

Verslag inspraak Actiegroep Randweg Noord Nooit, inzake Mobiliteitsplan, ‘de raad luistert’ maandag 25 augustus 2025

"Ik ben Niek Smook woonachtig aan het slagveld te Etten-Leur.

Ik vertegenwoordig de actie groep Randweg Noord Nooit. Onze actie groep wordt ondersteund door ruim 200 huishoudens/ 400 inwoners van Etten-Leur.

De actiegroep Randweg Noord Nooit is ontstaan nadat tijdens een raadsvergadering in februari 2020 een emotioneel besluit is genomen om niet de Aletta Jacobsslaan door te trekken om de verkeersafwikkeling te verbeteren zoals bedoeld en vastgelegd in het bestemmingsplan, maar onderzoek te gaan doen naar de haalbaarheid van een Noordelijke Randweg. Een Noordelijke randweg heeft een grote (negatieve) impact op inwoners die in de buurt wonen van deze randweg en vanwege de impact op ecologische waarde van het buitengebied, de milieukundige effecten en de hoge kosten voor alle inwoners van Etten-Leur. Bewoners die in de buurt wonen van deze Noordelijke Randweg hebben zich verenigd in de Actiegroep Noordelijke Randweg Nooit. De actiegroep heeft vanaf het moment dat een Noordelijke Randweg in beeld kwam (voorjaar/zomer 2020) alle publicaties en onderzoeken bestudeerd. Ook de onderzoeken (o.a. geluidmetingen en verkeerstellingen) die gedaan zijn op de AJ-laan / Statenlaan om te bezien of er naar objectieve maatstaven sprake zou zijn van normoverschrijdingen.

Op de agenda staat nu de vaststelling van het Mobiliteitsplan voor Etten-Leur. Ten aanzien van de Noordelijke Randweg is in het Mobiliteitsplan opgenomen dat:

- Nu eerst de nadruk wordt gelegd op de realisatie van een oostelijke randweg met tunnel.
- Verder onderzoek wordt gedaan naar de haalbaarheid van een Noordelijke Randweg.
- Een noordelijke randweg zal leiden tot minder verkeersbewegingen op de AJ-laan / Statenlaan.

Als we even teruggaan naar de eerste poging van het college/de wethouder om de nieuwe wijk Hooge Haansberg als springplank te laten dienen voor de zogenaamde gekoesterde wens van de wethouder voor een Noordelijke randweg, is er destijds (2022) door gemeente onderzoek laten uitvoeren door Goudappel naar 7 varianten voor de verkeersafwikkeling van deze wijk.

Als actiegroep hebben variant 8 aangedragen, verkeer afwikkelen via het bestaande wegennet, zonder extra verkeersmaatregelen (de zgn nul-variant). Gemeente heeft (gelukkig) besloten om ook deze variant te laten onderzoeken. En wat blijkt uit deze variantenonderzoeken, niet heel verbazend. Het bestaande wegennet kan de afwikkeling van 1300 nieuwe woningen Hooge Haansberg (met enkele kleine aanpassing op bestaande wegennet) prima aan.

In februari 2023 is er een goede memo van mevrouw van Baaren gekomen (zie bijlage) m.b.t. alle varianten voor verkeersafwikkeling van de Hooge Haansberg, waarna door uw Raad besloten is om de wijk te gaan ontsluiten op basis van een ‘interne lus’ met enkele

kleine aanpassingen aan het bestaande wegennet (rotondes etc). 'De interne lus' is een mooie naam voor variant 8: geen grote aanpassingen aan het bestaande wegennet en al helemaal geen noodzaak voor een Noordelijke randweg.

In bijgaande varianten-analyse van gemeentelijke verkeerskundige, Kitty van Baaren zijn het doortrekken van de AJ-laan en regionale verbindingswegen ook als varianten beschouwd.

Er zijn dus al veel onderzoeken naar de Noordelijke Randweg gedaan, een verkeersrapport van Goudhappel een MER rapportage van Antea naar de milieueffecten van een Noordelijke Randweg in relatie tot andere varianten zoals het doortrekken van de AJ-laan en diverse varianten van regionale verbindingswegen.

De conclusie (wat ons niet verbaast) is dat op punten als robuustheid, milieu, geld en verkeerseffect de Noordelijke Randweg het slechtste scoort.

Uit onafhankelijk onderzoek van (duur betaalde) adviseurs en als conclusie van de eigen verkeerskundige (Kitty van Baaren) scoort een Noorderlijke randweg dus beduidend slechter dan het doortrekken van de AJ-laan.

Uit de verkeerskundige onderzoeken van Goudappel blijkt dat er slechts 5.500 verkeersbewegingen aan de noordelijke zijde van de Noordelijke Randweg zullen zijn (zie ook de bijlage in het Mobiliteitsplan).

Deze lage aantallen zijn ook niet erg onlogisch. Waar zou het verkeer aan de noordzijde ook naartoe moeten gaan? Het moet zich wurmen door Prinsenbeek en Zevenbergen, terwijl daar juist maatregelen worden genomen om verkeer te weren.

Er zijn wat rekensommen gedaan over de kosten van een Noordelijke Randweg, waarbij gemakshalve maar even de kosten van de kruisingen met bestaande wegen en de grondaankopen (het duurste gedeelte) is weggelaten.

Rekening houdend met alle kosten en de indexering gaat deze Noordelijke Randweg zeker 100 miljoen kosten. Stel dat deze randweg in 25 jaar moet worden afgeschreven en de verkeersbewegingen zijn beperkt tot 5.500 per etmaal, dan kost het Etten-Leur ruimt € 2,-- per verkeersbeweging.

Uitgaande van 45.000 inwoners van Etten-Leur kost deze randweg dus ruim € 2.200,-- per inwoner.

Naast onze conclusie (en die van alle door de gemeente inschakelde adviseurs en haar eigen verkeerskundige) dat een noordelijke Randweg het slechtste scoort op alle aspecten tov het doortrekken van de AJ-laan hebben we ook onderzoek gedaan naar de overlast van verkeer op de AJ-laan / Statenlaan en daarbij ook de onderzoeken die de gemeente zelf heeft uitgevoerd opgevraagd. Het betreft objectieve onderzoeken naar daadwerkelijke verkeersbewegingen en geluidsmetingen in relatie tot het wegprofiel en de omliggende woningen. Tevens hebben we gekeken naar het bestemmingsplan 'Sander-Banken'.

In het bestemmingsplan 'Sander Banken' is opgenomen dat (wanneer de groei van Etten-Leur daar aanleiding voor geeft) de AJ-laan kan worden doorgetrokken richting de Haansberg. De wijk is dus juist voorbereid op toekomstige verkeerstoename. Derhalve staan de woningen ook voornamelijk op afstand van de AJ-laan/Statenlaan.

Zoals de wet voorschrijft is iedere burger verplicht om kennis te nemen van het bestemmingsplan, voorafgaand aan de aankoop of huur van een woning binnen dit bestemmingsplan. Bij elke wederverkoop van een woning in deze wijk wordt hier ook op gewezen in de koopakte. Het is dus de verantwoordelijkheid van een burger om het bestemmingsplan (en haar mogelijkheden) te kennen alvorens met tot aankoop of huur van een woning overgaat.

Uit alle (dure) onderzoeken die gedaan zijn n.a.v. meldingen van overlast door bewoners en de actiegroep 'zwaar verkeer doet onze wijk zeer', blijkt dat het wegvak/wegprofiel goed geschikt is voor het aantal huidige en toekomstige verkeersbewegingen en dat de geluidbelasting op de woningen (gemeten op de meest kritische woning, die het dichtst bij de weg staat in de knik AJ-laan/Statenlaan) binnen de geldende normen vallen. De actiegroep: 'zwaar verkeer doet onze wijk zeer' verwijst naar onderzoek van een Amerikaanse wetenschapper dat geluidsoverlast (lager dan Nederlandse normen) negatief is voor de volksgezondheid. Naar objectieve maatstaven voldoet het wegvak aan alle geldende normen.

Het wegvak AJ-laan / Statenlaan is dus ontworpen, bestemd en prima geschikt om de 7.700 (toekomstige) verkeersbewegingen te kunnen afwikkelen (Goudappel geeft in haar onderzoeken in opdracht van gemeente Etten-Leur aan dat dit wegvak/wegprofiel geschikt is voor meer dan 15.000 verkeersbewegingen).

Naar aanleiding van de ervaren overlast is dus al veel onderzoek gedaan, er zijn vele dure maatregelen gedaan. Deze zijn ook weer teruggedraaid, omdat ze niet bleken te werken. Allemaal op kosten van de gemeenschap, vanwege ervaren overlast die er naar objectieve maatstaven er niet is of waar bewoners rekening mee hadden moeten houden toen ze besloten om aan (of in de buurt van) deze doorvoerweg te gaan wonen.

Zoals eerder in mijn betoog aangegeven staat er niet zoveel over een Noordelijke Randweg in het voorliggende Mobiliteitsplan.

Wel is aangegeven dat een Noordelijke Randweg het aantal verkeersbewegingen op de AJ-laan/ Statenlaan zal verminderen.

Dat is ook correct, maar gelijk ook het enige pluspunt van een Noordelijke Randweg als genoemd in het mobiliteitsplan en zoals blijkt uit alle onderzoeken van externen en de conclusie van gemeentelijke verkeerskundige Kitty van Baaren.

Onze oproep aan de Raad en het college is en blijf om alle varianten op een Noordelijke Randweg voor verkeersafwikkelingen te blijven onderzoeken en alternatieven niet uit te sluiten. Ook het doortrekken van de Aletta Jacobslaan niet. Vooralsnog blijkt uit alle

onderzoeken (nadat De Raad in 2020 na een emotionele raadsvergadering besloten heeft om een Noordelijke randweg te onderzoeken in plaats van het doortrekken van een AJ-laan) dat deze Noordelijke Randweg op alle punten slechter scoort dan het doortrekken van de AJ-laan).

Mocht uit onafhankelijke onderzoeken blijken dat de Noordelijke Randweg de beste optie voor verkeersafwikkeling in Etten-Leur is zullen we dit niet dwarsbomen, maar we zullen de onderzoeken wel blijven toetsen.

Dit betekent wel dat we op alle besluiten (bestemmingsplan Hoge Haansberg Oost en nieuwe wijk Hoge Haansberg) waarbij de optie van het doortrekken van de AJ-laan wordt belemmerd of onmogelijk gemaakt wordt, bezwaar zullen maken, totdat uit onafhankelijk onderzoek wel gaat blijken dat een Noordelijke Randweg de beste oplossing is.

We verzoeken de Raad zich hierbij te laten adviseren door de verkeerskundige van de gemeente, Kitty van Baaren op basis van haar bijgaande advies.

Met vriendelijke groet,

Niek Smook, namens actiegroep Randweg Noord Nooit