Geachte leden van De Raad van Etten-Leur,

Hierbij een chronologische weergave van de gebeurtenissen die hebben geleid tot dit voorstel aan de raad om te komen tot snelle bouw van de Hoge Haansberg incl. ontsluitingsmogelijkheden:

- Jaren 90: vaststellen bestemmingsplan SanderBanken incl. mogelijke doortrekking Aletta Jacobslaan. Gemeente koopt gelijk de benodigde gronden om dit mogelijk te maken.
- Nadat de wijk bewoond raakt ontstaat vanaf ca 2000 weerstand vanuit bewoners aan AJL, Senaat, Hooiweg, Thorbeckelaan op concretisering van de mogelijkheid van het doortrekken van de AJL ten behoeve van de wijk Hoge Haansberg
- Onafhankelijk onderzoek van de gemeente bewijst dat het aantal verkeersbewegingen en het geluid op de AJL (ruim) onder de drempelwaarden blijft.
- Na een emotioneel betoog over het ervaren van overlast van zwaar verkeer van enkele bewoners namens ca 200 bewoners aan genoemde straten besluit de Raad dat gezocht gaat worden naar andere opties.
- Net voor en tijdens de zomervakantie lanceert de gemeente een noordelijke rond of randweg als alternatief voor het doortrekken van de AJL
- Ondanks de vakantie komt een groep van 40 huishoudens in en nabij het mogelijke trace van deze nieuwe weg bij elkaar en besluit de handen ineen te slaan om de gemeente te bewegen tot een zorgvuldige afweging van de diverse mogelijkheden te komen.
- Binnen enkele weken worden ruim 200 handtekeningen verzameld van huishoudens ter ondersteuning van het door deze groep (Randweg Noord Nooit) opgesteld pamflet.
- Door RNN worden zienswijzen ingediend op het concept Omgevingsplan met MER en verkeersonderzoeken, waaruit reeds blijkt dat doortrekken AJL de beste ontsluiting van de wijk geeft vanuit het collectief belang van inwoners van Etten-Leur.
- Op ons verzoek is ook de 0-variant onderzocht, wat de gevolgen zijn als er geen grote infrastructurele aanpassingen doorgevoerd worden bij de aanleg van wijk Hoge Haansberg met 1.300 woningen (Variant 8).
- Voor rekening van onze aktiegroep hebben we een verkeerskundige advies laten uitbrengen door een extern verkeersburo om alle verstrekte verkeersonderzoeken te beoordelen. Conclusie en advies: Er zijn geen grote infrastructurele wijzigingen nodig tbv de ontsluiting van de nieuwe wijk Hoge Haansberg en er wordt geadviseerd om de mogelijkheid van het doortrekken AJL te behouden en in het stedenbouwkundig ontwerp rekening mee te houden.
- Bij de vaststelling van de omgevingsvisie op 11 juli 2022 werd door diverse partijen een amendement ingediend en aangenomen. Het volgende staat in dit amendement zoals verstrekt :

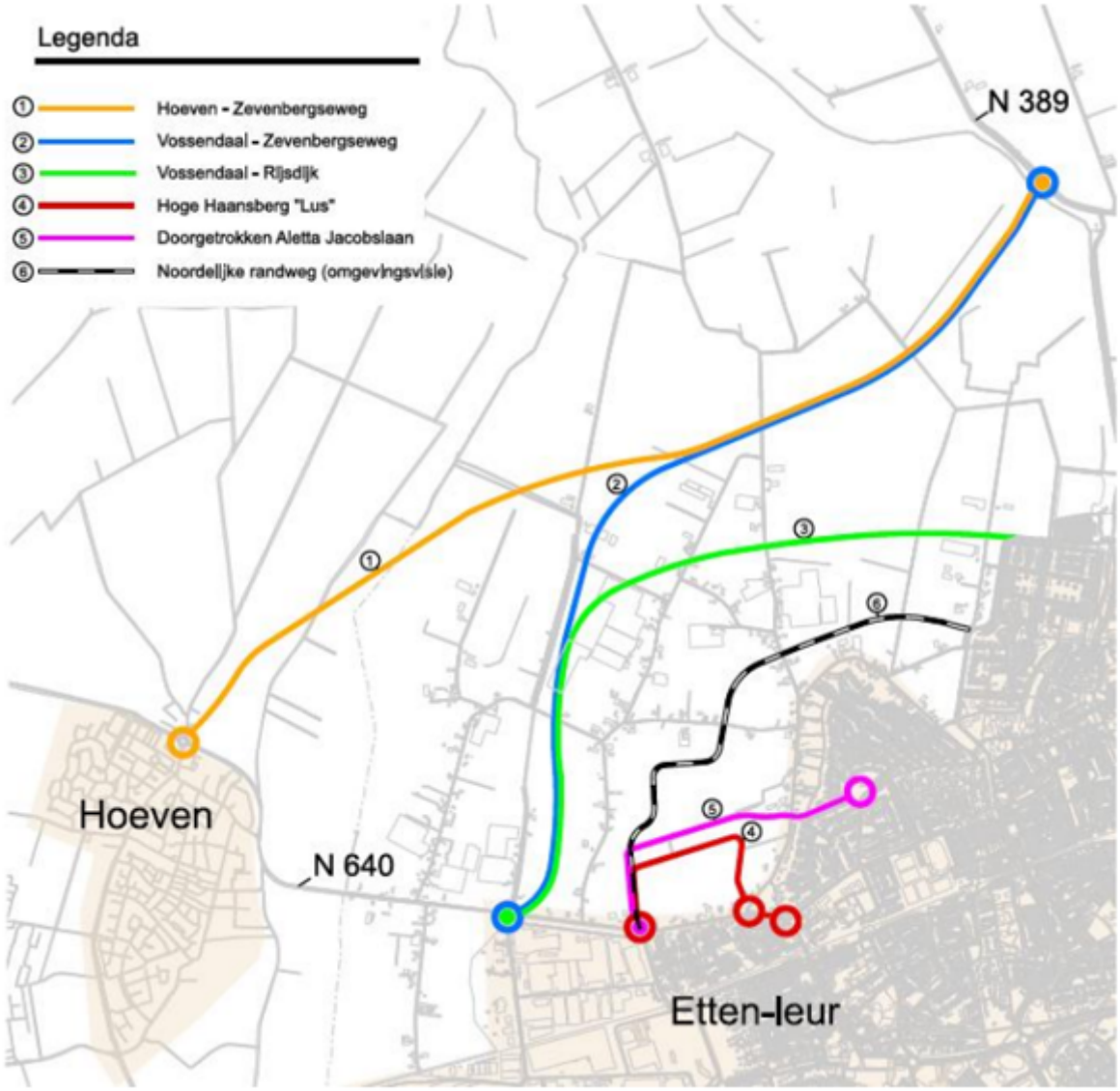
Gelet op een goede ruimtelijke ordening bekijken we of er alternatieven zijn en in welke mate ze scoren op bijvoorbeeld de volgende aspecten:

- *verkeersafwikkeling Hoge Haansberg;*
- *oplossing voor binnenstedelijke verkeersknelpunten;*
- *luchtkwaliteit en gezondheid*
- *duurzaam en zuinig ruimtegebruik;*
- *kostenefficiëntie.*

Bij deze alternatieven betrekken wij in elk geval de variant van een regionale verbindingsweg tussen de N640 en de N389."

- Op 22 september 2022 ontvingen wij de brief van de gemeente waarin werd aangegeven welke alternatieven worden onderzocht. Het betreft de volgende alternatieven:

Bijlage: Varianten Noordelijke randweg



- Op vrijdag 10 februari jl ontvingen wij (net als u) het raadsvoorstel met bijbehorende onderzoeken MER van Antea en verkeersonderzoeken van Goudappel van de genoemde varianten

De stukken van Goudappel en Antea zijn volgens ons volledig, duidelijk en objectief.

Het voorstel met de lus is niets anders dan onze 0-variant (de aanvullende variant 8): geen grote infrastructurele aanpassingen tgv 1.300 woningen Hoge Haansberg.

Daaraan toegevoegd enkele aanpassingen waarbij een rotonde wordt geplaatst bij de aansluiting op de Kattestraat en Hoevenseweg en 2 bestaande rotondes worden verbeterd (Statenlaan-Concordialaan en Concordialaan-Wildbaan-Hoevenseweg). Tevens wordt de bocht tussen AJL en Statenlaan aangepast met als doel om de doorstroming van vrachtwagens te verbeteren zodat de klagers die wonen aan de AJL tevreden worden gehouden (en voor de zoveelste keer investeringen worden gedaan voor de klagers aan de AJL op kosten van ons, de gemeenschap).

Nu alle varianten goed onderzocht zijn en alle onderzoeken (verkeer, milieu, kosten en planologisch) uitwijzen dat doortrekken van de AJL de beste oplossing is, is het zaak dat de Raad gaat afzien van het besluit van de vorige Raad om deze variant uit te sluiten als een reële optie.

Werkelijk alle onderzoeken wijzen erop dat de NRW de slechtste variant is en dit blijft de voorkeursvariant van de gemeente op termijn in het huidige voorstel.

Conform het besluit van De raad van 11 juli 2022 zijn de diverse alternatieven vergeleken met de voorkeursvariant.

De eerste 3 varianten hebben een regionale werking en hebben geen substantieel invloed op ontsluiting van de nieuwe wijk Hoge Haansberg. De overige 3 zijn met elkaar vergeleken in de MER en alle varianten zijn bekeken in het verkeersonderzoek.

Nu alles onderzocht is, anders dan toen de raad besloot in februari 2021, kan de Raad niet anders concluderen dan dat de beste oplossing het doortrekken van de AJL is.

Indien De raad de conclusies van alle externe en interne adviseurs naast zich neerlegt, had ze net zo goed geen onderzoek kunnen laten doen zoals besloten in de Raadsvergadering van 11 juli jl.

Nu alle info beschikbaar is, is er alle reden en motivatie om terug te komen op het besluit van de vorige Raad om van het doortrekken van de AJL af te zien.

De onderzoeken bevestigen onze vermoedens dat een NRW geen reële optie is en derhalve van tafel moet. En wij zijn ervan overtuigd dat een bestuursrechter dit ook zo ziet.

Het effect van dit raadsvoorstel voor de lus met de genoemde aanpassingen van rotondes, is dat de optie van het doortrekken van de AJL wordt uitgesloten nu juist blijkt dat dit de beste oplossing is en wel alleen om de volgende reden:

> Vanwege het ontbreken van politiek draagvlak voor deze variant (besluit februari 2021) stelt het college deze variant niet opnieuw voor.
>
> **Kanttekeningen en risico's**
>
> *3.1 De interne lus als verkeersvariant verlaagt de juridische risico's, ten opzichte van de noordelijke randweg die als voorkeursvariant in de Omgevingsvisie is opgenomen.*
>
> Het effect van de interne lus valt vrijwel geheel binnen het ontwikkelingsgebied Hoge Haansberg. Het leidt daarmee tot relatief weinig ruimtebeslag en minder hinder voor omwonenden. De kans op bezwaren en rechtzaken tegen deze ontsluitingsvariant is daarmee kleiner ten opzichte van de variant noordelijke randweg en doortrekken Aletta Jacobslaan.

Pag 7 van 8 van het raadsvoorstel.

Kernvraag die vooralsnog onbeantwoord blijft: Wat is de afweging geweest van de Raad om deze variant uit te sluiten als optie voor een betere ontsluiting in Etten-Leur? Het enige antwoord is: Na een emotioneel betoog van enkele bewoners op een bijeenkomst in februari 2021 hebben we dit besloten.

Zonder nadere toelichting of onderbouwing van het besluit van de vorige Raad is dit niet houdbaar bij een rechter.

Nieuwe Slogan van Etten-Leur: '*De Raad luistert niet, en Etten-Leur doet het gewoon*'

Het is aan U, als Raadslid om het tegendeel te bewijzen dat u wel luistert.

Onderstaand per aspect de conclusies van de interne en externe adviseurs van de gemeente Etten-Leur

1. Verkeerskundig

Dit staat op pag 17 van het verkeerskundig onderzoek (Planvariant 4: doortrekken AJL Planvariant 5: NRW

Verkeerseffecten en conclusies ontsluitingswegen (planvariant 4 en 5)
In planvariant 4 en 5 is het effect van een ontsluitingsweg voor de woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg in beeld gebracht. Een ontsluitingsweg voor de woningbouwontwikkeling Hoge Haansberg heeft de minste impact voor het ruimtegebruik. Een interne lus zorgt voor beperkte verkeersverschuivingen in het gebied. Het doortrekken van de Aletta Jacobslaan zorgt voor de grootste afname op de Concordialaan en Statenlaan. Op deze wegvakken steekt langzaam verkeer frequent over vanwege voorzieningen zoals een basisschool en het station. Een afname van verkeer op de Concordialaan en Statenlaan als gevolg van het doortrekken van de Aletta Jacobslaan is daarmee gewenst.

Verkeerseffecten en conclusies noordelijke randweg (planvariant 6)
In planvariant 6 is het effect van een noordelijke randweg in beeld gebracht. Met een noordelijke randweg wordt landelijk gebied doorkruist. Een noordelijke randweg zorgt ook voor een gewenste afname op de Concordialaan, Statenlaan en Aletta Jacobslaan. De afname op de Concordialaan en Statenlaan is echter meer beperkt dan bij het doortrekken van de Aletta Jacobslaan.

Hieruit concluderen we dus dat de NRW alleen positief werkt voor de bewoners van de AJL. De bewoners en gebruikers van de Concordialaan en Statenlaan hebben meer belang bij doortrekken AJL dan bij een NRW.

Nog wel een nuance: Het zuidelijke deel van de Haanberg krijgt ook meer verkeersbewegingen tgv doortrekken AJL en ook de Hooiweg, Senaat en Thorbeckelaan, maar die hebben ook bewust gekozen om hier te gaan wonen ondanks dat het bestemmingsplan een doortrekking mogelijk maakt.

Het komt er dus op neer dat in het voorstel het doortrekken van de AJL niet meer mogelijk is en de NRW open blijft staan. Enkel vanwege de klachten van de bewoners van de AJL, die overigens allemaal (verkeersbewegingen en geluid) onder de drempelwaardes blijft. Daarnaast is het planologisch in het bestemmingsplan al voorgesorteerd op het doortrekken van de AJL en hebben de bewoners van zowel de AJL, Hooilaan, Senaat en Thorbeckelaan. bewust gekozen om daar te gaan wonen, ondanks de wetenschap dat de AJL doorgetrokken kan worden. De bewoners van de Haansberg, die er al woonde ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan SanderBanken hebben de mogelijkheid gehad om bezwaar te maken en/of zijn gehoord bij het besluit om het betreffende bestemmingsplan vast te stellen.

Dan is het doortrekken van de AJL ook nog gunstig voor het aanbrengen van goede OV (bus haltes), zie raadsvoorstel pag 7 van 8

Over de Hoevenseweg rijdt op dit moment één buslijn. Dit is lijn 311. Dit is een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding die vanuit de gemeente Halderberge naar het centrum van Etten-Leur rijdt en door naar Breda. De afstand hemelsbreed vanaf de Goorstraat (noordzijde plangebied Hoge Haansberg) naar de Hoevenseweg is 1 kilometer. Mensen die in dit deel van de wijk wonen, en meer dan een kilometer moeten lopen naar een bushalte, zullen dit niet als goed alternatief zien voor de auto. Met het doortrekken van de Aletta Jacobslaan zou die mogelijkheid er zijn door één of meer bushaltes te realiseren.

Verkeersveiligheid Scholen-wijkgebouw-kinderdagverblijf Concordialaan

Verkeersbewegingen Concordialaan bij de verschillende varianten:
4 (Lus): 10.500
5 (doortrekken AJL): 4.800
6 (NRW): 8.700 (3.900 meer bewegingen dan bij doortrekken AJL)

Conclusie:

Met de voorgestelde variant (de lus) zijn er 5.700 meer verkeersbewegingen op de Concordialaan ten opzichte van de variant van het doortrekken van de AJL.
Bij de variant NRW zijn er 3.900 meer verkeerbewegingen op de Concordialaan dan bij het doortrekken van de AJL.

Hieruit blijkt dat het doortrekken van de AJL de verkeersveiligheid op de Concordialaan het meest vergroot.

Indien de Raad akkoord gaat met dit voorstel van de interne lus al of niet in combinatie met een NRW, dan vindt zij dus dat de vermeende (ongefundeerde) klachten van bewoners van de AJL belangrijker zijn dan de verkeersveiligheid van onze kinderen aan basisschool D'n Overkant.

2. Milieutechnisch
Op alle milieutechnische aspecten scoort het doortrekken van de AJL beter als een NRW.

Onderstaande tabel spreekt boekdelen

Tabel 4.1 Samenvattende beoordeling milieueffecten ontsluitingsvarianten Hoge Haansberg

Thema	Aspect	Lus	AJL	NRW
Natuur	Natura 2000	-	-	--
	Natuurnetwerk Brabant	0	0	0/-
	Soorten/Biodiversiteit	0/-	0/-	-
Landschap	Openheid	0/-	0/-	-
	Overige waarden	0/-	0/-	-
Cultuurhistorie	Beschermde waarden	0	0	0
	Overige waarden	0	0	-
Archeologie	Beschermde waarden	0	0	0
	Verwachtingswaarde	0/-	0/-	0/-
Bodem	Reliëf, noodzaak tot ophogen	0	0	0/-
	Bodemkwaliteit/stortplaatsen	0	0	0
Water/Klimaat	Oppervlaktewater	0/-	0/-	0/-
	Grondwater	0	0	0/-
	Waterkwaliteit	0/-	0/-	0/-
	Beschermde gebieden	0	0	0
	Kansen voor klimaattransitie	0/-	0/-	0/-
Mobiliteit	Verkeersafwikkeling	0/-	- +	- +
	Kansen duurzame mobiliteit	0/-	0/-	0/-
Geluid	Hinder van geluidgevoelige objecten in omgeving	0/-	-	-
	Nieuw geluideffect op omgeving	0/-	- +	- +
Trillingen	Hinder van trillingsgevoelige objecten in omgeving	0/-	0/-	0
	Nieuw trillingeneffect op omgeving	0/-	0/- 0/+	0/+
Luchtkwaliteit	Hinder van luchtkwaliteit gevoelige objecten in omgeving	0/-	0/-	0
	Nieuw luchteffect op omgeving	0/-	0/- 0/+	0/- 0/+
Geur	Hinder van geurgevoelige objecten in omgeving	0	0	0
	Nieuw geureffect op omgeving	0	0	0
Licht	Hinder van lichtgevoelige objecten in omgeving	0	0	0
	Nieuw lichteffect op omgeving	0/-	0/-	-
Veiligheid	Veiligheidsrisico's vanuit omgeving	0	0	0
	Nieuwe veiligheidsrisico's op omgeving	0	0	0/-
Duurzaamheid	Ruimte-/materialengebruik	0/-	0/-	-
	Energietransitie	-	-	-
Gezondheid	Gezondheid hinderaspecten	0/-	- +	- +
	Ligging nabij veehouderijen	0	0	0
	Kansen voor gezond leven	0/-	- +	- +

NRW=Noordelijke randweg, AJL = Doortrekking Aletta Jacobslaan

Beoordeling	Beoordeling effect
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
0/+	Neutraal tot enigszins positief effect
0	Neutraal: geen positief/geen negatief effect
0/-	Neutraal tot enigszins negatief effect
-	Negatief effect
- -	Zeer negatief effect

De tekst in het rapport van Antea is nog helderder

<u>Natura 2000:</u>

Dit leidt, ondanks de afstand tot Natura2000-gebieden, mogelijk en naar verwachting tot een toename van stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. Dit effect is het grootst bij de Noordelijke randweg, gezien de lengte van het tracé. Maar ook bij de Lus en de Doortrekking Aletta Jacobslaan is het mogelijk effect een aandachtspunt.

<u>Natuurnetwerk Brabant:</u>

Natuurnetwerk Brabant

Geen van de drie varianten leidt tot ruimtebeslag in Natuurnetwerk Brabant. De Noordelijke randweg leidt mogelijk wel tot verstoring van NNB, de Lus en Doortrekking Aletta Jacobslaan niet.

<u>Bescherming plant- en diersoorten/biodiversiteit:</u>

daarmee geen wezenlijk negatief effect op populatieniveau optreedt. De kans op negatieve effecten en daarmee de mitigatieopgave is voor de Noordelijke randweg groter dan voor de Lus en Doortrekking Aletta Jacobslaan.

Landschap, cultuurhistorie, archeologie:

Landschap, cultuurhistorie, archeologie

Alle varianten gaan ten koste van het cultuurhistorisch landschap ter plaatse. De aantasting bij de Lus en Doortrekking Aletta Jacobslaan is beperkt, zeker als de weg als onderdeel wordt gezien van de woonwijk Hoge Haansberg. De aantasting is bij de Noordelijke randweg aanzienlijk groter. Bovendien ontstaan bij de Noordelijke randweg "reststroken" in het landschap tussen de nieuwe weg en bestaande of nieuwe bebouwing.

De varianten doorsnijden alle drie gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Verlies van archeologische waarden is daarmee op voorhand niet uit te sluiten. Het archeologisch belang is echter geborgd door een onderzoeksplicht. De aantasting is bij de Noordelijke randweg groter dan voor de Lus en Doortrekking Aletta Jacobslaan.

Bodem en water:

Bodem en water

De Lus en Doortrekking Aletta Jacobslaan hebben geen tot beperkte effecten op bodem en water. De weg leidt tot toename van verharding, maar dat is prima mitigeerbaar langs de weg, zeker in combinatie met de wateropgave binnen de woonwijk Hoge Haansberg. De Noordelijke randweg is langer en leidt daarmee tot meer verharding, maar ook dit is mitigeerbaar. De Noordelijke randweg leidt naar verwachting tot meer noodzaak tot ophogen dan de Lus en Doortrekking Aletta Jacobslaan en heeft mogelijk effecten op grondwaterstanden/stroming in het buitengebied. Geen van de varianten gaan ten koste van beschermde bodem- of waterwaarden. Nieuwe wegen zijn per definitie niet het meest klimaatadaptief: toename van asfalt betekent toename van verharding, gevoeligheid voor overstroming en toename van warmte.

Verkeer (conclusies rapportages Goudappel)

De Doortrekking Aletta Jacobslaan leidt tot een forse afname van verkeer op de Concordialaan / Statenlaan (-6.200 mvt/etm, -56% ten opzichte van de referentiesituatie zonder Hoge Haansberg). Daar staan tegenover een forse toename op het zuidelijk deel van de Haansberg (+ 2.500 mvt/etm) en een toename op de bestaande Aletta Jacobslaan (+1.400 mvt/etm, +20%).

Een Noordelijke randweg leidt ook tot afname van verkeer op de Concordialaan / Statenlaan, zij het minder dan de Doortrekking Aletta Jacobslaan (-2.300 mvt/etm, -21% ten opzichte van de referentiesituatie) en leidt daarnaast tot een afname van verkeer op de bestaande Aletta Jacobslaan (-2.000 mvt/etm, -28% ten opzichte van de referentiesituatie).

Nieuwe wegen zijn per definitie niets de meest duurzame vorm van mobiliteit: het huidig autogebruik wordt verder gefaciliteerd door meer asfalt.

Hinder en gezondheid:

Doortrekking van de Aletta Jacobslaan heeft van de drie onderzochte varianten het grootste effect op geluid. Dit zowel positief als negatief. De afname van verkeer op de Concordialaan door de veroorzaakt door de verandering van verkeersstromen door de Doortrekking. Alleen de toenames van geluid langs de Kattestraat en Hoevenseweg zijn niet zozeer het gevolg van de Doortrekking, maar van de toename van verkeer door de realisatie van woningen in de Hoge Haansberg.

De Noordelijke randweg is een belangrijke nieuwe bron van geluid in het buitengebied. Realisatie van Hoge Haansberg inclusief een Noordelijke randweg leidt het tot een afname van ca. 1 a 2 dB geluid op de Concordialaan en Aletta Jacobslaan en toenames van geluid op de Kattestraat (+2 dB toename) en Hoevenseweg: (+ 1 dB toename).

De belangrijkste verschillen met de variant Doortrekking Aletta Jacobslaan zijn de afname van geluid langs de Aletta Jacobslaan (de Doortrekking leidt tot een toename van geluid), de mindere afname van geluid op de Concordialaan (afname van geluid is groter bij de Doortrekking) en het ontbreken van effect op de Haansberg (waar de Doortrekking tot een forse toename van geluid leidt).

NR geeft minder geluid dan doortrekken AJL op de AJL en Haansberg. Doortrekken AJL geeft minder geluid op concordialaan en Statenlaan

Duurzaamheid

Duurzaamheid

Voor alle varianten geldt dat realisatie van een nieuwe weg per definitie niet de meest duurzame variant is: het gaat ten koste van ruimte, (primaire) grondstoffen en energie. Door de nieuwe infrastructuur zo dicht mogelijk langs of in het stedelijke gebied te leggen (Lus, Doortrekking Aletta Jacobslaan) wordt het ruimtebeslag en het gebruik van grondstoffen wel zo veel mogelijk beperkt. De mogelijkheden hiervoor bij een Noordelijke randweg zijn veel minder. Een Noordelijke randweg heeft daarmee een negatiever effect op duurzaamheid.

3 Financieel.

Er is al heel veel geïnvesteerd in verbeteringen op de AJL op kosten van de gemeenschap. Al deze verbeteringen hebben niet gewerkt en zijn inmiddels weer verwijderd.

Nu het doortrekken van de AJL niet als hoofdoptie wordt aangehouden heeft dit de volgende consequenties in extra investeringen:

- Weer extra investering in de bocht AJL-Statenlaan terwijl het effect niet bewezen is
- Aanpassing rotonde Concordialaan-Statenlaan
- Aanpassing rotonde Concordialaan-Wildbaan-Hoevenseweg

We vergelijken nu de 3 varianten financieel (deel eigen middelen):

In alle varianten wordt rotonde Concordialaan-Wildbaan-Hoevenseweg aangepakt ter verbetering van de veiligheid.

NB Alles in hele miljoenen

1 Kosten de Lus (2 mio)

Bocht + Rotonde Concordialaan-Statenlaan: 2 mio

2 Kosten doortrekken AJL (3 mio)

Aanlegkosten doortrekken AJL incl. rotonde AJL-Statenlaan: 2,25 a 2,75 miljoen (raming 1-12-2020, vermoedelijk nu hoger doorinflatie).

3 Noordelijke Randweg, altijd in combinatie met lus (35 + 2 = 37 mio)

Aanlegkosten Noordelijke randweg in 2021 geraamd op 30 a 39 mio (dit is nog wel excl. kruisingen en aankoop gronden). Dus appels met peren.

Uitgaande van 39 mi en 10% hiervan gedekt door plangebied betekend dit 35 mio uit eigen middelen of externe financiering (kapitaallast tot 2 mio per jaar op kosten van de gemeenschap).

Dit is dus 34 mio meer dan doortrekken AJL (excl. kruisingen en grondaankopen). Dit is 34 mio / 20.000 is dus ca € 1.700 per huishouden in Etten-Leur (excl. grondaankopen en kruisingen)

Dit heeft ook effect op de financierbaarheid van de voorziene tunnel oostelijke randweg , die in 2021 geraamd is op 78-85 mio. Alle belanghebbenden (ook bewoners van Etten-Leur) van deze tunnel worden ook geraakt indien voor deze variant gekozen wordt of dat de optie voor een NRW open blijft.

4. Planologisch

Voor het doortrekken van de ALJ zijn alle planologische besluiten al genomen in het bestemmingsplan SanderBanken.

Voor zowel de lus, als de NRW moeten nog vele planologische besluiten (met bezwaarmogelijkheden) worden genomen.

Dus tevens qua planologisch risico heeft het doortrekken van de AJL ook de minste risico's.

Algemene conclusie:

Als inwoner van Etten-Leur worden we dus gekaapt door enkele bewoners aan de AJL, Hooiweg, senaat en Thorbeckestraat (die daar bewust van een mogelijke doortrekken van een AJL zijn gaan wonen) en de Raad als ze akkoord gaan met dit voorstel.

Nu wij zullen strijden voor de beste optie voor Etten-Leur ligt ook de voortgang van de bouw op de hoge Haansberg op de tocht.

Dit is echt belachelijk.

U kunt deze dwaling stoppen. Het is nu aan u.

Met vriendelijke groet,

Namens Aktiegroep Randgroep Noord Nooit

Frans Martens
Frank Voermans
Patrick de Winter
Bas Janssen
Niek Smook

en meer dan 200 huishoudens in Etten-Leur