

## **Ingezonden brief voor Gemeente Oosterhout, Gemeente Dongen en Provincie Brabant**

De gemeente Dongen en Provinciale staten willen met de keuze van alternatief 3, 'bundeling noord', de geluid- en luchtkwaliteit verbeteren voor specifiek de bewoners van Plan West en in het algemeen voor de inwoners van geheel Dongen, zo las ik in diverse geschreven artikelen.

Laten we beginnen met de factor luchtkwaliteit voor de bewoners van Plan West.

Een tweede brug op 150 meter afstand van bestaande brug is dubbelop uitstoot van uitlaatgassen, want het wensdenken dat de bestaande weg ontlast zal worden, is door voorbeelden van elders gewoon ontkracht. Nee, je ochtendwandelingetje met je hondje over de dan zo genaamde ontlastte weg zal zeker niet plaats vinden!

De helling van de nieuwe brug, die nogal steil is vanwege de ruimte die men eraan wil besteden, kwestie van geld, zorgt voor extra uitstoot! Zwaar beladen vrachtwagens met sterk vervuilende sjoemelmotoren een helling optrekkend, zijn daar debet aan!

Die uitstoot van verkeer over de nieuwe brug, plus daarbij de bestaande Westerlaan zal allemaal over Plan West en Dongen uitwaaiëren. De oorzaak is de Westenwind die het meest gemiddeld waait in Nederland. Dat gegeven is niet omkeerbaar. Als voorbeeld wil ik het bos van Van den Assum aanhalen. Dit bos heeft, in de jaren dat de buizenfabriek Exelsior een volbad verzinkerij in bedrijf had, ernstig te lijden gehad onder de giftige gassen van deze verzinkerij. Boswachterij Dorst fungeert voor gemeente Dongen als een groene long en draagt daarom bij aan een algemeen welbevinden van alle bewoners.

De gemeente Dongen heeft hier de plicht de bewoners van heel Plan West en ook geheel Dongen, klaar en duidelijk te maken dat met de keuze van het tracé 'bundeling noord', de lucht kwaliteit zal verbeteren, en dan niet met een praatje, maar met een wetenschappelijke afdoende onderbouwing. De nieuwe richtlijnen op het terrein van stikstofdepositie moeten hier worden toegepast en dat voor de gezondheid voor bewoners van gemeente Dongen. Dat wordt tot nu toe nagelaten.

De natuur in dat gebied zal ook ernstig te lijden hebben onder de tracé keuze 'bundeling noord', een deel van de bosgebieden en Wilhelminakanaal maken onderdeel uit van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Wanneer er een tracékeuze gemaakt wordt waarbij delen van de EHS doorsneden worden, dient een nadere toetsing aan de hand van dit afwegingskader doorlopen te worden.

Onderstaande citaten zijn ontleend uit de ecologische quickscan van bureau Regelink over het betreffende gebied:

1. Binnen het plangebied is mogelijk essentieel leefgebied van steenuilen aanwezig. Dit leefgebied is essentieel voor het functioneren van deze soort waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn. Aantasting van dit leefgebied kan leiden tot overtreding van de Flora- en faunawet. Dit kan zowel plaatsvinden door ruimtebeslag op essentieel leefgebied als door barrièrewerking van nieuw aan te leggen wegen. Daarnaast zijn binnen dit plangebied mogelijk nestlocaties van de kerkuil aanwezig. Het verwijderen van bomen met uilenkasten of het verwijderen van schuurtjes en stallen met jaarrond beschermde nesten van deze soorten leidt tot overtreding van de Flora-en faunawet.
2. Het kappen van bomen in de bospercelen en de houtwallen leidt mogelijk tot het verwijderen van jaarrond beschermde nesten of het ongeschikt raken van nesten van de havik, buizerd, sperwer, boomvalk en ransuil. Dit is een overtreding van de Flora-en faunawet.
3. In deelgebieden 1, 4 en 6 van het plangebied komen mogelijk de kamsalamander, Alpenwatersalamander en vinpootsalamander voor. Nader onderzoek van de aanwezige potentieel geschikte voortplantingswateren van deze soorten in het plangebied is noodzakelijk om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen.
4. In deelgebied 6 komen mogelijk levendbarende hagedissen voor. Het aanleggen van een nieuw wegtracé binnen dit deelgebied 6 leidt derhalve mogelijk tot overtreding van de Flora- en faunawet.
5. Voor het grootste gedeelte van het tracé dient echter nog een MER- studie plaats te vinden om het uiteindelijke tracé vast te stellen.

Het aantal voertuigen op het bestaande traject vertoont geen toename over de laatste 5 jaar. Dat blijkt uit metingen die worden gepubliceerd op de website van Basec.

De doorstroming is ook sterk verbeterd door aanleg van de grote rotonde in Dongen. Ik constateer met eigen ogen dat filevorming vanaf de stoplichten op het kruispunt Steenstraat – Duiventorenbaan – Westerlaan tot aan de grote rotonde, niet meer optreedt. Het verkeer gaat ordelijk met een niet al te hoge snelheid richting snelweg en hierdoor is er ook minder uitstoot. De vrachtwagens houden het overige verkeer mooi aan snelheid, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. Dat de Middellaan – Heistraat een rustige weg gaat worden is een wensdenken. De Westerlaan zal toch zijn vrachtwagens blijven behouden. Een flink aantal moet namelijk op de rotonde rechtdoor. Deze weg zal een zuigende werking blijven vervullen. Denk maar aan uitbreiding van het woningareaal in Reeshof Tilburg. De gemeente Dongen zal ook hier met harde cijfers het gelijk van hun bundeling Noord moeten aantonen.

Een provinciale weg met enkel personenwagens zijn de onveiligste wegen volgens de statistieken. En praat men over drukte dan spreek ik ook over Mgr. Schaepmanlaan-Mgr. Poelsstraat – Gasthuisstraat, enz, enz. Ik steek de Westerlaan ter hoogte van Doelstraat over al zolang deze weg er ligt, per fiets. Dat doe ik gemiddeld in al die jaren elke dag 2 keer, soms wel 4 keer, en dan op allerlei tijden. Het oversteken is de laatste jaren, buiten de spijstijden, een fluitje van een cent. Dat is mede te danken aan de maatregelen die genomen zijn. De grote rotonde en de faserende stoplichten hebben hier enorm geholpen.

Dus vraag ik mij af of de gemeente Dongen wel een nieuw tracé nodig heeft?

Moet Dongen een nieuw tracé aanleggen om de Burgemeester Letschertweg te ontlasten? Wat denk je wat de chauffeurs straks doen? Massaal de Burgemeester Letschertweg mijden en van Boswachterij Dorst een afvalputje maken. Met dank aan gemeente Dongen. De gemeente Oosterhout laat het koud wat gemeente Dongen doet, zij wensen enkel het nieuwe industrieterrein Everdenberg te ontsluiten. ‘Punt uit’, hoor ik ze zeggen. De provincie schaart zich op haar beurt, schaapachtig achter de keuze van de beide gemeenten.

Op de inloop avond op 21 maart jl. in het Oostkwartier aangaande het gekozen tracé, sprak een imker van bijenvereniging Amrosius, wethouder van gemeente Dongen, Ad van Beek, aan. Hij is fan van dit tracé. De imker stelde het volgende probleem aan de orde. Ik stond erbij! Ik citeer: ‘Wij als bijenvereniging staan met onze bijenstal op Kandoel. Als de weg gereed is staat onze bijenstal op een kleine 100 meter van de weg. Wat denk je wat er gebeurt met de bijen die richting Duiventoren vliegen?’

Prompt antwoordde Ad van Beek: ‘dan plaatsen we toch gewoon een WANDJE !!’. Een ad hoc antwoord, maar dom en kortzichtig, een antwoord ter plaatse verzonnen. Het tekent het proces van besluitvorming, een ongeëvenaarde tunnelvisie.

Het is een gotspe om dwars door de EHS, het enige echte stuk natuur ten westen van Dongen, te doorsnijden met een weg. Gauw maar door de natuur, want natuur sputtert toch niet tegen.

En dan een merkwaardige draai maken door gemeente Dongen. Eerst met alle geweld fanfare maken voor de het tracé ‘bundeling zuid’ om dan, met een op het laatst uitgetekende tracé ‘bundeling noord’, op de proppen te komen.

Is daar de verzwegen vuilstort van Van den Noort de oorzaak van? Met die vuilstort is iets geheimzinnigs aan de hand. Op de kaart van de Provincie die de ligging van gesaneerde en niet gesaneerde vuilstorten weergeeft, is deze vuilstort tot enkele weken geleden, niet te zien, rara hoe kan dat? Deze vuilstort van ongeveer 2.5 Ha en ligt tegen de Oude Bredaschebaan- Kanaaldijk zuid. De diepte van dit enorme gat was zeker 10 meter. Er is van alles ‘ingeflikkerd’, om het zo te noemen. Waarom dat deze vuilstort nog niet gesaneerd is vraag ik me af, en dan in een gebied met waterwinning op korte afstand.

Ik weet waarom gemeente Dongen deze draai van ‘bundeling zuid’ naar ‘bundeling noord’ gemaakt heeft, U ook?

Ook in deze zaak moet Klarheid komen.

Als beste oplossing voor een nog betere doorstroming is een stroomlijning op het bestaande tracé.

En dit is als volgt;

[201604 dongen alternatief trace n 629.pdf](#)

Vanuit het industrieterrein Tichelrijt buigt het tracé ruim voor het bestaande T-kruispunt richting het noorden. Dit om een betere doorstroming te verkrijgen. Het verkeer richting Rijen wordt afgewikkeld met een haakse T-kruising.

Het tracé neemt op Steenstraat al licht in hoogte toe om plaats te maken voor 2 fietstunneltjes richting Rijen. Hiermee creëert men een duurzaam veilige oplossing voor fietsers en doordat het fietsverkeer uit de regeling van de VRI installatie wordt gehaald, een nog betere doorstroming op het doorgaande tracé.

Verder richting het noorden gebruikt men de bestaande brug over het Wilhelminakanaal.

Ongeveer ter hoogte van de Tennishal buigt het doorgaande verkeer met een wijde boog richting Oosterhout. Het plaatselijke verkeer naar Dongen neemt de afslag richting de rotonde. Voor het plaatselijke verkeer in zuidelijke richting, van rotonde over het Wilhelminakanaal, wordt een 'fly-under' gerealiseerd om aan te sluiten op het doorgaande tracé.

De rotonde zelf blijft gehandhaafd.

Het plaatselijke verkeer van Dongen richting Oosterhout kan op zijn beurt, net voor de begraafplaats, invoegen op het doorgaande tracé. Het plaatselijke verkeer van Oosterhout naar Dongen kan eveneens met een 'fly-under', aansluiten op de bestaande rotonde.

Net na Groenstraat buigt het tracé iets naar het Zuiden en gaat parallel lopen aan het huidige trace. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor een kruispunt voor bestemmingsverkeer (alleen oversteken) en een parallelweg in combinatie met parkeren voor AVRI.

Ongeveer ter hoogte van Heikantsestraat wordt een kruispunt gerealiseerd om onder andere toegang te krijgen tot deze parallelweg. Mogelijk kan deze aansluiting gecombineerd worden met de ontsluiting van het toekomstige bedrijventerrein Everdenberg-Oost en komt hiermee dan iets verder richting Oosterhout te liggen.

Vervolgens loopt net ten zuiden van het huidige tracé op Heistraat, het nieuwe tracé richting de aansluiting met de A27.

De route vanuit Dongen over Rijensestraatweg, Doelstraat, Groenstraat naar AVRI wordt bestemmingsverkeer.

Dit alternatief doet recht aan alles wat men wil bereiken. Duurzaam veilig, betere doorstroming en daarmee ook luchtkwaliteit, ontzien van natuur, veilige ontsluiting AVRI in combinatie met meer parkeren, enz., enz.

En als overheid niet zeuren wat dat allemaal wel zou gaan kosten. In het Financiële Dagblad van 1 maart jl. staat een artikel van een studie van het Internationaal Monetair Fonds( IMF).

Er staat: Overheidsinvesteringen in duurzame infrastructurele werken vergroten de welvaart van de burgers. De kritiek dat publieke uitgaven ten koste gaat van private investeringen snijdt geen hout.

De multilaterale instelling herhaalt dat regeringen er verstandig aan doen om gebruik te maken van de lage marktrentes en de bestedingen snel op te voeren. Daarmee kunnen ze hun economieën van impulsen voorzien.

Laat dit een leidraad zijn voor een duurzame oplossing dezes.

Peter Graafmans