

## **Reactie n.a.v. de Startnotitie MER**

Naar aanleiding van het besluit van de gemeenteraad om de Startnotitie MER vrij te geven, wil ik u hieronder wijzen op een aantal zaken die naar mijn mening in de tot dusver gevoerde besluitvorming geen of onvoldoende aandacht hebben gehad.

Eerder, op 14 september 2005, heb ik het College van B en W erop gewezen dat de argumenten voor de keuze voor onderzoek van het door het college gekozen traject voor een rondweg om Oudenbosch voor een belangrijk deel niet steekhoudend zijn.

Een samenvatting van door mij ingebrachte bezwaren volgt hieronder.

*Zoals u uit het definitieve rapport van Arcadis "**Effectenstudies rondweg Oudenbosch**" Gemeente Halderberge van 14 januari 2003 heeft kunnen vernemen, blijkt uit andere bronnen dat er tegenstrijdigheden in voorkomen. Hieronder volgt een opsomming.*

### **Hoofdstuk 5 Effectbeschrijving**

*Verkeer (o.m. pagina 30)*

*Vooraf: Volgens een ander onderzoek is ca 85% van het verkeer in de kern plaatselijk. Slechts 15% transito. Dat is voornamelijk vrachtverkeer van de Westhoek naar Etten-Leur en omgekeerd. Naar verwachting zal de aanleg van een rondweg Oudenbosch een extra aanzuigende werking op dit traject tot gevolg hebben. En de dorpskern van Oudenbosch zou echter vrijwel niet worden ontlast. Verder zou het bij de gemeente bekend zijn dat bedrijven (zoals Hunter Douglas) die zijn gevestigd op het industrieterrein aan de Mark, al jaren geleden hebben gevraagd om een heldere aanduiding op rijksweg A17 afslag Standaardbuiten naar dit industrieterrein. Onbekenden met de regio nemen de afslag Oudenbosch en raken in het centrum van Oudenbosch de weg kwijt. Op deze wijze wordt de dorpskern onnodig belast.*

*Meest zinvolle (en goedkope) oplossing is alleen het bestemmingsverkeer in de kern toe te laten. Er wordt in het rapport gesproken van de verbetering van de leefbaarheid in de dorpskern. Gezien de bovengenoemde betrekkelijke geringe afname van de verkeersintensiteit na opening van de ring zullen de bewoners daarvan weinig merken, ondanks eventueel verder te nemen verkeersmaatregelen als drempels en snelheidsbeperkingen tot 30 km/u. Bovendien wordt de verblijftijd*

*van de verkeersdeelnemers langer en nemen navenant de geproduceerde uitlaatgassen toe.*

*De aanleg van een zuidelijke rondweg zal zwaar ingrijpen in de leefkwaliteit van de omwonenden daar ter plekke. Een aantal van 6000 verkeersbewegingen oplopend per dag (prognose 2003!) is immers voorspeld. Bij variant 3 (noordelijk) is dat eenderde minder. Vastgesteld moet worden dat vooral voor de keuze van het zuidelijke traject er zoveel meer mensen de dupe zullen worden van een ontoelaatbare verhoging van onder meer het geluidsniveau, visuele onrust en verslechtering van de luchtkwaliteit dan dat in de kern ooit het geval zou hebben kunnen zijn.*

### *Milieu*

*Ten aanzien van het vermelde over De Plukkert (p. 33 alt. 3) wordt opgemerkt dat het hier een nieuw aangelegd bosperceeltje betreft met nog jonge beplanting op de voormalige vuilnisbelt van Oudenbosch. Een eventuele doorsnijding van De Plukkert zou veel minder ingrijpend zijn dan de voor de zuidelijke variant nodige wegeaanleg langs het complex Gastels Laag/ Heinsberg. Bovendien kan voor verlies van (een deel van) De Plukkert compensatie worden gezocht, voor het Gastels Laag/ Heinsbergcomplex is dit uiteraard niet mogelijk, gezien de uniciteit daarvan.*

*De open gebieden ten noorden en ten zuiden van Oudenbosch zijn wat natuur en milieu betreft nauwelijks van elkaar te onderscheiden.*

*Indien er toch gekozen zou moeten worden, dan is het veel authentieker pleistocene landschap ten zuiden van het dorp ook in geologische en cultuurhistorisch zin waardevoller dan de voornamelijk op holocene afzettingen gelegen agrarische gronden aan de noordzijde.*

*Op de Bosschendijk naar Hoeven schijnt er een behoorlijke luchtverontreiniging te zijn. Men wil de percelen grond, die aangekocht moeten worden om de rondweg aan te leggen gedeeltelijk verkopen als bouwgrond, om de kosten te dekken. Dus mensen die deze grond gaan kopen, komen te wonen in een verontreinigde zone. Uiteraard ook de mensen die al in gebied wonen.*

### **Hoofdstuk 6 Effectvergelijking etc. (v.a. p.43)**

*Verkeer en Vervoer:*

*De noordelijke variant scoort het hoogst als de meest effectieve variant.*

*Milieuaspecten:*

*De stelling dat tracé 3 het minst gunstig scoort ten opzichte van de overige tracés is niet houdbaar. De waarde van het Gastels Laag/ Heinsbergcomplex is volgens het voornoemde rapport veel groter dan die van De Plukkert. Ook het argument van de sociale barrièrewerking gaat niet op: ten zuiden van de zuidelijke variant wonen ook mensen.*

*Tenslotte is de aantasting ten aanzien van waardevolle landschapselementen bij alternatief 3 in vergelijking met het gebied waar doorheen de alternatieven 1 en 2 zouden komen minder zwaarwegend dan in het rapport wordt beweerd ( zie ook hierboven).*

*Overigens moet worden opgemerkt dat De Plukkert, noch de landbouwgronden bij tracé 3 als cultuurhistorisch waardevol gebied worden aangegeven in de Cultuurhistorische Waardenkaart van Noord-Brabant, zoals op p. 47 van het rapport wordt beweerd. Het Gastels Laag/ Heinsbergcomplex komen daarop wel voor als historisch-geografisch hoog gekwalificeerde gebieden.*

*Ruimtelijke aspecten:*

*De gewenste stedelijke structuur. Momenteel kan het al voorbereide, nog openliggende gedeelte van Albano worden volgebouwd. Bebouwing ten zuiden van het geplande tracé van de zuidelijke variant is over een brede strook onmogelijk wegens de zich daar in de bodem bevindende pijpleidingen en de aanwezigheid van de 380 kV hoogspanningslijn. In dat opzicht zijn er ten aanzien van de noordelijke variant geen beperkingen.*

*De conclusie op p. 47 als zou variant 2 overall als de beste uit de bus komen is daarom niet gebaseerd op deugdelijke argumenten.*

*Tenslotte enige opmerkingen ten aanzien van de kostenbegrotingen (p.54)*

*Het verschil tussen de varianten 2 en 3 bedraagt circa 1,7 miljoen euro ten gunste van variant 2. Zo bezien lijkt het pleit beslecht.*

*Evenwel :*

*- er is geen post opgenomen voor bodemonderzoek. De aanwezigheid van onder meer veenpakketten zullen de aanlegkosten aanzienlijk kunnen opdrijven;*

- *veel meer bewoners worden door de aanleg van het zuidelijke tracé getroffen, dan dat het geval zou zijn bij de noordelijke rondweg. Planschade claims zullen daardoor aanzienlijk hoger uitvallen bij keuze 2.*
- *de gedeeltelijke bijdrage van Prorail voor een ondertunneling heeft gevolgen voor de infrastructuur door het afsluiten van 4 overwegen.*

*De aanleg van parallelwegen etc. zal sterk prijsverhogend werken. Bovendien is een eventuele ondertunneling in feite een andere zaak dan de aanleg van een randweg. Verder is het bekend dat het voor Prorail niet uitmaakt waar een ondertunneling zal komen, als het maar voor de deadline bekend is.*

*Daarom moet geconcludeerd worden dat de voorgestelde kosten op p. 54 van het rapport op zijn best kan worden gekwalificeerd als "natte-vingerwerk" dat slechts een beperkte realiteitswaarde heeft en daarom ernstig misleidend is bij de vorming van een uitgewogen oordeel.*

## Conclusie

Om tot een juiste en goed onderbouwde besluitvorming te komen acht ik het noodzakelijk dat:

1 intensiever zal worden gekeken naar een oplossing van de verkeersproblematiek in de kom door het treffen van de juiste maatregelen, waaronder het weren van verkeer dat Oudenbosch niet als bestemming heeft,

2 blijken deze na een ruime proefperiode toch nog onvoldoende soelaas te bieden, dan kan alsnog worden bekeken of een rondweg nodig is. Maar dan wel op grond van deugdelijker argumenten, de noordelijke variant dus.

Ik verzoek u dringend om het bovenstaande in uw verdere besluitvorming mee te nemen en verblijf, hoogachtend,