

Eindverslag inspraak Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER Omgevingsvisie

Inleiding

Etten-Leur heeft in voorbereiding een omgevingsvisie. Dit document bevat een integrale visie voor de fysieke leefomgeving en geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen. Dat betreft onder andere de aanwijzing van toekomstige bouwlocaties buiten de stad. Vanwege de gevolgen voor de leefomgeving is het belangrijk om vroegtijdig en volwaardig de belangen vanuit milieu, gezondheid, veiligheid en duurzaamheid een plek te geven. Een milieueffectrapport brengt deze belangen objectief in beeld. En helpt bij het maken van keuzes. Het rapport maakt straks deel uit van de omgevingsvisie. Ter voorbereiding van het milieueffectrapport (MER) is de startnotitie 'Reikwijdte en detailniveau plan-MER Omgevingsvisie Etten-Leur' opgesteld. In de notitie staat welke ruimtelijke ontwikkelingen en milieueffecten worden onderzocht. De startnotitie lag vanaf 13 juni tot en met 24 juli 2019 ter inzage. Iedereen kon een zienswijze indienen. We ontvingen veertien reacties.

Inhoud inspraakreacties en antwoorden

1. Brandweer Midden- en West Brabant (mail d.d. 24 juni 2019)

Inhoud

De mail bevat een algemene opsomming en beschrijving van de kernwaarden van de brandweer (Veiligheidsregio) namelijk:

- samen werken aan een veiligere leefomgeving;
- afstand tot de risico's vergroot de veiligheid;
- bebouwing en omgeving bieden bescherming;
- gebouwen en gebieden zijn snel en veilig te verlaten;
- de omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk;
- iedereen is bekend met de risico's en weet hoe te handelen als het misgaat.

Antwoord

De beschreven kernwaarden vormen de basis voor het gemeentelijk beleid. We nemen deze kernwaarden op in de omgevingsvisie. In het MER toetsen we de gevolgen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op veiligheidsaspecten (zoals externe veiligheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid). De omgevingsvisie bevat afwegingen en keuzes op hoofdlijnen. Het detailniveau van de toets is hierop afgestemd.

2. Bewoner met onbekend adres (mail d.d. 27 juni)

Inhoud

Bewoner vraagt om in het MER en bij de verdere besluitvorming mee te nemen:

- de aanleg van een noordelijke randweg vanaf Rijdsijk richting N640;
- de aanleg van een tunnel onder het spoor ter hoogte van het Vossendaal;
- de aanleg van een verkeersluw woongebied;
- geen vrachtwagentransport via woongebieden;

- herinrichting van de Hoeveneseweg voor bestemmingsverkeer;
- onderzoek naar de gevolgen van inbreiding- en herontwikkeling op de verkeersdoorstroming op alle ontsluitingswegen in Etten-Leur.

Antwoord

We komen deels tegemoet aan de reactie. Het MER heeft onder andere tot doel om de gevolgen van inbreiding en herontwikkeling voor het milieu, gezondheid, veiligheid en duurzaamheid in beeld te brengen. Daartoe hoort de doorstroming op ontsluitingswegen. De aanleg van een noordelijke rondweg nemen we als variant in het MER mee. De contour van de rondweg is globaal bepaald. De rondweg start op de Hoeveneseweg ter hoogte van de Kattestraat en eindigt in de bocht van de Rijdsdijk iets ten noorden van het Slagveld. We kiezen er niet voor om de rondweg te starten bij de provinciale weg N640 (Hoeveneseweg-Vossendaal). Dit punt ligt te westelijk van het overige woongebied en de voorzieningen. De aansluiting op de Kattestraat garandeert een goede bereikbaarheid.

Het voorstel om ter hoogte van het Vossendaal onder het spoor een tunnel aan te leggen nemen we niet over. Op deze locatie ontbreekt de ruimte voor de aanleg van een tunnel. Vooral de aanleg van hellingbanen vergt ruimte. Sommigen bedrijven kunnen dan niet meer op het Vossendaal uitwegen. Voor het bepalen van de toekomstige verkeersafwikkeling maken we gebruik van een regionaal verkeersmodel. De nieuwe woonwijk wordt daarin als verkeersluw gebied verwerkt. Uit het resultaat van de modelmatige berekening zal blijken hoe het verkeer gaat rijden en hoeveel doorgaand (vracht)verkeer van de rondweg gebruik gaat maken. In dit stadium zeggen we nog niets over aanpassing van de functie en inrichting van de Hoeveneseweg. Eerst is er een besluit over de rondweg nodig. Bij uiteindelijke uitwerking van de plannen voeren we het gesprek over de functie en inrichting van de weg. In belangrijke mate is dit afhankelijk van hoeveelheid verkeer.

3. Bewoners Hooiweg e.o. (brief d.d. 29 juni 2019)

Inhoud

De bewoners maken bezwaar tegen een eventuele doortrekking van de Aletta Jacobslaan. Zij vrezen de gevolgen voor:

- de verkeersveiligheid;
- het milieu (fijnstof, geluidsoverlast etc.);
- het uitzicht;
- de rust en het woongenot;
- de waarde van de woningen;
- de waterhuishouding (opnieuw verhoogd risico wateroverlast);
- de hoeveelheid bestaand groen.

De doortrekking van de Aletta Jacobslaan is een verplaatsing van problemen. Het toenemend gebruik van wegen binnen woonwijken door vracht- en woon-werkverkeer los je met de doortrekking niet op. Bewoners zien een noordelijke randweg als enige oplossing. De aanleg van een nieuwe weg door bestaande woonwijken is niet toekomstbestendig.

Bewoners vragen zich af waarom de gemeente steeds weer kosten maakt voor nieuwe onderzoeken terwijl in het verleden al negatieve adviezen zijn gegeven. Zij willen ook weten wat het verkeersbeleid is voor de vestiging van Mediamarkt.

Antwoord

We bevinden ons in een onderzoeksfase. Concrete besluiten over de doortrekking van de Aletta Jacobslaan of de aanleg van noordelijke rondweg zijn nu nog niet aan de orde. De gevolgen van beide varianten betrekken we in het onderzoek. De bewoners nemen hier al een voorschot op. Het doel van het onderzoek is om alle gevolgen objectief in beeld te brengen. We willen niet op het resultaat van het onderzoek vooruitlopen. Het onderzoek krijgt meerwaarde als meerdere oplossingen worden beoordeeld. Om die reden laten we het onderzoek naar doortrekking van de Aletta Jacobslaan niet achterwege. Ook al besloot de gemeenteraad in 2004 om deze variant niet mee te nemen in eerder onderzoek naar de hoofdwegenstructuur. De noordelijke rondweg werd toen wel onderzocht. Dit leidde tot een negatief oordeel. Voor een zorgvuldig en weloverwogen besluit is een eerlijke vergelijking tussen beide varianten nodig. Dit is belangrijk voor zowel een goede en open discussie met inwoners, ondernemers en belangengroepen als een evenwichtige beraadslaging binnen de gemeenteraad.

We hebben geen afspraken gemaakt over de routing van het vrachtverkeer voor de Mediamarkt. De routing op het terrein is bekend maar niet het vervolgtraject. Naar verwachting nemen de meeste vrachtwagens de route naar de snelweg. Volgens de aangeleverde gegevens rijden de meeste vrachtwagens overdag (125 bezoeken/een bezoek is twee bewegingen). In de avonduren en nachtelijke uren gaat het om respectievelijk 50 en 25 bezoeken. Daarnaast komt een deel van het personeel met de auto. Zij zullen via diverse wegen naar het bedrijf rijden.

4. Waterschap Brabantse Delta (mail d.d. 4 juli 2019)

Inhoud

Het waterschap heeft de volgende opmerkingen:

- denk bij ruimte voor water en groen niet alleen aan nieuwe ontwikkelingen maar los ook bestaande knelpunten op;
- breng ook bestaande knelpunten in watersysteem en riolering in beeld;
- benoem concrete maatregelen zoals Noordrand-Midden;
- opvang van extreme regenval geldt niet alleen van het buitengebied;
- in de omschrijving van de huidige situatie ontbreekt de huidige situatie;
- maak inzichtelijk waar wateroverschotten zijn en waar tekorten.

Antwoord

De opmerkingen van het waterschap nemen we mee. Het detailniveau stemmen we af op de te maken afwegingen en keuzes in de omgevingsvisie.

5. Bewoner van de Hoevenseweg (mail d.d. 5 juli 2019)

Inhoud

Bewoner schrijft dat de Hoevenseweg hoe dan ook geen hoofdontsluiting moet vormen voor de eventuele nieuwe wijk 'Hoge Haansberg'. De weg kent nu al een te hoog verkeersaanbod met zwaar verkeer. Tijdens het spitsuur kan men de weg moeilijk oversteken.

Verder is er sprake van overmatige geluidsoverlast. Bewoner ziet een kans om de wijken aan een te bouwen en het verkeer om te leiden. Daarbij verwijst hij naar de wijken 'De Keen' en 'Schoenmakershoek'. Dit zorgt er voor dat er als wijk één geheel ontstaat zonder doorgaande wegen.

Antwoord

We komen aan de reactie tegemoet. In het onderzoek nemen we varianten voor de ontsluiting van de eventuele nieuwe woonwijk 'Hoge Haansberg' op. Per variant brengen we op hoofdlijnen de effecten in beeld. De op te leveren informatie moet voldoende zijn voor het maken van keuzes. Uitspraken over de inrichting van wegen is op dit moment nog niet aan de orde.

6. ProRail (brief d.d. 8 juli 2019)

Inhoud

ProRail verzoekt bij de verdere uitwerking van het MER en vervolgplannen uit te gaan van recente gegevens uit het basisnet (externe veiligheid) en geluidproductieplafonds. Verder verzoekt ProRail het aspect trillingen mee te nemen.

Antwoord

We houden hier rekening mee. In het MER toetsen we de gevolgen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op externe veiligheids- en geluidsaspecten rond het spoor. Het detailniveau stemmen we af op de te maken afwegingen en keuzes in de omgevingsvisie.

7. Gemeente Halderberge (brief d.d. 11 juli 2019)

Inhoud

Geen inhoudelijke opmerkingen.

8. Gemeente Rucphen (brief d.d. 18 juli 2019)

Inhoud

Geen inhoudelijke opmerkingen.

9. IVN (brief d.d. 14 juli 2019)

Inhoud

In haar reactie vraagt IVN om in het MER en bij de verdere besluitvorming mee te nemen:

- de indicatoren van de Monitor Brede Welvaart;
- een beoordeling van de hoofdlijnen van het beleid voor het buitengebied;
- de gevolgen van de droogteproblemen;
- de eventuele aanleg van een bedrijventerrein nabij Trivium;
- afweging tussen de gevolgen van inbreiding en stedelijke uitleg voor behoud en versterken van de biodiversiteit;
- ruimte voor natuur en (recreatieve) verbindingzone bij stedelijke uitleg;

- regulering van ontwikkelingen in de landbouw in het kader van het herstel van de biodiversiteit;
- de resultaten van MER Noordrand Midden¹;
- de gerealiseerde stappen in het kader van de energietransitie;
- het versterken van het areaal bossen, natuur en oppervlaktewater en compensatie bij kappen van bomen.

Verder is IVN van mening dat ten onrechte wordt aangenomen dat bij de autonome ontwikkelingen er geen sprake is van zekere, grootschalige ontwikkelingen. IVN verwijst ook hierbij naar de Monitor Brede Welvaart. Tot slot verzoekt IVN een lijst van beleidsdocumenten toe te voegen.

Antwoord

De opmerkingen van IVN zijn zeer divers. Sommige opmerkingen betreffen het onderzoek, andere het beleid. Het MER is bedoeld om informatie op te leveren voor het beleid. Bestuurlijke uitspraken horen daarin niet thuis. Slechts een deel van de opmerkingen komt dus terug in het MER. Op andere onderdelen geeft het MER op hoofdlijnen informatie over de gevolgen bij voortgezet beleid en biedt waar nodig alternatieven voor aanpassing van dit beleid. Het detailniveau stemmen we af op de te maken afwegingen en keuzes in de omgevingsvisie. Daarbij betrekken we de gevolgen van autonome ontwikkeling. De Monitor Brede Welvaart vormt één van de bronnen.

De suggestie om de eventuele aanleg van bedrijventerrein nabij Trivium toch te onderzoeken, nemen we niet over. We hechten waarde aan bundeling van bedrijfsfuncties. De aanwezigheid van bestaande bedrijven aan de oostzijde van de stad vormt geen motief om hiervan af te wijken. Ons doel is toekomstbestendige en duurzame bedrijventerreinen. Hierbij zijn van belang de stedenbouwkundige kwaliteit, bereikbaarheid, inpassing in de omgeving en imago. Maar ook samenwerking van bedrijven op het gebied van energievoorziening, hergebruik van grondstoffen, (duurzame) mobiliteit, veiligheid en ICT voorzieningen. Versnippering over meerdere verspreid gelegen locaties draagt daartoe niet bij.

10. Bewoners Lage Vaartkant (brief d.d. 15 juli 2019)

Inhoud

In de reactie vragen bewoners om in het MER en bij de verdere besluitvorming mee te nemen:

- de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak over de stikstofuitstoot;
- de functie van het gebied aan de oostzijde van de Lage Vaartkant als overloopegebied bij extreme regenval in relatie tot de algemene verwachting dat dit in de toekomst toeneemt;
- maatregelen voor opvang van regenwater bij nieuwbouw;
- voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw;
- de functie van het gebied als uitwijkgebied voor watervogels bij vorst;
- de gevolgen voor de fundering van bestaande woningen;
- de verstoring van het landelijke karakter bij eventuele meerlaagse bebouwing.

¹ Waterschap Brabantse Delta, Staatsbosbeheer en de provincie Noord-Brabant gaan de waterhuishouding in Noordrand Midden verbeteren in combinatie met de realisatie van het Natuurnetwerk Brabant. Deze werkzaamheden vinden plaats in de natuurgebieden ten noorden van Prinsenbeek en Etten-Leur ter hoogte van de gebieden [Weimeren](#), [Strijpen/De Berk](#) en [Kelsdonk/Zwermlaken](#).

Antwoord

De meeste opmerkingen komen aan de orde in het MER of de omgevingsvisie. Het MER moet informatie opleveren om keuzes in de omgevingsvisie te maken. Informatie op hoofdlijnen is daarvoor al voldoende. Sommige opmerkingen komen pas op een later moment aan de orde. Zij hebben betrekking op de inrichting van het gebied (bijvoorbeeld opvang regenwater en voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw). Voor de keuze van de locatie zijn niet direct relevant.

11. Bewoner Vossendaal (brief d.d. 23 juli 2019)

Inhoud

Bewoner reageert vooral op het voornemen om nieuw bedrijventerrein aan te leggen. Zij heeft vragen en opmerkingen over:

- de noodzaak tot uitbreiding van het bedrijventerrein;
- het voorkomen van verloedering van bestaand bedrijventerrein bij verplaatsing;
- de geschiktheid van Etten-Leur voor het vestigen van grootschalige logistiek;
- het niet meenemen van de zoekgebieden Oosthoek en Hilsebaan-Bollenstraat;
- de definitie van bundeling van bedrijfsactiviteiten;
- het niet accepteren van de huidige grens (spoorlijn en Lokkervaart) terwijl dit wel voor de snelweg geldt;
- het verlies aan landelijk gebied en de aantasting van de leefbaarheid.

Op 14 oktober hadden we een gesprek met bewoner.

Antwoord

We bevinden ons in een onderzoeksfase. Een concreet besluit over de aanleg van nieuw bedrijventerrein zijn nog niet aan de orde. Voorafgaand aan dit besluit willen we alle relevante informatie verzamelen. We doen dit samen met de provincie en de gemeenten binnen de regio West-Brabant. Periodiek maken we over het bedrijventerreinenbeleid afspraken. Het accent ligt op het verbeteren van de kwaliteit van de West-Brabantse bedrijventerreinen. De gezamenlijke bedrijventerreinen zijn goed voor 40 % van de werkgelegenheid in de regio. De economische en sociale betekenis van de bedrijventerreinen is dus groot. Het uitgangspunt is het optimaal benutten van bestaand bedrijventerrein. Uitbreiding van bedrijventerrein moet ten dienste staan van kwaliteitsverbetering. Nieuwe provinciale prognoses laten voor de komende tien jaar een groei naar bedrijfsterrein voor logistiek en industrie zien. Daartegenover staat een toenemende maatschappelijke discussie over het ruimtebeslag en de negatieve effecten voor de leefomgeving. Dit dwingt tot keuzes. De tijd van 'zomaar' nieuwe terreinen aanleggen of uitbreiden is voorbij. Bedrijven ontwikkelen zich continu. Dit kan leiden tot wensen voor uitbreiding, verplaatsing of nieuwvestiging. De oplossing moet vooral op bestaande bedrijventerrein worden gevonden. Mocht de ruimte ontbreken dan gelden regionale spelregels om te zorgen voor een goed mogelijke toekenning van de ruimtevraag ('juiste bedrijf op de juiste plek').

Recent bevestigden en versterkten de regiogemeenten eerdere afspraken hierover. De regiogemeenten besloten ook tot een nadere verkenning naar de vraag. Op lokaal niveau zijn we daarover in gesprek met de industriële Kring Etten-Leur. We willen meer inzicht krijgen in de toekomstplannen van lokale ondernemers.

Voor het verbeteren van de kwaliteit van bestaande bedrijventerrein zijn niet alleen gemeenten maar ook ondernemers verantwoordelijk. We streven naar toekomstbestendige en duurzame bedrijventerreinen. Hierbij zijn van belang de stedenbouwkundige kwaliteit, bereikbaarheid, inpassing in de omgeving en imago. Maar ook samenwerking van bedrijven op het gebied van energievoorziening, hergebruik van grondstoffen, (duurzame) mobiliteit, veiligheid en ICT voorzieningen.

De zoekopdracht voor *eventuele* uitbreiding van nieuw bedrijventerrein (10 ha) is gebaseerd op eerdere afspraken (Afsprakenkader bedrijventerreinenbeleid West-Brabant 2016-2026). Aan Etten-Leur is hiervoor 10 ha toe gedeeld. Als locatie is de westkant genoemd. De uitgangspunten voor een toekomstbestendig en duurzaam bedrijventerrein hanteerden we bij het bepalen van de onderzoeklocaties. Versnippering over meerdere verspreid gelegen locaties past niet bij de uitgangspunten. Om die reden valt de locatie 'Hilsebaan-Bollenstraat' voor ons af.

We houden de locatie 'Oosthoek' om een andere reden buiten het onderzoek. De belangrijkste reden is dat de gronden gelegen zijn in de gemeente Rucphen. Zonder toestemming van deze gemeente heeft onderzoek geen zin. Eerder onderzoek onder leiding van de provincie leidde niet tot samenwerking. Resteert eventueel onderzoek naar gronden ten zuiden van de rijksweg gelegen binnen de eigen gemeentegrenzen. Deze gronden liggen op afstand van de afslag naar de rijksweg. Vanwege de ligging zijn deze gronden zowel verkeerkundig als ruimtelijk minder geschikt voor ontwikkeling van bedrijventerrein. Mocht uit onderzoek blijken dat aanleg van bedrijventerrein op de onderzoeklocaties aan de noordwestkant niet wenselijk of haalbaar dan moeten ons beraden op onze regionale taak.

Binnen de economie van West-Brabant is de logistiek één van de topsectoren. Op het bestaande bedrijventerreinen is deze sector een steeds belangrijker speler. In de sector zit nog groei. Willen we als regio daarvan profiteren dan moet er plek zijn voor uitbreiding en nieuwvestiging van logistieke bedrijven. De vijf West-Brabantse steden en het bedrijventerrein Moerdijk zijn aangewezen om hierin een rol te vervullen. Etten-Leur is één van deze steden. Zij vervult voor de werkgelegenheid een regiofunctie. We willen daarom ook aan de logistieke sector ruimte bieden maar veeleer voor de kleine en middelgrote (lokale) bedrijven. Grote transport- en logistieke bedrijven moeten zich in Moerdijk vestigen. Bovendien kijken we naar de regionale meerwaarde (de mate van regionale gebondenheid en maatschappelijke en economische meerwaarde).

De ligging van het gebied 'Middendonk-Oost' aan de rand van het bedrijventerrein en de aansluiting op het hoofdwegennet zijn de voornaamste redenen om dit gebied opnieuw bij het onderzoek te betrekken. We beseffen dat in dit gebied landschappelijke en cultuurhistorische waarden maar ook beperkingen zoals het spoor en de Lokkervaart aanwezig zijn. Uit eerder onderzoek werd dat duidelijk. Toen waren er redenen om af te zien van een ontwikkeling in dit gebied. Dat neemt niet weg dat we voor een keuze over een geschikte locatie voor de aanleg van bedrijventerrein de gevolgen opnieuw op een rij willen zetten. Het MER is hiervoor bedoeld. Het verlies aan landelijk gebied en de aantasting van de leefbaarheid is daarbij één van de aspecten van onderzoek. Uiteindelijk levert het MER informatie op die nodig is voor de discussie en een weloverwogen keuze.

12. Bewoners Achter de Vaart (brief d.d. 23 juli 2019)

Inhoud

Bewoners reageren vooral op het voornemen om nieuw bedrijventerrein aan te leggen. Zij hebben vragen en opmerkingen over:

- de wijze waarop de negen hoofdpogaven zijn verwerkt in de NRD ten aanzien van de uitbreiding van het bedrijventerrein met een focus op logistiek;
- de reden tot uitbreiding van het bedrijventerrein nu de inzet is om de voorraad op bestaande werklocaties te benutten en/of opnieuw in te richten;
- de reden waarom de locatie Oosthoek niet is meegenomen als zoeklocatie;
- de reden waarom de locatie Hilsebaan-Bollenstraat niet is meegenomen als zoeklocatie;
- de overwegingen om de locatie Bankenstraat-West en Hoge Haansberg Zuidwest toe te voegen als zoeklocatie;
- de reden waarom de locatie Middendonk-Oost wordt onderzocht terwijl eerder is besloten om deze locatie vanwege cultuurhistorische waarde, retentiefunctie en geomorfologische waarde niet te benutten als bedrijventerrein;
- de criteria die zijn gehanteerd bij de aanwijzing van de zoeklocaties;
- de reden waarom uitbreiding wenselijk is voor verplaatsing van bedrijven terwijl de inzet juist is om bestaande werklocaties te benutten en/of opnieuw in te richten;
- de eventuele grootschalige huisvesting van arbeidsmigranten op het bedrijventerrein in relatie tot het ontbreken van voorzieningen en de wens tot integratie;
- de relatie tussen de doelstelling van de gemeente om het werkaanbod (met name in dienstverlening, midden- en hooggeschoolde arbeid) te vergroten en de uitbreiding van het bedrijventerrein;
- de (on)geschiktheid van de drie zoekgebieden vanwege de afstand tot de snelweg en de gevolgen voor onder andere de luchtkwaliteit.

Bewoners zijn van mening dat de gemeente vooral moet investeren in herstructurering en herontwikkeling van bestaand bedrijventerrein. Zij behoudt zo de leefbaarheid en karakteristiek van het buitengebied. De gemeente moet 'neen' zeggen tegen een groot logistiek bedrijf.

Op 14 oktober spraken we met bewoners.

Antwoord

Een aantal vragen en opmerkingen betreft het onderzoek. We willen daarop niet vooruitlopen. Het gaat om vragen en opmerkingen over de uitwerking van de hoofdpogaven in relatie tot uitbreiding van het bedrijventerrein met een focus op logistiek, de sociale gevolgen bij huisvesting van arbeidsmigranten op het bedrijventerrein, de ligging van de onderzoeklocaties ten opzichte van de snelweg en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het onderzoek levert hiervoor informatie op. Informatie nodig om het goede gesprek te voeren en weloverwogen keuzes te maken. Soms is informatie op hoofdlijnen hiervoor voldoende. In andere gevallen is gedetailleerde informatie nodig. We stemmen het detailniveau van de informatie af op de gewenste onderbouwing van de keuze.

Andere vragen en opmerkingen gaan over het beleid, de noodzaak tot aanleg van nieuw bedrijventerrein en de keuze voor de locaties. Voor een deel zijn deze vragen en opmerkingen al beantwoord bij reactie 11. Korthedshave willen we hier naar verwijzen.

Bij de aanwijzing van de locaties voor het onderzoek is vooral gekeken naar de ligging ten opzichte van het bestaande bedrijventerrein. Dit bevordert de samenwerking van bedrijven op het gebied van energievoorziening, hergebruik van grondstoffen, (duurzame) mobiliteit, veiligheid en ICT voorzieningen mogelijk. In eerste instantie wilden we alleen de locatie 'Middendonk-Oost' in het onderzoek opnemen. Na de discussie in de gemeenteraad is besloten de gebieden 'Bankenstraat-West' en 'Hoge Haansberg-Zuidwest' aan het onderzoek toe te voegen. Beide zijn gelegen in het zoekgebied verstedelijking. Evenals de locatie 'Middendonk-Oost' zijn de voor- en nadelen van de locatie 'Bankenstraat-West' al eerder onderzocht. Niet alle aspecten zijn toen gewogen. Voor een totaal beeld is het nodig om alle informatie te verzamelen en te beoordelen naar de huidige inzichten. Het antwoord waarom locaties ten zuiden van de rijksweg niet zijn meegenomen is eveneens verwoord bij reactie 11. In dit antwoord verwoorden we ook ons standpunt over logistiek. Naast logistiek zijn in West-Brabant de belangrijkste sectoren de maakindustrie, de biobased industrie (agrofood) en het toerisme. De arbeidsplaatsen in deze sectoren sluiten aan bij de beroepsbevolking. Kijken we specifiek naar Etten-Leur dan beschikt ongeveer 45 % over een middelbare beroepsopleiding. Ongeveer 30 % is laag opgeleid en 25 % heeft een hoge beroepsopleiding gevolgd.

Vergeleken met het werkaanbod in onze gemeente sluit dit goed aan. Overigens zijn de mogelijkheden van de gemeente om het werkaanbod te beïnvloeden zeer beperkt.

We delen het standpunt dat we vooral moeten investeren in herstructurering en herontwikkeling van bestaand bedrijventerrein. Dit geldt in beginsel ook voor logistieke bedrijven. Qua ruimtegebruik of bereikbaarheid is daarvoor niet altijd ruimte op bestaand bedrijventerrein. Tegelijk willen we voorkomen dat er minder ruimte is voor andere bedrijven om zich te vestigen of te verplaatsen. De beschikbaarheid van ruimte is juist in het belang van de doorontwikkeling naar een toekomstbestendig en duurzaam bedrijventerrein. Dit komt tegelijk de leefbaarheid ten goede.

13. Bewoner Laakseweg (brief d.d. 23 juli 2019)

Inhoud

Bewoner reageert vooral op het voornemen om nieuw bedrijventerrein aan te leggen. Hij vraagt over:

- de noodzaak tot uitbreiding van het bedrijventerrein met 10 ha in relatie tot vrijkomende percelen en bestaande bouwrijpe bedrijfsterreinen;
- de inzet van de gemeente om verloedering van bestaande terreinen door leegstand te voorkomen;
- de wenselijkheid van logistiek in relatie tot gevolgen voor kwaliteit van de omgeving ('verdozing' van het landschap);
- de daadwerkelijke bijdrage van uitbreiding aan de werkgelegenheid (onderbouwing ontbreekt, veel personeel komt mee van elders of wordt via een uitzendbureau ingehuurd).
- de gevolgen van uitbreiding voor de huidige knelpunten in de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein en toegangswegen.

Bewoner is van mening dat er zowel lokaal en regionaal betere locaties zijn voor de aanleg van nieuw bedrijventerrein. Voor sub-regionale activiteiten kunnen bedrijven terecht op Borchwerf of het Logistiek Park Moerdijk. De verkeersafwikkeling is daar beter gegarandeerd.

Op lokaal niveau denkt hij aan de locaties ten zuiden van de rijksweg. Ten onrechte zijn deze gebieden buiten het onderzoek gehouden. Verwijzing naar eerder onderzoek of besluit is niet terecht. Voortschrijdend inzicht kan tot een oordeel leiden.

De keuze voor de locatie 'Middendonk-Oost' opent voor de toekomst de weg voor verdere verstedelijking van naastgelegen gebieden. Een karakteristiek beeldbepalend gebied met ecologische en cultuurhistorische waarden en monumentale panden wordt opgeofferd. Waarom niet de spoorlijn en de Kibbelvaart als natuurlijke grens accepteren? Wat betekent de aanleg van nieuw bedrijventerrein voor de leefbaarheid in het buitengebied (geluid, fijnstof en stikstof) en de recreatiefunctie? Hou wonen, werken en recreëren zoveel als mogelijk gescheiden.

Op 14 oktober hadden we een gesprek met bewoner.

Antwoord

De inhoud van de zienswijze bevat veel onderdelen die bij de reacties 11 en 12 zijn beantwoord.

We verwijzen naar het antwoord bij deze reacties.

Het MER bevat straks informatie over de gevolgen voor de verkeersafwikkeling, de waarden van het gebied 'Middendonk-Oost' en de gevolgen voor de leefomgeving. We stemmen het detailniveau van de informatie af op wat nodig is voor het maken van een weloverwogen keuze. Inhoudelijk gaan we hierop nu niet in.

14. Bewoner van de Bankenstraat (brief d.d. 24 juli 2019)

Inhoud

De bewoner brengt het volgende in:

- geen verdere uitbreiding van de gemeente zowel qua inwoners als bedrijven, tegemoetkomen aan wensen van huidige bewoners en bedrijven biedt een totaal andere uitkomst;
- meedenken over kansen en knelpunten is al een stap te veel;
- geen verdere verstedelijking van het buitengebied, voor een leefbaar buitengebied moet de omvang worden gehandhaafd zeker in het gebied rondom de Bankenstraat;
- in het gebied rondom Bankenstraat zijn al veel problemen zoveel druk verkeer en verkeersonveiligheid;
- bouwen in het buitengebied is niet in het belang voor milieu, veiligheid en gezondheid;
- geen rondweg dwars door natuurgebied en ongewenst in verband met stikstof uitstoot en broed en verblijfplaats van beschermde vogels en dieren.

De bewoner pleit voor behoud van het dorpse karakter met zijn stedelijke voorzieningen.

Antwoord

De bewoner heeft een duidelijke visie voor Etten-Leur. In zijn ogen is uitbreiding van de stad en de aanleg van nieuwe wegen niet aan de orde. Het buitengebied en de natuur moeten beschermd worden. We respecteren deze visie. De vraag is of zijn visie veel weerklank heeft. Op een later moment in het proces zullen we dat wel merken.

We gaan over de keuzes voor uitbreiding en aanleg van nieuwe wegen nog in gesprek met inwoners, ondernemers en belangengroep. Voor een goed en open gesprek is het nodig om mogelijkheden en gevolgen in beeld te brengen. We zijn daarmee bezig. De reactie geeft geen aanleiding om daarvan af te zien.