

# Bijlage 4: Participatieverslag

## Inhoud

Aanleiding .....	2
1 Uitgangspunten visie.....	3
1.1 Werkendam noord als locatie voor de rondweg, wonen en bedrijven .....	3
1.2 Methode onderzoek .....	4
1.3 Weging maatschappelijk draagvlak: .....	5
2 Wonen.....	6
3 Bedrijventerrein .....	7
4 Ontsluiting.....	7
4.1. De Tol .....	7
4.2. Tracé rondweg Monnikenhoef tot aan Sleeuwijksedijk .....	8
4.3. Bocht in rondweg nabij nieuwe bedrijventerrein .....	8
4.4. Bocht in weg nabij monnikenhoef .....	9
4.5. Alternatief tracé via de Vijcie .....	9
4.6. Robijnsweg .....	9
4.7 Zorgen over de uitwerking:.....	10
4.8 Sleeuwijksedijk / Sasdijk .....	10
4.9 Monnikenhoef / Lange Wiep .....	10
4.10 Sluipverkeer gebied .....	11
4.11 Toename verkeer Deltaweg Sleeuwijk.....	11
4.12 Fietspad Sleeuwijk.....	11
5 Overig.....	12
5.1 Supermarkt/ijsbaan/volkstuinlocatie .....	12
5.2 Kozakken Boys.....	12
5.3 Groen en ecologie .....	13
5.4 Bodem en water.....	13
5.5 Rioolwaterzuivering .....	13
5.6 Verlies van uitzicht en planschade.....	14
5.7 Wat moeten we nu als grondeigenaren?.....	14
6. Conclusie .....	14
7. Alternatieve visie .....	15

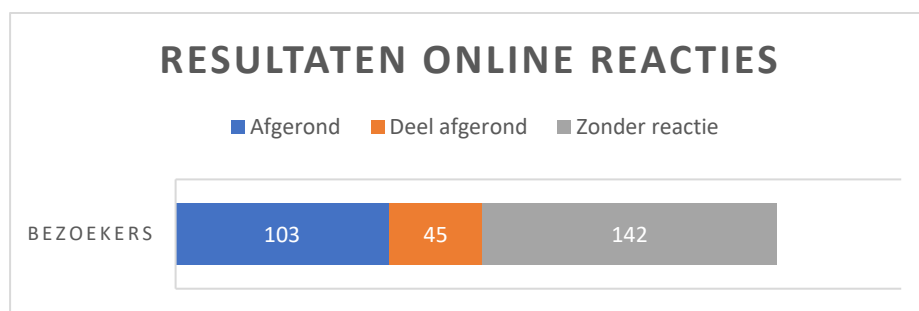
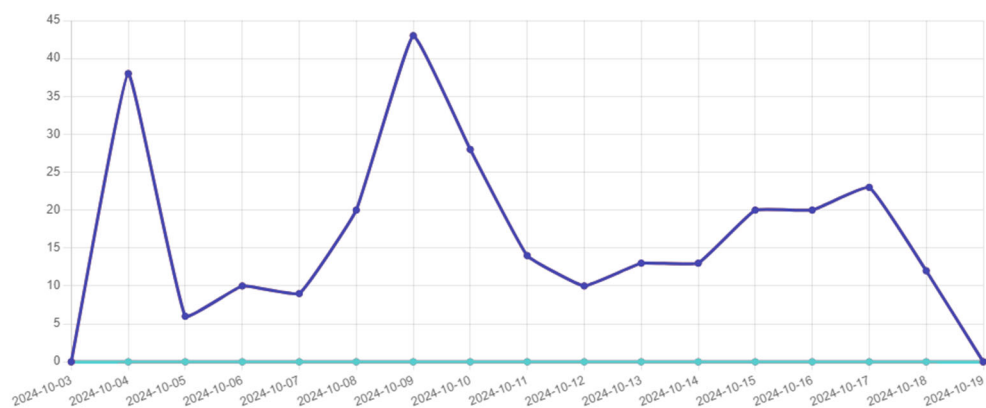
## Aanleiding

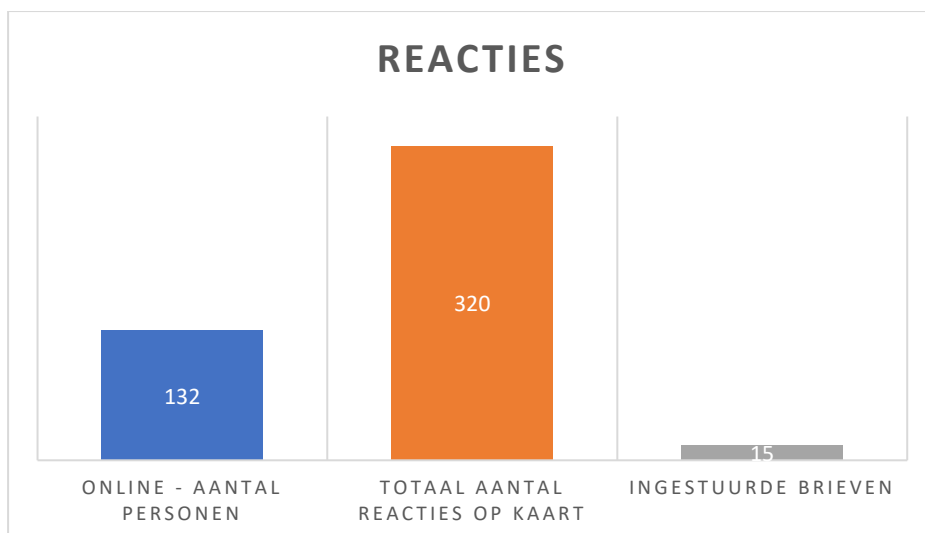
De concept-gebiedsvisie Werkendam Noord is op 30 september en 3 oktober 2024 gepresenteerd op een informatieavond en vervolgens ter inzage gelegd, waarop bewoners en ondernemers konden reageren t/m 18 oktober. Hieronder vindt u een samenvatting van deze reacties en de wijze waarop er tegen de vragen of aandachtspunten aan wordt gekeken. Tot slot beschrijft dit document of de reacties nog consequenties hebben voor de concept visie of dat de gemaakte opmerkingen worden meegenomen in de uitwerking van de plannen.

De reacties in het voorliggend participatieverslag is geschreven vanuit het adviesbureau dat ook de visie heeft opgesteld, ondersteund door de ambtelijke organisatie. Dit is hiermee nog niet het definitieve standpunt vanuit college of gemeenteraad.

Er zijn in totaal circa 200 bezoekers geweest op de informatieavonden en circa 300 bezoekers geweest op de website. Van de online bezoekers heeft ongeveer de helft gereageerd op de kaart met één of meerdere reacties. Daarnaast zijn er 15 ingezonden brieven ontvangen, waarvan een deel ook online heeft gereageerd. Vervolgens zijn er nog 2 extra stukken/reacties gedeeld.

Aantallen reacties gedurende twee weken





## 1 Uitgangspunten visie

Een aantal reacties gaat over de hoofduitgangspunten van de gebiedsvisie en de andere op planspecifieke onderdelen van de gebiedsvisie. De samengevatte reacties zijn meestal ingevuld door ‘enkele’ inwoners, denk hierbij aan 1 tot 20 reacties op dat specifieke punt. Dit geldt ook voor andere genoemde begrippen zoals ‘meerdere reacties’, ‘een aantal reacties’ of ‘men’. Als er gesproken wordt over ‘merendeel van de reacties’ dan zijn dit meer dan 20 reacties. Ook is het gebruikelijk dat er meer mensen reageren die zich niet kunnen vinden in specifieke onderdelen van de visie dan mensen die positief zijn. Zij denken immers dat de visie goed is zoals deze nu is en geven dan vaak geen reactie.

De reactie op de hoofduitgangspunten hebben allereerst betrekking op de locatiekeuze van Werkendam Noord. Het tweede onderwerp gaat over de onderzoeksmethode die is gebruikt voor de afweging. Het volgende algemene onderwerp gaat over hoe het maatschappelijk draagvlak tot stand is gekomen en de mate waarin dit doorslaggevend is geweest voor de opgestelde visie. Tot slot is aangegeven wat er gebeurt als maatschappelijk draagvlak niet de doorslag zou geven.

### 1.1 Werkendam noord als locatie voor de rondweg, wonen en bedrijven

#### **Samenvatting reactie:**

Uit de reacties volgde dat men de keuze van Werkendam Noord ter discussie stelt. Er wordt een overall visie gemist op gemeenteniveau hoe men uiteindelijk op dit gebied uit komt en waarom niet naar locaties als Hank, Nieuwendijk, Kop van Brabant/Werkendam-zuid wordt gekeken.

#### **Beantwoording**

Voor de overall visie op gemeenteniveau is er een Omgevingsvisie Altena 2040 vastgesteld eind 2023. Hierin is aangegeven dat er een visie wordt opgesteld voor Werkendam Noord voor bedrijventerrein, woonwijk en rondweg.

In bijlage 1 van de gebiedsvisie is uitgebreid ingegaan op de behoefte en locatiekeuze voor Werkendam Noord. In het kort geldt voor het bedrijventerrein het volgende. De huidige bedrijventerreinen aan de zuidzijde van Werkendam zijn volledig uitgegeven. De meest recente geplande uitbreidingsmogelijkheid ten zuiden van Werkendam bij bedrijventerrein ‘Kop van Brabant’ is sinds enkele jaren geen realistische optie meer. Dit heeft te maken met de status die het gebied heeft gekregen van Unesco Wereld Erfgoed. Door deze status is het gebied ten zuiden van de Dijkgraaf den Dekkerweg en de Schans beschermd. In de praktijk komt dat erop neer dat hier niet

gebouwd mag worden om de kernkwaliteiten waaronder de open inundatievelden en schootsvelden van de forten behorend bij de Nieuwe Hollandsche Waterlinie niet te verstoren. Dat is ook de reden dat het gebied westelijk van de Kop van Brabant niet betrokken kon worden in een locatiestudie voor een nieuw bedrijventerrein.

De uitbreidingsrichting voor wonen naar het noorden van Werkendam was reeds opgenomen in de structuurvisie Land van Heusden en Altena, vastgesteld 2 juli 2013 door de gemeenteraad. Het verkrijgen van de status van Unesco Wereld Erfgoed voor de Nieuwe Hollandsche Waterlinie in het gebied heeft ook invloed op de mogelijkheden tot woningbouw. Het gebied ten zuiden van de Schans en de Dijkgraaf den Dekkerweg is uitgesloten voor bebouwing vanwege de beschermde status. Hierdoor is de enige optie om Werkendam verder uit te breiden naar de noordwestzijde.

In het 'Variantenonderzoek ontsluiting Werkendam' uit maart 2021 is onderzocht wat mogelijke oplossingen zijn voor de (verwachte) problematiek op de Dijkgraaf den Dekkerweg. Er zijn drie alternatieven onderzocht, een nieuwe weg ten zuiden van de Dijkgraaf den Dekkerweg, een verbreding van de Dijkgraaf den Dekkerweg en een nieuwe weg ten noorden van de Dijkgraaf den Dekkerweg in het gebied Werkendam Noord. Uit dit onderzoek is gebleken dat de noordelijke optie de beste variant is.

Vanuit diverse onderzoeken en vastgestelde stukken door de gemeenteraad is Werkendam Noord aangewezen als locatie voor de rondweg, wonen en bedrijventerrein.

## 1.2 Methode onderzoek

### **Samenvatting reactie:**

Men is het niet altijd eens met de gemaakte keuzes en wijdt dit aan de onderzoeksmethode en hoe maatschappelijk draagvlak is meegenomen. Er is gevraagd waarom niet alle deelaspecten apart zijn gescoord, maar weer samengevoegd zijn tot één hoofdaspect. Verder wordt gevraagd waarom er geen score in gradatie van 5 is gekozen maar ervoor is gekozen dit te beperken tot een gradatie van 3 (veel, beperkt en zeer beperkte invloed). Daarnaast zijn vragen gesteld over hoe tot de gekozen deelaspecten is gekomen. Er worden ook deelaspecten gemist zoals snelheid (op korte termijn veel woningen zonder rondweg), beleid (logische afronding van de kern) en mobiliteit (afstand tot voorzieningen).

### **Beantwoording**

De gekozen methode maakt het mogelijk om de locaties objectief te vergelijken. Om het overzichtelijk te houden zijn deelcriteria samengevoegd tot logische hoofdcategorieën. Omdat het bovendien om een concept visie op hoofdlijnen gaat, is beoordeling op een aantal criteria nu nog niet zinvol omdat er in dit stadium weinig over kan worden gezegd. Ook is het mogelijk dat er geen invloed op de locatiekeuze is. In die gevallen zijn deze achterwege gebleven. De overgebleven criteria zijn enerzijds 'fysieke' aspecten die toetsbaar en relevant zijn volgens o.a. de Omgevingswet en/of zoals deze ook in de Omgevingsvisie Altena 2024 terugkomen. Daarnaast zijn financiële uitvoerbaarheid en maatschappelijk draagvlak als criteria toegevoegd. De gradatie van de score gaat over de mate van invloed van de ontwikkeling op een aspect en vice versa.

Samen met specialisten binnen de gemeente is een lijst met criteria opgesteld waaraan de verschillende locaties getoetst moeten worden. Deze criteria zijn tevens door Waterschap en Provincie beschouwd en logisch bevonden. Ook is het college op de hoogte gesteld van de gehanteerde criteria. Deze criteria zijn aan het begin van het project afgestemd met diverse betrokkenen waardoor er zo objectief mogelijk gekeken is naar de beoordeling. De opgehaalde

informatie van de bevolking heeft een plek gevonden binnen het criterium maatschappelijk draagvlak.

Er is altijd een bepaalde mate van invloed. Het bebouwen van de gronden met bedrijventerrein, woonwijk en aanleggen van een rondweg heeft namelijk altijd invloed op de beschreven waarden zoals landschap, natuur of cultuurhistorie. Bij vergelijkbare onderzoeken waarbij een complete visie of scenario wordt afgewogen wordt er ook gescoord bij een 'positieve invloed' of 'zeer positieve invloed', dan zou je op een schaal van 5 uitkomen. In dit onderzoek is dat niet relevant omdat de drie hoofdfuncties niet direct een positieve bijdrage aan de genoemde aspecten bieden. De door een partij aangegeven missende criteria van snelheid, beleid en mobiliteit zitten wel verweven in de opgenomen criteria en zijn dus wel degelijk meegewogen. Snelheid van ontwikkelen is hierbij niet als hoofdcriterium meegenomen aangezien dit geen omgevingsaspect is en daarmee dus niet bepalend voor een verantwoord ruimtelijke toedeling van functies in de visie. Ook is het in deze fase geen objectief vast te stellen criterium, namelijk of het één sneller dan het andere zou gaan. Wel is bij de financiële uitvoerbaarheid de eigendomssituatie meegewogen omdat hiermee de mate van complexiteit van de verwerving te kunnen inschatten. Het aangegeven argument dat de woonwijk van scenario 1 kan worden gerealiseerd zonder de rondweg en daardoor sneller kan worden gerealiseerd wordt niet onderschreven. De nieuwe rondweg is sowieso nodig om de Dijkgraaf den Dekkerweg te ontlasten. Dat is één van de hoofdfuncties waarvoor een tracé moet worden bepaald in het kader van deze concept visie. Daarnaast wordt op korte termijn de tweede fase van Achter de Schans ontwikkeld waardoor de komende jaren in ieder geval woningen beschikbaar komen. De andere aspecten die in de beoordelingscriteria worden gemist, zijnde de afstand tot de kern en een logische afronding van de kern. Deze aspecten zijn meegewogen binnen het aspect 'verkeer' en bij 'landschap en natuur'.

### 1.3 Weging maatschappelijk draagvlak:

#### **Samenvatting reactie:**

In de reacties komt met name de uiteindelijke keuze voor woongebied 2 (Achter de Schans) ten opzichte van woongebied 1 (Werkense polder) naar voren. Respondenten met woongebied 1 als voorkeur, geven om meerdere redenen aan dat het niet eerlijk is dat 'maatschappelijk draagvlak' doorslaggevend is geweest. Het aantal direct omwonenden bij woongebied 1 (Werkense Polder) is groter dan bij het woongebied 2 (achter de Schans). Bij de Werkense Polder heeft men actief opgeroepen om te stemmen via de website. Tot slot wordt nog aangegeven dat de klankbordgroep bij de scenariovorming ook een duidelijke voorkeur had. En dat deze stem namens een achterban zijn uitgevoerd en dus zwaarder zou moeten wegen dan de andere stemmen.

#### **Beantwoording**

Zoals hiervoor beschreven is er naast de fysieke criteria ook naar financiële uitvoerbaarheid en maatschappelijk draagvlak gekeken. Maatschappelijk draagvlak bestaat enerzijds uit de reacties van de online enquête en de motivering die hierbij is gegeven. Anderzijds vanuit een objectieve benadering van het aantal mensen die binnen de invloedssfeer wonen of werken. Er is dus niet alleen naar het aantal positieve en negatieve reacties gekeken. De motivering die is ingediend achter de positieve of negatieve reacties is niet alleen ingegeven vanuit de gedachte 'niet in mijn achtertuin'. Bij de objectieve analyse, van het aantal mensen dat woont en/of onderneemt binnen de invloedssfeer van de ontwikkeling, is ook de nieuwe woonwijk Achter de Schans meegenomen. Hieruit volgt dat de invloed van de ontwikkeling Achter de Schans op het aantal mensen kleiner is dan bij de Werkense polder. De invloed bij beide locaties is met name uitzicht vanuit bestaande woningen en bij woongebied 1 ook het verplaatsen/inperken van een veehouderij. Bij woongebied 2

is het verplaatsen/beëindigen van de fruitkwekerij aan de orde. We zijn ons uiteraard van bewust dat de ontwikkeling impact heeft, echter hier wonen/werken minder mensen waar het plan direct invloed op heeft. Met betrekking tot de rol van de klankbordgroep kan worden aangegeven dat deze groep bij de scenariovorming nadrukkelijk een voortrekkersrol is gegeven. Zij hebben allereerst meegedacht in de stedenbouwkundige verkenning van het gebied en een scenario mogen formeren. Hierbij is uitdrukkelijk meegegeven dat de klankbordgroep geen besluitvormende functie heeft en dat aan hun scenario niet op voorhand doorslaggevende betekenis wordt toegekend. De visie is voor velen van groot belang waardoor de definitieve weging van belangen bij de gemeenteraad blijft en we iedereen in meerdere scenario's wilden meenemen. Dit scenario is in de communicatie bij de bredere participatie van oktober 2023 wel expliciet gecommuniceerd als het scenario van de klankbordgroep. Een aantekening hierbij is dat er op dat moment nog geen vertegenwoordigers van de Werkense Polder in de klankbordgroep zaten. Om richting alle bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in de omgeving de mogelijkheden te laten zien zijn ook de andere scenario's in beeld gebracht waarop iedereen zijn/haar mening heeft kunnen geven. Hiermee zijn we ervan overtuigd dat er een eerlijk en open participatie heeft plaats gevonden. Uiteindelijk is het aan de gemeenteraad te bepalen in hoeverre zij de uitkomsten van de participatie willen meewegen in de keuzes voor de locaties. In het laatste hoofdstuk wordt hier nog verder op in gegaan.

## 2 Wonen

### **Samenvatting reactie:**

De reacties op het gebied van wonen zijn tweeledig. Enerzijds zijn deze positief omdat men de uitkomsten van het onderzoek onderschrijft. Anderzijds wordt in verschillende reacties aangegeven dat men niet achter de keuze voor locatie 2 (achter de Schans) staat. Direct aanwonenden van beide locaties vinden over het algemeen (uitzonderingen daargelaten) de andere locatie beter als ontwikkellocatie voor woningbouw. Hierbij is ook een reactie en visie gevoegd van de potentiële ontwikkelende eigenaren met grondposities achter de Werkense Polder. Hierin worden diverse argumenten aangedragen dat er anders naar de afweging moet worden gekeken. Het gaat hierbij o.a. om: snelheid van ontwikkelen, afstand tot voorzieningen, cultuurhistorisch erfgoed, milieu-invloed van bestaande bedrijven en afstand tot snelweg. Als laatste wordt ook aangegeven dat locatie 1 de voorkeur van de klankbordgroep had.

### **Beantwoording**

Onder het eerder beschreven kopje 'methode onderzoek' en 'weging maatschappelijk draagvlak' is reeds ingegaan op de betrokken criteria en de rol van de klankbordgroep.

De aangegeven argumenten leiden niet tot andere inzichten ten opzichte van de beoordeling in het onderzoek van Buro SRO. Op het gebied van milieuaspecten (met name geluid en bedrijfsmilieuzonering) en landschap/natuur scoort locatie 2 positiever ten opzichte van locatie 1. Bij landschap en natuur wegen de mate van aantasting van de openheid, hanteren van natuurlijke grenzen en potentiële natuurontwikkeling mee.

Locatie 2 (achter de Schans) is in het onderzoek negatiever beoordeeld op het gebied van cultuurhistorie. Hierbij is onderschreven dat bebouwing in locatie 2 dicht bij het historische lint (Schans) met cultuurhistorische waarde kan plaatsvinden. Men blijft nog wel buiten de invloedssfeer van (de kernkwaliteiten van) het NHW-erfgoed, namelijk op voldoende afstand tot onder andere schuilgelegenheden, fort Altena met bijbehorend schootsveld en buiten de 'aanvalszijde'. Een zorgvuldige inpassing en enige afstand houden tot de percelen van de Schans is uiteindelijk als

uitgangspunt genoemd voor de uitwerking. Hiermee wordt de negatievere score op dit punt gemitigeerd.

De voorkeurslocatie blijft locatie 2 achter de Schans. Naast deze voorkeur is zoals eerder al aangegeven ook maatschappelijk draagvlak bij locatie 2 positiever.

### 3 Bedrijventerrein

#### **Samenvatting reactie:**

Het merendeel van degenen die gereageerd hebben kan zich vinden in de voorgestelde locatiekeuze. Een enkeling geeft aan dat het zicht vanaf de A27 wordt aangetast terwijl juist andere aandragen dat het een mooie zichtlocatie is voor de bedrijven. Verder maakt een aantal respondenten uit de kern Sleeuwijk zich zorgen over geluid vanaf het bedrijventerrein in combinatie met het snelweggeluid waarvan men al hinder ervaart. Indirect leidt extra vrachtverkeer dat deels over de Deltaweg zal worden geleid, ook tot extra geluid

#### **Beantwoording**

In het onderzoek heeft zowel verlies van zicht vanaf de A27 (aspect landschap) als ook de een zichtlocatie voor bedrijven (aspect opbrengstpotentie) meegewogen in de beoordeling. In het laatste hoofdstuk van de concept gebiedsvisie is nadrukkelijk aangegeven dat er een hoge ambitie is voor beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing, om verdozing tegen te gaan. Bij de nadere uitwerking van het bedrijventerrein is de hoogwaardige stedenbouwkundige invulling met de genoemde (landschappelijke) doorzichten uit de zuidzijde belangrijk. Daarnaast zijn er diverse aspecten waar verdiepend onderzoek naar moet plaatsvinden, denk daarbij aan geluid van het bedrijventerrein als van het (vracht)verkeer. Door de aangehouden afstanden tot woningen worden hier geen belemmeringen verwacht. Mocht onverhoopt blijken dat dit van invloed is, dan zijn er hiervoor oplossingen mogelijk in de vorm van geluid reducerende maatregelen.

### 4 Ontsluiting

Een aanzienlijk deel van de binnengekomen reacties heeft te maken met de huidige en toekomstige verkeerssituatie. De reacties hebben we per onderwerp opgedeeld. De concept visie vormt een eerste aanzet tot een gewenste ontsluitingssituatie. En biedt de basis waarop de nadere onderzoeken gebaseerd kunnen worden. Hiervoor is het belangrijk om de hoofduitgangspunten in deze concept visie vast te stellen, waarna er gericht onderzoek kan plaats vinden.

#### 4.1. De Tol

##### **Samenvatting reactie**

De meest benoemde zorg rondom de verkeersafwikkeling vanuit Werkendam zit hem in de opstopping rondom knooppunt de Tol en het viaduct over de A27. Er wordt gesteld dat een extra rondweg niet de oplossing zal zijn en het probleem alleen maar groter gaat maken. Daarnaast worden er suggesties gedaan voor een optimalisatie van de huidige verkeerssituatie.

##### **Beantwoording**

Het is bij ons bekend dat file op de Rijksweg A27 in de huidige situatie bijdraagt aan de verkeersproblematiek in Werkendam. Met de aanpassingen die Rijkswaterstaat uitvoert binnen het tracébesluit A27 Houten-Hooipolder wordt een betere doorstroming van het verkeer verwacht. Voor de Tol betekent dit namelijk nieuwe aansluitingen, waaronder één die verder richting de kern Sleeuwijk komt te liggen, de noordelijke oprit. De aanpassingen van de A27 waaronder nieuwe

aansluitingen zowel ten oosten als ten westen van de snelweg nabij de Tol leiden tot betere afwikkeling van het verkeer. Dat heeft een positief effect op de verkeersstromen naar en vanuit de kern Werkendam. Neemt niet weg dat de gemeente met Rijkswaterstaat in gesprek is om te bezien welke mogelijkheden er zijn op het moment dat de gewenst doorstroming op de A27 niet plaatsvindt. Het toevoegen van de rondweg aan de noordzijde van Werkendam is met name bedoeld om de Dijkgraaf den Dekkerweg die over enkele jaren de maximale capaciteit bereikt, te ontlasten. Want ook bij een goede doorstroming van de A27 loopt de Dijkgraaf den Dekkerweg vol. Daarnaast is de gemeente in gesprek met Rijkswaterstaat om de mogelijkheden te bezien van eventuele extra maatregelen bij De Tol / Dijkgraaf den Dekkerweg om de doorstroming te bevorderen.

#### 4.2. Tracé rondweg Monnikenhoef tot aan Sleeuwijksedijk

##### **Samenvatting reactie:**

Het stuk rondweg tussen de Monnikenhoef en de Sleeuwijksedijk is niet nodig en zal voor onnodig overlast zorgen.

##### **Beantwoording**

Het doel van de rondweg is om de Dijkgraaf den Dekkerweg te ontlasten en het nieuwe woon- en bedrijfsgebied te ontsluiten. Een deel van het huidige verkeer, onder andere in het noordelijke deel van Werkendam, zal via de rondweg moeten worden afgewikkeld. Uit het verkeersonderzoek naar de opties voor een nieuwe rondweg blijkt dat als het deel tussen de Monnikenhoef en de Sleeuwijksedijk niet gerealiseerd wordt, er een toename zal zijn van sluipverkeer door onder andere de wijk Werkensepolder. De verkeersmodellen laten zien dat vooral de Richter en omliggende straten met extra verkeersbewegingen te maken krijgen. Dat is in een woongebied met gevoelige functies, zoals een basisschool, kinderopvang en sociaal maatschappelijke voorzieningen niet wenselijk. Daarnaast kan ook het vrachtverkeer van de Sleeuwijksedijk/Kerkeinde gebruik maken van de rondweg waardoor de hoeveelheid vrachtverkeer door het centrum en over delen van de dijk naar verwachting afneemt.

#### 4.3. Bocht in rondweg nabij nieuwe bedrijventerrein

##### **Samenvatting reactie:**

Waarom ligt de S vorm in de rondweg op deze locatie nabij het bedrijventerrein?

##### **Beantwoording**

Uitgangspunt voor het tracé van de rondweg is dat deze start bij knooppunt de Tol en eindigt bij de Sleeuwijksedijk ter ontlasting van de Dijkgraaf den Dekkerweg. De exacte ligging van het tracé wordt in de uitwerking bepaald op basis van verdiepend verkeersonderzoek. Het voorkeustracé zoals dat nu in de concept visie is opgenomen volgt zo veel mogelijk bestaande structuren of grenzen binnen het onderzoeksgebied. De rondweg gebruikt waar dat kan bestaande wegen. De rondweg ligt dicht bij het nieuwe bedrijventerrein en de nieuwe woonwijk om aftakkingen zo kort mogelijk te houden. De rondweg kan daarnaast niet te ver van de kern Werkendam afliggen om te borgen dat niet al het verkeer alsnog gebruik blijft maken van de Dijkgraaf den Dekkerweg. Verder van Werkendam betekent namelijk een langere route en meer reistijd wat de weg minder aantrekkelijk maakt. Hierdoor is gekozen voor een compacte opzet gecombineerd met landschappelijke/ecologische zone langs de Binnenvliet. Het tracé van de rondweg zal minimaal twee keer een water kruisen (het kanaal of de Binnenvliet). Door snel het kanaal over te steken vanaf de Tol zal het zwaardere verkeer voor het bedrijventerrein zo ver mogelijk van de kern van Werkendam wegblijven. Echter kruist de



weg het kanaal dan tweemaal wat mogelijk een duurdere oplossing is. De optie om de buitenzijde van het kanaal te volgen tot aan de Binnenvliet zal met een verkeersonderzoek onderzocht moeten worden. In dat geval ligt de rondweg dichterbij de nieuwe woonwijk en zullen er wellicht extra geluidswerende maatregelen nodig zijn.

#### 4.4. Bocht in weg nabij Monnikenhoef

##### **Samenvatting reactie:**

Waarom ligt de S vorm in de rondweg op deze locatie nabij de Monnikenhoef?

**Beantwoording:** Zie tevens vorige reactie.

Het tracé van de rondweg volgt de noordzijde van de Binnenvliet en is groen ingepast. Ter hoogte van de Monnikenhoef buigt deze af om aan te sluiten op de Werken. De locatie van dit tracé is bepaald op basis van de hierboven beschreven redenen. De rondweg volgt de natuurlijke 'lijnen' in het landschap en maakt gebruik van bestaande infrastructuur waar mogelijk. De exacte ligging van het tracé zal bepaald worden bij de verdere uitwerking waarbij buurtparticipatie weer een rol zal spelen en extra onderzoeken nodig zullen zijn voor de aangedragen zorgen rondom de rondweg.

#### 4.5. Alternatief tracé via de Vijcie

##### **Samenvatting reactie:**

Kan de rondweg niet via de Vijcie naar de Kooikamp en dan naar de Tol? Dit geeft minder overlast en gebruikt bestaande wegen.

**Beantwoording:** Zie tevens vorige reacties

De rondweg heeft als voornaamste doel om de Dijkgraaf den Dekkerweg te ontlasten in de toekomst. Hoe dichterbij de kern Werkendam ligt, des te aantrekkelijker de bruikbaarheid ervan in plaats van de Dijkgraaf den Dekkerweg. Het tracé voorstel via de Vijcie betekent meer weglengte en daarmee ook meer reistijd. Gevolg is dat de rondweg die op deze weg aansluit veel minder bijdraagt aan het verminderen van verkeer op de Dijkgraaf den Dekkerweg wat het doel is van de nieuwe rondweg. Nog los van de vraag of de Vijcie hiervoor überhaupt geschikt te maken is. Daarnaast wordt ook de afstand tot de beoogde nieuwe woonwijk erg groot en betekent dit dat het open binnengebied landschappelijk meer wordt aangetast, doordat het verkeer dan door het landschap gaat en het tracé van de weg geen natuurlijke lijnen kan volgen.

#### 4.6. Robijnsweg

##### **Samenvatting reactie:**

Kan de Robijnsweg niet worden doorgetrokken over het kanaal heen en verbinden met de Kooikamp en Staleenden (zowel in een optie voor autoverkeer als een optie voor alleen langzaamverkeer)? Hiermee kan de Schans/Kerkeinde worden ontlast.

##### **Beantwoording**

In de huidige visie is voor zowel de fiets als het autoverkeer een veilige en passende oplossing gezocht. Hierbij is De Vijcie/Robijnsweg in mindere mate nodig voor autoverkeer, slechts bestemmingsverkeer en zal deze als veilige fietsroute gebruikt kunnen worden tot aan het gemaal in de dijk. De gekozen voorkeursrichting maakt het daarnaast mogelijk voor het waterschap om een verbinding te maken naar de Kooikamp. Hiermee kan het slibtransport via de nieuwe ontsluitingsweg waardoor dit vrachtverkeer niet meer door het gebied hoeft te rijden. De suggestie die werd aangedragen om een verbinding te maken naar de overzijde van het kanaal is op dit

moment niet haalbaar door de ligging van de diverse bedrijfskavels aan de oostzijde van het kanaal (waaronder het kassencomplex).

#### 4.7 Zorgen over de uitwerking: geluid, profiel, aansluiting, snelheden, kruising ander verkeer, toegang aangrenzende percelen

##### **Samenvatting reactie:**

Er zijn meerdere reacties binnengekomen waarin zorgen worden geuit over diverse zaken die gepaard gaan met bijvoorbeeld geluidsoverlast van de nieuwe rondweg en hoe de weg eruit komt te zien en hoe hard er gereden mag worden. Daarnaast zijn er vragen en zorgen over hoe ander verkeer waaronder fietsers veilig de rondweg kunnen kruisen en hoe alle percelen en woningen langs en in de buurt van het tracé van de rondweg bereikbaar blijven.

##### **Beantwoording**

Na een afweging van alle beschikbare informatie is het tracé van de rondweg bepaald. Dit tracévoorstel uit de conceptvisie dient na besluitvorming op deze visie verder uitgewerkt en onderzocht te worden op de aspecten die worden genoemd. Daarbij wordt ook gekeken naar een passende snelheid en daarmee samenhangend wegprofiel en inrichting van de weg. Ook moet worden beoordeeld wat dit betekent voor mogelijk geluidsoverlast waarbij de gemeente zich aan wet- en regelgeving op dit gebied dient te houden. Bereikbaarheid van percelen in het gebied is hierbij ook van belang. Bij de nadere uitwerking worden belanghebbenden betrokken.

#### 4.8 Sleeuwijksedijk / Sasdijk

##### **Samenvatting reactie:**

Door de aansluiting van een nieuwe rondweg via De Werken ontstaat de zorg bij omwonenden dat de Sleeuwijksedijk en Sasdijk drukker worden gebruikt dan nu het geval is en dat er meer vrachtverkeer al komen te rijden. Dit zal leiden tot gevaarlijke situaties. Daarnaast is er een suggestie binnengekomen om fietsers via de ventweg te laten rijden ter bevordering van de veiligheid.

##### **Beantwoording**

Het tracé zoals in de visiekaart is opgenomen is ter ontlasting van het verkeer over de Dijkgraaf den Dekkerweg. Als gemeente zullen we nog een onderzoek doen naar de herkomst van verkeer om te beoordelen waar de nieuwe rondweg in de kern Werkendam op bestaande wegen tot een toe- of een aanname van verkeer leidt. Dat is nodig om indien er sprake is van een toename, te bezien of er (aanvullende) maatregelen getroffen moeten worden. Dit zijn aspecten die in de uitwerking een rol spelen en geen invloed hebben op de hoofdkeuze om via de Werken op de Sleeuwijksedijk aan te sluiten. In het vervolproces hebben de betrokkenen ook inspraak. De reeds doorgegeven zorgen vragen en suggesties zullen uiteraard meegenomen worden in dit proces.

#### 4.9 Monnikenhoef / Lange Wiep

##### **Samenvatting reactie:**

De binnengekomen reacties bevatten diverse zorgen over de Lange Wiep en de Monnikenhoef en hoe deze gaan functioneren in de toekomst. Daarbij worden onderwerpen genoemd als fietsveiligheid op deze wegen en de ontsluiting van de diverse functies en wijken.

##### **Beantwoording**

Zoals op de visiekaart zichtbaar is worden de verkeersstromen zo veel mogelijk gescheiden van elkaar. De Monnikenhoef zal hoofdzakelijk gericht zijn op fietsverkeer. De Lange Wiep zal door worden getrokken in noordelijke richting om aan te sluiten op de nieuwe rondweg. Hierbij is er zeker aandacht voor langzaamverkeer.

#### 4.10 Sluipverkeer gebied

##### **Samenvatting reactie:**

Bewoners in verschillende delen van het gebied maken zich zorgen over mogelijk sluipverkeer dat zal ontstaan in de toekomstige situatie of in de aanlegfase. Het gaat daarbij om bewoners van Werkendam zelf en het gebied rond Vijcie/Robijnsweg.

##### **Beantwoording**

De rondweg is met name bedoeld om de Dijkgraaf den Dekkerweg te ontlasten en te zorgen voor een robuuster verkeerssysteem voor een kern van ruim 11.000 inwoners die leidt tot een betere spreiding van verkeer en verbetering van de verkeerssituatie. Zoals eerder al is aangegeven komt er een nader onderzoek als snelheid en wegprofiel duidelijk zijn. In dit onderzoek wordt ook gekeken naar mogelijk negatieve effecten zoals sluipverkeer en zullen mogelijk (aanvullende) maatregelen moeten worden genomen. Dit is een onderdeel van de verdere uitwerking. Er is begrip voor de zorgen die leven onder de inwoners, deze zullen worden meegenomen in de uitwerking, tijdens deze uitwerking worden de inwoners van het gebied gevraagd me te denken.

#### 4.11 Toename verkeer Deltaweg Sleeuwijk

##### **Samenvatting reactie:**

Naast sluipverkeer binnen het gebied zijn er zorgen voor een toename aan verkeer via de Staleenden en de Deltaweg.

##### **Beantwoording**

Met de aanleg van het bedrijventerrein zullen er meer verkeersbewegingen zijn op de Kooikamp. Echter zal de Kooikamp aan de zuidzijde ook direct verbonden worden met de nieuwe rondweg en de Tol. In de uitwerking wordt gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn om eventuele negatieve effecten op de Staleenden en Deltaweg te voorkomen. Tijdens deze uitwerking worden de reeds gemaakte opmerkingen meegenomen en worden belanghebbenden betrokken.

#### 4.12 Fietspad Sleeuwijk

##### **Samenvatting reactie:**

De binnengekomen reacties zijn tweeledig wat betreft het fietspad langs de A27. Positief wordt benoemd dat op deze wijze het fietspad ten zuiden van de Tol langs de A27 helemaal wordt doorgetrokken naar Gorinchem. Tevens kunnen de werknemers van de (veelal lokale) bedrijven met de fiets naar het werk. Als kritiek komt dat een fietspad aan de oostzijde veel handiger is vanwege de ligging van het Altenacollege in Sleeuwijk.

##### **Beantwoording**

De ontwikkeling van het bedrijventerrein geeft de kans om langs de snelweg een fietspad te realiseren dat Gorinchem en Nieuwendijk via Sleeuwijk/Werkendam verbindt. Daarnaast zijn de bedrijven veilig per fiets bereikbaar. Het Altenacollege wordt vooral bezocht door scholieren uit omliggende kernen (nauwelijks vanuit Gorinchem en die kunnen via het auto-loze deel van het Kerkeinde fietsen direct na de Merwedeburg.) Vanuit de kern Werkendam kunnen fietsers gebruik

maken van de Werkensedijk en Schans om het Altenacollege te bereiken. Een fietsroute oostelijk van de A27 voegt in dit opzicht voor het Altenacollege niet veel toe.

## 5 Overig

### 5.1 Supermarkt/ijsbaan/volkstuinlocatie

#### **Samenvatting reactie:**

Een deel van de reacties geeft aan waarom ook niet de volkstuinten en ijsbaan worden bebouwd. Een ander deel onderschrijft de waarde van deze twee functies en vindt het zonde als deze moeten verdwijnen. Verder wordt in relatie tot de supermarkt de wens van meerdere winkels in het gebied uitgesproken. Ook wordt er zelfs al actief meegedacht hoe een supermarkt op deze locatie zou kunnen worden gerealiseerd. Tegelijkertijd wordt gevraagd waarom de Aldi niet permanent gehuisvest kan worden op de tijdelijke locatie hoek Dijkgraaf den Dekkerweg/Grote Waardweg. Bij deze functies wordt ook aandacht gevraagd voor de ontsluitingswijze van de Lange Wiep/Monnikenhoef. Daarop is in het hoofdstuk verkeer op in gegaan.

#### **Beantwoording**

In de visie is aangegeven dat de gronden ten noorden van de ijsbaan en volkstuinten groot genoeg en geschikt zijn voor de Aldi-supermarkt die nu op een tijdelijke locatie komt/is. Hiermee zijn de gronden van de volkstuinten en ijsbaan voor die functie niet nodig. In hoeverre voetbalvereniging Kozakken Boys nog extra ruimte nodig heeft is in hoofdstuk 5.2 beschreven. Voorlopig zijn er nog geen concrete plannen voor uitbreiding. Op de vraag of de supermarkt niet op de tijdelijk plek mag blijven is het antwoord: dat die locatie los is gelegen van het stedelijke gebied en binnen de Nieuw Hollands Waterlinie (de aanvalszijde). Hier zijn permanente ontwikkelingen als een supermarktvestiging niet mogelijk. Het voorstel vanuit deze visie biedt ruimte voor een geschikte permanente locatie voor de supermarkt zoals de gemeenteraad eerder heeft bepaald. De aangedragen opmerkingen en ideeën hoe dit vormgegeven kan worden in relatie tot de volkstuinten en de ijsbaan worden gewaardeerd en zullen bij de nadere uitwerking worden meegenomen.

### 5.2 Kozakken Boys

#### **Samenvatting reactie:**

Een deel van de reacties benoemt verplaatsing van voetbalvereniging Kozakken Boys als wenselijk zodat er woningbouw op de vrijkomende locatie aansluitend aan de bestaande kern mogelijk is. De Kozakken Boys zouden dan verder aan de rand moeten in verband met geluid en lichthinder. Hiervoor worden diverse suggesties gegeven. Een ander deel van de reacties gaat juist uit van de wens van behoud van voetbalvereniging Kozakken boys op de huidige plek. Dit complex met bijbehorende velden is nog helemaal niet zo oud en uitplaatsing is zonde van het geld. Hierbij worden nog tips gegeven voor extra ruimte voor parkeerplaatsen die te combineren is met de ijsbaan. Bijvoorbeeld door de ijsbaan te asfalteren en hier wat speelgelegenheden toe te voegen. Met het ijsseizoen kan op de laag asfalt sneller ijs ontstaan.

#### **Beantwoording**

Er is nog geen enkel besluit genomen over wel of niet verplaatsen van Kozakken Boys. Mochten de mogelijkheid hiertoe nader verkend worden, dan zullen de gegeven suggesties en aandachtspunten worden meegenomen. Het bestuur heeft aangegeven open te staan voor gesprekken hierover.

### 5.3 Groen en ecologie

#### **Samenvatting reactie:**

Er liggen diverse kansen om de ecologische verbindingen te versterken. De visie speelt hierop in. Het is wel wenselijk om deze verbindingen extra breed te maken zodat deze ook voor wandelaars/fietsers kunnen worden gebruikt. Hiermee ontstaat ook een groenbuffer richting de rondweg. Dat extra groen is ook nodig aangezien er in de wijk van 'Achter de schans' nauwelijks speelplekken zijn. Verder worden kansen gezien om diverse ecologische gebieden te verbinden met o.a. het Robijnbos. Er worden daarnaast zorgen geuit over de verplaatsingsmogelijkheden van de in het gebied voorkomende reeën en het effect van de plannen op de natura-2000 gebieden. Daarnaast zijn er vragen welke agrarische gronden nodig gaan zijn voor de ontwikkeling van nieuwe natuur/groene inpassing.

#### **Beantwoording**

De maatvoeringen van de zones is nog niet bekend. De gegeven suggesties kunnen bij de uitwerking worden betrokken. Bij de uitwerking worden tevens allerlei onderzoeken uitgevoerd rondom soortenbescherming van flora en fauna en gebiedsbescherming zoals de natura-2000 gebieden. Daarnaast zal tijdens de uitwerkingsfase worden onderzocht wat de best passende oplossing is, van daaruit kan nauwkeuriger worden aangegeven welke gronden hiervoor mogelijk nodig zullen zijn. Tijdens dit proces zullen de grondeigenaren en omwonenden betrokken worden.

### 5.4 Bodem en water

#### **Samenvatting reactie:**

In de reacties komt diverse malen naar voren dat het niet verstandig is om in dit gebied te bouwen in verband met de slechte draagkracht van de bodem en waterproblematiek. De snelweg A27 is het 'duurste stukje snelweg' omdat een deel tussen de kern Sleeuwijk en Kooikamp onderheid is vanwege de slechte bodemkwaliteit.

#### **Beantwoording**

In de visie is ook stil gestaan bij deze aspecten. Het is bekend dat het gebied uitdagingen heeft omtrent bodem en water. Binnen een groot deel van het grondgebied van de gemeente Altena is dit het geval en zijn aanvullende maatregelen en mogelijk extra ruimtebeslag nodig om klimaat adaptief te bouwen. De provincie en Waterschap Rivierenland kijken op deze aspecten met ons mee. Zij zijn in een vroeg stadium betrokken. Zij blijven nadrukkelijk ook in de uitwerking betrokken. Bij de uitwerking zijn mogelijk aanvullende onderzoeken nodig om te bepalen waar in het gebied de functies (bebouwing, water, groen, etc.) het beste kunnen worden gesitueerd binnen de voorkeurslocatie. Overigens kan water ook als een kwaliteit van een gebied worden ingezet, hetgeen op meerdere laaggelegen gronden in ons land gebeurt.

### 5.5 Rioolwaterzuivering

#### **Samenvatting reactie:**

Momenteel wordt er veel hinder ondervonden van het aan en afvoeren van slib naar de Rioolwaterzuivering/Energiefabriek. Daarnaast is al diverse malen aangegeven dat het terrein landschappelijk zal worden ingepast Zijn hiervoor oplossingen in de visie gegeven?

#### **Beantwoording**

Door het bedrijventerrein en een nieuwe ontsluiting richting de Tol liggen er kansen om dit op te lossen. De landschappelijke inpassing is nog een verplichting van het waterschap, verbonden aan de omgevingsvergunning die voor de energiefabriek is afgegeven. De te realiseren landschappelijk inpassing rond de energiefabriek dient een eenheid te vormen met de beoogde ecologische verbinding en landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein.

## 5.6 Verlies van uitzicht en planschade

### **Samenvatting reactie:**

Bewoners direct grenzend aan de beoogde voorkeurslocatie voor woningbouw geven aan dat zij erg worden benadeeld met de ontwikkeling. Hiermee zal hun uitzicht verloren gaan en de woning in waarde dalen.

### **Beantwoording**

Bij de keuze voor een ontwikkellocatie speelt altijd mee dat dit voor de direct aanwonenden grote impact heeft. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om oplossingen te creëren voor maatschappelijke opgaven, zoals het tekort aan woningen en noodzakelijke ruimte voor bedrijven. Dit vraagt om afwegingen over het gebruik van de schaarse ruimte. Hierbij is een robuuster en veilige verkeersstructuur van groot belang. Er zijn in Nederland wetten en regels die hierbij in acht genomen moeten worden, maar nergens is een recht op blijvend uitzicht geregeld. Neemt niet weg dat de persoonlijke impact groot kan zijn. Hiervoor is geregeld dat benadeelden nadeelcompensatie kunnen vragen bij de vergunningverlening. Zo ver zijn we met deze visie nog niet. De komende jaren zijn nodig voor aanvullende onderzoeken, uitwerking civieltechnisch, stedenbouwkundig, financieel en moet het Omgevingsplan worden aangepast. Daarna kunnen pas vergunningen verleend worden.

## 5.7 Wat moeten we nu als grondeigenaren?

### **Samenvatting reactie:**

Er zijn verschillende grondeigenaren die door de ontwikkeling mogelijk gronden in moeten leveren. Een aantal heeft aangegeven daar geen moeite mee te hebben en achter de plannen te staan. Er is ook een aantal die dit niet zien zitten. Er is immers ook behoefte aan akker- en weidegronden. Daarnaast vragen enkele eigenaren hoe dit nu precies met hun eigen perceel moet. Bijvoorbeeld hoe blijft deze ontsloten, hoeveel grond moeten er ingeleverd worden, kunnen de bedrijfsactiviteiten uitgevoerd blijven worden.

### **Beantwoording**

Er is de afgelopen periode al met diverse grondeigenaren gesproken. Komende jaren blijft de gemeente waar nodig graag in gesprek met de eigenaren om onduidelijkheden op te helderen en eventuele wensen mee te nemen. Pas in de concrete uitwerking wordt duidelijk welke gronden exact nodig zijn. Het ontwikkelproces is een traject van jaren en daarmee beseffen we ons dat dit onzekerheid met zich meebrengt, waarbij deze visie wel richting geeft.

## 6. Conclusie

Op basis van de reacties zijn er veel suggesties en aandachtspunten meegegeven die waardevol zijn voor de uitwerking van de gebiedsvisie. Degene die nog niet of onvoldoende bij de uitgangspunten van de gebiedsvisie staan, zullen worden opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn het nadrukkelijker borgen van de landschappelijke inpassingen voor het dijklint langs de Schans en het onderzoek naar geluidsoverlast van de toekomstige bedrijven. De reacties geven geen aanleiding tot aanpassingen van de keuzes op de (hoofd)functies in de gebiedsvisie en de gemaakte beoordeling van de

scenario's. De gemeenteraad zal uiteindelijk de integrale afweging maken en besluiten deze visie al dan niet aangepast, vast te stellen.

Een van de eerste stappen in het vervolgproces is het uitvoeren van nader verkeerskundig onderzoek. Op basis van verkeersmodellen en de voorgestelde keuzes uit de gebiedsvisie wordt een verdiepende analyse gemaakt naar de effecten er van en de eventuele noodzaak om op onderdelen aanvullende maatregelen te treffen. Ook moeten in de uitwerking, zaken als profielopbouw van de nieuwe rondweg, het snelheidsregime en de bereikbaarheid van aangrenzende percelen worden bekeken. Daaruit volgt de exacte ligging.

Partijen/belanghebbenden worden in de uitwerking van de gemaakte keuzes betrokken en kunnen daarin hun inbrengen hebben op verschillende momenten.

Veel aandachtspunten waren reeds in de visie opgenomen. De volgende aanpassingen in de visie zijn extra toegevoegd naar aanleiding van de reactieronde okt 2024.

- De afstand tot en landschappelijke inpassing aan de zijde van de Schans wordt nadrukkelijker benoemd
- Onderzoek naar mogelijk geluidsoverlast van het bedrijventerrein op bestaande en nieuwe woningen is toegevoegd
- Het voornemen om nadrukkelijk in gesprek te blijven met Rijkswaterstaat over knooppunt de Tol is toegevoegd
- Duidelijker benoemen dat de mogelijkheid voor de RWZI om het vrachtverkeer via de Kooikamp en de nieuwe ontsluitingsstructuur te laten rijden een meerwaarde biedt.
- Aanpassing in het kaartbeeld van de visie: De niet te realiseren op- en afritten nabij de Tol uit het tracébesluit zijn gestippeld toegevoegd.

## 7. Alternatieve visie

Binnen de bevolking, de aanwezigen bij de informatieavond en bij de online respondenten is er een bepaalde tweedeling in de reacties over met name het gekozen woongebied. Ook vanuit ontwikkelende partijen die er grondposities hebben zijn er alternatieve plannen ingediend waarbij andere afwegingen zijn gemaakt en/of bepaalde criteria zwaarder zijn gewogen. Dit is in voorgaand verslag behandeld en zijn de keuzes beargumenteerd. Vanuit verschillende kanten wordt duidelijk dat de voorliggende visie wordt gelezen als een harde keuze tussen de twee potentiële woon (en ook bedrijfs-) locaties.

Voor de locatie van het bedrijventerrein en voor woningbouw bleek de beoordelingsmatrix behoorlijk gelijk te scoren bij 2 van de 3 locaties op de 'ruimtelijke criteria'. Binnen de beoordeling scoort de ene locatie beter op bijvoorbeeld landschap waarbij de ander weer beter scoort op cultuurhistorie. De conclusie hierbij is dan ook dat zowel locatie 1 als 2 voor wonen ruimtelijk voorstelbaar is, hetzelfde geldt voor locatie 1 en 2 van het bedrijventerrein. Met enkele nuance verschillen zoals die in de visie zijn beschreven.

De uiteindelijke keuze voor de hoofdfuncties is met name ingegeven vanuit het maatschappelijk draagvlak. Verder is er gekeken naar de mogelijkheid om de negatieve punten van de modellen 'eenvoudig' te verhelpen. Vanuit het ambtelijk advies komt naar voren dat participatie een belangrijke rol binnen de gebiedsontwikkeling heeft, dit wordt onderschreven door de opsteller van de visie. Dit sluit ook goed aan bij de gedachten van de nieuwe Omgevingswet en ook bij het beleid dat veel gemeentes hebben zoals de gemeente Altena. Hierdoor is in de visie de keuze gemaakt om maatschappelijk draagvlak nadrukkelijk mee te nemen in de afweging. En is dit ook gepresenteerd aan de inwoners van Werkendam en omgeving.

Het advies vanuit de visie staat los van de uiteindelijk keuzes binnen het college en de gemeenteraad. Zij maken immers een integrale afweging waarbij andere keuzes gemaakt kunnen worden. Als er wordt gekozen om het maatschappelijk draagvlak niet doorslaggevend te maken of als men vanuit andere politieke overwegingen iets besluiten dan zou op basis van sec de ruimtelijke criteria onderstaande visiekaart een uitkomst kunnen zijn.



*Alternatieve visiekaart waarbij het maatschappelijk draagvlak niet wordt meegewogen. Op deze kaart zijn de consequenties te zien van de alternatieve keuzes.*

Een belangrijk aandachtspunt bij bovenstaande keuze is dat gezien het doorgelopen participatietraject en voorliggend participatieverslag er een hele andere uitkomst zou zijn. De voor- en tegenstanders van een dergelijke alternatieve visie hebben geen mogelijkheid gehad om hun mening te geven. Er is eerder gebleken dat er hiervoor minder maatschappelijk draagvlak is. Dit vraagt dan ook een zorgvuldig nieuw participatietraject.

Verder ontstaat bij het samenvoegen van alle hoofdfuncties op één kaartbeeld een minder samenhangende visie voor het gebied. De nadelen uit de visie per locatie komen in dit geval sterker naar voren als je de voorkeuren van de drie hoofdfuncties samenneemt. Denk aan het verminderen van de openheid midden in het gebied. Aangezien dit nu zowel tot uiting komt in het bedrijventerrein, woongebied en de rondweg. Dit telt in dit geval op. Het agrarisch gebied wordt meer opgeknipt in kleinere delen: een strook langs de A27, een deel achter de Schans en gebiedjes in het middengebied. Daarnaast is er ook extra landschappelijke inpassing nodig voor het bedrijventerrein wat extra ruimte inneemt. Ook de afstand van de verbinding vanuit de Lange Wiep naar de Rondweg is groter en gaat door het nieuwe woongebiedje heen.