

(De opzet is als volgt: De laatste pagina moet eigenlijk de eerste zijn: dat is de brief aan B&W. In die brief wordt verwezen naar de bijgevoegde nota met opmerkingen, vragen, standpunten etc. het is een doorwrocht stuk dat met kennis van zaken is opgesteld.

We stellen nu voor om ieder die deze inspraaknotitie onderschrijft deze laatste pagina te laten tekenen en al die bladenl te voegen bij de nota. Dat geheel kan dan naar de gemeente.)

**Inspraakreactie t.b.v.**

**het College van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Halderberge**

**BETREFT STARTNOTITIE MER RONDWEG  
OUDENBOSCH**

**Oudenbosch**

**april 2006**



### **Verkeersknelpunt als aanleiding: transformatiegebieden als oplossing ?**

In de inleiding (1.1) komt de hoofdwegenstructuur aan de orde en worden de voor de kern van Oudenbosch van belang zijnde wegen met nummers N 640 en N641 aangeduid. De betekenis van N640 (Roosendaal-Oud-Gastel- Fijnaart) is in dit verband niet duidelijk, terwijl de N638 (Zundert-Bosschenhoofd en het verlengde daarvan naar Oudenbosch) niet is vermeld. Toch worden er knelpunten in verband gebracht met de N640.

Op geen enkele wijze is een beeld gegeven van de ontwikkeling van het verkeersaanbod op de weg Etten –Steenbergen en het verband met de aansluiting op de A58 via de N635 nabij Etten. Daarbij is het wenselijk aan te geven welke categorieën verkeer (vrachtauto's, personenauto's, fietsers en voetgangers) er worden onderscheiden en hoeveel van deze verkeersdeelnemers gespreid over de uren van de werkdag gebruik maken van de Oudenbossche traverse. Daaruit kan blijken dat de veiligheid van de fietsers op de Markt in het gedrang kan komen.

Daarnaast is van belang dat het aantal snel-, stop- en goederentreinen dat passeert van jaar op jaar verandert en dat hun snelheid toeneemt.

Bij het saneren van de overwegen in het buitengebied is overigens de vraag van belang, of er zich nog knelpunten voordoen sinds in 2005 alle overwegen zijn voorzien van halve afsluitbomen.

In 1.2.1 wordt gesproken over de aanleg van een autoweg. Wordt hiermede een weg voor het doorgaand snelverkeer bedoeld en is de beoogde weg niet toegankelijk voor langzaam (landbouw)verkeer? Moet het zware landbouwverkeer door de kom? Hoe is de "autoweg" te rijmen met de functie van buurtontsluitingsweg voor de bewoners van de transformatiegebieden?

### **Het probleem en de gekozen oplossing: sluiten niet op elkaar aan**

Bij de probleembeschrijving onder 2.1 is de karakterisering van de verkeerssituatie ter hoogte van de Markt en omgeving onvolledig en te beperkt weergegeven.

De verkeersintensiteit is vooral groot in de ochtend- en in de avondspits. Autogebruikers en fietsers hebben verschillende piekperioden.

De beperkte ruimte tussen de gebouwen aan de Markt wordt benut voor uiteenlopende voorzieningen. De veiligheid van de fietsers ook op de suggestiestroken komt zeer ernstig in het gedrang als zij worden ingehaald door zwaar vrachtverkeer dat ruimte moet bieden aan tegemoetkomend autoverkeer. Daarbij dienen de fietsers ook te letten op bewegingen van de langs de weg geparkeerde auto's. Door de parkeerstroken is er onvoldoende ruimte voor trottoirs voor een ongestoord gebruik door de voetgangers met onder meer kinderwagens en voor gebruikers van rolstoelen. De breedte van het wegprofiel laat verder onvoldoende ruimte voor uitsplitsingen voor het afslaand vrachtverkeer zoals ter hoogte van de Pastoor Hellemonsstraat.

Bij het aangeven van de nieuwe rondweg als onderdeel van de oplossing (2.2) voor het verkeersprobleem nabij Oudenbosch dient tevens de achtergrond hiervan te worden geschetst. Zo is Oudenbosch gelegen in een gebied dat (al eeuwenlang) een verbindingsfunctie vervult tussen de grote industriecentra zoals Rotterdam/Moerdijk, die aan de Westerschelde in Zeeland en die van Antwerpen.

Vlakbij Oudenbosch loopt zelfs nog het tracé van de Oude Antwerpse Postbaan. Later, omstreeks 1850, is de spoorwegverbinding tussen de genoemde gebieden ontwikkeld.

## Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

Parallel hieraan, maar direct ten noorden van Oudenbosch, is in de jaren dertig van de vorige eeuw de Rijksweg A17 gepland. Uiteindelijk is deze rijksweg verder westwaarts gelegd. Tot de ingebruikneming van deze weg ging het verkeer van Roosendaal naar Moerdijk via de kom van Oudenbosch.

Omstreeks 1970 is langs de reeds bestaande hoogspanningsleiding een bundeling van ondergrondse transportleidingen geprojecteerd.

Het spreekt voor zich dat de aanpassingen rond de kom van Oudenbosch tegen de achtergrond van de recente ontwikkelingen in het ruimtegebruik in het gebied Rotterdam –Antwerpen slechts van zeer beperkte omvang kunnen zijn en dat er van een duurzame toereikende oplossing geen sprake kan zijn, temeer omdat ook de ontwikkelingen in Etten met de N635 en die ten noorden van Roosendaal de Oudenbossche situatie niet onberoerd laten.

Onduidelijk is of het beoogde verminderen van de barrière door de kom niet tegelijkertijd leidt tot een groter verkeersaanbod.

In 2.3 wordt de rondweg als grens voor de schuivende dorpsrand genoemd.

Totnogtoe is niet gebleken dat de begrenzing van de Oudenbossche bebouwing een probleem zou zijn. Er is geen sprake van een onaantrekkelijke rand. In het zg kernrandgebied komen slechts passende gebruiksvormen voor. De elders in den lande veel voorkomende ontsierende activiteiten in de stadsranden ontbreken. Autodemontage en niet passend gebruik van vrijgekomen agrarische bedrijfsgebouwen zijn bijvoorbeeld in de randen van Oudenbosch niet bekend. De indruk dat de begrenzing van de kom als onduidelijk en zelfs rommelig moet worden beschouwd is niet gestaafd door feiten. Eerder is het tegendeel het geval. Door de bundeling van leidingen is al tientallen jaren de zuidgrens van de kom duidelijk gemarkeerd. Bij het beoordelen van de behoefte aan transformatiegebieden voor de woningbouw dient tevens het herinrichten van bestaande industrieterreinen aan Bosschendijk en Industrieweg te worden gezien. Een deel van de aanwezige bedrijfsgebouwen verliest op termijn zijn functie of moet worden heringericht om de voortzetting van passende activiteiten mogelijk te maken. Door het verplaatsen van verkeersaantrekkende distributie en logistieke activiteiten naar Borchwerf wordt tevens de druk op het plaatselijk wegennet verminderd.

Een dergelijke ruimtelijke heroriëntatie is effectiever dan het ontwikkelen van plannen waarbij economische draagkracht moet worden gezocht door de realisering van de rondweg te koppelen aan de opbrengsten van de woningbouw in de transformatiegebieden. Het bebouwen van dergelijke gebieden zal de noodzaak voor de aanleg van een nieuwe wegenstructuur in en naar deze woongebieden noodzakelijk maken, tenzij er een bebouwing met een zeer lage dichtheid wordt voorzien.

In 2.4 worden de randvoorwaarden voor de aanleg van een rondweg aangegeven.

Daarbij wordt gesproken over alternatieven van de weg en de transformatiegebieden zonder dat er een beeld wordt geschetst van de uitvoeringsvarianten die in beschouwing worden genomen. Voorts is op geen enkele wijze de visie voor het gebied ten zuiden van Oudenbosch geconcretiseerd. De aanduiding in Provinciale plannen is uiterst vaag. Er is bijvoorbeeld niet aangegeven welke streefdoelen er voor dit gebied gelden en waarom. Het gebied waarin de plaats van de rondweg moet worden bepaald is niet te beschouwen als een soort uitbreidingsreserve voor woningbouw waar alles kan en mag.

Er wordt voor de aanleg van de rondweg wel een opsomming gegeven van streefdoelen met betrekking tot de leefbaarheid van de andere kernen en van het buitengebied, maar er is geen mogelijkheid tot afweging hiervan in verhouding tot de kosten en de bijkomende effecten.

Onduidelijk blijft derhalve in hoeverre de aanleg van een rondweg invloed mag hebben op de verkeersstroom op verbindingswegen in de richting van de A58, zoals die naar Hoeven, naar St. Willebrord via Pagnevaart en naar Bosschenhoofd.

## Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

Op welke wijze kan of zal worden voorkomen dat er een verschuiving van de problemen op gaat treden. De ervaring heeft geleerd dat dergelijke stromen eerder groter dan kleiner worden.

Tenslotte is het vraag of binnen de onderhavige studie ten behoeve van de Milieueffectrapportage ook zodanige exploitatiemogelijkheden van de transformatiegebieden in beschouwing kunnen worden genomen waarmee de aanleg van het integrale rondweg-project kan worden bekostigd. Zou bijvoorbeeld een intensieve bebouwing van het gebied ten zuiden van Oudenbosch met hoogbouw aanvaardbaar zijn als hiermee de kosten van de rondweg kunnen worden bestreden?

Hoe verhouden zich de plannen van het Waterschap voor waterberging in Albano tot de rondwegplannen. Zal een langer en kostbaarder omleidingstracé om de waterberging ten laste komen van de gemeente?

### **Het ruimtelijk beleid; vrijheid is beperkter dan weergegeven**

In 3.2 wordt het ruimtelijk beleid aangehaald. Een deel van het zuidelijk en oostelijk van Oudenbosch gelegen landbouwgebied is aangegeven als glastuinbouwgebied. Of wordt hierbij bedoeld dat alleen doorgroei van bedrijven met glastuinbouw is toegestaan, maar dat nieuwvestigingen hiervan niet zijn toegestaan.

Vervolgens wordt aangegeven dat er voor elke kern transformatieruimte beschikbaar is als dat nodig is om in de stedelijke ruimtelijke behoefte te voorzien! Hoe verhouden zich de in 2.4 genoemde voorwaarden tot het uitwerkingsplan van Halderberge(3.2.1) . Volgens genoemd uitwerkingsplan kunnen nieuwe woonlocaties slechts worden gerealiseerd in transformatiegebieden aansluitend gelegen aan het stedelijk gebied en in een compacte vorm. Verder dient daarbij rekening te worden gehouden met de kwaliteiten en structuren in het gebied en de omgeving. De vraag hierbij is hoe dat zijn weerslag vindt in de voorliggende plannen.

Bij de ontwikkelingsaspecten voor het gebiedsplan Brabants Delta(3.2.2) is o.m. een versterking van het landschap ten zuidwesten van de Industrieweg genoemd. Op welke wijze worden in de milieueffectrapportage de karakteristieke landschapselementen in dit gebied gewaardeerd in verhouding tot de aanleg van de rondweg in dit gebied?

### **De referentiesituatie: autonome ontwikkeling onvoldoende uitgewerkt**

Voor het beoordelen van de effecten is in 4 de referentiesituatie behandeld. Daarbij is het gewenst om voor het gehele studiegebied relevante gegevens beschikbaar te krijgen over de huidige situatie en over de ontwikkelingen in de periode totdat de rondweg in gebruik zal worden genomen. De voorliggende beschrijving van de referentiesituatie is veel te globaal, is onvolledig en gaat niet altijd uit van de relevante grootheden. De omschreven aanpak leidt niet tot een gewenste afwegingsmogelijkheden. Daarbij ontbreekt de onderbouwing van de vermelde uitkomsten. De bronnen en uitgangspunten zijn bijvoorbeeld voor de verkeersontwikkeling niet vermeld.

In aansluiting op hetgeen reeds naar aanleiding van 2.2 is vermeld dient voor de beoordeling van de effecten van de rondweg te worden uitgegaan van de ontwikkeling van het ruimtegebruik in Oudenbosch en in de omgeving. Voor de planperiode worden ontwikkelingen bezien via een modelmatige aanpak.

## Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

In samenhang met de ontwikkeling van de woningbehoefte en van het aantal inwoners, komen aspecten aan de orde als de werkgelegenheidsontwikkeling in de economische sectoren met de werklocaties en de behoefte aan forenzen, de verkeersbewegingen, de verkeersvoorzieningen in en in de omgeving van Oudenbosch, de recreatiebehoefte en de voorzieningen in het gebied.

Een gegeven waarmee steeds rekening dient te worden gehouden is de aanwezigheid van de hoogspanningsleiding, de aanwezigheid van de diverse transportleidingen en de mogelijkheid om zo nodig aan de bundeling nieuwe leidingen te kunnen toevoegen.

Bij het verkeer dient zowel rekening te worden gehouden met de aard en het aantal van de voertuigen en van de gebruikers als met de fietsers met hun gebruikelijke fietsroutes naar de scholen en verder ook met de frequentie van de treinenloop. Genoemde ontwikkelingen, zoals de toeneming van het aantal goederentreinen hebben een min of meer autonoom karakter. Zo nodig kunnen de gevolgen van onder tabel 4.1 genoemde autonome ontwikkelingen hierbij worden meegenomen. Verder zou ook de heroriëntatie van de bedrijfsvesting aan de Bosschendijk en aan de Industrieweg hierbij in de beschouwing dienen te worden meegenomen.

Bij het beschrijven van de huidige Ausgangssituatie dient te worden uitgegaan van een enkelvoudige waarneming en van een ontwikkeling in de voorbije jaren zodat waarnodig een trendextrapolatie kan worden toegepast.

Vervolgens dienen de veranderingen in elk van genoemde elementen te worden gezien in samenhang met afhankelijke zaken die de kwaliteit van de omgeving aanduiden. Daarbij gaat het om de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen. In samenhang daarmee dienen andere zaken te worden beoordeeld zoals, de afwezigheid van hinderlijke en schadelijke zaken als geluidsoverlast, trillingen, luchtverontreiniging, verontreiniging van bodem en water in verband met de wateronttrekkingsmogelijkheden, het behouden en versterken van het landschap, het ontwikkelen van de voorkomende natuurwaarden.

Aan dit patroon dienen vervolgens de ingrepen door de rondweg worden toegevoegd. Per thema wordt aangegeven wat hiervan de gevolgen zijn.

In aanvulling op de beschrijving van het fietsnetwerk dient primair rekening te worden gehouden met de lokale fietsroutes naar scholen, winkels etc, in plaats van (zie pag. 19) aandacht te besteden aan de langeafstandfietspaden.

Terloops wordt vermeld dat er een verdubbeling van het aantal goederentreinen mag worden verwacht. De vraag is daarbij, welk effect dit heeft op de verkeersafwikkeling, op de veiligheid etc. Daarbij is van belang dat "Oudenbosch" vaak wordt gebruikt als wachtplaats voor het passeren van de snellere treinen.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is de vraag of het zinvol is om de onlangs beveiligde kleine overwegen in het buitengebied te sluiten en die voor doorgaand verkeer in de kom zoals aan Bosschendijk en Molenstraat in stand te houden.

De beschrijving van de gebiedskenmerken zoals weergegeven in 4.7 (bodem en water) 4.8 (natuur), 4.9 (landschap, cultuurhistorie en archeologie) en 4.10 (ruimtegebruik) is fragmentarisch en vertoont te weinig samenhang. De opsomming met positieve elementen is uitsluitend gericht op het gebied ten westen en ten noorden van Oudenbosch. Want waar bevinden zich in het (zuidelijk) plangebied oude dijken en waarom wordt niet de aandacht gevestigd op de echte oude turfvaart met de historische beplanting.

### Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

De karakterisering van het gebied ten zuiden van Oudenbosch schiet daardoor ernstig te kort. Het gevolg hiervan is dat er niet in het gebied passende maatregelen of voorzieningen plaats kunnen vinden zonder dat het effect daarvan kan worden beoordeeld.

Van belang is dat in Oudenbosch door de ligging op de overgang van zand naar klei een aantal kenmerkende elementen zijn. De hoogteligging van de zandgebieden verschilt daarbij aanzienlijk; van ongeveer NAP tot 12 meter hoger in het nabij gelegen complex van Pagnevaart.

Het kleine centrumgebied (Markt-Boschdijk) wordt voorts omgeven door laagten in het noorden bij de haven, in het westen (Gastels-Laag) en in het zuiden (Bossche Laag/Albano). Via een oorspronkelijk beekdal ter plaatse van de Vaartweg loopt het water van de hoger gelegen gronden nabij Bosschenhoofd naar een gemaal aan de Oudenbossche Haven. Eerder kon met een natuurlijke lozing door het Spui aan het havenhoofd worden volstaan. Sinds het vervallen van de spuumogelijkheid kampt het laag gelegen zuidelijk deel van Oudenbosch met zeer ernstige wateroverlast. De aanvoerleiding naar het gemaal "de Zellebergen" is daarbij storingsgevoelig gebleken met alle gevolgen voor het omliggende gebied. Onder de leidingbundel is bijvoorbeeld in Albano een sifon gelegd die de waterdoorvoer van de hoger gelegen gronden mogelijk maakt.

Het landschap op de zandgronden rond Oudenbosch wordt gekenmerkt door hoogteverschillen waarmee verschillen in bodemgebruik, in waterhuishouding, in wegenstructuur en in bebouwing samengaan. Aanzienlijke verschillen zijn er tussen Heinsberg en het Gastels-Laag en tussen Pagnevaart en het Bossche Laag. Het tracé van de Vaartweg met de bosjes en de eeuwenoude randbegroeiing vormt de verbinding tussen beide laagten. Westelijk van de Vaart loopt het gebied weer sterk op in de richting van de Galgestraat.

Het Gastels-Laag en het Bossche Laag zijn oorspronkelijk onbebouwde gebieden omgeven door verspreide bebouwing langs de aangrenzende wegen. In beide gebieden komen bosjes en houtsingels voor. De hoge bebouwing met de basiliek in het centrum van Oudenbosch en het bosmassief van Pagnevaart vormen scherpe contrasten met de laagten van de omgeving. Dit bosgebied heeft een bovenregionale functie verkregen door de campings, het Bosbad met de vakantiewoningen en de Sterrenwacht. Voor de verbinding met de voorzieningen in Oudenbosch en voor de recreatie in het wandelbos zijn vrijliggende fietspaden langs Natte Straat en Vaartweg en Geijzestraat aangelegd. De contrasten in het landelijk gebied versterken de belevingswaarden voor de passieve recreatie voor de inwoners van Oudenbosch.

Als gevolg van eerdere ingrepen is het gebied ten noorden van het Gastels-Laag aanzienlijk veranderd. Bij het afsnijden van de bochten in de verbindingsweg tussen Oudenbosch en Oud-Gastel is de weg ter hoogte van de Drie Weikes door een laag gelegen gebied gelegd. In de jaren vijftig is de aanwezige weel (of wiel) met een aanzienlijke oppervlakte open water gedempt met huisvuil en afval. Bij de ruilverkaveling Oud Gastel-Oudenbosch die in 1977 is aanvaard, is dit gebied grenzend aan de watergang naar het gemaal de Zellebergen bestemd voor beplanting met bos en toegewezen aan een openbaar lichaam. De waarde van deze zg Plukkert als natuurgebied is dus uiterst betrekkelijk. Het gaat om vervuilde grond, die niet uitruikbaar was. De strook oostelijk van het Heinsbergswegje had aanvankelijk dezelfde status, maar de bosaanplant is niet gerealiseerd.

Bij de omschrijving van de economische activiteiten dient uit te worden gegaan van de relevante kenmerken. Zo is de detailhandel in het oude centrum aanwezig, maar is een belangrijke concentratie ontstaan aan de Prof. Mulderslaan.

## Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

Inmiddels vervullen ook bedrijven aan de Bosschendijk een detailhandelsfunctie zoals Vreugde-meubelen, Formido, Boerenbond, en Akkermans techniek. Het karakter van genoemd bedrijventerrein is daardoor veranderd.

Om elke verwarring te voorkomen dient te worden vermeld dat het bedrijventerrein aan de Oudlandsedijk een regionale functie heeft. Het ligt aan de Mark en heeft een directe verbinding heeft met de A17. In het gebied langs de Oudenbossche haven (Havendijk) zijn de bedrijfsactiviteiten nog slechts van beperkte omvang. Eerder was dit de vestigingsplaats van 3 suikerfabrieken en later van een betonfabriek.

De onderwijsfunctie van Oudenbosch met scholen aan de Eikenlaan/Pagnevaartweg en aan het Groene Woud is eveneens onderbelicht. Dit is toch de basis voor de dagelijkse stroom fietsers.

Zoals reeds aangegeven is de recreatiefunctie van Oudenbosch volstrekt ontoereikend omschreven. Voorbij wordt gegaan aan de waardevolle functie van de centrumbebouwing met de basiliek, de musea en het aangrenzend arboretum.

Verwarrend is het gebruik van de term "Buitengebied van Oudenbosch". Wat wordt hiermee bedoeld? Is hier de gemeente Halderberge bedoeld, of gaat om de oorspronkelijke gemeente Oudenbosch, of gaat het om een deelgebied binnen de eerdere gemeente dat ten zuiden van Oudenbosch ligt.

De opmerkingen over het gebruik van de grond missen daardoor elke basis. Welke bronnen zijn hiervoor benut? Hoeveel van de grond is in gebruik voor: akkerbouwgewassen/braak, grasland, tuinbouw open grond en teelten onder glas. Op hoeveel bedrijven in het gebied treft men deze activiteiten aan en hoeveel bedrijven zijn gespecialiseerd op de teelten onder glas, op de boomkwekerij, op de overige tuinbouw in de open grond en op de akkerbouw en veehouderij? Wat zijn hun perspectieven in de komende jaren ?

De term "doorgroeigebied voor de glastuinbouw" is niet toegelicht. Dit is nodig omdat er een tegenstelling is tussen de (gesuggereerde) concentratie van glastuinbouw in het gebied en de beperking dat de groei alleen mag komen van bestaande bedrijven. Nieuw-vestiging is niet toegestaan. Verder zijn de aanduidingen in het Streekplan hierover uiterst globaal.

Tenslotte is het gewenst om de aanwezigheid van de transportleidingen voor gas, olie, water en elektriciteit in het gebied gedetailleerd te vermelden en aan te geven welke beperkende invloed hiervan uitgaat op het gebruik van de grond.

### **De alternatieven; keuze voor zuidelijk tracé is niet onderbouwd**

Bij de beoordeling van de alternatieven onder 5 gaat om de keuze die de ruimtelijke ontwikkelingen op de middellange termijn zullen bepalen. Met betrekking tot de vermelde samenvatting (pag. 24) valt het op dat geen van beide tracés in feite een oplossing biedt voor het verkeersprobleem waarmee Oudenbosch te maken heeft. Er blijft een aanzienlijke verkeersstroom in het centrum. Er wordt geen oplossing geboden voor de overwegen in de kom en voor de problematiek van het sluipverkeer ten noorden en ten zuiden van de kom. Wat wordt verstaan onder een positief effect op de autonome toename van verkeer door Bosschenhoofd als gevolg van de zuidelijke rondweg? Zal de zuidelijke rondweg tot een toenemende belasting leiden door het verkeer dat via Pagnevaart naar de A 58, naar St Willebrord en naar Etten gaat, terwijl dat eerder via Bosschenhoofd ging. Niet is aangegeven waardoor het verkeer richting Hoeven minder intensief zal worden.

Het voordeel van het zuidelijk tracé om de bedrijventerreinen nabij Oudenbosch te ontsluiten naar de rijkswegen geldt eveneens voor het noordelijk tracé als ter plaatse de aansluitingen worden gerealiseerd. In elk geval zal de noordelijke weg de oplossing bieden in de richting van de A17.

## Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

Voorts dient bij de beoordeling van de tracékeuze ook de ontwikkeling en heroriëntatie op de huidige bedrijventerreinen nabij de Oudenbossche kern in beschouwing te worden genomen. Voor het terrein aan de Oudelandsedijk is geen ontsluiting nodig.

Bij de keuze van de gemeenteraad voor het zuidelijk tracé worden ten onrechte verkeerstechnische overwegingen aangevoerd, terwijl de nadruk geheel ligt op het gemakkelijker kunnen realiseren van nieuwe uitbreidingen aan de zuidkant. Uitbreidingen die voor zover ze aansluiten op de planontwikkeling in het gebied Albano annex VES-sportpark passend zijn, maar andere verdere uitbreidingen hebben aanzienlijke gevolgen voor de planologische ontwikkelingen van de gemeente en daardoor op de leefbaarheid van de plaats. In de gebiedsvisie waarbij de zuidelijke weg en transformatiegebieden landschappelijk worden ingepast in het zuidelijk gebied wordt uitgegaan van wenselijkheden bij de verkeersafwikkeling waarvan het werkelijkheidsgehalte niet is aangegeven.

Bij de beschrijving van het uitgangspunt “overgang dorp-omgeving” rijst de vraag of de betreffende tekst op het landschap van Oudenbosch van toepassing is. Dit temeer omdat in dat verband ook de A17 wordt genoemd. Zoals eerder aangegeven wordt de zuidelijke grens van de bebouwing al ongeveer 30 jaar bepaald door de leidingen in dit gebied. Overigens geldt de zg rafeling al evenmin voor de bebouwinggrens aan de noordkant.

Aan de rondweg als landschappelijk element is geen behoefte. Integendeel de omschreven weg vormt een ernstige aantasting van het huidige landschap in het open overgangsgebied tussen de bebouwde kom en het boscomplex van Pagnevaart. Door het aanbrengen van een rondweg met transformatiegebieden ontstaat een tweede doorsnijding van het gebied. De zg structurerende elementen als de rijen bomen en de sloot passen totaal niet in het gebied. De doorsnijding van de kavels resulteert in een zodanige ruimtelijke versnippering dat het landbouwkundig gebruik ernstig wordt beperkt waardoor op termijn de betreffende gronden en bedrijfsgebouwen niet meer exploitabel zijn. De eerder genoemde niet wenselijke ontwikkeling van de stadsrand zal dan gemakkelijk ingang vinden. Overigens staat de “ruime sloot” langs de weg haaks op de wensen om het gebiedswater vast te houden en verdroging van Pagnevaart tegen te gaan.

In 5.3 komt de tracékeuze aan de orde. De ruime boog om het Sportpark en ten Zuiden van de Albanoweg impliceren dat de transformatiegebieden een grote oppervlakte landbouwgrond gaan omvatten. Als gevolg van de aanwezigheid van leidingen gelden er voor een groot deel van de omsloten oppervlakte gebruiksbeperkingen. Het gekozen tracé komt derhalve niet overeen met de eerder in het Streekplan genoemde intentie om uitbreiding van de bebouwing compact te houden en om de landschappelijke structuur met zijn verscheidenheid te respecteren.

In 5.4 wordt gesproken over aanvullende verkeersmaatregelen in de kern. Blijkbaar is de rondweg uit zichzelf niet effectief en zijn zelfs aanvullingen onmisbaar. Wordt hiermede bedoeld dat gebruikers worden gedwongen om gebruik te maken van de rondweg?

Bij de keuze voor de rotondevariant met eenrichtingsverkeer door het centrum wordt een aantal voordelen genoemd die niet nader zijn omschreven en evenmin is aangegeven hoe een en ander wordt bereikt. Op welke plaatsen worden bijvoorbeeld de parkeermogelijkheden vergroot. Wat is “minimale invloed” op de omgeving. Komt er bij de rotondevariant geen verplaatsing van de verkeersstromen en hebben deze geen invloed op de leefbaarheid in betreffende straten en op wegen die met sluiptverkeer te maken krijgen?

Kortom, niet is aangegeven in hoeverre de voorgestelde oplossing van invloed is op de bereikbaarheid, op de doorstroming, op de veiligheid en op het leefklimaat van de omgeving.

## Betreft : Inspraakreactie startnotitie MER Rondweg Oudenbosch

Bij de oplossingsrichtingen die niet worden uitgewerkt (5.5) valt het op dat de bezwaren die tegen het nulplus-alternatief zijn genoemd, evenzeer gelden voor de wel gekozen rotondevariant. Voorts wordt bij openbaar vervoer gesproken van een wijziging van de modal-split. Welke wijzigingen hierbij zijn overwogen en waarom deze van belang zijn, is niet duidelijk gemaakt.

Ten aanzien van het noordelijk tracé wordt eerst gewezen op de belangrijke voordelen voor het verkeer, waarna deze voor de hand liggende keuze niet in beschouwing wordt genomen omdat het probleemoplossend vermogen niet veel groter zou zijn dan van het zuidelijk tracé. Het meest passende en duurzame tracé wordt vervolgens met niet afweegbare nadelen buiten beschouwing gelaten. Zo is allermindst aangegeven welke historische beplanting langs de Havendijk zal worden aangetast. Eerder waren in dat gebied fabrieken en bedrijfsterreinen! Ook de aantasting van het cultuurhistorisch waardevol gebied ten Noorden van Oudenbosch is niet toegelicht.

Evenmin geldt dit voor mogelijkheden tot het beperken van de natuureffecten bij het kiezen van een tracé in de omgeving van “De Plukker” op de oude vuilstortplaats. Zonder bezwaar kan een meer westwaarts gelegen tracé worden gekozen, zodat de verbindingzones niet ingrijpend worden doorsneden.

Bij de afweging zou het noordelijk tracé een grotere sociale barrièrewerking geven dan het zuidelijk tracé. De vraag is dan: waarop is deze conclusie gebaseerd? De sociale barrière geldt nog veel sterker voor het zuidelijk gebied, want daarbij wordt de verbinding met het wandel- en bosgebied van Pagnevaart voor fietsers en wandelaars aangetast. De lengte van de lintbebouwing in het noordelijk en in het zuidelijk gebied zullen nauwelijks verschillen; want het Oudland is een relatief leeg en grootschalig gebied.

Het verschil in kosten tussen beide tracés is niet verder uitgewerkt, maar gelet op de lengte in het zuidelijk gebied (4.5 km) zal de noordelijke weg ongeveer een kwart korter zijn, hetgeen minder ruimtebeslag vereist en ook tot lagere kosten leidt. Tegenover de kosten voor een brug over de haven staan ook de voordelen zoals de betere bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen.

Dat het noordelijk tracé een gunstige invloed op de verkeersafwikkeling tussen de A17 en de A58 (er staat A57) mag geen reden zijn om een zuidelijke rondweg te kiezen. Een deel van het noordelijk tracé gaat een wenselijke functie vervullen die de zuidelijke weg niet of veel minder heeft.

Bij de bepaling welke rondweg er moet komen, is blijkbaar al bepaald op welke plaatsen er nieuwe bouwlocaties dienen te komen. Daar gaat evenwel de vraag aan vooraf of en wanneer er nieuwe bouwlocaties nodig zijn. Gelet op de ruimtelijke structuur van Oudenbosch is het evenzeer denkbaar dat bouwlocaties nabij het Groene Woud worden bepaald. Daarbij wordt aangesloten op de ontwikkelingen rond het gebied van het zusterklooster.

In tabel 5.1 is een vergelijking tussen het zuidelijk en noordelijk tracé weergegeven. De waardering van de verschillende aspecten komt niet overeen met de eerdere beschrijving. Zo is er eerder geen aantasting van het zuidelijk landbouwgebied vermeld en zou die in het noordelijk gebied groter zijn. De vraag is dan, waarop zijn de in 5.1 vermelde verschillen gebaseerd. Voorts ontbreekt een afwegingschema om de verkregen scores(plussen en minnen) te totaliseren.

### **Het onderzoek: vraagstelling en methode niet uitgewerkt**

In 6 is een toelichting gegeven op de intenties van het onderzoek.

Gelet op de eerder gemaakte opmerkingen met betrekking tot de specifieke situatie is hiervan weinig te verwachten. De indruk van een zekere vreemdheid met de Oudenbossche situatie wordt nog versterkt door de beschrijving van de onderzoeksthema's. Nog sterker dan in het voorafgaande dringt zich de vraag op waarover het betreffend onderzoek zal gaan. Welke vragen er zullen worden onderzocht? Ze zijn niet vermeld. Er wordt geen informatie gegeven over de methode van onderzoek. Onduidelijk blijft hoe een antwoord wordt verkregen op de vragen en welke gegevens en bronnen hiertoe worden benut. Welke afwegingscriteria worden er uiteindelijk toegepast?

Zo wordt bij barrièrewerking ten aanzien van natuur bezien of een zuidelijke rondweg met transformatiegebieden de ecologische verbindingszone tussen het Gastels-Laag en de noordelijk gelegen Dintel en het Mark-Vlietkanaal (op 8 km gelegen) zal doorsnijden. Wat mag hiervan de uitkomst zijn en hoe is deze bepaald?

Zoals reeds vermeld, komt uit de startnotitie herhaaldelijk naar voren dat er geen scherp beeld is van de huidige situatie. Derhalve is niet aan te geven wat er autonoom gaat veranderen en welke effecten kunnen worden toegeschreven aan de rondweg met de transformatiegebieden. In geen geval mag bij de studie worden volstaan met een kwalitatief of z.g. globaal beeld of mag de milieueffectrapportage worden beperkt tot de beantwoording van alleen die vragen waarvoor de gegevens beschikbaar zijn.

### **Conclusie**

De voorgestelde aanpak dient op een belangrijk aantal punten te worden bijgesteld om binnen de geldende randvoorwaarden inzicht te verkrijgen in de uiteenlopende effecten van mogelijke tracés. Een systematische inschatting van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in de planperiode dient daaraan ten grondslag liggen. Nadrukkelijk dient daarbij te worden ingegaan op de autonome ontwikkelingen in de Oudenbossche omgeving.

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Halderberge  
t.a.v. de heer ing M.G. Schoonen  
Postbus 5 4730 AA Oudenbosch

**Betreft : Inspraakreactie startnotitie Rondweg**

Ondergetekende.....

.....  
maakt hierbij gebruik van de gelegenheid om een schriftelijke reactie te geven op de ter  
inzage liggende startnotitie .

In het algemeen is de genoemde notitie moeilijk te volgen. Voor een deel is dat een gevolg  
van een beschrijving die onvoldoende uitgaat van de plaatselijke situatie en verder zijn de  
gebruikte begrippen niet altijd toegelicht en komt ook een onjuist gebruik van begrippen voor.  
Daarnaast is de redactie niet altijd zorgvuldig.

Van essentiële aard is de tekortkoming dat de startnotitie geen scherp beeld geeft van de  
recente ontwikkelingen en van de huidige situatie. Voorts is onvoldoende aangegeven wat er  
in de beschouwde planperiode “autonoom” gaat veranderen in de ruimtelijke verhoudingen in  
de omgeving van Oudenbosch. De effecten die kunnen worden toegeschreven aan de keuze  
van een tracé voor een rondweg met transformatiegebieden komen daardoor niet duidelijk  
naar voren.

De voorgestelde aanpak dient derhalve op een belangrijk aantal punten te worden bijgesteld.  
Zo dient er voor het gewenste inzicht te worden uitgegaan van een ruimtelijk ontwikkelings-  
model voor Oudenbosch waarin de autonome en beïnvloedbare componenten worden  
beschreven en waarbij naar voren komt welke vragen er moeten worden beantwoord en op  
welke wijze dit gebeurt. Daarbij dienen ook de te hanteren uitgangspunten, grenswaarden en  
afwegingscriteria te worden vermeld. De studie kan niet volstaan met het geven van een  
kwalitatief of z.g. globaal beeld en evenmin mag het onderzoek ten behoeve van de  
milieueffectrapportage worden beperkt tot de beantwoording van alleen die vragen waarvoor  
de gegevens beschikbaar zijn.

Een zorgvuldig uitgevoerd onderzoek naar de milieueffecten dient de basis te vormen voor het  
afwegen van de belangen die in het ruimtegebruik van Oudenbosch spelen. Daaruit moge dan  
blijken in hoeverre ingrijpende en kostbare plaatselijke aanpassingen kunnen bijdragen aan de  
oplossing van de gesignaleerde problemen. Verder zal uit een dergelijk onderzoek blijken of  
binnen de geldende randvoorwaarden in gemeentelijk verband duurzame oplossingen  
mogelijk zijn zonder dat er een oplossing in een groter verband met betrekking tot  
verkeersafwikkeling tussen A17 en A58 en het railvervoer plaatsvindt. Ten behoeve van het  
overleg met andere beleidsinstanties zoals de buurgemeenten en de provincie Noord-Brabant  
dienen daarom de gevolgen van autonome ontwikkelingen vollediger en beter onderbouwd te  
worden weergegeven.

Voor de vragen, kantekeningen en suggesties bij de verschillende hoofdstukken van uw  
startnotitie verwijs ik naar bijgevoegde nota.

Gaarne verneem ik uw antwoord hierop. Desgewenst ben ik bereid om mijn reactie nader toe  
te lichten.

Hoogachtend,

Oudenbosch, ,, ,, ,, april 2006

.....  
.....

