



zelfstandige project procedure

Dongeburgh de Vesting / Stationsweg

ruimtelijke onderbouwing

februari 2006

Gemeente Geertruidenberg

Stedebouwkundig Adviesbureau A. Welmers bv

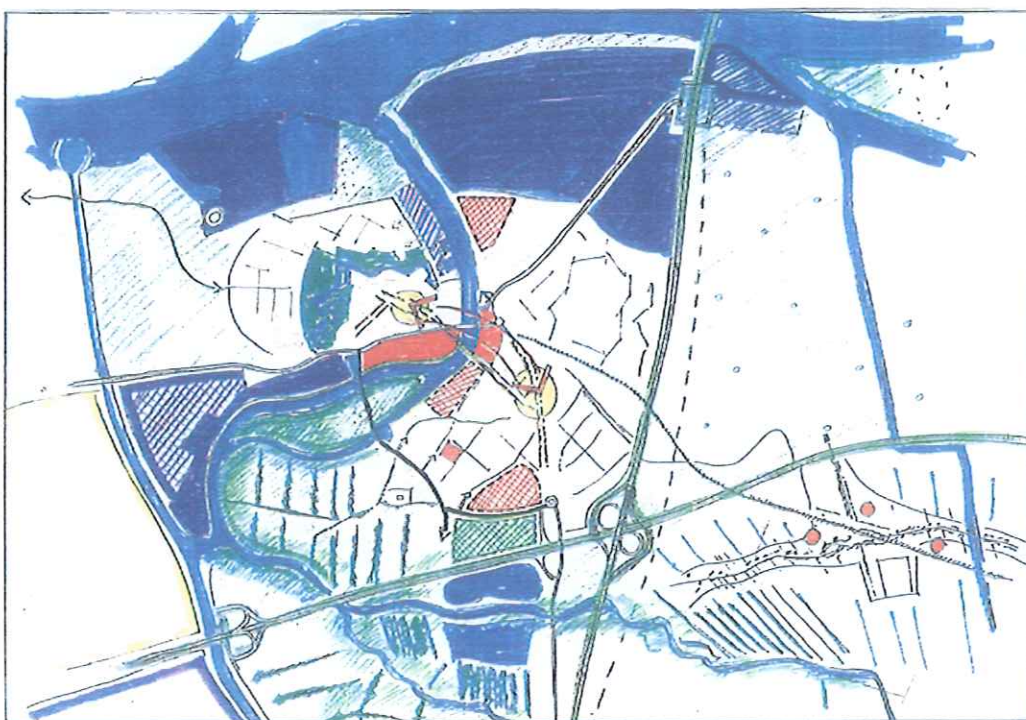
Inhoud:

1. **Inleiding**
 - 1.1. Gemeentelijk beleid inzake Dongeburgh
 - 1.2. Doel van de zelfstandige projectprocedure Stationsweg
 - 1.3. De relatie met de aanpassing van het dijktracé
2. **Gebiedsprofiel**
 - 2.1. De positie van de locatie in Geertruidenberg
 - 2.2. Beschrijving van de huidige situatie in het gebied langs de Donge
 - 2.3. De ontwikkeling van Dongeburgh
 - 2.4. Pilot "bouwen binnen strakke contouren"
3. **Projectprofiel**
 - 3.1. Beschrijving van de huidige situatie op de locatie
 - 3.2. De directe omgeving van de Stationsweg
 - 3.3. Beschrijving van het nieuwe plan voor de Stationsweg
4. **Motiveringen**
 - 4.1. Ruimtelijke motivering
 - 4.2. Verkeerskundige onderbouwing
 - 4.3. Watertoets
 - 4.4. Landschap
 - 4.5. Natuur, ecologie, flora en fauna
 - 4.6. Archeologie en cultuurhistorie
 - 4.7. Ondergrondse infrastructuur
 - 4.8. Wegverkeerslawaaï
 - 4.9. Bodem en sanering
 - 4.10. Externe veiligheid
 - 4.11. Sociale veiligheid
 - 4.12. Economische uitvoerbaarheid
 - 4.13. Planning
 - 4.14. Maatschappelijke haalbaarheid

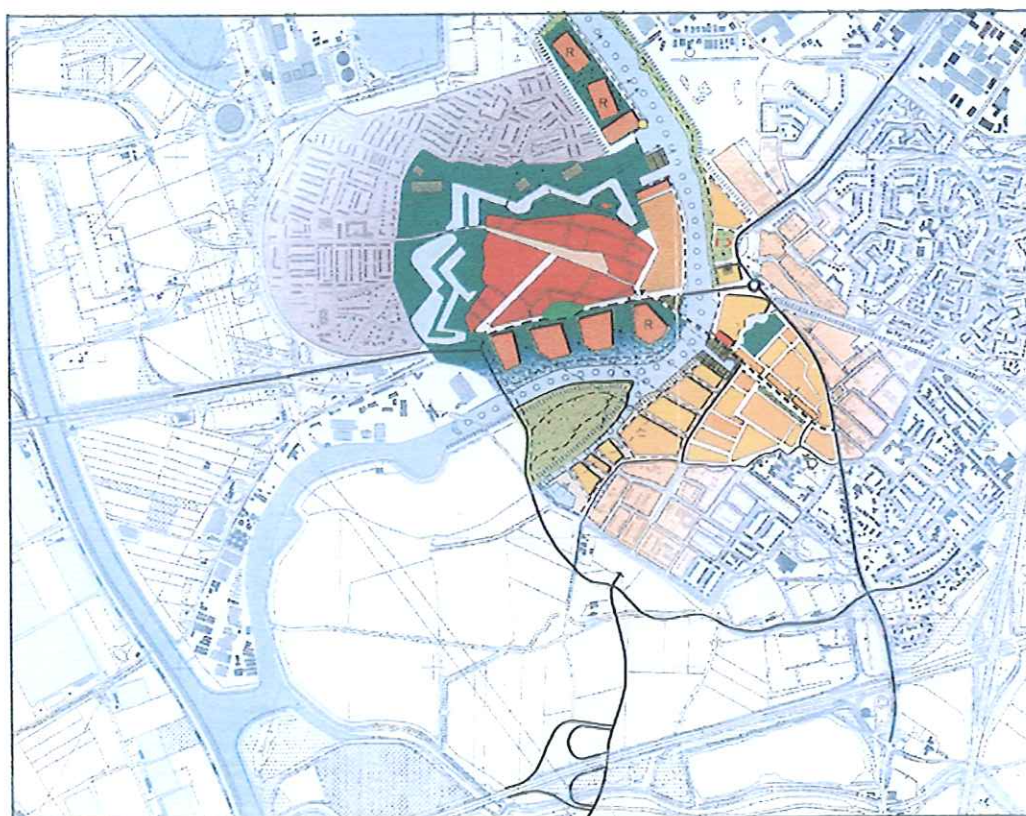
6 februari 2006

Gemeente Geertruidenberg

Stedebouwkundig Adviesbureau A. Welmers bv
Blauwe Torenstraat 3
4201 XK Gorinchem



Structuurvisie plus Geertruidenberg (2000)



Masterplan Donge oevers (2000)

1. Inleiding

1.1. Gemeentelijk beleid inzake Dongeburgh

De gemeente Geertruidenberg heeft de afgelopen jaren een beleid ontwikkeld, gericht op een "naar elkaar toe groeien" van de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer.

Dit beleid impliceert de ontwikkeling van het gebied tussen beide kernen:

- Tussen de kernen worden nieuwe relaties gelegd.
- Oude bedrijfsterreinen worden opgeruimd.
- Het gebied wordt ingevuld met woningbouw. Deze woningbouw krijgt een zeer specifieke karakter, ontleend aan de rivier de Donge en de specifieke stedenbouwkundige kwaliteiten.
- Er wordt ruimte voor de rivier gehandhaafd en waar nodig elders gecompenseerd.
- Er wordt een ecologische verbindingzone langs de Donge ontwikkeld.

Dit beleid van de gemeente is ontwikkeld in de volgende nota's:

- Structuurvisie plus (2000)
- Masterplan Donge oevers (2000)

Deze beide plannen legden in grote lijnen de basis voor de ontwikkeling van Dongeburgh. Vervolgens is de concrete planvorming ter hand genomen met:

- Stedenbouwkundig vlekkenplan Donge oevers (2002)
- Beeldkwaliteitsplan Donge oevers (2002)

De gemeente Geertruidenberg is op 11 maart 2003 door de provincie Noord Brabant aangewezen als deelnemer in de pilot "bouwen binnen strakke contouren". Het project Dongeburgh wordt mede op basis van deze pilot gerealiseerd. Dit is vastgelegd in het start document van 28 mei 2003

Het gehele project Dongeburgh bestaat uit 3 deelgebieden:

- De Vesting: de spoorzone / rivieroever nabij de kern Geertruidenberg. Ten zuiden van de Stationsweg worden – buitendijks – drie zogenaamde bastions (compacte woonbuurtjes) gerealiseerd.
- Heereland: de zone langs de Donge in Raamsdonksveer aan de westzijde van de Haven.
- Rivierzicht: de zone langs de Donge in Raamsdonksveer aan de oostzijde van de Haven (Dongewerf en omgeving)

Van groot belang voor de ontwikkeling van Dongeburgh is de ontwikkeling van de zone tussen de stad Geertruidenberg en de geprojecteerde woonbastions in het deelplan de Vesting. In deze zone spelen twee ontwikkelingen;

- Een herinrichting van de Stationsweg is wenselijk en – gelet op de nieuwe verkeersstructuur in Geertruidenberg – ook mogelijk.
- Een verlegging van het dijktracé is gelet op de ontwikkeling van de bastions noodzakelijk. Daaraan kan op praktische wijze tevens een verhoging worden toegevoegd die anticipeert op een toekomstige ophoging van het maatgevend hoog water.

1.2. Doel van de zelfstandige projectprocedure Stationsweg

Langs de westzijde van Geertruidenberg / Raamsdonksveer wordt een nieuwe auto – ontsluiting gerealiseerd: de westtangent. De eerste fase van deze weg is momenteel in uitvoering.

Dankzij de realisatie van de westtangent zal veel verkeer buiten de bebouwde kom om worden geleid. Gevolg hiervan is dat de verkeersfunctie van de Stationsweg afneemt. De Stationsweg kan op grond hiervan een lagere snelheid en een nieuwe inrichting verkrijgen. Daarmee wordt de Stationsweg een bescheiden stadsweg tussen de oude stad en de nieuwe woonbastions aan de oever van de Donge. De barrièrewerking van de huidige Stationsweg wordt daarmee opgeheven.

De herinrichting van de Stationsweg wijkt in geringe mate af van het huidige tracé. Gevolg is ook dat een geringe afwijking van het vigerende bestemmingsplan optreedt.

Het gemeentebestuur is voornemens om voor de realisatie van (de betreffende delen van) de Stationsweg een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) toe te passen. Daartoe wordt aan Gedeputeerde Staten van Noord Brabant een verklaring van geen bezwaar gevraagd.

1.3. Relatie met de aanpassing van het dijktracé

In het kader van de ontwikkeling van het deelplan de Vesting is een aanpassing van het dijktracé noodzakelijk. Het dijktracé zal gekoppeld worden aan het tracé van de Stationsweg.

Tevens zal met het oog op de verwachte stijging van het maatgevend hoog water een extra hoogte in het dijktracé worden aangebracht.

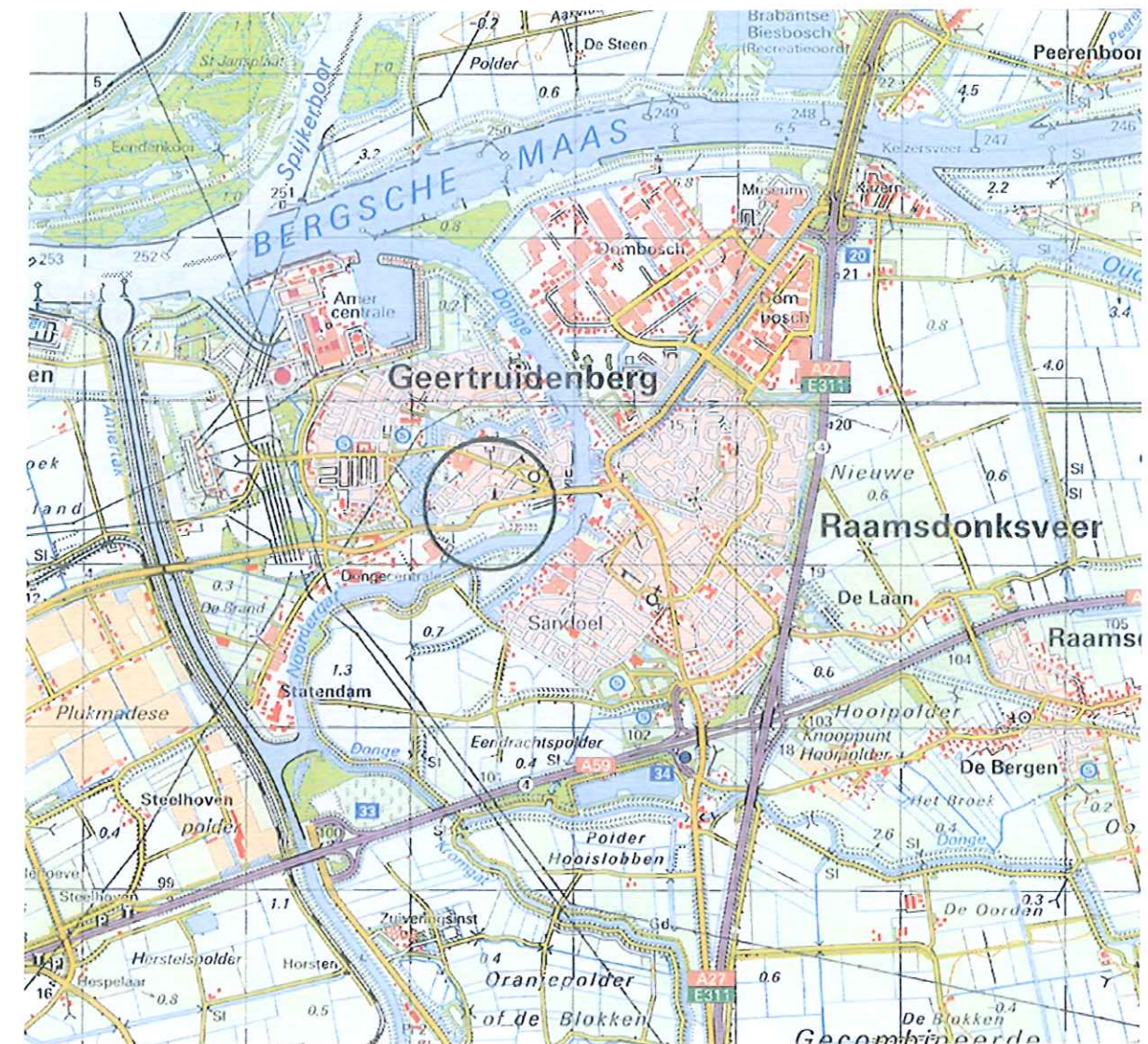
De wijziging van het dijktracé en de wijze van uitvoeren van de dijk (waaronder de hoogte, de vormgeving in het gebied, et cetera, wordt niet geregeld op grond van de wet op de ruimtelijke ordening maar op grond van de Wet op de waterkering (Wwk). Dit impliceert dat het dijktracé en de uitvoering van de dijk geen onderwerp zijn in voorliggende procedure ex artikel 19 lid 1 van de WRO.

De wijziging van het dijktracé zal worden geregeld volgens de daarvoor geldende procedures van de Wet op de Waterkering.

Omdat realisering van de Stationsweg en de realisering van de dijk wel ten nauwste met elkaar samenhangen wordt in voorliggende ruimtelijke onderbouwing van de Stationsweg wel informatie gegeven inzake het dijktracé en andersom zal ook in de procedure voor het dijktracé ook worden verwezen naar deze ruimtelijke onderbouwing.

Daarnaast zullen de procedures die beide projecten doorlopen vergaand gelijk geschakeld worden. Termijnen van ter visie leggen en momenten van besluitvorming worden zoveel mogelijk aan elkaar gekoppeld. Eventuele zienswijzen zullen waar nodig tussen beide projecten worden uitgewisseld.

Op bovenstaande wijze wordt er naar gestreefd om de aspecten van ruimtelijke ordening en waterkering naar de burger toe inzichtelijk te maken, ondanks de verschillende besluitvormingstrajecten die voor beide projecten gelden.





Visieschets / inspiratiebronnen

2. Gebiedsprofiel

2.1. De positie van de locatie in Geertruidenberg

Het gebied Dongeburgh ligt centraal in het stedelijk gebied van de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer.

Het tussengebied tussen beide kernen wordt gekenmerkt door bedrijfsterreinen en voormalige bedrijfsterreinen die waren gesitueerd aan de Donge.

Het gebied heeft bijzondere potenties, met name door:

- de ligging aan de Donge.
- de centrale ligging dicht bij voorzieningen in Geertruidenberg en Raamsdonksveer
- de strategische ligging, die de kans biedt beide kernen in ruimtelijk en in maatschappelijk opzicht meer op elkaar te betrekken.

2.2. Beschrijving van de huidige situatie in het gebied langs de Donge

Aan de Donge waren vanouds bedrijven gevestigd. Bedrijfsactiviteiten zijn inmiddels voor een belangrijk deel beëindigd of zullen op korte termijn worden beëindigd. Het geheel biedt momenteel een rommelige en verwaarloosde indruk.

Bedrijfsterreinen lagen aan de Donge en dus aan de rand van de kern. Het effect hiervan is dat de zone tussen de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer een weinig aantrekkelijke zone is. Met het functieverlies is dit in nog sterkere mate waarneembaar.

Bedrijfsterreinen lagen zeer dicht op de woonbebouwing en vormden daarmee ook een bron van hinder voor de woongebieden.

Bovenal werd met de huidige functie van het gebied niet ingespeeld op de enorme potenties die het gebied heeft.

De Donge heeft ter hoogte van de ontwikkelingslocatie Dongeburgh zijn functie voor de beroepsvaart verloren, vanwege de aanleg van de Amertak (scheepvaartverbinding Oosterhout – de Amer).

De Donge is in 2005 overgenomen door de gemeente. Daardoor is het mogelijk de Donge te integreren in de ruimtelijke ontwikkelingen.

De ligging aan de Donge impliceert dat het ontwikkelingsproject Dongeburgh vele raakvlakken heeft met de waterkering. Dit blijkt in alle deelprojecten. Zo ook in het deelproject de Vesting.

Momenteel wordt langs de westzijde van Raamsdonksveer de westtangent aangelegd. Dit betekent dat de Stationsweg langs de zuidzijde van de kern Geertruidenberg een minder zware verkeersfunctie verkrijgt.

2.3. De ontwikkeling van Dongeburgh

Het project Dongeburgh voorziet in een herontwikkeling van de gebieden langs de Donge tussen de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer. Waar nu (voormalige) bedrijfsterreinen liggen, wordt een hoogwaardig woongebied ontwikkeld.

Daarmee worden beide kernen aan elkaar gekoppeld respectievelijk sterker op elkaar georiënteerd.

De bijzondere potenties van de Donge als woongebied worden op een goede wijze benut.

Behalve in een ontwikkeling als woongebied voorziet het project Dongeburgh ook in een goede uitwerking van de beleidslijn "ruimte voor de rivier" (op basis van KB 255 van 12 april 2001) en wordt een ecologische verbindingszone langs de Donge gecreëerd.

Het opruimen van soms hinderlijke bedrijven, vervallen bedrijfsgebouwen, bodemsaneringen gekoppeld aan de benutting van de bijzondere potenties en de brede / integrale uitwerking maken het project Dongeburgh tot een zeer belangwekkend en algemeen gewaardeerd project.

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan het project Dongeburgh is te lezen in het Stedenbouwkundig vlekkenplan Donge oevers (2002) en het Beeldkwaliteitsplan Donge oevers (2002).

Enkele belangrijke kenmerken uit deze plannen:

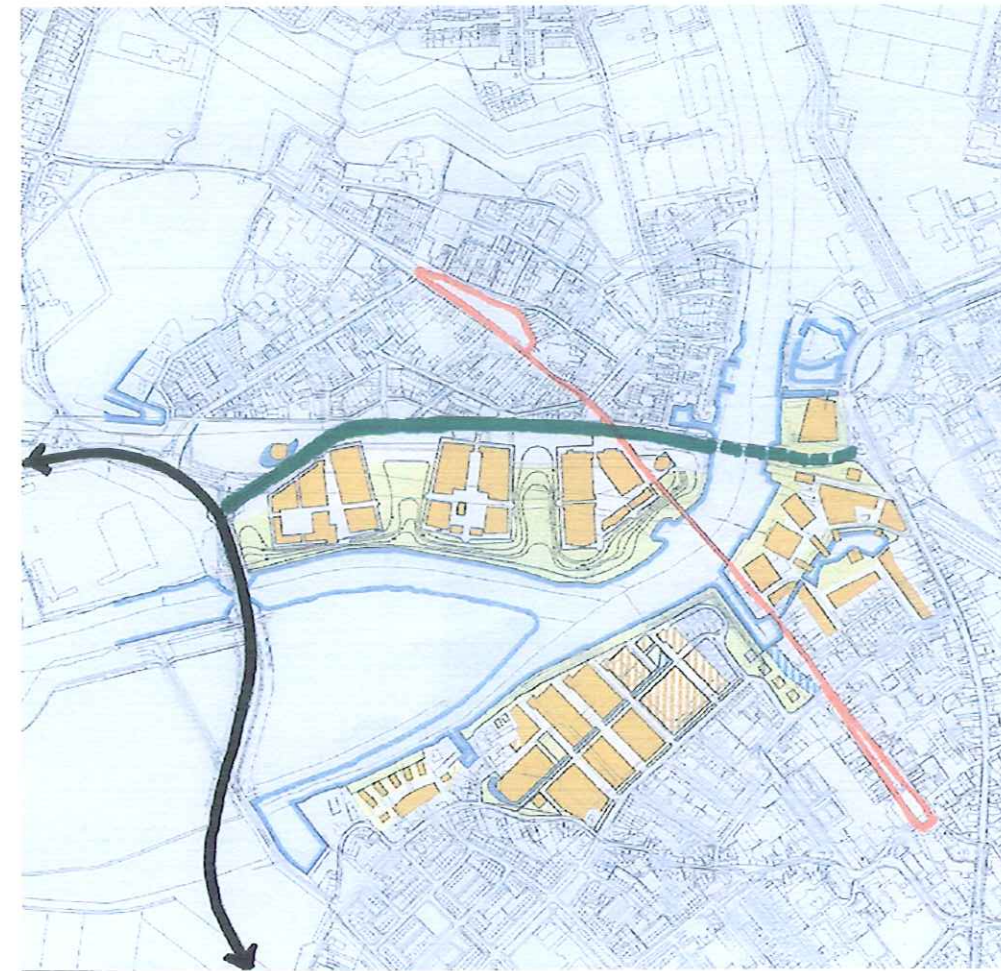
- Er wordt centraal in het gebied een brug voor langzaam verkeer gerealiseerd. Deze verbindt beide kernen op een zeer directe manier.
- Langs de zuidzijde van de stad Geertruidenberg wordt een woongebied in de vorm van bastions ontwikkeld. Samenhangend met de ontwikkeling van de bastions is een aanpassing van het huidige dijktracé noodzakelijk.
- De bastions worden omgeven door een laag gelegen ecologische ingericht oevergebied. Dit gebied biedt mede bergingscapaciteit voor de rivier.
- In Raamsdonksveer worden de woongebieden Heereland en Rivierzicht ontwikkeld, beide woongebieden met een sterke oriëntatie op de rivier en een zorgvuldige aansluiting op de bestaande dorpsstructuren.
- Met de ontwikkeling van Dongeburgh en de aanleg van de westtangent wijzigt de functie van de Stationsweg. De Stationsweg maakt niet langer deel uit van de hoofdwegenstructuur maar wordt een wijkontsluitingsweg.
- Er wordt naar gestreefd de planontwikkeling van Dongeburgh te integreren met plannen voor dijkverzwaring. Daarbij wordt er ook rekening gehouden met nieuwe dijkverzwaringen in de toekomst.

De toekomstige wegenstructuur binnen de gemeente Geertruidenberg is onderzocht in het rapport "Onderzoek hoofdwegenstructuur" van Goudappel Coffeng (kenmerk GTB003/Pbb/0079, gedateerd 13 september 2001). Op grond van dit rapport is gekozen voor een wegenstructuur met een westtangent langs de westzijde van Geertruidenberg / Raamsdonksveer. De eerste fase van deze westtangent is momenteel in uitvoering. Gevolg van de aanleg van de westtangent is dat de Stationsweg een meer bescheiden verkeersfunctie verkrijgt.

2.4. Pilot "bouwen binnen strakke contouren"

Met het project Dongeburgh wordt bij uitstek ingespeeld op een maatschappelijke noodzaak tot enerzijds ontwikkeling en anderzijds zorgvuldig ruimtegebruik. Tegelijkertijd worden ernstige milieuproblemen aangepakt en worden doelstellingen inzake waterbeheer en ecologie gerealiseerd. De provincie Noord Brabant heeft de kwaliteiten en kansen van het project Dongeburgh terdege onderkend:

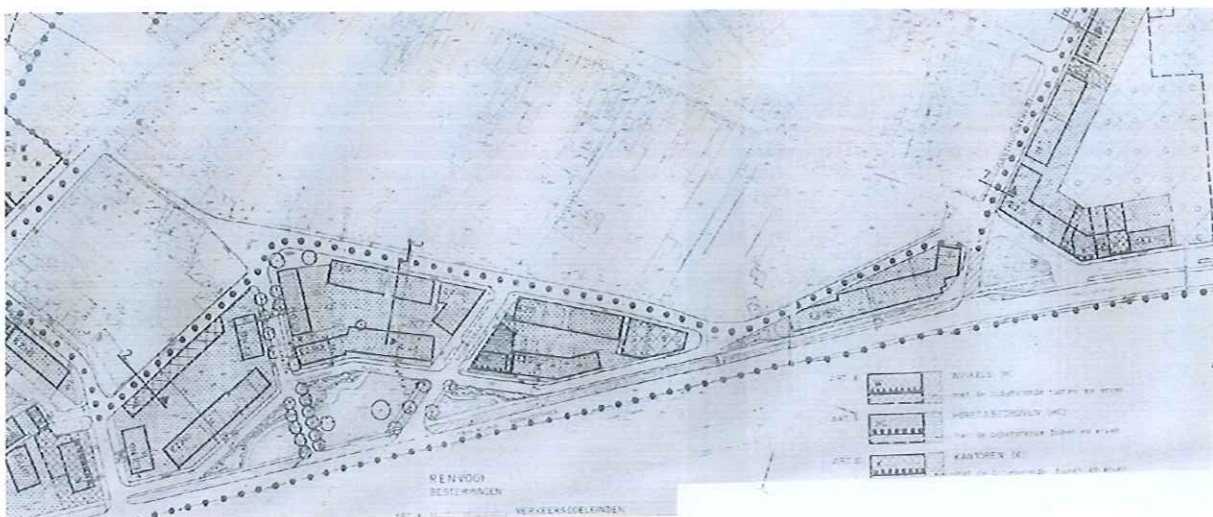
- In het verleden is de locatie Dongeburgh al aangemerkt als project "kwaliteit en duurzaamheid."
- Mede op grond van het project Dongeburgh is aan Geertruidenberg de status pilotgemeente "Bouwen binnen strakke contouren" toegekend.



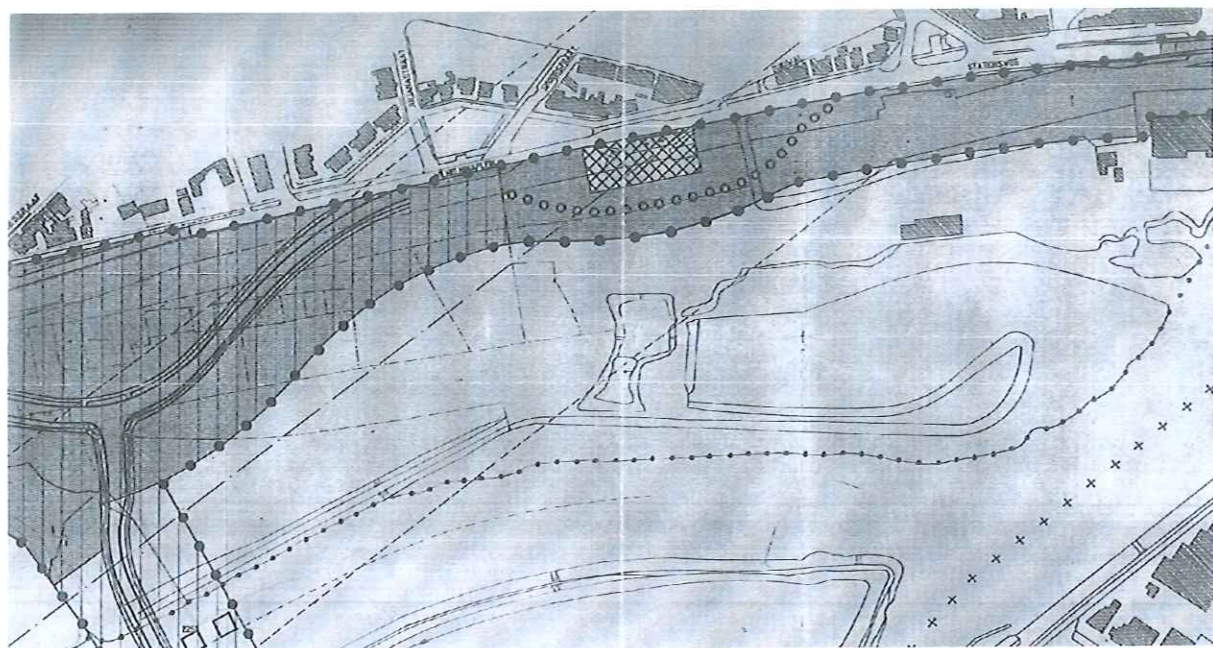
Stedenbouwkundig vlekkenplan Dongeburgh
rood: langzaam verkeersbrug
zwart: westtangent
groen: Stationsweg



Illustratie Dongeburgh



Bestemmingsplan voor de Kom, zone B (fragment)



Bestemmingsplan Zuidelijke rivieroever 1e fase (fragment)



3. Projectprofiel

3.1. Beschrijving van de huidige situatie op de locatie

Langs de zuidzijde van de kern Geertruidenberg ligt de Stationsweg. De Stationsweg vormt een scherpe beëindiging van de zuidkant van de stad.

Ten zuiden van de Stationsweg ligt het voormalige rangeerterrein van de NS. Dit rangeerterrein (en dus ook de Stationsweg) zijn zeer bepalend geweest in de vorming van de zuidelijke stadsrand.

De Stationsweg is reeds heel lang de belangrijkste ontsluitingsweg van Geertruidenberg, de westelijk van de stad gelegen bedrijfsterreinen (onder andere de energie centrales), de verbinding naar Made.

De weg kent een 50 km / uur regime. De Stationsweg is een relatief brede en lang gestrekte weg. De omgevingskwaliteit en de inrichtingskwaliteit is gering. De wijze waarop de weg ervaren wordt (zowel in beleving als in het functioneren) is negatief.

De Stationsweg ligt in de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan voor de Kom, zone B, vastgesteld 6 april 1984.
- bestemmingsplan Zuidelijke rivierzone 1e fase, vastgesteld 30.09.1993.

Het huidige dijktracé ligt op het huidige fietspad. Dit fietspad ligt voor gedeelten vlak langs (of op) de Stationsweg en voor een deel wijkt het af van de Stationsweg, in verband met de aanwezigheid van het benzine station (Texaco). Dit houdt in dat het dijktracé een merkwaardige en onlogische slinger kent.

Het dijktracé ligt op een hoogte van 3,60 meter + NAP. Daarmee voldoet het aan de huidige eisen die aan de waterkering ter plaatse wordt gesteld.

Het dijktracé onderscheidt zich in zijn hoogteligging nauwelijks van zijn omgeving. Het binnendijs gebied (Stationsweg) ligt ook op een hoogte van 3,60 tot 3,70 meter + NAP. Het buitendijs gebied (voormalig rangeerterrein) loopt geleidelijk af van circa 3,60 meter + NAP naar circa 3 meter + NAP.

In de situatie Geertruidenberg voorziet de Keur van het Waterschap in het bepalen van de beheerszones: de zone tussen de "tenen" van de dijk wordt als kernzone beschouwd. Naast de kernzone liggen aan weerszijden een beschermingszone van 30 meter en daarnaast nog eens een buitenbeschermingszone van 20 meter.

3.2. De directe omgeving van de Stationsweg

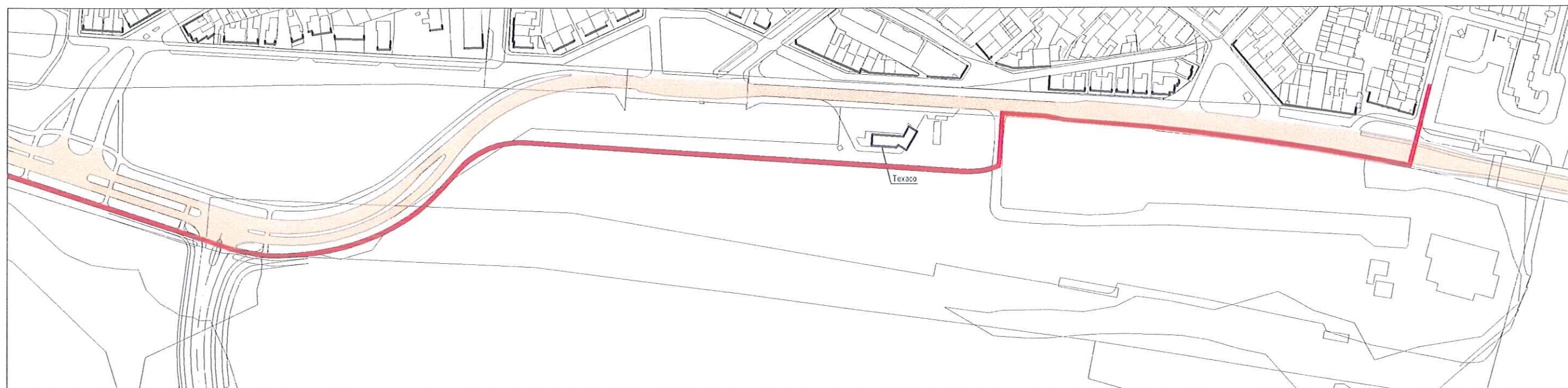
Aan de Stationsweg ligt het benzineverkooppunt van Texaco. Dit verkooppunt zal in het kader van het project Dongeburgh verdwijnen. Het past niet in het project en tegelijkertijd is het gewenst het uit de nabije woonomgeving te verwijderen, in verband met het lpg - vulpunt.

Het benzineverkooppunt wordt verplaatst naar een westelijke locatie nabij het knooppunt van westtangent en Stationsweg.

Voor de nieuwe locatie van het benzineverkooppunt is inmiddels een zelfstandige project procedure opgestart.

Ten zuiden van de Stationsweg wordt het plan Dongeburgh, deelplan de Vesting gerealiseerd. Dit deelplan voorziet in de bouw van 3 woonbastions met daartussen en langs de Donge overstroomgebied voor de rivier, natuurgebied en (in de zone van het voormalig rangeerterrein) park.

Voor het oostelijke bastion is inmiddels een procedure ex artikel 19 lid 1 WRO afgerond. In december 2003 is door Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar afgegeven. De realisatie van dit bastion is in 2005 gestart. Voor de overige bastions zullen afzonderlijke procedures worden gevolgd.



Stationsweg / huidige situatie

 huidige wegtracé

 huidige dijktracé

 bebouwingswand stadskern Geertruidenberg

3.3. Beschrijving van het project Stationsweg

a. Het tracé van de Stationsweg

De westtangent is momenteel in uitvoering. Komend vanuit het westen gaat de Centraleweg in een vloeiende bocht over in de westtangent. Centraleweg, westtangent en de nieuwe brug over de Donge (de Koebrug) vormen één vloeiend geheel.

Het westelijk deel van de Stationsweg is inmiddels omgelegd en sluit haaks aan op de westtangent. Het verdere tracé van de Stationsweg komt sterk overeen met het huidige tracé, doch wijkt hier net iets van af doordat het gehele tracé circa 4 meter naar het zuiden opschuift. De Stationsweg komt hierdoor iets verder van de huidige woonbebouwing af te liggen.

Het tracé loopt aan de oostzijde weer vloeiend over in het huidige tracé zoals dat op de Bergsche brug aanwezig is.

In het tracé van de Stationsweg worden een paar verbijzonderingen opgenomen:

- Ter plaatse van het Wilhelminaplantsoen krijgt één der rijbanen een uitbuiging. Daarmee wordt gerefereerd aan oude vestingwerken (bolwerk, kasteel) die aan de zuidzijde van de stad gelegen hebben. Tevens biedt dit een snelheidsremmende werking.
- Ter plaatse van het Plantsoen / Brandestraat / Gasthuisstraat wordt vorm gegeven aan de entree van de stad. Ook dit leidt tot een snelheidsremmende werking.

Het wegprofiel wordt ingrijpend gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. De rijbaan wordt versmald tot circa 6 meter en ingericht met geluidsarm asfalt. Ook worden principes van “langzaam gaat sneller” toegepast, onder andere door een duidelijke scheiding van rijbanen, die inhalen voorkomt. De fietspaden langs de weg worden vrij liggend.

Het geheel van een versmalde, nieuw ingerichte, van meerdere aansluitingen en oversteekplaatsen voorziene weg brengen het huidig wegbeeld terug tot een vriendelijke stadsstraat. Weliswaar behoudt deze een duidelijke verkeersfunctie en ook een redelijk grote verkeersintensiteit, doch de snelheid wordt aanzienlijk teruggebracht en de beleving en gebruik worden vele malen vriendelijker dan de huidige situatie.

De directe omgeving van de weg wordt ingericht als groengebied met een parkfunctie en een parkinrichting. Het bestaande Wilhelminaplantsoen biedt een goede referentie voor de inrichting van de gehele zone.

Het inrichtingsplan voor de Stationsweg zal grotendeels binnen vigerende bestemmingsplannen passen.

Doordat ten opzichte van de huidige situatie de weg enkele meters naar het zuiden verschuift en het Plantsoen een nieuwe inrichting krijgt treedt er enige afwijking van vigerende plannen op. Deze afwijking is op bijgaand kaartje weergegeven.

De procedure ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening betreft het rood aangegeven gebied op bijgevoegde kaart. Beoogd wordt voor dit gebied een bestemming verkeersdoeleinden te realiseren.

b. Informatie over het dijktracé:

Het nieuwe tracé van de dijk valt samen met het ontworpen vrij liggende fietspad dat langs de zuidzijde van de nieuwe Stationsweg is geprojecteerd. Een deel van het tracé schuift derhalve circa 30 meter op in de richting van de stad en een ander deel blijft nagenoeg conform de huidige situatie.

De kruin van de toekomstige dijk valt samen met het fietspad.

De kruin van de dijk, respectievelijk het fietspad wordt op een hoogte van 4,10 meter + NAP aangelegd. Dit is meer dan de momenteel vereiste hoogte van 3,60 meter + NAP, doch speelt in op een algemeen aangenomen verwachting dat op afzienbare termijn het niveau van het maatgevend hoog water zal toenemen in verband met de verwachte stijging van de zeespiegel.

De hoogte van 4,10 meter + NAP is overeengekomen tussen Gemeente, Waterschap en Provincie. Met deze extra hoogte wordt een (duurzame) situatie gecreëerd die ook voor de lange termijn afdoende zal zijn als waterkering.

Het rapport van Arcadis “Dijkverlegging de Vesting” van 4 november 2005 (110303 /OF5 / 1H2 / 000253 / bv) beschrijft en motiveert en detail de ligging, het profiel en de technische uitwerking van de dijk.

Het tracé van dijk / fietspad is door de verhoogde ligging duidelijk herkenbaar. Tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat de invloed op de omgeving uiterst beperkt is doordat ten opzichte van het omringende maaiveld slechts een hoogte van 40 tot 50 centimeter wordt gerealiseerd. Ook de hoogteligging van de Stationsweg blijft nagenoeg gelijk aan het huidige maaiveld.

Het nieuwe tracé van de dijk wordt onafhankelijk van bestemmingsplan of ander ruimtelijke ordeningskader gerealiseerd, op grond van de Wet op de waterkering.

Het nieuwe tracé valt voor grote delen binnen vigerende bestemmingen waterstaatsdoeleinden en voor gedeelten ook daarbuiten. Op bijgaand kaartje is de relatie tussen vigerende bestemmingen waterstaatsdoeleinden en dijktracé weergegeven.

Volledigheidshalve: daar waar het tracé buiten vigerende bestemmingen waterstaatsdoeleinden valt wordt nu geen ruimtelijke ordeningsprocedure gevoerd. Wel zal te zijner tijd (in het dan vast te stellen bestemmingsplan) de betreffende zone mede – bestemd worden voor “waterstaatsdoeleinden”.

De effecten / consequenties van het vaststellen van een nieuw dijktracé zijn niet af te leiden uit een bestemmingsplan, doch uit de Keur van het waterschap. Voor deze effecten wordt verwezen naar de onderbouwing van het plan voor de dijkverlegging.

Volledigheidshalve:

- Momenteel valt een aanzienlijke bebouwingszone van de stad Geertruidenberg binnen de beschermingszone of buitenbeschermingszone (zie ook hoofdstuk 3.1).
- Uit het kaartje blijkt dat ook in de nieuwe situatie een aantal woningen en erven langs de Stationsweg in de (nieuwe / berekende) beschermingszone van de dijk valt. Dit impliceert dat conform de Keur hier voor uitbreiding of aanpassing van bouwwerken en inrichting van erven een toestemming van het Waterschap vereist is. Overigens zijn de praktische consequenties hiervan slechts gering.



- Stationsweg
- vigerende bestemmingen verkeersdoeleinden
 - geprojecteerde verkeersfuncties; hiervoor wordt een vrijstelling ex art 19 lid 1 WRO toegepast



- Dijk
- vigerende bestemming waterstaatsdoeleinden
 - geprojecteerde waterstaatsdoeleinden; deze zone wordt t.z.t. mede bestemd voor waterstaatsdoeleinden
 - zone waar t.z.t. de medebestemming waterstaatsdoeleinden vervalt

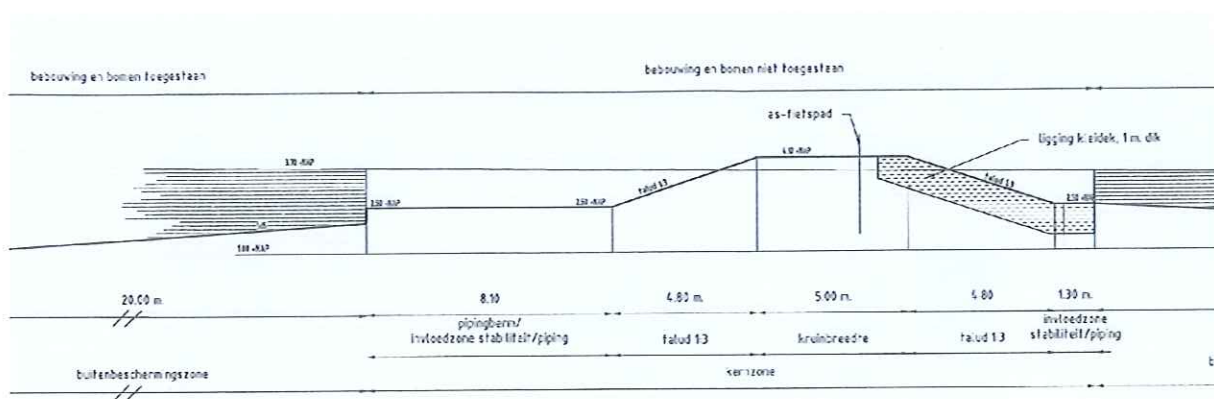


Illustratie Stationsweg



Stationsweg / nieuw dijktracé
dijktracé valt samen met het fietspad
kernzone
buitenbeschermingszone

dijktracé (de kruin van de dijk valt samen met het fietspad langs de zuidzijde van de weg)



principe profiel van de dijk
links is binnendijks, rechts is buitendijks
bron: Arcadis, 4 november 2005

c. Illustraties

Ten overvloede zijn hierbij enkele schetsen van de Stationsweg en de dijk opgenomen. Zij hebben geen enkele juridische status:

De **inrichtingsschets voor de Stationsweg** was destijds opgenomen in het stedenbouwkundig vlekkenplan. De schets gaf (en geeft) een aardige illustratie van de gedachten omtrent de inrichting, doch heeft geen enkele status. De schets zal nog worden vertaald in een concreet ontwerp. Dit ontwerp kan op onderdelen afwijken van het geschetste beeld. Dit geldt met name voor de aansluiting bij het Plantsoen.

De tekening van het **dijktracé** geeft de ligging weer van de dijk, uitgewerkt in een kernzone en een beschermingszone. Voor een gedetailleerde uitwerking zie:

- procedure die het waterschap voert in het kader van de Wet op de Waterkering.
- rapportage "Dijkverlegging de vesting, Plantoelichting", Arcadis 4 november 2005.

Ook het **principe profiel van de dijk** wordt nader beschreven en beargumenteerd in het rapport "Dijkverlegging de vesting, Plantoelichting" van Arcadis van 4 november 2005 (nummer 110303/OF5/1H2/000253/bv).

4. Motiveringen

4.1. Ruimtelijke motivering

Er wordt een ontwikkeling van de zuidelijke stadsrand van Geertruidenberg nagestreefd, waarin alle ruimtelijke aspecten integraal worden betrokken.

Er is daarmee sprake van een grote samenhang tussen de bestaande stadskern, de bastions die in het kader van het plan Dongeburgh net buiten de stad gerealiseerd worden, de rivier en de oevers (overstroomgebied en ecologie), de parkzone op het voormalig NS terrein. In deze integrale benadering is herstructurering van de wegenstructuur een essentieel onderdeel.

Dat de Stationsweg een geringere verkeersfunctie verkrijgt is een gevolg van de nieuwe hoofdwegenstructuur in Geertruidenberg (met daarin de westtangent). Een zeer positief gevolg hiervan is dat het gehele gebied langs de zuidelijke stadsrand een nieuwe functie en een nieuwe inrichting kan krijgen.

In samenhang met de ontwikkelingen langs de zuidzijde van Geertruidenberg vindt ook een correctie van het dijktracé plaats. Met het oog op de te verwachten stijging van het maatgevend hoog water wordt met een extra hoogte van 0.5 meter nu reeds geanticipeerd op een toekomstige situatie.

4.2. Verkeerskundige onderbouwing

De toekomstige wegenstructuur binnen de gemeente Geertruidenberg is onderzocht in het rapport "Onderzoek hoofdwegenstructuur" van Goudappel Coffeng (kenmerk GTB003/Pbb/0079, gedateerd 13 september 2001). Op grond van dit rapport is gekozen voor een wegenstructuur met een westtangent langs de westzijde van Geertruidenberg / Raamsdonksveer. De eerste fase van deze westtangent is momenteel in uitvoering.

Gevolg van de aanleg van de westtangent is dat de Stationsweg van functie verandert. Het is niet langer een onderdeel van de hoofdwegenstructuur, doch krijgt nu een functie als wijk- en buurtontsluitingsweg.

De verkeersintensiteiten zullen als gevolg van de aanleg van de westtangent afnemen, doch in de loop der jaren als gevolg van de autonome groei ook weer toenemen, tot een omvang die in 2015 naar verwachting ongeveer gelijk is aan de huidige omvang van circa 9000 motorvoertuigen.

Belangrijke verschillen ten opzichte van de huidige situatie zijn:

- Het aandeel vrachtauto's neemt aanzienlijk af
- Het karakter van de weg is niet meer primair gericht op doorstroming. De snelheid zal (mede door snelheidsremmende maatregelen) aanzienlijk afnemen.

Op grond hiervan kon gekozen worden voor een inrichting als "stadsstraat" met een beperkt breedteprofiel, snelheidsremmers, oversteekvoorzieningen, afslagbewegingen, et cetera.

Fietsers krijgen vrij liggende fietspaden.

4.3. Watertoets

a. De waterkering

Het rapport van Arcadis "Dijkverlegging de Vesting" van 4 november 2005 (110303 /OF5 / 1H2 / 000253 / bv) beschrijft en motiveert en detail de ligging, het profiel en de technische uitwerking van de dijk.

Dit gebeurt aan de hand van het plan Dongeburgh, de uitgangspunten van het waterschap Brabantse Delta, hoogtemetingen en geotechnisch onderzoek.

Kruinbreedte, taludhellingen, technische voorzieningen, funderingen en het exacte tracé, gekoppeld aan de ligging van het fietspad, worden aangegeven (zie ook 3.3).

De eisen die gesteld worden aan de kernzone en de beschermingszone, aan de bebouwing in de rand van de beschermingszone, kabels en leidingen en beplanting zijn in het rapport van Arcadis weergegeven.

Het nieuwe dijktracé wijkt op onderdelen af van het huidige tracé. Dit impliceert dat een beoordeling heeft plaats gevonden of een MER procedure noodzakelijk zou zijn. Deze beoordeling heeft plaats gevonden aan de hand van de aanmeldingsnotitie van 22 juli 2005 van het waterschap Brabantse Delta. Gedeputeerde Staten hebben naar aanleiding hiervan op 27 september 2005 besloten dat voor de voorgenomen activiteit geen MER behoeft te worden opgesteld.

b. Waterhuishouding

Voor de ontwikkeling van de bastions worden afzonderlijke procedures ex artikel 19 lid 1 gevoerd. In deze ontwikkeling wordt ook het aspect waterhuishouding (inclusief een scheiding van vuil en schoon water) expliciet betrokken.

Langs het dijktracé is (in nauw overleg met het waterschap een leidingentracé geprojecteerd. Dit leidingentracé omvat onder meer het rioolstelsel voor het hele deelgebied de vesting.

In hoofdstuk 4.7. wordt het leidingentracé in beeld gebracht.

De herinrichting van de Stationsweg en de wijziging van het dijktracé wijken slechts in zeer beperkte mate af van de huidige situatie. Op de waterhuishouding heeft dit geen invloed.

c. Waterkwaliteit

De herinrichting van de Stationsweg en de wijziging van het dijktracé wijken slechts in zeer beperkte mate af van de huidige situatie. Op de waterkwaliteit heeft dit geen invloed.

d. Overleg met het waterschap

Het plan voor de Stationsweg en de verlegging van het dijktracé zijn integraal ontwikkeld in nauwe samenwerking met het waterschap Brabantse Delta. De provincie Noord Brabant is voortdurend bij deze ontwikkeling betrokken geweest.

4.4. Landschap

Langs de zuidzijde van de Stationsweg wordt in het kader van het deelplan de Vesting op het voormalig NS terrein een parkzone ontwikkeld. Weg en park (inclusief het Wilhelminaplantsoen) spelen goed op elkaar in.

Aan de noordkant van de Stationsweg zal de weg op de bestaande situatie en de bestaande parallelwegen worden aangesloten. Het gegeven dat de weg enkele meters in zuidelijke richting verschuift biedt ook de ruimte om deze overgang goed vorm te geven. Het Wilhelminaplantsoen zal door de herstructurering nagenoeg niet beïnvloed worden.

Het zichtbare deel van de dijk (een kleine verhoging met daarop het fietspad) voegt zicht als een ondergeschikt landschappelijk element goed in de totale verschijningsvorm van het gebied.

4.5. Natuur, ecologie, flora en fauna

Het project bestaat slechts een zeer smalle strook gebied, die nagenoeg samenvalt met de huidige weg. Dit betekent dat er niet af nauwelijks natuurwaarden in het geding zijn.

Voor het deelplan de Vesting is er in april 2003 door Nieuwland Advies een onderzoek naar flora en fauna gedaan. Dit heeft tot geleid tot een "onthefing voor ruimtelijke ingrepen" van de Flora – en faunawet artikel 75 lid 4) door het agentschap LASER van het ministerie van LNV van 21 oktober 2003. Op grond van het onderzoek, de verleende ontheffing in het kader van de procedure voor het oostelijke bastion, en de constatering dat in of op de Stationsweg geen natuurwaarden in het geding zijn, kan worden aangenomen dat er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het project zijn.

Overigens wordt in het kader van het plan Dongeburgh veel aandacht besteed aan de ontwikkeling van natuur door de realisatie van een royale ecologische verbindingzone langs de Donge.

4.6. Archeologie en cultuurhistorie

De Stationsweg ligt vlak langs de stadsrand en daarmee in een gebied dat in vroegere eeuwen een belangwekkende geschiedenis heeft gekend. De begrenzing van de vestingstad heeft een aantal stadia gekend. Daarbij zijn positie en vorm van gebouwen, vestingwerken, bolwerken en grachten meerdere malen aan verandering onderhevig geweest.

Reeds eeuwen lang is de huidige bebouwingsgrens de oude begrenzing van de stedelijke bebouwing. De merkwaardige vorm hiervan laat zich vooral verklaren door de positie ten opzichte van de Donge, die in de loop der eeuwen op verschillende afstanden van de stad meanderde.

Buiten de huidige bebouwingsgrens en dus voor een gedeelte onder de huidige Stationsweg moeten – blijkens historisch kaartmateriaal – oude vestingwerken liggen.

Deze vestingwerken zijn in de 19^e eeuw voor een belangrijk deel gesloopt vanwege de aanleg van het rangeerterrein van de NS.

Het rangeerterrein van de NS is op zichzelf ook een belangwekkend cultuurhistorisch gegeven. Het markeert een belangrijke stap in de ontwikkeling van Geertruidenberg.

Het plan Dongeburgh probeert zoveel mogelijk de verschillende lagen in de geschiedenis van de zuidelijk stadsrand te respecteren en soms ook te versterken. De wijze waarop de zones in het gebied zichtbaar worden gemaakt en de wijze waarop de bastions als laatste laag hierop zijn geprojecteerd getuigen hier van.

De oude vestingwerken worden (voor zover ze nog aanwezig zijn) in situ bewaard. De werkzaamheden voor de herprofilering van weg zullen geen / nauwelijks invloed hebben op eventuele archeologische restanten.

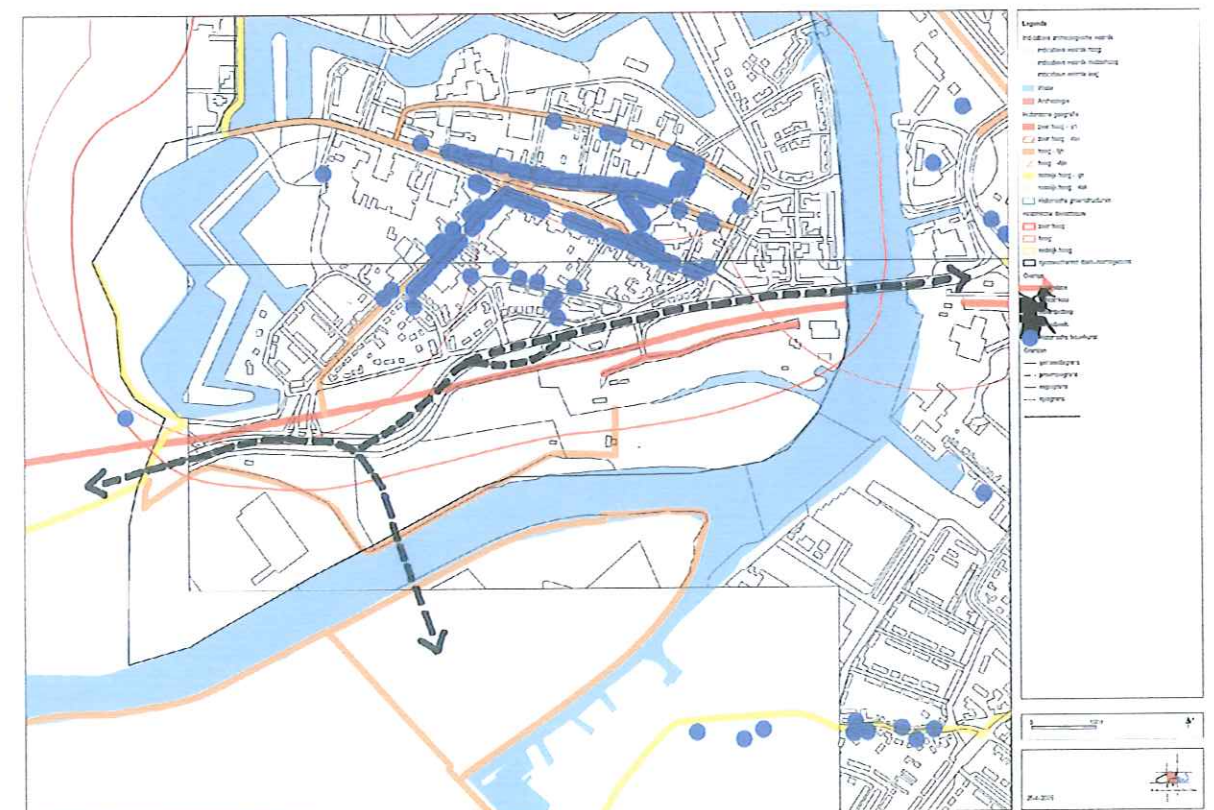
Mochten er desondanks toch archeologische waarden worden aangetroffen, dan zullen "vondsten" conform de Monumentenwet gemeld worden aan overheden (Gemeente en Provincie) en zullen wettelijke stappen doorlopen worden zoals aangegeven in de Monumentenwet en de "Regeling werkwijze bij archeologische waarneming, gemeente Geertruidenberg 2000".

Eén van de meest markante vestingwerken is het kasteel geweest, dat ter plaatse van het Wilhelminaplantsoen gestaan moet hebben. Dit gegeven is aanleiding om in de weg (althans in één rijbaan) een slinger aan te brengen die "om het voormalige vestingwerk heen" leidt. Daarmee wordt een herinnering aan de geschiedenis van de stad zichtbaar gemaakt (en tevens een snelheidsremmende maatregel gecreëerd).

Het bureauonderzoek van Archeo Media BV (2003) en het onderzoek van BILAN (rapport 2004 Geertruidenberg Dongeburgh – de Vesting; ISSN 1572-3194-2005/2), alsmede de notitie "aanvullende antwoorden" van BILAN (17.02.2005) geven een goed inzicht in de archeologische kwaliteiten van het gebied.

De provincie Noord Brabant constateert bij brief van 24 februari 2005 dat de rapportage van BILAN voldoende rapportage en verantwoording van de uitgevoerde werkzaamheden omvat.

Het deelgebied de Vesting (en daarmee ook de gehele Stationsweg) ligt binnen het beschermd stadsgezicht. Dit impliceert dat het project en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing om advies zullen worden voorgelegd aan de Monumentencommissie.



Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord Brabant / kaart B (fragment) met daarop in zwarte streeplijn het profiel van Stationsweg en westtangent.

4.7. Ondergrondse infrastructuur

De realisatie van het deelplan de Vesting (woongebied, natuurgebied, weg en dijk) heeft grote invloed op de bestaande ondergrondse infrastructuur, de kabels en leidingen.

Rekening houdend met de toekomstige inrichting van het gebied is de huidige ligging van kabels en leidingen geanalyseerd (rapport Akertech april 2005). Bestaande kabel- en leidingnetten dienen in stand gehouden te worden. Daarnaast dienen de bastions te worden voorzien van nieuwe aansluitingen. De analyse van de huidige situatie is aangevuld met de eisen, richtlijnen en fasering die gesteld worden aan de toekomstige inpassing van kabels en leidingen. Belangrijk aspect hierin is de wijze waarop de dijk doorsneden wordt.

Op grond van de analyse bestaand en nieuw kan een heldere conclusie getrokken worden over het eventueel handhaven of verleggen ervan.

Dit leidt tot een tracévoorstel dat uitgaat van een beperkte doorsnijding van het dijktracé (3 x) en een daaraan gekoppeld "eigen stelsel" buitendijks ten behoeve van de bastions.

Met de kabel- en leidingbeheerders zijn goede afspraken gemaakt over ligging van het tracé, de wijze van uitvoeren en het moment van uitvoering.



Tracé voorstel ondergrondse infrastructuur

4.8. Wegverkeerslawaaï

De reconstructie van de Stationsweg is geen reconstructie in de zin van de wet geluidhinder. Het tracé wijzigt slechts in zeer geringe mate en de intensiteiten nemen niet toe.

Dit betekent dat een akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï in het kader van het project Stationsweg niet aan de orde is.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het deelplan de Vesting is wel een akoestisch onderzoek gedaan (Goudappel Coffeng, 31 mei 2002). Naar aanleiding van dit onderzoek is gekozen voor toepassing van stil asfalt op de Stationsweg.

Vervolgens bleek er nog sprake van geringe overschrijdingen van de voorkeurswaarde op kleine gedeelten van de bastions. Hiervoor is een procedure hogere grenswaarde gevoerd. De hogere grenswaarde is inmiddels door Gedeputeerde Staten verleend.

Voor de bestaande woningen zijn de geluidswaarden niet onderzocht en gelet op de aard van het project is dit ook niet noodzakelijk. Wel kan gesteld worden dat het geluidsniveau voor de bestaande woningen zal dalen vanwege de enigszins grotere afstand van de weg tot de woningen, de toepassing van stil asfalt en de afname van de snelheid.

4.9. Bodem en sanering

Doordat het wegtracé slechts in geringe mate wordt aangepast blijven de werkzaamheden inzake het grondverzet beperkt.

Dit betekent dat de bestaande bodemsituatie voor het project (nagenoeg geheel) gehandhaafd blijft.

4.10. Externe veiligheid

In het kader van het plan Dongeburgh / de Vesting is in overleg met de brandweer (locaal en regionaal) geconstateerd dat een VER (Veiligheids Effect Rapportage) gelet op de aard van het plan en de omgeving (woonwijk temidden van woongebieden) niet aan de orde is.

Wel is het stedenbouwkundig vlekkenplan Dongeburgh langs de VER – meetlat gelegd en is een globale veiligheidsanalyse opgenomen. Daarbij is het volgende geconstateerd:

- Het verkooppunt motorbrandstoffen aan de Stationsweg zal in het kader van de ontwikkelingen Dongeburgh naar elders (Westtangent / Centraleweg) worden verplaatst. De directe relatie van verkooppunt (inclusief lpg - installatie) met woonomgeving wordt daarmee opgeheven. In het kader van het dijkverzwakingsplan wordt momenteel een saneringsonderzoek uitgevoerd.
- Gevareneffecten van het verkeer worden met name door de aanleg van de westtangent gereduceerd. Transport naar bedrijventerreinen aan de Centraleweg en de Amercentrale zal in en vlak langs de kern gereduceerd worden.
- Bij de inrichting wordt veel aandacht aan de verkeersveiligheid geschonken.
- De ontsluitingswegen zijn zodanig gesitueerd en gedimensioneerd dat hulpdiensten op een snelle en efficiënte manier naar diverse locaties in de gemeente kunnen komen. De aanleg van de westtangent draagt zeer bij aan een goede bereikbaarheid door hulpdiensten. De inrichting van de Stationsweg wordt weliswaar snelheidsremmend en omgevingsvriendelijk; hulpdiensten zullen op een vlotte manier gebruik van deze weg kunnen maken.

Per saldo wordt geconcludeerd dat er geen bijzondere veiligheidseffecten in dit plan optreden, dat enkele aspecten in de planvorming uit een oogpunt van veiligheid positief zijn en dat de verdere ontwikkeling van het plan in nauw overleg met veiligheidsdeskundigen plaats vindt.

4.11. Sociale veiligheid

De structuur van het gebied is zeer open en overzichtelijk. De Stationsweg ligt in een duidelijk vorm gegeven openbare ruimte die omzoomd wordt door woningen die alle een duidelijke voorkant oriëntatie op de openbare ruimte hebben. 's Nachts wordt het gebied goed verlicht.

Bij de verdere inrichting van de weg en aangrenzende zones zal het aspect sociale veiligheid terdege worden betrokken.

De merkwaardige huidige ligging van het fietspad, achter het benzinestation langs, wordt met dit project opgeheven.

4.12. Economische uitvoerbaarheid

Herinrichting van de Stationsweg wordt bekostigd uit de exploitatie Dongeburgh.

4.13. Planning

De realisatie van de aansluiting van de Stationsweg op de westtangent is inmiddels (najaar 2005) gerealiseerd op basis van het vigerend bestemmingsplan.

De procedures in het kader van de wet op de Ruimtelijke Ordening en de wet op de Waterkering zullen in de eerste helft van 2006 doorlopen worden.

Spoedig na (dan wel ten tijde van) de realisatie van het oostelijke bastion zal het aangrenzende deel van de Stationsweg worden gerealiseerd.

4.14. Maatschappelijke haalbaarheid

Een eerste concept van een ruimtelijke onderbouwing voor de herinrichting heeft reeds ter inzage gelegen in september 2005. Op 20 september is hierover een inspraakavond georganiseerd. Er is één schriftelijke zienswijze ingediend, die met name betrekking had op de inrichting van de weg.

Het plan is in vervolg op de eerste ter inzage legging niet principieel gewijzigd, maar wel is een ruime informatie over de relatie met het dijktracé toegevoegd.

De procedure ex artikel 19 lid 1 WRO voor de herinrichting van de Stationsweg wordt tegelijkertijd gevoerd met de procedure volgens de Wet op de waterkering ten behoeve van de aanpassing van het dijktracé.

Deze beide procedures vangen aan met een ter inzage legging van 6 weken, te starten begin maart 2006.

Met de ruimere opzet van de ruimtelijke onderbouwing en met de parallelschakeling van beide procedures wordt ruimschoots inzicht in de integrale ontwikkeling van het gebied geboden.

Voor zover eventuele zienswijzen in beide procedures van betekenis zijn voor zowel de weg als het dijktracé zal de behandeling hiervan ook in nauwe afstemming tussen gemeente en waterschap plaats vinden.

De resultaten van deze procedure worden bij de besluitvorming over- en de verdere uitwerking van de plannen betrokken.