

Aan College B&W Gemeente Halderberge
T.a.v. dhr. M.G. Schoonen/ inspraakreactie Rondweg
Postbus 5
4730 AA Oudenbosch

...april 2006

Geacht College

Door middel van deze brief maken wij gebruik van ons recht u, t.a.v. de startnotitie MER rondweg Oudenbosch, onze zienswijze kenbaar te maken.

Uit het feit dat de gemeente een MER in haar procedures betreft, leiden wij af dat er de gemeente nog steeds voornemens is een 80-100km weg aan te leggen. Immers in par. 1.2.1 wordt aangegeven dat *“de aanleg van een autoweg is MER-plichtig wanneer de autoweg alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.”* Een dergelijke weginrichting geeft ruimte om een maximumsnelheid van 80-100km in te stellen. Voorts verbazen we ons er over dat de gemeente deze MER aanvraagt zonder dat de provincie daarin participeert. Als een dergelijke weg gerealiseerd zou worden handelt het immers om een provinciale weg.

Wij zijn van mening dat de voorliggende startnotitie op de onderstaande punten onvoldoende is:

- 1-**De startnotitie gaat uit van een referentiesituatie (blad 19) waarin een aantal autonome ontwikkelingen, zoals de aanleg van de Noord-Oost tangent tussen de A58 en de A17 wel worden genoemd, maar niet in de cijfers worden verdisconteerd. Dit geeft een onjuist beeld van de werkelijke verkeersbelasting in 2020.
- 2-**Er worden nergens in de startnotitie grenswaarden genoemd betreffende geluid, trillingen, fijnstof en luchtkwaliteit. Welke normen worden gehanteerd? Waarom wordt er geen rekening gehouden met de aantasting van het cultureel erfgoed door de varianten? Waarom wordt het effect op het leidingennet (hoogspanning, gas) niet onderzocht? Wat zijn de daarvoor geldende normen?
- 3-**Figuur 5.1 pag 27 is zodanig ruim van schaal en opzet, dat onduidelijk blijft waar de verschillende alternatieven zouden moeten worden aangelegd. Een duidelijke afweging op milieugebied ten voor- of nadeel van enige variant kan zo niet gemaakt worden.
- 4-**Nergens wordt ingegaan op de verschillende verkeersintensiteiten die de vier genoemde varianten tot gevolg zouden hebben. Hoeveel en welk verkeer denkt de gemeente af te handelen over de verschillende varianten? Wat is de invloed op de verkeersintensiteit van de varianten van andere aan te leggen wegen in de regio, zoals de al genoemde Noord-Oost tangent in Roosendaal? Deze gegevens spelen een grote rol om de milieubelasting te bepalen

5-Er wordt niet ingegaan op het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen over de vier varianten. Volgens ons zou daartoe een kwantitatieve risicoanalyse moeten worden uitgevoerd.

6-De gemeente dient naar haar burgers een objectieve instantie te zijn als het gaat om de informatievoorziening rondom een MER. Zowel in haar uitnodigingen naar haar burgers, als in de overige informatievoorziening is de gemeente éézijdig positief over de door haar gewenste zuidelijke alternatieven, en evenzo negatief over alternatieven die niet haar politieke voorkeur hebben.

7-Nergens wordt een financiële onderbouwing gegeven van de verschillende varianten.

8-De gemeente wil de planvorming voor een rondweg en de ontwikkeling van de transformatiegebieden aan elkaar koppelen (Pag 4). Volgens ons is dit zeker niet nodig. De ontwikkeling en vormgeving van de transformatiegebieden kan uitstekend worden uitgevoerd zonder een rondweg. Voor de benodigde ontsluiting in deze gebieden is de aanleg van één of meer eenvoudige ontsluitingswegen meer dan voldoende. Ingewikkelde MER procedures zijn dan ook niet nodig. De opbrengsten voor de gemeente door verkoop van gronden uit deze transformatiegebieden kunnen veel nuttiger worden besteed dan aan de aanleg van een dure rondweg.

Daarbij gaat gemeente in deze startnotitie voorbij aan haar plicht meerder serieuze alternatieven in een MER te betrekken. Het simpele politieke feit dat een zuidelijke rondweg voor de toenmalige partijen in de raad een voorkeur had, is onvoldoende basis om vele andere alternatieve oplossingen niet in deze MER te betrekken. Deze politieke voorkeur blijkt uit het gebruik van de wet voorkeursrecht gemeenten door de gemeente Halderberge in september 2005 voor 160 percelen, enkel op gronden die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een zuidelijke variant.

De gemeente Halderberge stelt ook in deze startnotitie dat “*diverse tracés globaal zijn vergeleken (blad 3)*” en “*de gemeente Halderberge is tot de conclusie gekomen dat een rondweg ten zuiden van de kern Oudenbosch het meeste perspectief biedt om het probleem op te lossen*”

Beide redeneringen zijn onvoldoende onderbouwd om noordelijke alternatieven niet in een MER op te nemen! En op pagina 29: “*Het noordelijke tracé is veel slechter voor milieu en ruimtelijke aspecten*” Een dergelijke uitspraak is voorbarig en onvoldoende onderzocht. De huidige keuzes voor de zuidelijke varianten zijn enkel gebaseerd op geplande woningbouw aan de zuidzijde van Oudenbosch, en niet vanwege milieu- en verkeersaspecten.

Het doel van een MER is tenslotte om het milieubelang van alle realistische oplossingen vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming te betrekken.

Onderstaand geven wij een opsomming van alternatieven die volgens ons wel degelijk in een MER betrokken moeten worden om een evenwichtig beeld te vormen.

1-Eenrichtingsverkeer centrum(nulplus variant).

Zoals door verschillende politieke partijen al eerder bepleit: Stel éénrichtingsverkeer in in het centrum van Oudenbosch. Slechts 30% van het verkeer is nu doorgaand verkeer. Na aanleg van een Noord-Oost tangent zal dit nog maar 10% zijn. Hiervoor hoeft geen rondweg gebouwd te worden. Eenrichtingsverkeer in het centrum, samen met de aanleg van de Noord-Oost tangent zorgt voor een voldoende afwikkeling van het verkeer. Op het moment van schrijven van deze zienswijze wordt er aan N640 gewerkt in het dorp Hoeven, waardoor er

slechts zeer beperkte doorstroming van het verkeer mogelijk is. Opvallend is de enorme daling in verkeersintensiteit in de kern van Oudenbosch.

Kennelijk zijn nu wel de alternatieven vanuit Etten-leur (A58/A17) aanleiding voor het verkeer om de sluiproute via de kern van Oudenbosch te mijden. Een duidelijk bewijs dat verkeersbelemmerende maatregelen, zoals het instellen van een éénrichtingsverkeer in Oudenbosch, hun effect zullen hebben. Voordat veel geld en natuur verloren gaat door de aanleg van een rondweg, dient deze variant zeker onderzocht te worden.

2-Noordelijke ontsluiting 1, de lange variant

Startend op de Bosschendijk (randweg) en via de Bornhemweg aansluiting op de N641 Zoals ook al door Arcadis (rapport 2002) aangegeven is, is deze variant veruit te verkiezen als het gaat om afwikkeling van het verkeer. Gezien de mogelijkheden voor het te kiezen tracé zullen negatieve milieu- en leefbaarheidsaspecten zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen.

3-Noordelijke ontsluiting 2, de korte variant

Startend op de Bosschendijk (randweg) en aansluitend op de Bornhemweg/Oudlandsedijk. Door aanpassing van het bestaande traject vanaf de aansluiting van deze nieuwe weg op de Bornhemweg/Oudlandsedijk, kan het verkeer soepel worden afgevoerd naar de A17 over het al bestaande viaduct over de Mark, en de al bestaande aansluiting op deze snelweg. Een relatief kort tracé, en geen doorkruisingen van waardevolle ecologische gebieden. Ook zijn er geen nieuwe bruggen/viaducten etc. nodig
Daarnaast kan verkeer vanuit Oud Gastel/Steenbergen gebruik maken van deze nieuwe weg, aangezien er al een oprit naar de A17 bereikbaar is vanaf Oud Gastel.
Verkeer over deze nieuwe weg komt nergens in de buurt van woonwijken, en zal dan ook veel minder negatieve gevolgen hebben voor het leefmilieu dan de voorliggende zuidelijke varianten.

Wij zijn er van overtuigd dat bovenstaande alternatieven in de voorliggende MER procedure moet worden opgenomen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de discussie over de oplossing van de verkeersproblematiek van de gemeente Halderberge.

Graag zijn we bereid om in een gesprek met de MERcommissie onze standpunten toe te lichten. Wij maken daartoe graag een afspraak.

Vriendelijke groet

.....