze randweg enorme gevolgen heeft voor ondernemers, bewoners en de vele recreanten in het buitengebied van Etten-Leur. Bewoners vinden de randweg financieel onverantwoord, omdat het voor een beperkt deel gefinancierd mag worden uit de grondverkoop voor de woningbouw. Zij stellen dat het overgrote deel ten laste van de begroting zal komen. Bewoners stellen dat het doel van de toevoeging van de 700 extra woningen in dit gebied is om bij te dragen aan een niet noodzakelijke randweg. Bewoners geven aan dat de Milieueffectrapportage d.d. 04-01-2021 haaks staat tegenover het aanleggen van een noordelijke randweg. Deze MER rapporteert onder andere over behoud van ecologie, recreatie, langzaam verkeer. Bewoners stellen dat een noordelijke randweg een forse doorsnijding is van het buitengebied met effecten op landschap, natuur, water. Bewoners vinden een toename in het woningenaantal met 20% zeer extreem en vragen zich af of Etten-Leur voor eigen bevolking wil bouwen, voor Breda of het landelijk woningtekort. Bewoners stellen dat met het bebouwen van Hoge Haansberg en Lage Vaartkant er weinig buitengebied over blijft. Zij adviseren de gemeente om de verkeersonderzoeken af te wachten uitgaande van 1300 woningen op Hoge Haansberg om te bezien of de noordelijke randweg noodzakelijk is. Daarbij geven zij ook adviezen om de bestaande infrastructuur te optimaliseren door onder andere autobezit af te remmen, vrachtverkeer te	goede argumenten om, zoals u ook voorstelt, het woongebied te verkleinen met de Goorstraat als noordelijke grens. Wij hebben nu op hoofdlijnen berekend wat de kapitaallasten zijn voor de aanleg van de wegen. U vindt deze op onze website onder www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie. Bij de verdere uitwerking van de plannen leveren wij de gemeenteraad een financieringsvoorstel. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad te bepalen of zij binnen de huidige begroting financiering willen zoeken en anders of een lastenverzwaring proportioneel is. De milieueffectrapportage laat alternatieven voor een noordelijke randweg zien. De gemeenteraad heeft een voorkeur uitgesproken om de Hoge Haansberg te ontsluiten via een stelsel van randwegen en niet via de doorgetrokken Aletta Jacobslaan. Het is juist dat een noordelijke randweg het landelijk gebied doorkruist. Wij gaan deze weg zo goed mogelijk inpassen in het landschap. Bij onze beantwoording van het thema Structuur van randwegen lichten wij toe waarom wij de noordelijke randweg aanleggen en ook dat er geen goede alternatieven zijn om binnen de bestaande wegstructuur de doorstroming te verbeteren. Het verzoek om bewoners direct te betrekken bij het woningbehoefteonderzoek leidt volgens ons niet tot betere resultaten of andere inzichten. Wij zien op dit moment dan ook geen meerwaarde van bijvoorbeeld het uitzetten van een specifieke enquête onder inwoners. U vindt het woningmarktonderzoek van 2019 op onze website onder Woonbeleid en woonvisie. In de loop van 2022 doet de gemeente weer een behoeftenonderzoek.

weren, rotondes aan te leggen en mogelijkheden met provincie en buurgemeente te onderzoeken. Mocht uit onderzoeken een randweg noodzakelijk blijken, dan verzoeken bewoners om naar alternatieven te zoeken die voor minder impact zorgen en integraal aansluit op de regionale wegenstructuur. Bewoners verzoeken een woningbouwbehoefte onderzoek waarbij inwoners van Etten-Leur direct betrokken zijn. Daarnaast vragen zij het achtergebied Groene Wig volledig in te richten als groene buffer tussen de wijken. Een groep van circa 30 belanghebbende inwoners van Etten-Leur heeft een pamflet opgesteld en een externe verkeerskundige (VAGN) heeft een verkeerskundige analyse gemaakt.	

52 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft aan het fijn te vinden dat de toekomstvisie is gedeeld met de inwoners en geeft aan dat hem de gekozen uitbreidingslocaties logisch lijken. Ook een tunnel onder het spoor bij de Ambachtenlijn lijkt hem een goede oplossing en beter dan een oostelijke variant. Bewoner twijfelt over deze verbinding wordt benut voor inwoners uit andere wijk. Bewoner geeft als aandachtspunt mee dat de ‘verborgen’ waterverbinding van de Brandse Vaart met de Leurse Haven in de bouwplannen tot uiting kan komen door het water zichtbaarder te maken tot bijvoorbeeld	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat wij de oostelijke variant van de randweg oost niet opnemen in de ontwerp omgevingsvisie. Uw aandachtpunten passen in de volgende fase. Die betrekken wij (na vaststelling van de omgevingsvisie) als we nadenken over de inrichting van het gebied.

Lichttorenhoofd. Daarnaast stelt bewoner dat er mogelijk aan de kant van Trivium ruimte is voor wat bedrijvigheid.	

53 Bewoners	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners willen graag in gesprek met de gemeente over het plan Haansberg Oost. Ze verzoeken om bij de voorbereiding van dit plan ook bijeenkomsten te organiseren en hen daarbij te betrekken. Zij willen graag meedenken over de uitwerking en inrichting van dat plan.	Sinds 2006 is de locatie Haansberg Oost bij ons in beeld als locatie voor woningbouw. Dat is om verschillende redenen nog niet uitgevoerd, maar wel altijd in beeld gebleven als een locatie voor wonen. Indien we de planvorming hiervoor weer opstarten, dan gaan we daarover in gesprek met de omwonenden. Die locatie kent dus een eigen proces.

54 Stichting Woonadvies	
Opmerking	**Reactie College**
Men geeft aan dat in totaal 3.800 woningen worden toegevoegd, waarvan ongeveer 2.300 in de twee nieuwe wijken Hoge Haansberg en Lage Vaartkant en vraagt waar de overige 1.500 woningen komen. Men stelt dat in het verleden nimmer sprake was van woningbouw in het gebied Lage Vaartkant (natuurgebied). En dat de locatie Hoge Haansberg nieuwbouw op wel mogelijk was, maar daar de verkeersafwikkeling een probleem vormde. Men vraagt naar de nieuwe inzichten waardoor deze gebieden nu wel in aanmerking komen voor woningbouw.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Woningbouwprogramma. Daar leest u dat we tot 2025 binnenstedelijk ruimte hebben voor ongeveer 1.500 woningen. Dit zijn locaties zoals Haansberg Oost, Van Bergenpark, Kloostervelden en Juvenaat. Ook leest u daar de noodzaak van het woningbouwprogramma en de zoektocht naar ruimte buiten het bestaand stedelijk gebied juist om binnenstedelijke kwaliteiten (relatief veel groen) te behouden. Nu de

Men merkt op dat voor een goede verkeersafwikkeling in de toekomst ons een ondertunneling van het spoor noodzakelijk lijkt en stelt dat medewerking van Prorail een groot struikelblok kan zijn.	gebieden rond Etten-Leur zijn bebouwd komen Lage Vaartkant en Hoge Haansberg in beeld. In onze beantwoording bij het thema Structuur van randwegen en Bouwlocaties lichten wij toe dat de Lage Vaartkant ook voor ons een bijzondere locatie is en op welke wijze wij bouwen in Lage Vaartkant op een verantwoorde wijze willen aanpakken. Ook leest u daar dat de randweg noord moet leiden tot een goede ontsluiting voor Hoge Haansberg.

55 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner geeft namens drie huishoudens aan te vrezen voor wateroverlast op weilanden en hun percelen waar gewas op wordt verbouwd, indien op locatie Lage Vaartkant woningen worden gebouwd. De percelen lopen nu al onderwater en zij schatten in dat in een tijd van klimaatverandering dit risico toeneemt. Zij vrezen dat maatregen om wateroverlast in de nieuwe woonwijk tegen te gaan, hen juist benadeeld. Bewoners zijn benieuwd naar de zienswijze van het waterschap en de opvatting van Staatsbosbeheer die poelen langs de Brandse Vaart beheert. Daarnaast vragen bewoners zich af hoe de ontwikkellocatie zich verhoudt tot de aanduiding in de structuurvisie 2010 van de provincie waarin Hoge en Lage vaartkant aan de rand liggen van een ‘robuust water/natuur systeem’ en een ‘mozaieklandschap'.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Bouwlocaties. Daar lichten wij toe dat de Lage Vaartkant ook voor ons een bijzondere locatie is en op welke wijze wij bouwen in Lage Vaartkant op een verantwoorde wijze willen aanpakken. Wij weten dat in dit gebied verschillende waarden en belangen spelen. Zoals water, natuur, landbouw. We weten ook dat er opgaven zijn op het gebied van onder andere wonen, verkeer, water. Het is ons doel om met de verschillende partijen (onder andere degene die u noemt) te zoeken naar een situatie waarin verschillende belangen en opgaven elkaar kunnen versterken. Dat zal een zoektocht zijn van veel gesprekken, onderzoeken en misschien ook wel geduld.

56 Bewoner	
Opmerking	**Reactie Collegel**
Bewoners verzoeken om concretere informatie over de ontwikkelingen op en rond het perceel van Life en Garden. Zij vinden dat de ontwikkeling van Lage Vaartkant hun woongenot verstoort en de waarde van hun woning daalt. Daarnaast vragen bewoners om een groenstrook te behouden tussen hun woning en de nieuwbouw, willen ze weten of bij de bouw rekening gehouden wordt met de oude huizen (in verband met schade bij heien) en de waterhuishouding.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Abstractieniveau. Daar leest u dat de omgevingsvisie een hoog abstractieniveau heeft en gaat over de *richting* (waar willen we woningen bouwen) en in een volgende fase gesprekken en onderzoeken volgen over de *inrichting*. Dán worden de concrete gevolgen van de bouwplannen in beeld gebracht en zullen daar ook gesprekken over voeren met de omgeving. Overigens wordt in de eerste plaats de ontwikkeling aan deze zijde van de Brandse Vaart bepaald door de verplaatsing van Life & Garden. Op dit moment wordt onderzocht of het betrekken van de aangrenzende gronden een goede optie is om dit woongebied verder uit te breiden. Dit zal in goed overleg met de omwonenden en de direct betrokkenen gebeuren. Het is dus belangrijk dat u voor uzelf bepaalt wat uw wensen zijn en deze inbrengt in dat proces.

57 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners pleiten voor kunst in de wijken en de aanleg van groen.	Uw pleidooi past in de volgende fase, waar we nadenken over de inrichting van de wijken.

58 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Het is bewoner niet duidelijk waarom de gemeente zoveel woningen wil bouwen en een grote bijdrage wil leveren aan de tekorten in de landelijke woningvoorraad. Verder stelt bewoner dat koopprijzen vanaf 350.000 euro voor veel mensen geen oplossing biedt. Bewoner vindt het kaartmateriaal van de wegenstructuur warrig en heeft een voorkeur om oplossingen voor verkeersknelpunten te zoeken binnen de bestaande wegstructuur. Daarmee blijven groene gebieden behouden. Volgens bewoner moet vooral gekeken naar de ontsluiting van en naar de A58.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Woningbouwprogramma en Structuur van Randwegen. Daar leest u op welke wijze wij het programma hebben bepaald en waarom we juist deze nieuwe verkeersstructuur nodig hebben. Wij zien, net als bewoner, dat een woning met een koopprijs van 350.000 euro niet voor iedereen bereikbaar is. Ons beleid is erop gericht om ook woningen in een lagere prijsklasse te (laten) bouwen.

59 Bewoner	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoner verzoekt in de omgevingsvisie aandacht te hebben voor de schadelijke werking die de stook van hout met zicht meebrengt.	In de ontwerp omgevingsvisie hebben we de strekking van onderstaande verwerkt. Incidenteel worden bij ons klachten geuit over het stoken van houtkachels vanuit woningen. Landelijk is er aandacht voor de effecten van houtkachels op de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Het gebruik van houtkachels kan niet worden verboden. Onze ambitie is om de effecten voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden en overlast te voorkomen.

	Naast het toezicht op de geldende regels zal worden nagegaan hoe het gebruik van houtkachels verder kan worden gereguleerd, hierbij kun je denken aan voorlichting maar ook zal gekeken worden naar de mogelijkheden in het omgevingsplan.

60 Bewoners	
Opmerking	**Reactie College**
Bewoners geven aan dat een noordelijke randweg voor bestemmingsverkeer, dat zich binnen Etten-Leur verplaatst, weinig effect heeft. Bewoners schetsen nadelen van deze route (lost geen verkeersprobleem op, verschuiving van een verkeersprobleem, nadelen van ondernemers zoals Stal Sander, sloop van woningen, verlies woongenot buitengebied). Zij opteren voor een noordelijke rondweg die rechtstreeks aansluit op de Zevenbergseweg en daar start met een turborotonde waar ook de oostelijke rondweg op kan aansluiten. Bewoners zien daarbij de volgende voordelen: verkeersprobleem wordt niet verschoven van de Alleta Jacobslaan naar de Rijsdijk, functie van de Rijsdijk blijft bestemmingsverkeer, minder ingrijpend voor ondernemers en bewoners buitengebied, ontlasting Hoevenseweg en nauwelijks te slopen woningen. Bewoners geven aan dat de groene wig is nu beoogd als groene buffer tussen de wijken de Keen en Sanderbanken. Het zou ook ingericht kunnen worden als recreatiegebied/ stadspark iets dat nu alleen nog kleinschalig in Etten-Leur aanwezig is. Bewoners vinden beperkt bouwen aan de randen van de Meeuwisdijk/ slagveld een mooie gedachte. Zij brengen onder de aandacht dat op de	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Onze onderzoeken laten juist het beeld zien dat een randweg ook knelpunten oplost op het bestaande wegennet. De Concordialaan en Aletta Jacobslaan en Statenlaan krijgen door een randweg minder verkeer te verwerken. De optie van bewoners faciliteert juist het verkeer buiten Etten-Leur. In de omgevingsvisie wordt de Groene Wig genoemd als stedelijk uitloopgebied. De functies recreatie en stadspark passen uitstekend in die omschrijving. Ook beperkt bouwen via de ruimte voor ruimte regeling past in een stedelijk uitloopgebied. Wij nemen kennis van uw voorstel om snel te starten met de aanleg van de spoortunnel. Het opnemen in de omgevingsvisie is daarvoor een eerste stap.

gronden rondom hun woning nog een ruimte voor ruimte regeling van toepassing kan zijn waarmee “spelenderwijs” lintbebouwing verder mogelijk gemaakt kan worden. Bewoners vinden dat de tunnel onder het spoor met de oostelijke rondweg er nu echt moet komen. De verhuizing van Life & Garden kan een mooie start zijn van een woonwijk aan de Lage Vaartkant, het verkeer kan direct de snelweg op en hoeft niet heel Etten-Leur door.	

61 provincie Noord-Brabant (ambtelijk)	
Opmerking	**Reactie College**
De provincie Noord-Brabant geeft een ambtelijke (tussentijdse) reactie. Ze geven aan dat ze uitkijken naar de ontwerp versie, zodat ze het geheel in samenhang kunnen lezen. Ook merken ze op dat dat kan leiden tot andere of meer aandachtspunten, of juist antwoord geeft op de vragen die ze nu nog hebben. 1. De provincie geeft aan dat het goed is dat de gemeente de ontwikkeling van woongebieden, werklocaties en (grote) infrastructuur in samenhang worden behandeld. Ze merken daarbij op verstedelijking nog verder gaat dan deze onderdelen. Zo is bijvoorbeeld ook de samenhang met de voorzieningenstructuur, klimaat- en duurzaamheidsopgave van belang. 2. De provincie geeft aan dat ze mist hoe op basis van een goede analyse is gekomen tot de bouwlocaties en welke meerwaarde daar te bereiken is. Dat geldt vooral voor het gebied Lage Vaartkant. Daarbij stellen ze dat	Wij begrijpen dat deze (ambtelijke) reactie tussentijds is en daarmee in de volgende fase kan worden aangevuld of aangepast. 1. Wij zien, net als de provincie, dat verstedelijking een breed palet aan onderwerpen en opgaven in zicht hebben. In de ontwerp omgevingsvisie gaan wij daar ook nader op in. 2. Het gebied de Lage Vaartkant is van belang voor het oplossen van een groot verkeersknelpunt in Etten-Leur noord en Lichttorenhoofd. De verkeerslichten en het spoor hinderen een goede doorstroming. Wij zien de oplossing in een verkeersader onder het spoor. Dit is een relatief oude variant waarbij de weg aansluit op de Ambachtlaan. Bij de ontwikkeling van Attelaken is daar ook al ruimte voor gereserveerd. De oplossing voor de verkeersopgave combineren wij in dit gebied met de woningbouwopgave. Wij zien, net als de provincie, daarnaast nog andere uitdagingen waarbij de wateropgave een zeer prominente rol zal

als daar sprake zou kunnen zijn van woningbouw het water(belang) echt als basis en leidraad moeten nemen. 3. De provincie geeft aan dat volgens de notitie de Lage Vaartkant pas vanaf 2036 wordt gerealiseerd. Dus over 15 jaar. Zij vinden dat erg ver vooruitkijken waardoor ze nu nog geen een uitspraak willen doen over het woningbouwprogramma op deze locatie. 4. Ook meldt de provincie dat ze aansluiten bij het advies en de reactie van het waterschap Brabantse Delta. Zij adviseren daarom om, indien het noodzakelijk is op in Lage Vaartkant te bouwen om te voldoen aan de woningbouwopgave, het waterschap én de provincie vroegtijdig te betrekken. Dat geldt voor hen ook voor het gebied Hoge Haansberg. 5. De provincie zegt zich te herkennen in de strategie op gebied van bedrijventerreinen. Zij merken daarbij op dat op sommige onderdelen de tekst kan worden aangepast vanwege recente regionale afspraken. 6. De provincie wil voorkomen dat de N640, en de leefbaarheid langs die weg, te veel onder druk komt te staan als de randweg noord om de nieuwe woonwijk Hoge Haansberg wordt aangelegd. Zij verzoeken in een vroegtijdig stadium betrokken te worden.	spelen. In onze ontwerp omgevingsvisie noemen wij daarom dat bij de gebiedsontwikkeling Lage Vaartkant water als het ordenend principe geldt. 3. De Omgevingsvisie kijkt zoals u weet vooruit naar 2040. In het hoofdstuk Strategische Ontwikkellocaties van onze visie lichten we toe welke positie Etten-Leur inneemt binnen het regionale netwerk van steden en dorpen: een ruim opgezette rustige woonstad. Voor die ontwikkeling hanteren wij het woningbouwprogramma zoals verwoord in de Regionale Investeringsagenda Breda (RIA Breda). De realisatie van 3.800 woningen in 2040 zal zich geleidelijk voltrekken en geeft ons gewenst eindbeeld weer. Wij verwachten in 2025 te starten met woningbouw in Hoge Vaartkant en in 2032 in Lage Vaartkant. Dat eindbeeld in 2040 gaat ons helpen om daarover in een vroeg stadium gesprekken te kunnen voeren met verschillende partijen. 4. Onze beantwoording van de reactie van het waterschap treft u elders in de nota. Wij delen uw advies om in een vroegtijdig met het waterschap en de provincie in overleg te gaan om de mogelijkheden en beperkingen van deze locaties verder te onderzoeken. 5. Wij actualiseren de tekst voordat we de omgevingsvisie vaststellen. 6. Dit verzoek nemen wij over.

62 TenneT	
Opmerking	**Reactie College**
TenneT levert een afbeelding met de ligging van hun drie 150.000 Volt hoogspanningsverbindingen en een 150.000 Volt hoogspanningsstation binnen de gemeentegrenzen. Zij merken op dat deze aanwezigheid beperkingen kunnen opleveren voor het gebruik van gronden. Zij verzoeken daarom vroegtijdig contact op te nemen om de (on)mogelijkheden te bespreken. Volgens TenneT geldt dat met name voor de noordelijke randweg en de beoogde herontwikkeling bedrijventerrein. Voor de locatie 'herontwikkeling bedrijventerrein' verzoekt TenneT te voorkomen dat zogenaamde BRZO-bedrijven (besluit risico zware ongevallen-bedrijven) zich kunnen vestigen in de buurt van de aanwezige hoogspanningsverbinding en -station.	De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen waarin wij aangeven in welke richting wij Etten-Leur willen ontwikkelen. In de volgende fase werken wij aan de zogenaamde inrichting. Wij zoeken in die fase contact met diverse belanghebbenden en partners in het gebied om tot een goede inrichting te komen. Ook TenneT wordt in dat traject betrokken om de belangen van de aanwezige energieverbindingen in te brengen. Voor de locatie 'herontwikkeling bedrijventerrein' handhaven we het beleid voor wat betreft de BRZO-bedrijven. Op basis van het huidige bestemmingsplan zijn (en blijven) bedrijven tot de zogenaamde milieucategorie 3.2 toegestaan. Over dit deel (het zogenaamde Frijado-terrein) is inmiddels ambtelijk contact geweest en geconstateerd dat die ontwikkeling de belangen van TenneT niet hindert.

63 IVN Dintel en Marklanden	
Opmerking	**Reactie College**
Het IVN vraagt naar de relatie tussen het plan-MER en deze uitbreiding van de omgevingsvisie. Ze vragen zich af of de ambities in de plan-MER onverkort gelden voor de omgevingsvisie. Het IVN vindt de locatiekeuzen voor wonen begrijpelijk, maar missen de onderbouwing voor het genoemde aantal woningen. Zij constateren dat een visie op de nieuwe locaties vanuit natuur en duurzaamheid ontbreekt.	Gelijktijdig met het opstellen van de omgevingsvisie onderzochten wij de gevolgen daarvan op onder andere milieu, gezondheid, veiligheid en duurzaamheid. Dit houdt in dat de ambities uit de omgevingsvisie in het plan-MER zijn beoordeeld (en niet andersom). U kunt alle recent uitgevoerde onderzoeken vinden op onze website www.etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie.

Daarbij pleiten zij voor groene corridors vanuit het buitengebied en de noodzaak voor groene stedelijke ontwikkeling. Voor wat betreft de rondweg mist het IVN inzicht in de consequenties daarvan op natuur en inwoners en zij vragen of er alternatieven zijn.	Voor een onderbouwing van de woningaantal verwijzen wij naar onze toelichting bij het thema woningbouwprogramma. Bij het thema bouwlocaties leest u hoe wij natuur en duurzaamheid een plek willen geven in Hoge Haansberg en Lage Vaarkant. Daar leest u bijvoorbeeld dat met name Lage Vaartkant kansen biedt voor een brede groen-blauwe corridor. Voor de randwegen hebben wij naar alternatieven gezocht. Een uitgebreide toelichting daarover treft u onder het thema structuur van randwegen. Daar leest u over de beperkingen in onze mogelijkheden om binnen de bestaande ruimte en infrastructuur actuele en toekomstige knelpunten op te lossen. U leest daar waarom wij in het stelsel van randwegen de beste oplossing zien.

64 ProRail	
Opmerking	**Reactie College**
ProRail (beheerder van het spoor) verzoekt om haar in de verdere procedure actief te betrekken zodat rekening gehouden kan worden met hun belangen. Zij schetsen op voorhand de volgende aspecten (die zij belangrijk vinden te betrekken bij de uitwerking): externe veiligheid, geluid, trillingen, percelen in eigendom ProRail, overwegen, waterpeil/stabiliteit, spoorwegwetgeving, spoorwegdoeleinden, onderstations, zicht op stationsentree, windbeleving en schaduwwerking op zonnepanelen.	Wij gaan graag met onze partners in gesprek om ook de uitwerking en uitvoering van onze omgevingsvisie in goede banen te leiden. Gezien de bouwlocatie nabij het spoor en de tunnel onder het spoor, is ProRail een belangrijke gesprekspartner.

Reacties via etten-leurdoethetgewoon.nl/omgevingsvisie

1. Oostelijke Rondweg/tunnel

Opmerking	Reactie college
De Brandsche Vaart is zoals in het filmpje lager gelegen. Ik kan me jaren geleden nog herinneren dat hier meerdere keren de hevige regenval werd opgevangen (soort retentiegebied). Blij om te zien dat er ook een boezem is ingetekend wat iets verteld over de geografie. Qua ontsluiting lijkt de tunnel wel een goede oplossing, want nu is het bij de spoorovergang tijdens de spits een onhandige situatie. Het alternatief heeft zeker niet mijn voorkeur, omdat infrastructuur wordt aangebracht waar nu open gebied is. Eeuwig zonde. Juist de nabijheid van openheid/natuur dicht bij de wijk geeft een fijn en waardevol gevoel, zoals het Schoenmakerspark in directe verbinding ligt met het buitengebied. Liever blijven bij de initiële gedachte, door infrastructuur te upgraden op industrieel en dus al bebouwd gebied. Laten we zuinig zijn op de openheid van het buitengebied in de nabije omgeving!	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat waarom de gemeenteraad ons heeft verzocht de oostelijke variant van de randweg oost te onderzoeken. Inmiddels blijkt uit verkeersonderzoek dat dit geen goede oplossing is. In de ontwerp omgevingsvisie nemen we deze niet op. Ook leest u bij dat thema dat we met de bestaande infrastructuur aan onze grenzen van optimalisatie zijn gekomen. Met de programmering van nieuwe woningen is nieuwe infrastructuur nodig. Overigens zal bij de uitwerking van het gebied de waterhuishouding een van de belangrijke sturende elementen zijn. In samenspraak met het Waterschap de Brabantse Delta moeten de knelpunten en mogelijkheden verder onderzocht worden.
Opmerking	**Reactie college**
Een spoorwegtunnel aan de Ambachtlaan is zeer ongewenst daar het een veel te stijle helling gaat worden en dat deze dan uitkomt op een kruising/rotonde, dus dan moet je stil gaan staan op een helling om na het gepasseerde verkeer je weg te kunnen vervolgen. Ook staat er op de hoek van de ambachtlaan en vijfhuizenweg een huis die dan zeker ook met veel meer schadelijk stoffen in en rond de tuin en huis komt te zitten en laten we ook het geluidsoverlast hierin niet vergeten. Met de komst van de tunnel zal	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u waarom wij kiezen voor dit stelsel van randwegen en waarom de gemeenteraad heeft verzocht een oostelijke variant van de randweg oost te onderzoeken. Op basis van verkeersonderzoek weten wij dat deze oostelijke variant niet optimaal is en

de vijfhuizenweg en ambachtlaan de stroom met auto's en vrachtauto's niet aan kunnen met zoveel aansluitende inritten en bedrijven er aan en daardoor zal ook de rotonde en pottenbakkerstraat dicht gaan slibben en dus ook een volle tunnelbak en weg. Ook niet te vergeten zitten er aan het uitlopende stuk van de ambachtlaan waar de tunnelbak vermoedelijk geplaatst gaat worden ook nog enkele bedrijven gevestigd die da niet meer berijkbaar zijn. Houd bij de aanleg van een tunnelbak ook rekening mee dat er nog een gasleiding en waterleiding ligt naast het spoor welke enkele jaren geleden nog zijn vernieuwd en de ligging verdiept om deze beter te kunnen beschermen tegen trillingen, druk en evt werkzaamheden elders. Volgens de in het plan in bruine stippellijn aangegeven route van de oostelijke rondweg zal voor zowel verkeer als bewoners een veel betere oplossing zijn. Daarbij wie wil er nu een RONDWEG midden in een WIJK gaan leggen???	bovendien tot weerstand onder inwoners leidt. Deze nemen we daarom niet op in de ontwerp omgevingsvisie. Overigens staat een tunnel onder het spoor bij de Ambachtlaan al een lange tijd op ons netvlies. Bij de planvorming van die wijk is daar ook ruimte voor gereserveerd. Indien de gemeenteraad deze in de omgevingsvisie als richtinggevende structuur opneemt, gaan we die verder uitwerken. In die volgende fase komen de knelpunten die u noemt aan de orde en gaan we op zoek naar mogelijkheden om ze op te lossen of te verzachten.
Opmerking	**Reactie college**
Prima plan - zo hoog mogelijk op de agenda	Fijn dat u enthousiast bent over de plannen.
Opmerking	**Reactie college**
Deze tunnel zou er komen toen men met de uitbreiding Schoenmakerhoek begon. Dat is jaren geleden allang in de prullenbak terecht gekomen. Te duur was toen het argument. Destijds zou zelfs de helft van de kosten voor rekening zijn van NS, is mij verteld. Doordat dit niet is doorgegaan is er bergen met geld gestoken in het creëren van ontsluitingswegen. Ook Pottenbakkerstraat is gerenoveerd. Gemeente laat weten aan kopers, van destijds nieuw bedrijventerrein, dat die tunnel er nooit meer gaat komen. Vraag mij dan ook af wie dit nu weer op de kaart heeft gezet en of die wel zijn huiswerk heeft gemaakt. De heer (…) heeft ook gelijkt met zijn standpunt. Het is nu onmogelijk om deze tunnel te verwezenlijken. Ook de	Wij nemen uw reactie voor kennisgeving aan.

reden om nu deze tunnel aan te leggen is mij totaal onduidelijk. De nieuwe woonwijk heeft een ontsluiting nodig om de stad uit te komen en niet om een sluipweg te creëren naar Breda.	
Opmerking	**Reactie college**
De naam van deze website " Etten-Leur doet het gewoon" laat voor mij een tere nasmaak achter. Wat wordt hier bedoeld? Dat Etten-Leur gewoon doet waar deze zin in heeft?!? Als ik andere berichten zo lees gaat het wel die richting op.	Het is spijtig dat u dit zo ervaart. Wij hebben onder andere via de vier bijeenkomsten, publicaties in lokale nieuwsbladen en brochures de samenleving zo goed en volledig mogelijk willen informeren. Vanzelfsprekend nemen wij de inbreng van onze inwoners serieus. De gemeente heeft echter een brede maatschappelijke afwegen te maken. Het kan daardoor voorkomen een algemeen maatschappelijk belang zwaarder weegt dan een individueel belang.
Opmerking	**Reactie college**
Gelukkig staat de oplossing van het verkeersprobleem bij de spoorwegovergang van het Lichttorenhoofd op de agenda. Ik vind het wel erg jammer dat dit verkeersprobleem niet van tevoren door de verkeerskundigen voorspeld is en toen meteen met de beschikbare middelen van de Schoenmakershoek voorkomen is. Dat het verkeer nu al vast staat bij de spoorwegovergang Lichttorenhoofd is algemeen bekend. Binnenkort komen de verkeerbewegingen van de bewoners van het Van Bergenpark er extra bij, op korte termijn gaat ook het laatste stukje Schoenmakershoek bebouwd worden en ook op de plek van de oude bejaardenhuisjes aan de kerkstraat zullen meer woningen komen. Hier wordt niet over gesproken in de Omgevingsvisie. Ik hoorde in het filmpje (Omgevingsvisie) dat er gerekend wordt met 5 verkeerbewegingen per woning. De verkeersproblemen op het Lichttorenhoofd nemen de komende 5 jaar dus al fors toe.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen en Woningbouwprogramma. Daar leest u waarom wij kiezen voor dit stelsel van randwegen. Wij denken overigens dat een tracé bij de Ambachtlaan weldegelijk mogelijk is. Al zullen er bij de uitwerking ongetwijfeld uitdagingen naar boven komen die opgelost moeten worden. Ook leest u daar hoe wij tot het woningbouwprogramma zijn gekomen en dat wij met de bouwlocaties voorkomen dat we binnenstedelijk verdichten en de charme van het dorp verliezen. U leest daar ook dat een weg/tunnel verder naar het oosten minder effectief wordt.

De oplossing is een tunnel onder het spoor. Goed idee. Om dit te kunnen bekostigen gaat de gemeente ca 1300+1000 woningen bouwen. Het zijn toch wel enorme aantallen... dan denk ik weer aan de kreet: "Etten-Leur: een stad met de charme van een dorp"... hoe lang nog....? Hopelijk gaan we als Etten-Leur niet een gat maken om een ander gat te dichten. Het moet allemaal wel te overzien blijven... maar dit even terzijde. De tunnel aan de Ambachtlaan moet aansluiten op de rotonde Vijfhuizenweg-Pottenbakkerstraat. De helling van de rotonde tot de tunnel onder het spoor heeft een maximale lengte van 110m. Ter vergelijk: de helling van de tunnel onder A58 bij de Moerdijkse Postbaan is aan beide zijden 250m. De helling aan de Ambachtlaan zou dus veel te steil worden. In de Vijfhuizenweg en Pottenbakkerstraat is een verbod op doorgaand vrachtverkeer tussen 20.00 en 7.00 uur. Daarom gaat dit verkeer nu via de Plantijnlaan-Schoonhout (Zevenbergen - A58). Met de bouw van een tunnel zal dit vrachtverkeer toch bij voorkeur ook niet meer door het centrum, via de Plantijnlaan-Schoonhout gestuurd worden? Als je dit bij elkaar optelt, lijkt het mij niet verstandig dat er voor heel veel geld maar een bekrompen tunneltje komt bij de Ambachtlaan. Dan blijven de meeste problemen bestaan: veel (vracht)verkeer in het centrum en slechte doorstroming in de tunnel en op de Pottenbakkerstaat. Het is beter dat er een oostelijke rondweg met een tunnel komt (ten oosten van de Pleinstraat). Een rondweg en tunnel met gedegen afmetingen, waar al het verkeer goed door kan stromen, er geen beperkingen zijn voor vrachtwagens of landbouwverkeer en waar woon-werkverkeer makkelijk in en uit kan voegen. Een tweebaansweg met ieder 2 rijstoken heeft de voorkeur. Net zo ruim als de Bredaseweg tussen de Couperuslaan en de	

Lage Vaartkant. En voor de fietsers een oversteek over het spoor handhaven op het Lichttorenhoofd (zoals bij de Brabantlaan).	
Opmerking	**Reactie college**
Als direct omwonende maak ik me vooral veel zorgen om mijn gezondheid en woongenot. Nu ervaar ik al last van verkeersdrukte en daarbij behorende geluidsoverlast aan de voorzijde van onze woning als ik in mijn tuin zit of s'nachts. Dit zal met de komst van een tunnelbak alleen nog maar erger worden. Dan komt het verkeer niet alleen voorlangs, maar ook aan de zijkant voorbij. Want het verkeer op de Vijfhuizenweg zal echt niet veel afnemen met de sluiting van het spoorwegovergang. Dan komt het verkeer niet uit de schoenmakers hoek zoals nu het geval is, maar van Etten-Leur noord voorbij. Van Een aantal inwoners van e-l noord heb ik vernomen dat ze liever de nieuwe rondweg kiezen voor het schoonhout zoals jullie dat voorspellen in de verkeersannalise. Dus is die redenering van jullie wel helemaal juist vraag ik me af? Vooral veel optrekken en remmen voor de rotonde is zeer hinderlijk. Ook over onze gezondheid maak ik me zorgen. Zoals stress en slapeloosheid. dan nog niet te spreken over de uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof. ook zijn er een aantal uitritten die uitkomen op dit deel van de ambachtlaan. Zoals lnb de regt, neggers, van doorn. Het zou een deel van een rondweg moeten worden. Als dit hier een deel van de rondweg zou worden dan is er geen rondweg.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen en Bouwlocaties. Daar leest u waarom wij kiezen voor dit stelsel van randwegen en hoe we de uitwerking van de plannen voor ogen hebben. In die fase vinden nadere onderzoeken plaats op gebied van onder andere verkeer en milieu. Ook wordt dan exacte bepaald op welke wijze de randwegen aansluiten op de bestaande wegen.

Opmerking	Reactie college
Ik heb rustig afgewacht tot de laatste dag voor reageren. Het valt me op dat de woordvoerster van de gemeente telkens beleeft reageert met we zullen het meenemen en andere sussende woorden maar ik vraag me werkelijk af wat ze er echt mee gaan doen. Mijn ervaring met gemeente Etten-Leur is dat ze sus zeggen en dat doen maar dat er verder helemaal niets wordt gecommuniceerd met omwonenden en belanghebbenden. Ik hoop van harte dat de oude koeien van 20 jaar geleden niet weer uit de kast getrokken gaan worden betreffende een onhaalbare tunnel aan de ambachtlaan en dat er eerst gekeken gaat worden voor een beter plan van randwegen in samenwerking met de provincie en NS. Ons mooie Etten-Leur moet verder kunnen ontwikkelen maar wel met grenzen qua grote en met oog op natuur en ook haalbaarheid. Ik hoop van harte dat al deze goede input van alle insprekers echt met zorg worden bekeken en behandeld zodat de gemeente hier zelf ook voordeel uit kan halen en dat de inwoners van Etten-Leur ook weer wat meer vertrouwen krijgen in de betreffende bestuurders van de gemeente.	Het is jammer dat u een slechte communicatie ervaart. Wij hebben onder andere met de vier bijeenkomsten, publicaties in lokale nieuwsbladen en brochures de samenleving zo goed en volledig mogelijk willen informeren. Vanzelfsprekend nemen wij de inbreng van onze inwoners serieus. De gemeente heeft echter een brede maatschappelijke afwegen te maken. Het kan daardoor voorkomen een algemeen maatschappelijk belang zwaarder weegt dan een individueel belang. In onze beantwoording bij het thema Structuur van randwegen leest u waarom wij een tunnel onder het spoor een geschikte optie vinden.

2. Noordelijke rondweg	
Opmerking	**Reactie college**
Ik maak me bij dit ontwerp vooral zorgen om de natuur en biodiversiteit, aangevuld met het recreatieve en agrarische karakter. In dat buitengebied tref ik regelmatig reeën, hoor ik koekoeken, zie ik fazantparen om nog maar niet te spreken van alle andere weidevogels en dieren. Ik zie (zeker ten tijde van corona) veel mensen wandelen, fietsen en skeeleren in dit gebied.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze thematische beantwoording. Daar leest u hoe het vervolgtraject verloopt om te komen tot een stedelijke inpassing. Bij de aanleg van een noordelijke randweg zal er zeker sprake zijn van verstoring voor de flora en fauna van dit gebied. Onderzoek tijdens de uitwerking moeten duidelijk maken hoe deze verstoring zo minimaal mogelijk kan zijn en welke compenserende maatregelen er genomen kunnen of moeten worden. Met name in het

	stedelijk uitloopgebied is er ruimte voor ontwikkeling van natuur en recreatie.
Opmerking	**Reactie college**
Ik zal er persoonlijk geen last van hebben maar ik heb mijn twijfels over dit plan v.w.b. natuurbehoud. Deze weg schuurt tegen de beschermde natuurgebieden aan, met alle biodiversiteit die erbij hoort. Als je Etten-Leur vanaf de snelweg inrijdt, dan staat daar een groot bord met duurzaam Etten-Leur. Voor mijn gevoel strookt dit niet met elkaar. Dat er wat moet gebeuren snap ik, maar leg de weg iets zuidelijker en maar gebruik van de wegen die er al liggen. Sander enzo. Er wordt heel veel gebruik gemaakt van recreatie in dat noordelijke gebied. Dat past beter in het beeld van duurzaamheid.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u hoe wij het vervolgtraject verloopt om te komen tot een stedelijke inpassing. Bij de aanleg van een noordelijke randweg zal er zeker sprake zijn van verstoring voor de flora en fauna van dit gebied. Onderzoek tijdens de uitwerking moeten duidelijk maken hoe deze verstoring minimaal kan zijn en welke compenserende maatregelen er genomen kunnen of moeten worden. Met name in het stedelijk uitloopgebied is er ruimte voor ontwikkeling van natuur en recreatie.
Opmerking	**Reactie college**
Goed idee om bij deze uitbreidingswijk direct ook de rondweg mee te pakken. Benieuwd hoe het overgangsgebied stad/platteland wordt vormgegeven. Ook belangrijk dat het geen streep door de biodiversiteit en recreatie is. Maar dat juist recreëren dicht bij de deur mogelijk is. Mooi dat het gebied boven het Sander voor natuur blijft behouden.	De uitwerking van het overgangsgebied is een belangrijk aandachtspunt bij het vervolg. Er zijn diverse onderzoeken en gesprekken nodig om dat vorm te geven.
Opmerking	**Reactie college**
Ook dit is een prima plan	Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan.
Opmerking	**Reactie college**
Refererend aan het artikel in BNdeStem (Inwoners nog niet op de barricade) d.d. 21-07-21 De timing (vakantieperiode) is erg ongelukkig gekozen. De manier waarop (combinatie Zoom/Turfschip) werkte ook niet echt mee aan het breed bereiken van de inwoners van Etten-Leur. Dit werd pijnlijk duidelijk tijdens een van de bijeenkomsten toen bleek dat belanghebbenden niet vooraf zijn geïnformeerd c.q. uitgenodigd. Dit artikel is een erg tendentieuze berichtgeving vanuit voorlichting gemeente Etten-Leur.	We hebben bewust gekozen om als reactietermijn 9 weken aan te houden in plaats van de gebruikelijke 6 weken. We willen daarmee iedereen de kans geven om voor of na zijn/haar vakantie te kunnen reageren. We hebben daarvoor omwonenden of betrokkenen brieven gestuurd, berichten geplaatst op onze sociale media, twee keer een paginagrote advertentie geplaatst in de Bode, een video gemaakt, diverse politieke fracties hebben op hun sociale mediakanalen aandacht gevraagd én er zijn krantenartikelen verschenen. Hiermee hebben we zo veel mogelijk

Waag zelfs te betwijfelen of iedereen in Etten-Leur wel goed op haar netvlies heeft "wat" en "hoe" de gemeente komende jaren qua exploitatie van woonwijken gaat acteren en wat hiervan de impact is op die betreffende inwoners die het dan aangaat. Zijn alle belanghebbenden aan bijvoorbeeld de Rijsdijk wel geïnformeerd wat de consequenties zijn als deze laatste variant randweg op hun stukje Rijsdijk wordt aangesloten? Want dat er (nog steeds niet) wordt gekozen voor een rondweg met Provinciaal karakter is wel duidelijk ondanks dat haast unaniem onze inwoners zich hiervoor hebben uitgesproken tijdens eerdere inventarisatieavonden op het gemeentehuis. Zou daar misschien een deel van de oorzaak kunnen liggen waarom er maar "zo weinig" reacties zijn. Inwoners voelen zich (nog steeds) niet gehoord en verzanden in "het zal wel!".	inwoners proberen te bereiken. Daarnaast zijn inderdaad verschillende bijeenkomsten georganiseerd, die in verband met de Coronamaatregelen "hybride" waren. Dus daarbij konden inwoners zowel digitaal meedoen, als in de studio aanwezig zijn om hun vragen te stellen en de presentatie te volgen. Belangstellenden die niet aanwezig waren kunnen de presentatie terugkijken via onze website. In onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen lichten wij toe dat een rondweg met provinciaal karakter geen oplossing is voor onze lokale verkeersknelpunten.
Opmerking	**Reactie college**
Is het misschien een idee om de noordelijke rondweg aan te sluiten op het kruispunt Hoevenseweg -Vossedaal(n640) i.p.v Hoevenseweg-Kattestraat. Dan heb je een ontsluitingsweg vanaf de Keen en Schoenmakershoek richting de A58 en richting Hoeven. Het is namelijk nu al zeer druk op de Hoevenseweg met woon-werk verkeer.	In onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen lichten wij toe dat een rondweg met provinciaal karakter geen oplossing is voor lokale verkeersknelpunten.

Opmerking	**Reactie college**
In 2019 is er een bijeenkomst geweest met betrokken bewoners. Wordt de informatie uit die bijeenkomst meegenomen in de herziene versies en in de uitwerking van het plan? Krijgen betrokken bewoners inspraakmogelijkheden bij de uitwerking van deelplannen, bv kruising rondweg met bestaande wegen en de aansluiting van de Hoge Haansberg aan de bestaande omgeving?	Zoals gebruikelijk borduren latere versies steeds voort op de eerdere versies. De reacties die zijn ingediend worden steeds door de gemeente gewogen en leiden al dan niet tot aanpassingen. Dit proces van voortdurend bezien of nieuwe informatie leidt tot verbetering of aanpassing van het plan hanteren wij tot aan de vaststelling van de omgevingsvisie.

Ongetwijfeld zal in de toekomst ook aan de westzijde van Etten-Leur behoefte komen aan een tunnel onder het spoor, moet je de plek nu al niet bepalen en daar de infrastructuur op afstemmen? Is het niet zonde om over het Tomadoterrein een Kattestraat aan te leggen die op hele korte afstand evenwijdig loopt met de Heistraat?	Het is juist dat inwoners inspraakmogelijkheden krijgen bij de uitwerking van de deelplannen. Een tunnel aan de westzijde van Etten-Leur is daarbij overigens nog niet in beeld. In de ideale situatie zouden alle overgangen met het spoor via een tunnel of viaduct zijn. Op termijn is een tweede tunnel vanuit dat oogpunt zeker gewenst. Vooralsnog richting wij ons op de tunnel aan de oostzijde. De infrastructuur rond het Fri-Jado terrein en Kattestraat wordt opnieuw bekeken. Zeer vermoedelijk komt daarbij de Heistraat te vervallen.
Opmerking	**Reactie college**
Ik heb op basis van de reactie van dhr. ….. en de daarop volgende reactie van een ambtenaar het YouTube filpmje bekeken. Ik ben teleurgesteld in de motivatie van verkeerskundige van de gemeente. "Als we de weg verder van de kom van Etten-Leur af leggen, zal daar minder lokaal verkeer gebruik van maken". JA NOGAL WIEDUS! dat is nou net de bedoeling en juist dat waarvoor de Etten-Leurenaren zich eerder massaal hebben uitgesproken. Het verkeer wat niets in de kom van Etten-Leur te zoeken heeft moet UIT DIE KOM en VIA EEN RONDWEG! Geen randweg of stelsel van randwegen dus!!!. Daarmee wordt logischer wijze het nu al veel te drukke verkeer (zeker op spitstijden) ontlast....nl door het doorgaande verkeer wat pas dan Etten-Leur links zal laten liggen. De motivatie, om randwegen juist heel kort tegen de kom van Etten-Leur snijdt dus geen hout....u gaat het plaatselijk verkeer in Etten-Leur nog drukker/intensiever maken EN het doorgaande verkeer moet nog steeds van diezelfde wegen gebruik blijven maken . Ik val in herhaling...Etten-Leurenaren willen dit NIET (meer). Nogmaals het klemmende advies; laat de term/defenitie randwegen/stelsel van randwegen aub los. Focus U op een (Provinciale) rondweg zoals al onze	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar lichten wij toe dat een rondweg met provinciaal karakter geen oplossing is voor lokale verkeersknelpunten. Een randweg op relatief grote afstand van de bebouwde kom gaat geen bijdrage leveren aan bestaande verkeersknelpunten binnen de bebouwde kom. Wij weten uit kentekenonderzoek dat er nauwelijks doorgaand verkeer (sluipverkeer) door onze gemeente gaat om van de N640 naar de N389 te rijden. Een provinciale weg (zoals u voorstelt) leidt daarom niet tot een grote verbetering. Ons doel van de randweg noord dicht langs de bebouwde kom is dat het enerzijds het gebied Hoge Haansberg ontsluit. Daarnaast moet het bestemmingsverkeer voor Etten-Leur zo lang mogelijk op de randweg houden en daarmee buiten de woonwijken. Voor wat betreft de optie om de Aletta Jacobslaan door te trekken om de Hoge Haansberg te ontsluiten heeft de politiek in februari 2021 duidelijk aangegeven dat niet te willen. Die optie laten wij daarom buiten beschouwing.

omliggende gemeenten. Dus rechtstreeks een verbinding vanaf de N640 naar de N389. Dat draagt pas echt bij aan een constructieve oplossing voor de problemen waar we nu in Etten-Leur mee geconfronteerd zijn en biedt perspectief om Etten-Leur weer wat te laten groeien. Alhoewel ik me afvraag of we dit nu voor Breda doen...of voor Etten-Leur. Wat betreft de opmerking "kijken we op de korte- en middellange termijn wat we kunnen doen"....Dit is stereotiep voor Etten-Leur. Vooral kortbij kijken en zeker niet op de lange termijn. En zo hobbelen we van probleem naar probleem. En wat het verkeersrapport betreft dat in het kader van de Omgevingsvisie destijds werd opgesteld, daarin staat letterlijk de conclusie; "Doortrekken Aletta Jacobslaan heeft een grote verkeers aantrekkende werking dan de Rondweg Noord". De gemeente heeft dit (gemakshalve) vertaald als; "en dus maakt niemand gebruik van een (Provinciale) rondweg en leidt doortrekken Aletta jacobslaan tot een robuustere en effectievere oplossing. (???) Oké...de politiek heeft gelukkig dit plan laten varen. Het is maar welke slinger je er aan wil geven.....De slinger die ik er (nog steeds) aangeef is; randwegen hebben een grote verkeersaantrekkende werking dan een Rondweg Noord....omdat zowel lokaal en niet lokaal verkeer samen van die wegen gebruik MOETEN gaan maken. Op het moment dat er een Rondweg Noord komt heeft dat een verkeersontlastende werking voor randwegen omdat niet lokaal verkeer zich gaat scheiden van lokaal verkeer. Met bestuurlijke moed, politieke wil en Provinciale steun, lukt het vast en zeker om deze Rondweg Noord zodanig te situeren dat huidige bebouwingen maximaal gespaard kan blijven. Keulen en Aken zijn ook niet op één dag gebouwd...dus neem vooral de tijd!	
Opmerking	**Reactie college**
Dat kentekenonderzoek is volgens een eerder schrijven uitgevoerd in augustus 2020. Dat is toch totaal niet representatief? Augustus is een	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar lichten wij toe dat een

vakantiemaand en corona perikelen geven een vertekend beeld. Zoals hier ook aangeven wordt door Dhr …. is een rondweg een betere oplossing dan een randweg.	randweg op relatief grote afstand van de bebouwde kom geen bijdrage gaat leveren aan bestaande verkeersknelpunten binnen de bebouwde kom. Wij weten uit kentekenonderzoek dat er nauwelijks doorgaand verkeer (sluipverkeer) door onze gemeente gaat om van de N640 naar de N389 te rijden. Een provinciale weg (zoals u voorstelt) leidt daarom niet tot een grote verbetering. Dat kentekenonderzoek is wel representatief omdat het is uitgevoerd in de week voorafgaand aan de Coronamaatregelen.
Opmerking	**Reactie college**
Een rondweg loopt om de bebouwing heen, niet langs of door bebouwing. Nu gaat het noordelijkste deel gewoon langs/ door de bebouwing aan de Rijsdijk en het Sander. De Rijsdijk en het Slagveld zijn hier niet op ingericht en moeten dat ook niet zijn. Dat moeten hooguit aftakkingen van de rondweg zijn en niet anders. Kijk gewoon eens naar de rondweg om Oudenbosch die voor de bebouwing afbuigt om Oudenbosch heen. Schoolvoorbeeld hoe het wel kan, praat vooral met de mensen die hier (daar) ervaring in hebben. Moet je dus in Etten-Leur ook doen, dus al voor de jachthaven over het water naar rechts en door de weilanden heen richting Hoevenseweg om zo min mogelijk mensen overlast te bezorgen, en dan kruisingen verdiept aanleggen onder Haamsberg en Goorstraat door. Rondweg nog iets verleggen om zo min mogelijk mensen tot last te zijn, dan wel bereid zijn om mensen tegemoet te komen in de kosten van verplaatsen of verhuizen. Wel eens overwogen om aan de Westkant van de Bettinehoeve de rondweg met een veel wijdere boorgslinger om heen te laten lopen ipv "drukkere" Goorstraat e.o. ?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar lichten wij toe waarom een randweg nodig is en hoe we tot de positionering zijn gekomen.

Desnoods ben ik bereid om e.e.a / variantren op kaart te laten zien. Maar eigenlijk is die rondweg toch gewoon niet nodig? Voor die woonwijkjes die er bijkomen kan het verkeer toch gewoon over de bestaande wegen, wordt het iets drukker en dat maakt het onaantrekkelijker voor verkeer wat er niets heeft te zoeken, die rijden dan wel gewoon om via de N- en snelwegen. En dan ben ik maar 30 seconden later thuis.	
Opmerking	**Reactie college**
De communicatie over de plannen is allereerst vrij warrig te noemen, met wat vlekkenplannen die wel grote consequenties hebben. Voorkeur zou hebben een alternatief dat juist een oplossing biedt voor de ontsluiting van het lokale verkeer. Wellicht kan dat deels ook met optimalisatie van de huidige wegen en infrastructuur, zonder direct weer heel veel nieuw asfalt aan te leggen. De knelpunten voor afwikkeling van verkeer zitten niet zozeer op de traces tussen de dorpen in, die ik zelf dagelijks afleg, maar richting de afvloeiing naar de A58. Dat probleem oplossen vermindert de druk op de binnendorpse wegen en vervolgens sluipverkeer. Waarom zou iemand die op de Hoge Haansberg woont via de Rijsdijk willen rijden als hij/zij vlot de A58 op kan naar de gewenste bestemming. Zeker geen rondweg dus, eventueel een randweg maar die zoveel mogelijk realiseren door bestaande infrastructuur te optimaliseren. De natuur en biodiversiteit is een grote goed en die komt in het gebied achter de Haansberg (richting Bankenstraat, Lage Donk) als steeds verder onder druk	Het is spijtig dat u de communicatie als warrig ervaart. Wij hebben onder andere via de vier bijeenkomsten, publicaties in lokale nieuwsbladen en brochures de samenleving zo goed en volledig mogelijk willen informeren. In onze toelichting bij het thema Abstractieniveau melden wij het kaartbeeld te verduidelijken. Bij onze toelichting van het thema Structuur van randwegen lichten wij waarom wij een randweg nodig vinden en juist dicht om het gebied van de Hoge Haansberg projecteren.

te staan door de grote bedrijvigheid van de reeds aanwezige bedrijven daar die via smalle wegen ontsloten worden.	

Opmerking	**Reactie college**
Hierbij wil ik in ieder geval aandacht vragen voor de impact van 5.500 extra verkeersbewegingen per dag door de mogelijke nieuwbouw Plan Hoge Haansberg. Op de plattegrond die werd getoond was in ieder geval geen adequate oplossing van de verkeersafwikkeling te zien, door de noordelijke randweg te laten eindigen bij het oude Fri-jado/Tomado terrein. Hoe denkt de gemeente met dit plan/deze visie geen extra overlast (zoals geluid en fijnstof) te veroorzaken voor om- en aanwonenden? Wat zeker vreemd is dat de N640 helemaal niet genoemd wordt in deze visie, aangezien de huidige verkeersgebruikers zich zullen gaan mengen met die van de nieuwe woonwijk(en). Hierover zijn wij als sinds 2019 actief betrokken en momenteel is er al weer een jaar absolute radiostilte. Wel zien wij in de Bode van 4 augustus een aanvraag omgevingsvergunning fietspad ten behoeve van de reconstructie van de N640. Dus het lijkt erop dat hier dus al meer concrete plannen liggen, ondanks dat we hier niets over horen van provincie of gemeente. We hebben al meerdere malen gebeld met de gemeente hierover (uw ambtenaren weten of van niets, geven aan dat we teruggebeld worden, wat niet gebeurd; of geven aan dat misschien een collega hier iets van weet, maar die is op vakantie). Ook op overheid.nl is niets van de deze aanvraag terug te vinden. Hoezo open en transparant, en meedenken en meedoen in Etten-Leur? Tot slot graag aandacht voor de (toekomstige) waterafwikkeling. Al die extra bebouwing zal meer waterafvoer met zich meebrengen. Dat terwijl	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar geven wij aan waarom wij een randweg nodig vinden en juist dicht om het gebied van de Hoge Haansberg projecteren. Bij de beantwoording van het thema Astractieniveau melden wij dat de omgevingsvisie de richting aangeeft tot 2040. In de volgende fase gaan we spreken over de inrichting. Dan worden onderzoeken gestart en gesprekken gevoerd over concrete gevolgen op oplossingen bijvoorbeeld op gebied van milieu en waterhuishouding. Uw opmerking over de N640 heeft vermoedelijk betrekking op de aanleg van een veilige fietsoversteek en de aanpassing van het bestemmingsplan. Dit valt buiten de scope van de omgevingsvisie. Overigens hebben wij goed contact met de provincie over de plannen van onze woningbouwplannen in relatie tot reconstructie van deze weg. Vanzelfsprekend nemen wij de inbreng van onze inwoners serieus. De gemeente heeft echter een brede maatschappelijke afwegen te maken. Het kan daardoor voorkomen een algemeen maatschappelijk belang zwaarder weegt dan een individueel belang.

voor het gebied Vossendaal-Laakse Vaart zelfs de operatie Water Weg uit 2004(!) nog niet is voltooid, er is nog steeds geen oplossing gerealiseerd, met alle risico's van wateroverlast. Gezien alle bovengenoemde openstaande punten, neemt de gemeente Etten-Leur haar burgers eigenlijk wel echt serieus om mee te denken en mee te doen?	
Opmerking	**Reactie college**
Als bewoners aangrenzend aan de hoevenseweg ervaren wij vandaag de dag al enorme onaanvaardbare geluidsoverlast van het verkeer op de hoevenseweg. De nu al sterk toegenomen overlast komt door: - sterke toename van het transit sluipverkeer naar breda sinds de rondweg van Halderberge gereed is. - Zwaar landbouw en vrachtverkeer dat geen andere optie heeft om door de kern van etten-leur te rijden. De landbouwvoertuigen worden steeds zwaarder en je hoort ze al van geruime afstand aankomen. De voertuigen zijn binnenshuis luid te horen met alle deuren en ramen gesloten. - Slechte handhaving van de maximum snelheid op de hoevenseweg er wordt veel te hard gereden dit zorgt voor veel overlast. Indien hier nog een extra woonwijk aan toegevoegd wordt mag het duidelijk zijn dat deze overlast nog erger wordt en volstrekt onaanvaardbaar wordt voor een goed leefklimaat. Ook de veiligheid is hierbij sterk in het geding. Het is nu al onmogelijk om een raam of deur open te zetten in de zomerperiode vanwege de sterke geluidsoverlast. De noordelijke randweg moet er dus komen, de grote zorg is dat de noordelijke randweg qua afstand om is en er hierdoor geen gebruik van gemaakt zal worden, dit kan opgelost worden door aandacht te schenken aan de volgende voorwaarden:	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar geven wij aan waarom wij een randweg nodig vinden en juist dicht om het gebied van de Hoge Haansberg projecteren. Ook benoemen we daar dat onze gemeente nauwelijks last heeft van doorgaand verkeer en de randweg ook bestaande verkeersknelpunten moet tegengaan. De aandachtspunten die u meegeeft over uitvoering van de randweg betrekken wij in de fase na vaststelling van de omgevingsvisie. In die inrichtingsfase werken wij de plannen verder uit. Het is overigens onze planning om de bouw van de randweg en de woningen gelijk op te laten lopen.

- voldoende ver van de bebouwing weg, zodat er geen nieuwe overlast ontstaat. - Het aantrekkelijk maken door een goede aansluiting op het verdere N-wegen stelsel en de aansluiting op de andere randwegen. - Verbod voor zwaar verkeer en landbouwverkeer op de hoevenseweg, concordialaan. zij moeten gedwongen het (noordelijke) rondwegenstelsel gebruiken. De school d'n overkant is namelijk niet te bereiken vanuit de omliggende wijken zonder een gevaarlijke weg over te moeten steken. - De snelste route richting Breda en Zevenbergen moet de rondweg zijn zodat sluipverkeer min of meer gedwongen deze route moet gebruiken. Ook vanuit de wijken moet de inrichting zo zijn dat het aantrekkelijk wordt om de rondweg te gebuiken. - Liefst de wijken aan elkaar bouwen (grient, sander, hoge haansberg) en een sterke afwaardering of omlegging van de hoevenseweg en afwaardering van de concordialaan, hierdoor maakt alleen lokaal verkeer gebruik van deze route en is er geen sprake van sluipverkeer. Graag ook aandacht voor de bouw van de noordelijke rondweg, deze is pas klaar volgens de plannen als de wijken klaar zijn. Dit betekend dat wij jaren lang last gaan ervaren van bouwverkeer, dit is in onze optiek de omgekeerde wereld. De weg/infrastructuur moet klaar zijn alvorens de wijk gebouwd gaat worden.	

3. Verbindingsweg Afslag 18 - Rijsbergseweg	
Opmerking	**Reactie college**
Interessante en efficiënte gedachte. Hopelijk kan dit zo parallel mogelijk aan de snelweg, zodat infra niet te veel ruimte in beslag neemt en voor omstanders slechts beperkte overlast geeft.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat uit verkeersonderzoek blijkt dat deze verbindingsweg ook leidt tot negatieve effecten op andere wegen in onze kern. Dat is niet wenselijk. Wij nemen deze verbinding daarom niet op in de ontwerp omgevingsvisie.

Opmerking	Reactie college
Idee om (ook) een afrit te maken zodat je komend vanaf Roosendaal A58/E312 de Rijsbergseweg op kan. Lijkt me een makkelijker manier en dus goedkoper dan de andere versie.	Deze suggestie nemen wij niet over. Een extra afrit gaat leiden tot meer opstoppingen op de rijksweg.
Opmerking	**Reactie college**
Zeer goed plan dat de drukte aan de Couperuslaan en dus ook de KSE een stuk zal verlichten!	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat uit verkeersonderzoek blijkt dat deze verbindingsweg ook leidt tot negatieve effecten op andere wegen in onze kern. Dat is niet wenselijk. Wij nemen deze verbinding daarom niet op in de ontwerp omgevingsvisie.
Opmerking	**Reactie college**
Tja, 20 jaar te laat.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Structuur van randwegen. Daar leest u dat uit verkeersonderzoek blijkt dat deze verbindingsweg ook leidt tot negatieve effecten op andere wegen in onze kern. Dat is niet wenselijk. Wij nemen deze verbinding daarom niet op in de ontwerp omgevingsvisie.

4. Hoge Haansberg	
Opmerking	**Reactie college**
Een ieder herkent de grote woningnood die momenteel speelt, echter nieuwbouw op de wijze waarop nu gerealiseerd wordt in bv het Van Bergenpark, Kloostervelden en Juvenaat biedt voor vele mensen echt geen oplossing gezien de prijzen vanaf 350.000 euro. Dus de vraag is voor wie Etten-Leur nu gaat bouwen, voor haar bevolking of die van Breda? Ook zie ik nergens hoe deze woningbouw zich verhoudt tot de demografische ontwikkelingen en dubbele vergrijzing. Vele ouderen blijven in hun grote woning omdat een verhuizing naar een kleinere woning wellicht beter past	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Woningbouwprogramma. Daar leest u hoe wij tot deze woningaantallen zijn gekomen. Daarnaast is het ook ons streven om in die nieuwbouwlocaties woningen te (laten) bouwen met een relatief lage koop- en huurprijs.

maar ook grotere woonlasten met zich meebrengt. Verre van motiverend lijkt me. Een toename van 20% van de huidige woningvoorraad is zeer extreem te noemen, het is mij niet duidelijk waarom de gemeente Etten-Leur een dergelijke exponentiele bijdrage wil leveren aan de tekorten in de landelijke woningvoorraad.	
Opmerking	**Reactie college**
De nieuwe randwegen kosten misschien wel bijna 100 miljoen, we moeten naar minder autobewegingen, dus graag ook aandacht voor de fietsverbinding Breda. Maak het fietsen nog aantrekkelijker door het (snel)fietspad te overkappen. En investeer ook in fijne en veilige fietspaden om kinderen naar school te brengen vanuit de nieuwe woonwijken.	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Stelsel van randwegen. Daar leest u waarom een investering in nieuwe wegen nodig is. Wij zijn het met u eens dat we daarnaast mensen moeten stimuleren om gebruik te maken van schonere en gezondere manieren van transport (zoals wandelen, fietsen en openbaar vervoer). Onze omgevingsvisie levert daarvoor ook een basis.

5. Lage Vaartkant/Lage Bremberg	
Opmerking	**Reactie college**
Goede plannen! Graag zouden we wel een betere en meer parkeergelegenheid zien aan de Lage Vaartkant. Het huidige parkeerbeleid/parkeerplaatsen is te weinig, onoverzichtelijk en gevaarlijk.	Fijn dat u enthousiast bent over de plannen. Uw pleidooi over de parkeerplaatsen nemen wij mee bij de inrichtingsfase voor de wijken.
Opmerking	**Reactie college**
Komt er nog een vergadering bij de gemeente die we kunnen bijwonen? En wanneer zijn de plannen definitief?	In juli 2021 vonden al bijeenkomsten plaats. Een video hiervan kunt u terugkijken op de informatiepagina/ website. In de beantwoording bij het thema Abstractieniveau leest u dat de gemeenteraad als eerste stap een besluit gaat nemen. Indien u die vergadering wilt bijwonen, neemt u dan contact op met de griffie van onze gemeente.
Opmerking	**Reactie college**
Een logische plaats om verder te bouwen - prima plan	Fijn dat u enthousiast bent over de plannen.

6. Industrieterrein Vosdonk	
Opmerking	**Reactie college**
Ik kan me voorstellen dat een deel van de bedrijven anders georganiseerd zullen zijn na Corona. Met name de inrichting van kantoorpanden kunnen gaan verschillen met eerst, omdat veel mensen van 100% op kantoor naar mogelijk 50% op kantoor gaan werken. Daarmee kunnen bedrijven op zoek gaan naar kleinere kantoren. Hoe wordt daar mee omgegaan? Mocht er veel kantoorruimtes vrij komen, is dat mogelijk interessant om te reconstrueren naar (goedkope) woningbouw?	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Woningbouwprogramma. Daar leest u dat wij ook dergelijke locaties blijven bekijken. Wij denken ook dat deze ruimte te beperkt van omvang is en uitbreidingslocaties nodig zijn.

7. Overige vragen en opmerkingen	
Opmerking	**Reactie college**
Als ik de documenten lees zie ik dat er over veel nagedacht is. Als inwoner vind ik het vooral belangrijk dat er ingezet wordt op duurzaamheid (nieuwe, schone bronnen van energie, slimme wateropvang, gerecyclede materialen, lokale verwerking, etc), schone mobiliteit (bv slimme en veilige fietsverbindingen), biodiversiteit en ruimte voor groen (ook voor hittebestrijding, wateropvang, natuurlijke beheersing van exoten en ruimte voor gezondheid en ontmoeten). Een openbare ruimte die uitnodigt samen te komen en te bewegen.	In de omgevingsvisie schenken wij aandacht aan het begrip duurzaamheid. In dat document wordt de richting bepaald tot 2040. Bij de uitwerking en uitvoering van deze omgevingsvisie (bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de woningbouwlocaties) wordt dat begrip concreet gemaakt.
Opmerking	**Reactie college**
Gemeente vraagt zich af waarom er zo weinig gereageerd wordt. Ik weet wel waarom. Gemeente Etten-Leur heeft nog nooit naar haar inwoners geluisterd. Wel verschillende malen beterschap beloofd. Maar mensen hebben daarin geen geloof meer. Vandaar de weinige reacties, je schiet er toch niets mee op. Gemeente heeft er de laatste jaren een puinhoop van gemaakt en luisteren toch niet.	Wij hebben er veel aan gedaan om mensen te informeren over en te interesseren voor de toekomstige bouwlocaties in Etten-Leur. We hebben vier zinvolle bijeenkomsten gehad waar bijna 200 inwoners aan mee hebben gedaan. Wij zagen een prettige dialoog ontstaan. Ook als bewoners zich zorgen maakten of kritische vragen hadden over onze denkrichting voor de Omgevingsvisie. Ook voor de uitwerking gaan we in overleg met bewoners tot een goede inrichting te komen. Wij hopen van harte dat dit uw mening iets mag bijstellen.
Opmerking	**Reactie college**
Uit de visie blijkt dat de nieuwbouw te oosten noodzakelijk is voor de financiering van de oostelijk rondweg en tunnel. Waarom willen we zo graag meer woningen? Hier wordt maar half antwoord op gegeven. 20% meer woningen dan praten we over 10000 mensen meer in Etten-Leur. Met dit soort uitbreidingsplannen wordt de leefbaarheid er niet beter van. Nog meer mens op een hoop en het argument dat er voor jongeren geen woningen zijn maar ook steeds meer 1 persoonshuishoudens zijn is een	Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar onze beantwoording onder het thema Woningbouwprogramma. Daar leest u waar het woningbouwprogramma op gebaseerd is.

typisch politiek antwoord. Gemeenten hebben nu al problemen met het rond krijgen van hun huishoudboekje naar mate de gemeente grotere wordt zal dit probleem alleen maar toenemen. Je kunt als gemeente ook zeggen het is genoeg we zitten aan ons max en eens serieus gaan kijken hoe we de huidige ruimte beter kunnen benutten. Bij vele bewoners zijn de bestemmingsplannen en de invloed van de provincie een doorn in het oog. Ik noem alleen al cafe Rovers hoe daar gemeente en eigenaren tegen over elkaar staan. Realiseer eens dat het gemakkelijk praten is met het geld van een ander. Het is toch te belachelijk voor woorden dat de overheid beslist wat er op jouw grondgebied wel en niet mag. Iedereen is het er mee eens dat er regels zijn maar hoe de Gemeente Etten-Leur hier mee omgaat is in mijn ogen dictatuur.	
Opmerking	**Reactie college**
In reactie op uw bericht aan Dhr(…) schrijft u: "Natuurlijk hebben we zelf ook alternatieven in beeld". Suggereert U daarmee dat de gemeente eigenlijk haar kaarten nog tegen de borst houdt? Is het niet verstandiger om alle alternatieven "op tafel" te leggen? Wellicht zit er ergens een beter alternatief tussen, dat misschien met geringe input van de bewoners tot een pareltje gepolijst kan worden....dat werkt toch veel sneller dan één voor één uit te spelen. Ik kijk uit naar die alternatieven.	Wat betreft de bouwlocaties en wegvarianten die we nu aan alle inwoners voorleggen zijn er geen alternatieven. Met de alternatieven bedoelden wij de inbreidingslocaties. Bijvoorbeeld een vrijgekomen winkelpand, waar nu appartementen zijn gerealiseerd. Dat houden we ook in de gaten.
Opmerking	**Reactie college**
Omdat de huisartsenpost niet meer "rendabel" zou zijn, wordt deze gesloten. Gezond zijn is altijd rendabel en is niet te meten.....Corona heeft ons erop gewezen dat gezondheid een van de eerste levensbehoeften is. Hoe kan het sluiten van zo'n post en de zorg voor de inwoners rijmen met uitbreiding van het inwonersaantal?	U geeft aan zorgen te hebben over de huisartsenpost. De gemeente deelt die zorgen, en heeft diverse gesprekken gevoerd met huisartsen en artsenorganisaties. Echter is de beslissing niet aan de gemeente maar aan de artsen en organisaties. Bovendien is het geen onderdeel van deze uitvraag over bouwlocaties en wegvarianten.

Opmerking	**Reactie college**
Komt er nog een vergadering bij de gemeente die we kunnen bijwonen? En wanneer zijn de plannen definitief?	In juli 2021 vonden al bijeenkomsten plaats. Een video hiervan kunt u terugkijken op de informatiepagina/ website. Het is de planning dat de raad in het tweede kwartaal de omgevingsvisie vaststelt.