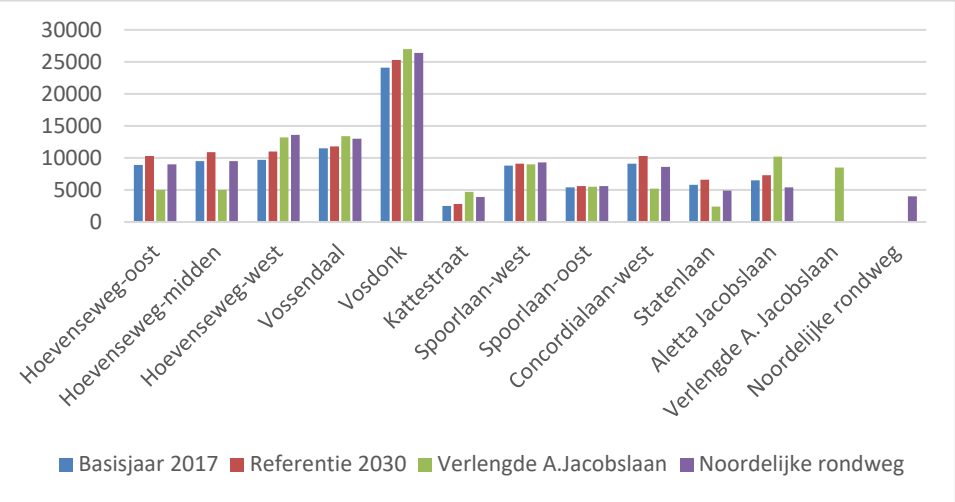
Overzicht vragen en antwoorden over Deelnotitie Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten (15 januari 2021)

Bewoner Lage Vaartkant (mail van 14 december 2020)

Opmerking	Antwoord
De bewoner vraagt aandacht voor de grote hoeveelheid verkeer op de Lage Vaartkant. In de afgelopen vijfentwintig jaar is het woon-en leefklimaat verslechterd. Wat gaat de gemeente daaraan doen?	Eerlijk gezegd zijn er de komende tijd geen maatregelen te verwachten die zullen leiden tot minder verkeer. De Lage Vaartkant maakt deel uit van het hoofdwegennet en is een belangrijke ontsluitingsweg voor Etten-Leur-Noord. De oostelijke rondweg met tunnel onder het spoor is het alternatief dat leidt tot sterke afname van het verkeer. De ontwikkeling van plannen voor de rondweg en tunnel vergt tijd en is duur. Vandaar dat er rekening wordt gehouden met een periode van 5 à 8 jaar voordat eventueel tot aanleg kan worden overgegaan. In die tussentijd zal er veel verkeer over de Lage Vaartkant gaan. Momenteel onderzoeken we of de afwikkeling bij de spoorwegovergang kan worden verbeterd. Dat zal voor de hoeveelheid verkeer niets veranderen. Dat verandert alleen als we allen minder auto gaan rijden.
Op de Lage Vaartkant wordt hard gereden. Kan de gemeente geen maatregelen treffen.	Het rijgedrag van de automobilist is een ander punt. Niet alleen op de Lage Vaartkant maar ook op andere wegen wordt harder gereden dan toegestaan. Alleen de politie kan in dit geval handhavend optreden, maar geeft hieraan geen prioriteit. De aanleg van snelheidsremmende voorzieningen past niet bij de functie van de Lage Vaartkant, die tevens onderdeel is van een busroute.

Bewoner Concordialaan (mail van 16 december 2020)	
Opmerking	**Antwoord**
Hoe gaat de gemeente de verkeersveiligheid rondom de brede school ‘D’n Overkant’ waarborgen?	De verkeersveiligheid rondom de brede school ‘D’n Overkant’ heeft de afgelopen jaren al geleid tot diverse maatregelen. Het is een voortdurend onderwerp van gesprek met de directie en ouderraad. Het is vaak het gedrag van ouders en andere weggebruikers dat tot onveiligheid leidt. De invloed van de gemeente op dit gedrag is beperkt. De gevolgen van de groei van het verkeer en de eventuele toekomstige ontwikkeling van ‘Hoge Haansberg’ hebben de aandacht maar zullen op korte termijn niet leiden tot aanvullende maatregelen rondom de school.
Hoe gaat de gemeente de huidige verkeersproblemen bij beide rotondes oplossen?	Burgemeester en wethouders hebben een overzicht van verkeersonveilige punten opgesteld. Ze werken nu een plan uit voor het aanpakken van een aantal van deze punten. Niet alle punten kunnen tegelijk worden aangepakt vanwege een beperkt budget. Burgemeester en wethouders moeten prioriteiten stellen. Ook bekijken ze wat op korte of lange termijn kan worden aangepakt en maken ze een inschatting van de kosten. Het feit blijft dat ongeveer 95% van de ongevallen gebeurt door menselijke fouten, iets waar de gemeente als wegbeheerder niet altijd iets aan kan doen. Op het overzicht komt alleen de rotonde Hoevenseweg-Concordialaan voor. Of deze rotonde daadwerkelijk wordt aangepakt zal later blijken. De ruimte om de rotonde te optimaliseren is beperkt.
Wanneer gaat de gemeente serieus aan de slag met een noordelijke randweg?	In de ‘Deelnotitie Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten’ is te lezen waarom burgemeester en wethouders de aanleg van een noordelijke randweg niet als toekomstige ontwikkeling zien. Hiervoor hebben zij meerdere redenen. De belangrijkste reden is het feit dat de weg relatief weinig verkeer trekt en beperkt leidt tot minder verkeer op andere wegen. Een eventuele verlenging van de Aletta Jacobslaan leidt tot een robuustere en effectievere oplossing.

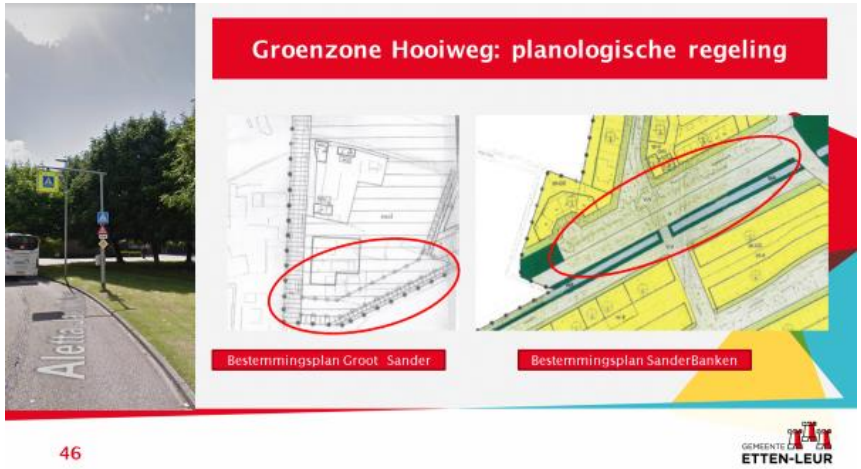
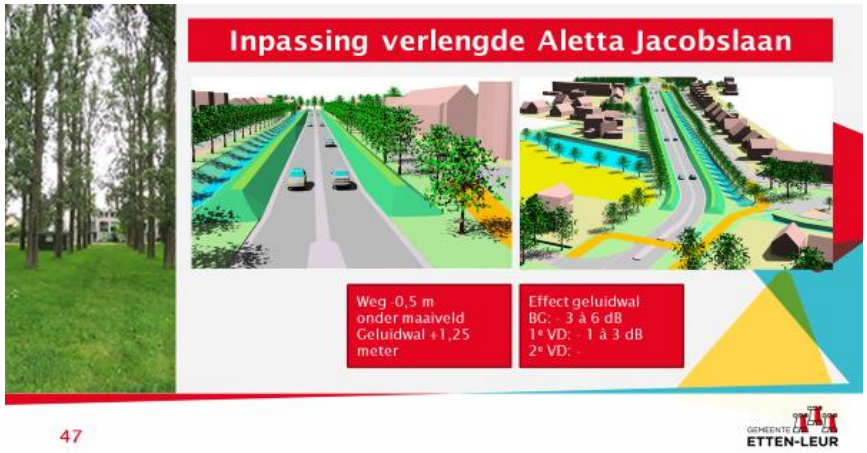
	In onderstaande tabel zijn diverse varianten vergeleken.  Maar ook kosten, gevolgen voor ondernemers en aantasting van landschap en natuur zijn bij de afweging betrokken. Overigens de aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur is pas na 2025 voorzien.
Wanneer gaat gemeente serieus werk maken van tunnels onder de spoorlijn?	De aanwezigheid van het spoor dwars door de gemeente is een gegeven en dit leidt soms tot langere reisduur. In het rapport ‘Verkeersanalyse Etten-Leur’ komt de overgang Lage Vaartkant-Lichttorenhoofd als grootste knelpunt naar voren. Het accent ligt op de ochtend- en avondspits. Voor de rest van de dag is afwikkeling goed. Burgemeester en wethouders zien als oplossing de aanleg van een tunnel ter hoogte van de Ambachtlaan en een oostelijke rondweg. De realisatie zal niet op korte termijn zijn. Ze houden rekening met een voorbereidingstijd van 8 à 10 jaar. Voor aanleg van een tunnel is medewerking van ProRail nodig. ProRail heeft een landelijk programma.

	De spoorwegovergangen in Etten-Leur staan niet hoog op dit programma. Het is dus zaak om de aanleg van de tunnel ter hoogte van de Ambachtlaan hoger op het programma te krijgen. Dit is ook belangrijk om van andere instanties een financiële bijdrage te krijgen. Het zal nog een hele toer worden om tot aanleg van één tunnel onder het spoor te komen.

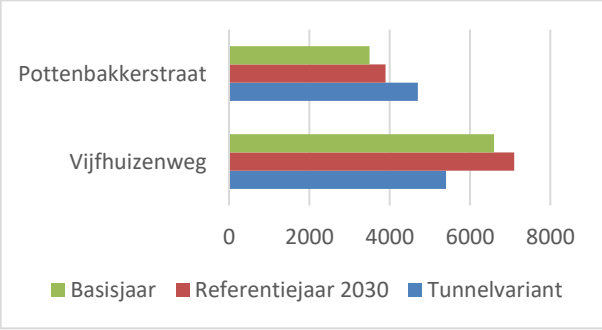
Bewoners Hooiweg, Senaat, Thorbeckelaan e.o. (mail van 16 december 2020)	
Opmerking	**Antwoord**
Bewoners verzoeken om een overzicht van de berekende geluidsbelastingen, zoals die nu zijn en na uitvoering van de plannen. Het gaat dan over de geluidsbelastingen op woningen langs de Hoevenseweg, Concordialaan, Statenlaan, Aletta Jacobslaan en de strook tussen de Hooiweg, Senaat en Thorbeckelaan. In de stukken wordt alleen over de toename en afname gesproken, maar de absolute waardes zien zij niet terug.	Op 18 december 2020 is een werkdocument met gegevens over geluid verstrekt. Dit werkdocument is als bijlage aan dit overzicht toegevoegd. Daarbij werd de volgende toelichting gegeven. *Status van het werkdocument* Het werkdocument is gemaakt voor intern gebruik en heeft geen juridische status. Aan dit document mogen geen rechten worden ontleend. Het document samengesteld door het extern adviesbureau om de toename van het geluid te kunnen beoordelen. Het bureau maakte gebruik van de door de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant verstrekte berekeningen. Op tekening is een indicatie van de berekende maximale gevelbelasting gegeven (aan de hand van de landelijke standaard rekenmethode geluid). *Waarom zijn (gedetailleerde) geluidsniveaus niet in het concept Milieueffectrapport Omgevingsvisie opgenomen?* Een Omgevingsvisie is een kader stellend plan waarin beleid wordt geformuleerd en keuzes worden gemaakt ten aanzien van verschillende aspecten van de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie Etten-Leur geeft kaders aan voor (de toekomstige ontwikkeling van) de leefomgeving. De beoordeling in het MER sluit aan op het abstractieniveau van de Omgevingsvisie (beleid op hoofdlijnen). Om die reden is niet gekozen voor het opnemen van detailgegevens zoals concrete geluidberekeningen.

	De beoordeling van de bouwlocaties en wegvarianten staat in hoofdstuk 7 van het MER (bladzijden 96-109). Een samenvatting is opgenomen in de 'Deelnotitie Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten'. *Waarvan is bij berekeningen uitgegaan?* Er is een vergelijking gemaakt tussen het referentieniveau en de gevolgen bij de bouw van 600 woningen in Hoge Haansberg en het verlengen van de Aletta Jacobslaan. De gegevens zijn ontleend aan het rapport 'Verkeersanalyse Etten-Leur'. Het is referentieniveau is de te verwachten hoeveelheid verkeer in het 2030 (zie bijlage B1-2, 2e kolom). Bij de berekening van het te verwachten verkeer als gevolg van Hoge Haansberg bij verlengen van de Aletta Jacobslaan is uitgegaan van variant E (hierin is dus ook meegenomen het effect van de aanleg van 10 ha nieuw bedrijventerrein). In de berekeningen is niet meegenomen de aanleg van een duurzame geluidwerende voorziening.
Bewoners citeren uit het informatiebulletin van 3 december 2019 de volgende passage over de doortrekking van de Aletta Jacobslaan: 'Doortrekking van de Aletta Jacobslaan' aangegeven: "De doortrekking kent ook negatieve kanten. Een groene zone verandert in een weg. We willen nog eens goed de gevolgen voor het milieu, gezondheid, veiligheid, waterhuishouding maar ook de waarde van woningen in beeld brengen. Tevens kijken we wat mogelijk is om de nadelen te beperken." Bewoners zijn van mening van dat de gevolgen van een doortrekking voor onze woonomgeving (Senaat, Hooiweg en Thorbeckelaan) voor wat betreft (1) milieu, (2) gezondheid, (3) veiligheid, (4) waterhuishouding en (5) waarde van de woningen, in het onderzoek niet aan bod komen. Dit dus in tegenstelling tot wat door het college beloofd is.	In het antwoord zijn bewoners erop gewezen dat de gevolgen van de doortrekking van de Aletta Jacobslaan op de leefomgeving en de door hen vermelde aspecten in diverse studies aan de orde is gekomen. Daarbij zijn de volgende bronnen genoemd: 1. Verkeeranalyse Etten-Leur (de analyse bevat een doorrekening van diverse wegvarianten); 2. Concept Milieueffectrapportage (zie hoofdstuk 7.2) (onderdelen milieu, gezondheid, veiligheid en waterhuishouding); 3. Financiële doorrekening: bouwlocaties en wegvarianten; 4. Deelnotitie Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten. In deze deelnotitie treft u aan een samenvatting van de documenten onder 1 t/m 3. Burgemeester en wethouders zijn van mening dat deze gegevens voldoende informatie bevatten om het gesprek met bewoners en anderen aan te gaan.

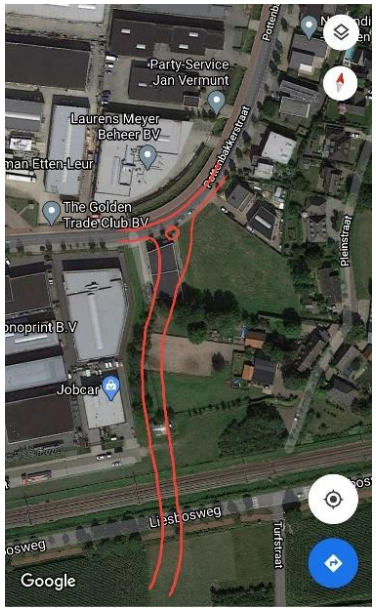
	Bij het beoordelen van de gevolgen van de wegvarianten is aansluiting gezocht bij het niveau van een Omgevingsvisie: kader stellend (het beleid op hoofdlijnen). Hierbij past geen detailinformatie per pand en/of oplossing van allerlei vraagstukken die bij de uitwerking aan de orde komen (zoals bijvoorbeeld geluidwerende maatregelen, aanpassing waterhuishouding etc.). Verder is ernaar gestreefd om alle varianten zoveel als mogelijk op een gelijkwaardige wijze beoordelen.
Bewoners vragen om nadere informatie over de landschappelijke inpassing en duurzame geluidwering bij het eventueel doortrekken van de Aletta Jacobslaan in de groenzone tussen Hooiweg-Senaat en Thorbeckelaan. Bewoners zijn niet tevreden met het antwoord dat tijdens de bijeenkomst op 15 december 2020 is gegevens. Het antwoord waarbij is gesteld dat met elkaar gaan uitwerken vindt u te voorbarig en onvoldoende. Bewoners stellen dat er al gedetailleerde plannen aan de gemeenteraad zijn gepresenteerd.	De stand van zaken is dat er nog geen besluit over doortrekking van de Aletta Jacobslaan is genomen. Burgemeester en wethouders willen deze optie openhouden en het gesprek met bewoners en anderen daarover aangaan. Aan de hand van dit gesprek bepaalt de gemeenteraad of deze optie in de Omgevingsvisie wordt opgenomen en onder welke voorwaarden dit wordt opgenomen, indien de locatie ‘Hoge Haansberg’ als toekomstig uitbreidingsgebied wordt aangewezen door de gemeenteraad. Het antwoord tijdens de bijeenkomst op 15 december was bedoeld voor de situatie er op termijn tot doortrekking zou worden besloten. In het kader van de financiële doorrekening is een studie verricht naar een mogelijke inpassing. Het gaat om een globale ambtelijke studie waaraan wederom geen rechten kunnen worden ontleend. De studie is getoond tijdens een besloten bijpraatbijeenkomst met de gemeenteraad. De medewerkers hebben toen de status van de studie toegelicht en verteld dat dit zeker geen eindplaatje is omdat bij sommige onderdelen nog vraagtekens zijn. Deze studie komt in geen van de stukken terug en is om die reden geen onderwerp van discussie. Wel zijn in de notitie ‘Financiële doorrekening: bouwlocaties en wegvarianten’ de uitgangspunten voor de doorrekening benoemd. In deze notitie is uitgegaan van een gelijkwaardige benadering van de verschillende wegvarianten en daarin past geen gedetailleerde uitwerking.

 	Nevenstaand zijn twee dia's die tijdens de besloten bijpraatbijeenkomst zijn getoond. De eerste dia betreft de huidige planologische regeling van de groenzone tussen de woningen aan de Hooiweg-Senaat en Thorbeckelaan (bestemmingsplan 'Groot Sander' een wijzigingsbevoegdheid om agrarische bestemming om te zetten naar een bestemming 'verkeer' en het bestemmingsplan 'Sanderbanken' met een bestemming 'verkeer'). De tweede dia bevat de globale ambtelijke studie voor inpassing doortrekking Aletta Jacobslaan. Op de tweede dia is vermeld waarvan in de studie is uitgegaan zoals de aanleg van de weg 0,5 meter onder maaiveld en een aarden geluidwal van 1,25 m hoog. Beide zijn onderdelen waarover nog vraagtekens zijn. Bovendien is de aanleg van een aarden geluidswal niet de enige optie. De ontwikkelingen staan niet stil en er wordt ervaring opgedaan met andere geluidwerende voorzieningen. In dit stadium gaat het dus te ver om nu al over concrete oplossingen te praten. Pas wanneer er een besluit over doortrekken van de Aletta Jacobslaan wordt voorbereid, zal aan de hand van actuele gegevens en in overleg met omwonenden de inpassing in detail worden uitgewerkt.
Bewoners zijn van mening dat tijdens de bijeenkomst op 15 december veel kritische opmerkingen zijn gemaakt en vragen zijn gesteld over de belasting van de wijk Sanderbanken en de mogelijke doortrekking.	Burgemeester en wethouders zijn zich ervan bewust van het feit dat de denkrichting geen zekerheid geeft en dat dit emoties oproept. Het is juist de inzet van het gemeentebestuur om over de in de deelnotitie 'Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten' genoemde denkrichtingen de dialoog aan te gaan.

De in denkrichting geopperde annulering van de noordelijke rondweg en het uitstel van een besluit over de doortrekking, geeft veel spanning en stress onder de mensen. Ook zijn de woningen – als mensen dat willen – niet verkoopbaar dan wel tegen een veel lagere prijs omdat de doortrekking de komende jaren als het zwaard van Damocles boven onze hoofden blijft hangen. Vanachter de bureaus en de rapporten is het makkelijk redeneren. Maar in het proces blijven de emoties die onder de mensen leven zwaar onderbelicht.	Het gemeentebestuur heeft ook rekening te houden met alle belangen die rondom de inrichting van de openbare ruimte spelen. Dat maakt de afweging niet eenvoudig.
Bewoners zijn van mening dat de doortrekking van Aletta Jacobslaan geen oplossing biedt. Dat is een verschuiving van een steeds groter wordend probleem in de wijk Sanderbanken. Duurzame Oplossing is: 1. Er dient bij de eventuele keuze voor de ontwikkeling van de Hoge Haansberg een rondweg aangelegd te worden om het verkeer buiten de wijken rondom Etten-Leur Noord te leiden. Voor de korte termijn: weren van vracht- en agrarisch verkeer en snelheidsbeperkende maatregelen in de wijk. 2. Keuze kan ook zijn een kleinere ontwikkeling van de Hoge Haansberg, met een groter plan aan de Lage Vaartkant vanaf spoorlijn tot Praxis, voldoende voor 500 woningen en de ontsluiting ligt er al. Hiermee is er maar een beperkte toename van de verkeersdruk noord van de spoorlijn. Samen met de Groene Wig is dit een oplossing voor een gefaseerde aanpak voor de komende 30 jaar.	Het standpunt is duidelijk. Voor burgemeester en wethouders geeft dit standpunt geen aanleiding om nu de voorgehouden denkrichting te veranderen. Zij willen graag iedereen in de gelegenheid stellen zijn of haar mening kenbaar te maken. En daarbij is ook van belang hoe de gemeenteraad zal oordelen over de genoemde denkrichtingen.

Bewoners/bedrijf Vijfhuizenweg (mail d.d. 23 december 2020)	
Opmerking	**Antwoord**
Bewoners stellen vast dat er minstens vier bedrijven een oprit aan de Ambachtlaan ten zuiden van de rotonde hebben. Met de aanleg van een tunnel zullen deze opritten verdwijnen.	Een terechte opmerking. Bij de uitwerking van een plan voor een tunnel is dat een punt van aandacht.
Bewoners schetsen de huidige situatie waarbij de file voor de spoorwegovergang soms tot aan de Begijnstraat reikt (zonder dat de woningen in het plan Van Bergenpark gereed zijn). Zij zien ook filevorming rondom de rotonde Ambachtlaan/Vijfhuizenweg. In een situatie met een tunnel rijdt het verkeer naar de snelweg via de Vijfhuizenweg. Bewoners vrezen meer problemen tijdens de spitsuren voor het in- en uitrijden vanaf hun erf. Dit leidt frustraties en gevaarlijke situaties bij alle wegdeelnemers.	De verkeersafwikkeling rondom de spoorwegovergang Lichttorenhoofd/Lage Vaartkant leidt inderdaad tijdens de ochtend- en avondspits tot langere wachtrijen en soms tot langere wachttijden voor invoegend verkeer afkomstig van de naastgelegen percelen/gebieden. Voor het grootste deel van de dag is daarvan geen sprake. Deze verwachting is er ook voor de komende tien jaar. De prognoses uit de verkeersanalyse laten een zeer beperkte groei van het verkeer zien (zie onderstaande tabel). Daarbij is onder andere rekening gehouden met de nieuwbouw in het plan Van Bergenpark en de afbouw van de wijk Schoenmakershoek. Volgens de verkeersanalyse leidt de aanleg van een tunnel tot een andere verdeling van het verkeer wat zelfs leidt tot minder verkeer op de Vijfhuizenweg. 

	Op dit moment is in onderzoek of via maatregelen de doorstroming nabij de spoorwegovergang op korte termijn al kan worden verbeterd. Daarnaast is niet uitgesloten dat als gevolg van de Corona-crisis de groei van het verkeer afvlakt, het verkeer zich gelijkmatiger over de dag verspreidt of wellicht qua aantal afneemt. Het beleid van de gemeente is in de komende jaren gericht op het stimuleren van alternatieven voor het autogebruik. Op basis de huidige gegevens is er dus geen aanleiding tot maatregelen om de verkeersdruk op de Vijfhuizenweg te verminderen dan wel de toegang tot de weg voor invoegend verkeer te verbeteren.
In de huidige situatie komt op de rotonde Ambachtlaan het meeste verkeer van de Vijfhuizenweg en de Pottenbakkerstraat. Beide verkeersstromen zijn in westelijke en oostelijke richting. In de nieuwe situatie verandert dat er komt er meer verkeer in de noordelijke en zuidelijke richting. De drukte rondom de rotonde zal toenemen. Op dit moment kan de rotonde de verkeersafwikkeling goed aan. Bewoners twijfelen of dat in de toekomst dat eveneens zo zal zijn. Als het verkeer op de rotonde niet goed kan doorstromen, kan er een file op de helling van de tunnel ontstaan. Dat is natuurlijk ongewenst. Volgens bewoners is een oplossing een turborotonde maar daarvoor ontbreekt de ruimte.	Bewoners vragen terecht aandacht voor de verkeersafwikkeling rondom de rotonde Ambachtlaan bij de aanleg van een tunnel. Inderdaad gaan verkeersstromen veranderen. Het verkeer op de Ambachtlaan neemt toe, vooral op het deel ten zuiden van de rotonde. De ontwerpers van een plan voor een tunnel zullen de gevolgen voor de rotonde in hun ontwerp mee moeten nemen. Het is te vroeg om nu al over oplossingen een uitspraak te doen. Nadere studie is nodig.
Bewoners stellen vast dat sinds zij aan de Vijfhuizenweg wonen het verkeer aanzienlijk is toegenomen met gevolgen voor uw woon-en leefklimaat. Zij ervaren in avonduren en weekenden overlast van auto's en motoren die te hard rijden of doordeweeks van vrachtwagens die de rotonde niet goed nemen. Bewoners verwacht dat deze overlast in de toekomst zal toenemen als er meer verkeer op de rotonde komt.	De klacht over de groei van het verkeer op hoofdwegen is algemeen. Het aantal verkeersbewegingen is de afgelopen decennia toegenomen. Echter minder dan bij de start van het plan 'Attelaken' (2001/2002) was voorzien. De prognose was toen dat er in 2012 ongeveer 11.000 motorvoertuigen per etmaal over de Vijfhuizenweg zouden rijden. Dat is een stuk minder. Klachten over te hardrijden komen ook van inwoners langs andere (hoofd)wegen. De situatie aan de Vijhuizenweg is niet uniek.

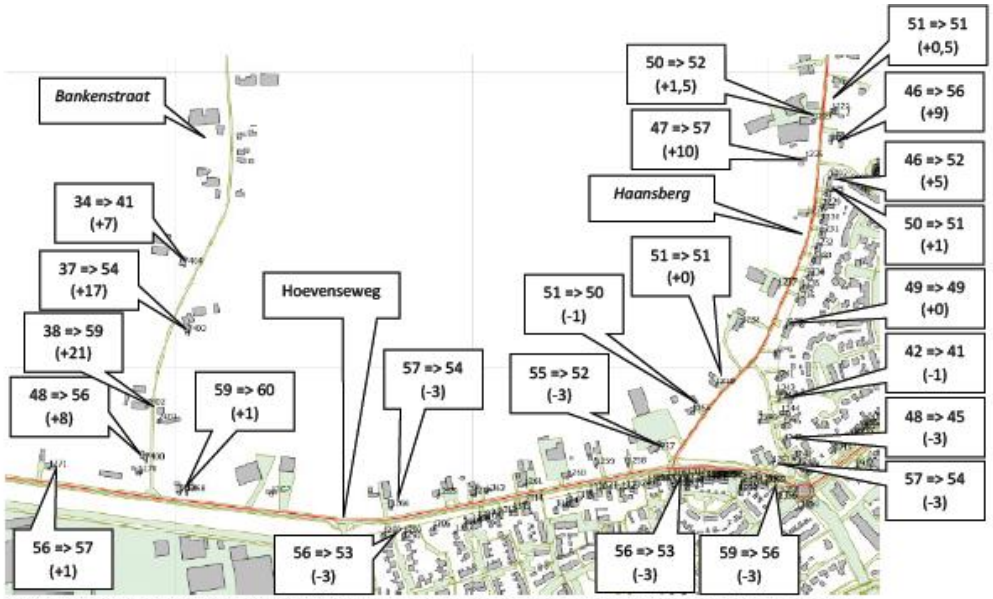
Afremmend, stoppend en optrekkend verkeer zal meer geluidsoverlast en gezondheidsproblemen veroorzaken. Dit gaat ten koste van het woongenot. Kinderen moeten op weg naar school een drukke rotonde oversteken. Bewoners vrezen ernstige overlast en wil hierover in gesprek met de gemeente.	Uit de verkeersanalyse komt de Vijfhuizenweg niet als knelpunt naar voren en vormt de huidige situatie geen directe reden voor een gesprek. Binnen Etten-Leur zijn andere locaties die meer aandacht vragen. Echter zodra de plannen voor een tunnel serieus worden, neemt de gemeente met bewoners contact op.
 Bewoners geven als suggestie om de tunnel in oostelijke richting te verplaatsen. Tussen de panden Pottenbakkerstraat 21 en 31 ligt een terrein braak. Dit terrein kan voor de aanleg van een tunnel worden benut en ter plekke is er voldoende ruimte om een turborotonde aan te leggen. De Vijfhuizenweg kan dan een 30 km-weg worden wat gunstig is voor het woon- en leefklimaat Ook de bewoners van de Pottenbakkerstraat profiteren hiervan.	Er is waardering voor de suggestie. Ambtelijk is deze suggestie onderzocht. De inpassing van een tunnel en aansluiting op de Pottenbakkerstraat is wellicht ruimtelijk mogelijk maar niet zo eenvoudig. In verkeerskundig opzicht verschuift de tunnel in oostelijke richting en komt voor de inwoners van het gebied ten westen van het Lichttorenhoofd verderaf te liggen. Zij zullen eerder voor de route Plantijnlaan-Schoonhout kiezen. Uit de analyse naar de gevolgen van de aanleg van een tunnel in het verlengde van de Ambachtlaan blijkt al dat er meer verkeer van deze route gebruik gaat maken. Dit verklaart onder andere de afname van verkeer op de Vijfhuizenweg. De verwachting is dat dit effect bij een oostelijker gelegen tunnel wordt versterkt. De Plantijnlaan en Schoonhout zijn al drukke wegen, de verkeersafwikkeling op deze wegen vormt soms al een knelpunt. Een nadere studie is dus nodig om de effecten van een tunnel tussen de panden Pottenbakkerstraat 21 en 31 op omringende wegen in kaart te brengen. Deze studie is niet aan de orde. Over de verkoop van het terrein tussen genoemde panden zijn bindende afspraken gemaakt. De aanleg van de tunnel op dit terrein valt daarom af.

Bewoner Hoevenseweg (mail d.d. 29 december 2020)	
Opmerking	**Antwoord**
Bewoner stelt vragen over het verkeer op het westelijk deel van de Hoevenseweg (het stuk tussen de Kattestraat en het Vossendaal). Uit de verkeersanalyse blijkt dat in alle situaties het verkeer op dit deel van de Hoevenseweg toeneemt. Bewoner stelt vast dat het nu al niet eenvoudig is om vanaf uw erf de weg op te draaien tussen 07.30- 09.00 en tussen 16.00-18.30 uur. Met meer verkeer wordt dat erger. Nu moet bewoner soms al een aantal minuten wachten om over te steken of de weg op te draaien. Het is een gevaarlijke situatie vooral voor kleine kinderen. De meeste auto's rijden ook veel harder dan de toegestane snelheid. Bewoner acht de gemeente verantwoordelijk voor de veiligheid bij de oversteek naar het fietspad en de toegang tot de weg. Hoe denkt de gemeente dit te garanderen als het op de Hoevenseweg nog drukker wordt?	De constatering dat volgens de verkeersanalyse in alle situaties op het westelijk deel van de Hoevenseweg het verkeer toeneemt, is terecht. De Hoevenseweg is van oudsher een hoofdweg en de hoeveelheid verkeer hoort bij de functie van de weg. Dit weggedeelte blijft deze functie volgens de huidige plannen ook behouden. Het is echter de vraag of de toename van het verkeer zich ook daadwerkelijk volgens de modellen uit de verkeersanalyse zich ontwikkelt. Het is niet uitgesloten dat als gevolg van de Corona-crisis de groei van het verkeer afvlakt, het verkeer zich gelijkmatiger over de dag verspreidt of wellicht qua aantal afneemt. Het beleid van de gemeente is in de komende jaren gericht op het stimuleren van alternatieven voor het autogebruik om zo het autoverkeer te beperken. In dat kader zal de gemeente de ontwikkeling van het verkeer nauwgezet volgen. Vorig jaar is een inventarisatie gemaakt van knelpunten op het gemeentelijke wegennet. De inventarisatie is samengesteld aan de hand van meldingen bij de gemeente, informatie van wijkmanagers, gegevens uit de ongevallenregistratie en analyses aan de hand van data (o.a. de verkeersanalyse). Alleen de rijsnelheid op de Hoevenseweg maakt deel van deze inventarisatie. Het probleem van te hardrijden doet zich niet alleen op deze weg voor. Alle geïnventariseerde knelpunten kunnen niet in één keer worden aangepakt. De kosten dwingen het gemeentebestuur om keuzes te maken. Maatregelen om de oversteekbaarheid van het westelijk deel van de Hoevenseweg en/of toegang tot de weg vanaf naastgelegen percelen te verbeteren zijn niet op korte termijn te verwachten. Of daar in de toekomst wel aanleiding toe is, zal moeten blijken.

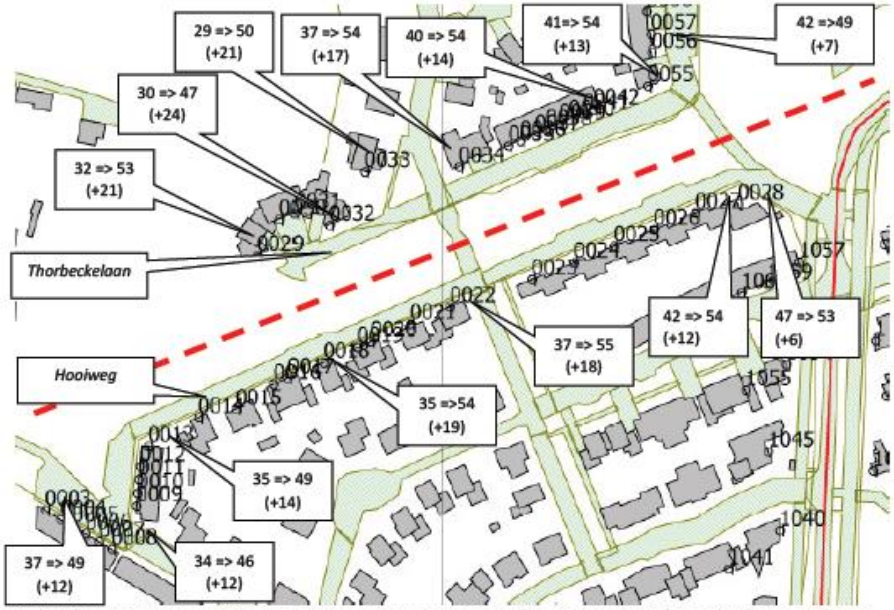
Bewoner Goorstraat (mail d.d. 11 januari 2021)	
Opmerking	**Antwoord**
Bewoner schrijft: * Etten-Leur moet een goede keuze maken over de bouwlocatie en daarbij moet de keuze vallen op Hoge Haansberg; * de reden hiervan is dat de gehele locatie Hoge Haansberg op langere termijn benodigd zal zijn voor woningbouw voor de gemeente Etten-Leur; * ook in de publicaties van de gemeente Etten-Leur komt dit naar voren; * er best veel overlast is door vrachtverkeer en landbouwverkeer in de bestaande straten die daar vaak niet geschikt voor zijn; * bij keuze voor de Hoge Haansberg kan men een volwaardige woonwijk realiseren op redelijk korte afstand van het centrum van de gemeente; * ondergetekende heeft echter grote zorgen over de voorgestelde ontsluiting van de nieuwe woonwijk en aanpassingen op het reeds aanwezige wegennet; * de voorgestelde mogelijkheden van ontsluiting Hoge Haansberg leiden tot hogere verkeersbelasting, hogere geluidsbelasting en of overlast voor de huidige bewoners. Hij geeft de volgende ontsluiting van de Hoge Haansberg in overweging: * een zelfstandige ontsluiting van de nieuwe woonwijk die geen bestaande straten of woonwijken extra belast. Hierdoor kan er ook geen sprake zijn van bijvoorbeeld planschade bij de huidige bewoners aan de door de gemeente voorgestelde ontsluiting of aanpassing; * zodanig is dat de gehele woonwijk Hoge Haansberg hierdoor nu en op termijn kan worden ontsloten; * geen extra belasting is van open ruimte of natuurwaarden; * zorgt voor ontlasting van bestaande wegen en verkeerspunten zoals Hoevenseweg N640, Concordialaan, Haansberg, Spoorlaan en wellicht ook nog op andere plaatsen;	**Schets komt overeen met noordelijke rondweg** De schets komt sterk overeen met de variant voor de noordelijke rondweg. Dit is één van de varianten voor de afwikkeling van het verkeer rondom de eventuele toekomstige woonlocatie 'Hoge Haansberg'. Deze variant maakt onderdeel uit van het onderzoek naar nieuwe woonlocaties en is beoordeeld of het gebied van verkeer, milieu, natuur en landschap en qua kosten. De resultaten van de toets zijn te lezen in diverse rapporten en is samengevat in de deelnotitie 'Omgevingsvisie: bouwlocaties en wegvarianten'. Deze deelnotitie bevat een denkrichting van het college van burgemeester en wethouders. Op basis van het onderzoek zien zij de aanleg van een noordelijke rondweg niet als de juiste oplossing. Hiervoor hebben zij meerdere redenen. De belangrijkste reden is het feit dat de weg relatief weinig verkeer trekt en beperkt leidt tot minder verkeer op andere wegen. Een eventuele verlenging van de Aletta Jacobslaan leidt tot een robuustere en effectievere oplossing. Maar ook kosten, gevolgen voor ondernemers en aantasting van landschap en natuur zijn bij de afweging betrokken. **Deelnotitie is bedoeld voor het gesprek met inwoners en anderen** In de mail somt inwoner op waarom de noordelijke rondweg volgens hem toch de beste oplossing is. Hij loopt daarmee vooruit op het gesprek dat burgemeester en wethouders graag met inwoners, ondernemers en anderen wilt voeren. Zoals Hiervoor vermeld, bevat de deelnotitie een denkrichting en zijn er nog geen besluiten genomen. Het feit dat eerst de gemeenteraad wil oordelen over de vraag of de notitie voldoende informatie bevat voor het gesprek, kan tot verwarring leiden. Daarvoor is begrip. Inwoner moet er rekening mee houden dat de gemeenteraad bepaalt dat zijn mail straks moet worden ingebracht in voornoemd gesprek en er voorafgaand aan dit gesprek over de aanleg van noordelijke rondweg geen concrete besluiten worden genomen. De behandeling van de deelnotitie in de komende raadscyclus zal daarover meer helderheid moeten verschaffen. Nadien ontvangt inwoner bericht.

* door de voorgestelde ontsluiting ook open te stellen voor landbouwverkeer wordt de belasting van het landbouwverkeer op de bestaande wegen, zoals o.a. Sander, Haansberg, Hoevenseweg sterk verminderd, hetgeen het wooncomfort van de aanwonenden verbeterd; * het sluipverkeer over Lage Donk, Goorstraat, Sander zal sterk verminderen door de aanleg ontsluitingsweg; * ook de vrachtauto's voor de bedrijven gevestigd aan Bankenstraat, Rioolseweg en Bollendonkseweg kunnen middels deze ontsluitingsweg, Kattestraat en Parklaan de bedrijven bereiken zonder overlast te geven op het bestaande wegennet waarbij o.a Hoevenseweg, Haansberg en Sander ontlast worden; * door de voorgestelde ontsluiting kunnen de bewoners nieuwe wijk heel gemakkelijk over de Kattestraat Parklaan het centrum bereiken een ook parkeren in de parkeergarage; * ook de Grauwe Polder alsmede eventueel Sprundel en Zundert worden gemakkelijker bereikbaar; * Voor de bewoners nieuwe woonwijk wordt over deze ontsluiting Breda Noord, Prinsenbeek en Zevenbergen gemakkelijk bereikbaar, Helaas wordt dit verkeerstechnici bij onderzoek niet bevestigd. Bewoner heeft nevenstaande schets met het door hem voorgestelde traject bijgevoegd.	

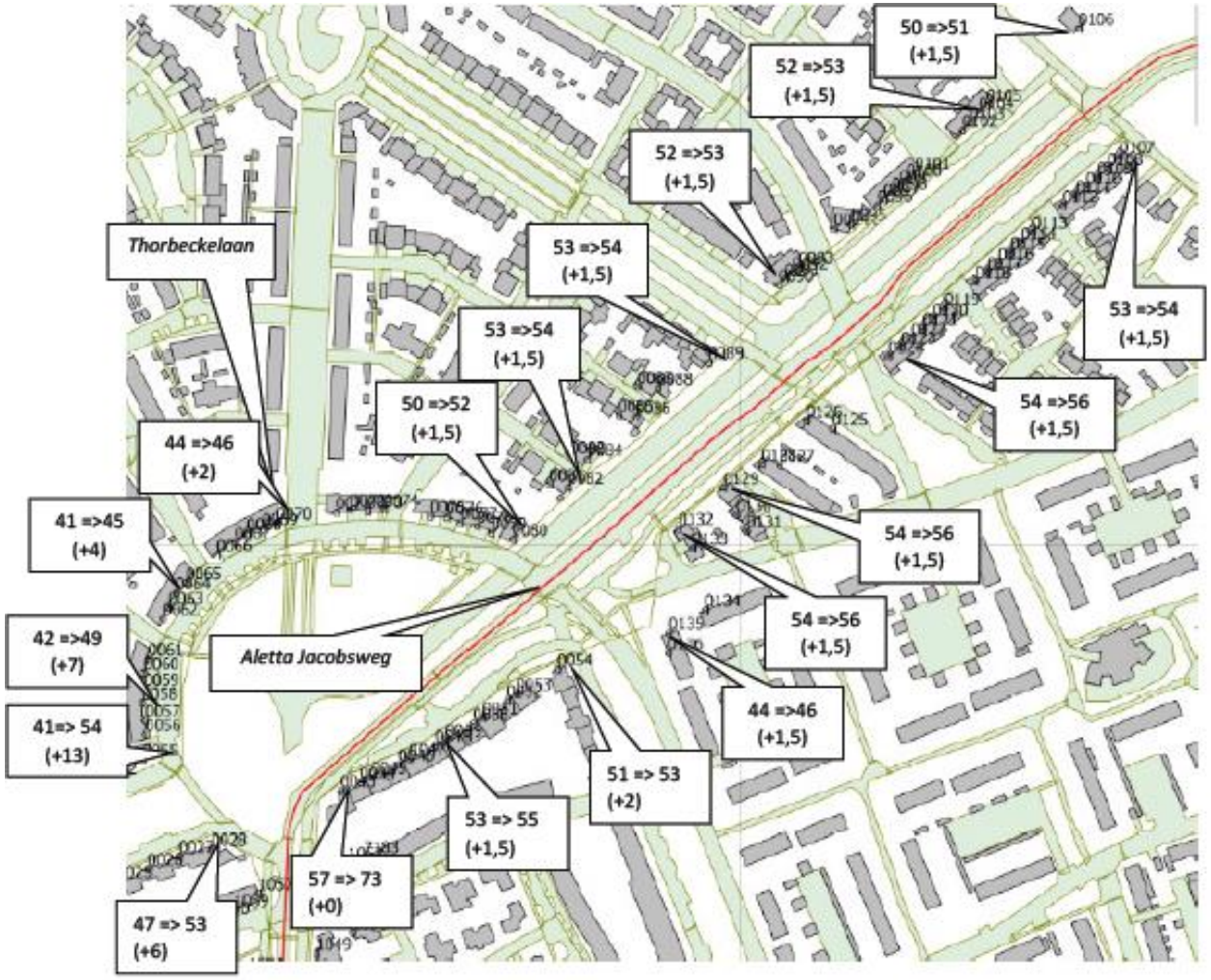
Bijlage: werkdocument geluid



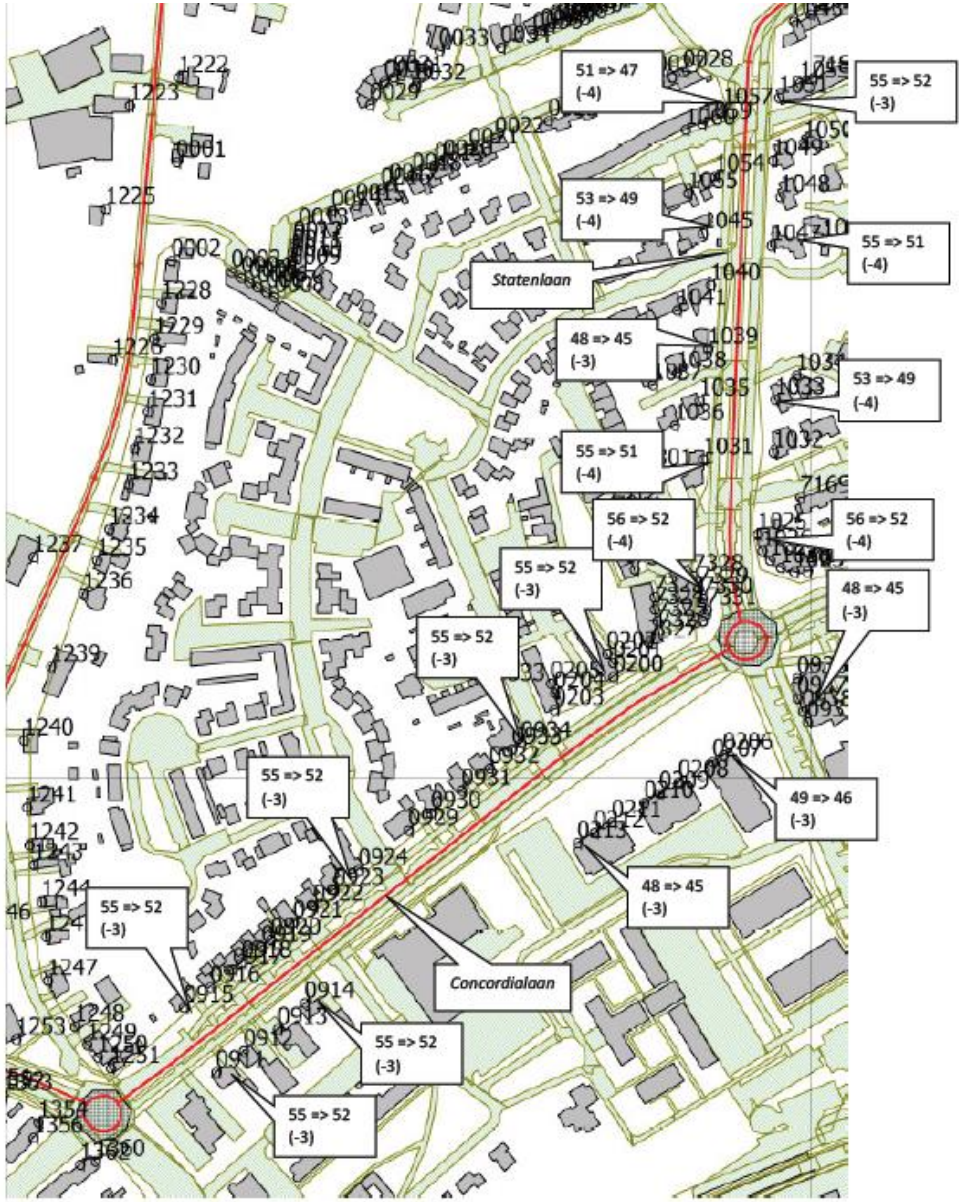
Geluidniveau referentie => geluidniveau 600 woningen Hoge Haansberg en Doortrekking Aletta Jacobslaan (toe-/afname).
Alle geluidbelasting incl aftrek Wgh)



Geluidniveau referentie => geluidniveau 600 woningen Hoge Haansberg en Doortrekking Aletta Jacobslaan (toe-/afname).
Alle geluidbelasting incl aftrek Wgh)



Geluidniveau referentie => geluidniveau 600 woningen Hoge Haansberg en Doortrekking Aletta Jacobslaan (toe-/afname).
Alle geluidbelasting incl aftrek Wgh)



Geluidniveau referentie => geluidniveau 600 woningen Hoge Haansberg en Doortrekking Aletta Jacobslaan (toe-/afname).
Alle geluidbelasting incl aftrek Wgh)