

Geef de Duiventoren en het Blik een eerlijke kans

Rapport bij de aanbieding van deze petitie



Foto's: Kees Claassen



Comité Handen af van de Duiventoren en het Blik

Dongen, 24 maart 2017

Petitie

Wij

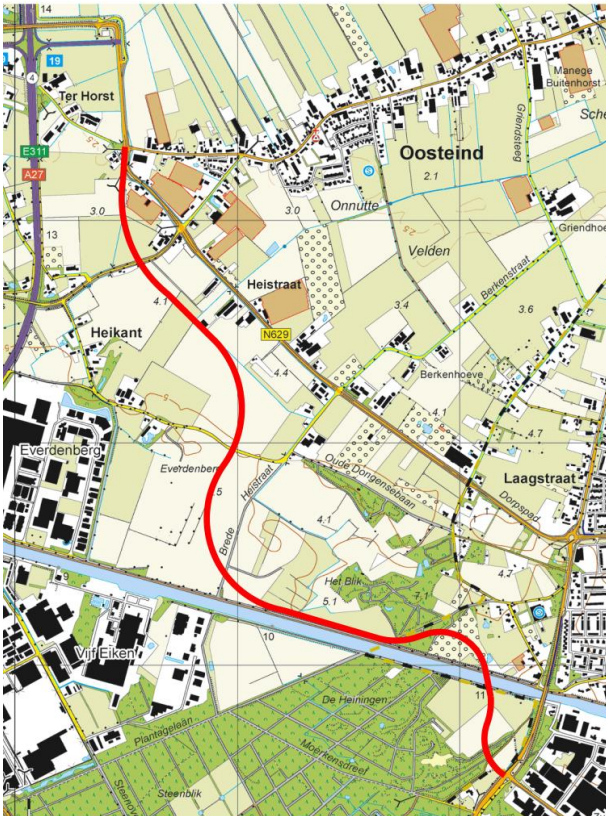
inwoners van Dongen en omgeving, bewoners van het gebied, verenigingen en betrokkenen in het gebied, wandelaars, sporters, fietsers, liefhebbers van de natuur en 'de groene long'...

constateren

- dat de Duiventoren en het Blik belangrijk zijn als groene long en voor een goede luchtkwaliteit in en om Dongen;
- dat de nieuwe extra weg een ernstige aantasting betekent van de rust in het Blik en de Duiventoren;
- dat de gemeenten en provincie nonchalant omgaan met de toch al spaarzame natuur in en rondom Dongen;
- dat de provincie met deze nieuwe extra weg een aanzuigende werking en toename van verkeer met extra geluidsoverlast en fijnstof op de koop toeneemt;
- dat er verkeersknelpunten zijn die moeten worden opgelost;
- dat de provincie hierbij heeft nagelaten om het goedkoopste en milieuvriendelijkste alternatief (aanpassen van de bestaande route) te onderzoeken;
- dat hierdoor een eerlijke vergelijking tussen de aanleg van een nieuwe weg en het aanpassen van de bestaande weg niet mogelijk is...

en verzoeken

de provincie in de definitieve Milieu Effect Rapportage (MER) de mogelijkheid van het aanpassen van de bestaande route serieus te onderzoeken, zodat een eerlijke vergelijking mogelijk is tussen de aanleg van een nieuwe weg en het aanpakken van de verkeersproblemen op de bestaande route.



Op 28 juni 2016 maakte Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Brabant bekend Bundeling-Noord als voorkeursalternatief (VKA) aan te wijzen om de problemen op en rond de weg van Dongen naar Oosterhout en vice versa aan te pakken. Voorafgaand daaraan namen de gemeenteraden van Oosterhout op 25 mei 2016 en Dongen op 9 juni 2016 een raadsbesluit waarin Bundeling-Noord als voorkeursalternatief werd aangewezen. Hoewel een milieueffectrapportage (MER) in principe klaar was, was deze niet voor de raadsleden beschikbaar. De raadsleden moesten het doen met een samenvatting van de MER.

In de raadsvergaderingen in Oosterhout en Dongen heeft het belang van de natuur nauwelijks een rol gespeeld in de besluitvorming. De Duiventoren, het Blik en ook het Wilhelminakanaal zijn voor de Dongenaren onmisbare gebieden voor ontspanning en om van de natuur te genieten. Het VKA (de rode lijn op de kaart hiernaast) doorsnijdt deze natuurgebieden en betekent een aanslag op de natuur en de rust in deze voor Dongen zo belangrijke plaatsen.

Waarom een nieuwe weg?

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin de eisen zijn vastgelegd waaraan de milieueffectrapportage zou moeten voldoen, worden de problemen op de N629-Westerlaan als volgt omschreven: ‘De N629 fungeert enerzijds als verkeersader tussen Dongen en Oosterhout en anderzijds als erfontsluitingsweg voor de aanliggende woningen en bedrijven. Daardoor ontstaan problemen met de doorstroming, de veiligheid en de oversteekbaarheid van de route. Daarnaast is er sprake van geluidsbelasting op woningen langs de route. Bovendien bestaan er in Dongen ook zorgen over de luchtkwaliteit, met name in de wijk West 1, die grenst aan de Westerlaan.’ In de NRD werd ook vastgelegd welke alternatieven onderzocht dienden te worden. Eén variant die niet langer onderzocht zou worden was de Nulplus-variant, ofwel het aanpakken van de problemen op het bestaande tracé. Met name hierop had de onafhankelijke commissie die de MER moet beoordelen (de Commissie-MER) kritiek:

‘De Commissie acht het op grond van de informatie in de NRD voorstelbaar dat het beschreven Nulplus-alternatief, bestaande uit verbreding van de bestaande weg naar 2*2 rijstroken met parallelvoorzieningen, ruimtelijk-technisch niet haalbaar wordt geacht. Op voorhand kan anderzijds ook niet met zekerheid worden gesteld dat een dergelijke profielverruiming noodzakelijk is. Daarover kan meer inzicht worden verkregen door een Nulplus-alternatief, waarmee het wegprofiel beperkt blijft tot 2*1 rijstrook, te betrekken bij de alternatievenvergelijking. In dat Nulplus-alternatief dient dan krachtig te worden ingezet op:

- een ruimer aandeel fiets en openbaar vervoer in de verplaatsingen tussen met name Oosterhout en Dongen, en
- het ontmoedigen van vrachtverkeer over de N629.

Daarom wordt geadviseerd om naast deze vier alternatieven een Nulplus-alternatief op hoofdlijnen uit te werken en in het MER volledig mee te nemen.’

De provincie heeft dit advies niet opgevolgd. In de MER werd wel een nieuwe variant toegevoegd, Parallel-Noord, nieuwe brug, maar het Nulplus-alternatief werd als ‘onhaalbaar’ afgewezen. Het gevolg is dat de raadsleden in Dongen en Oosterhout over een A4’tje beschikten waarin wel vijf varianten onderling werden vergeleken, maar er vond geen vergelijking met een aanpak die zich richt op het bestaande tracé plaats. Daardoor is ook de noodzaak van de nieuwe infrastructuur niet aangetoond, en zijn ook de positieve en negatieve effecten daarvan moeilijk hard te maken.

De petitie

Voor het comité Handen van de Duiventoren en het Blik was het onverteerbaar dat de raden van Dongen en Oosterhout en GS van Brabant konden kiezen voor een nieuwe weg die aan de ene kant van het kanaal door de Duiventoren loopt, op een paar honderd meter afstand van de enige zandverstuiving De Woeste Zee, en aan de andere kant door een kleinschalig landbouwgebied, en het natuurgebied het Blik in tweeën slijt. En dat terwijl de noodzaak van zo’n nieuwe weg volgens ons niet is aangetoond. Op maandag 3 oktober ging onze petitie online. Sindsdien is de petitie door velen in en buiten Dongen ondertekend, zowel online als op papier. De petitie geeft mensen die begaan zijn met de natuur van Dongen en Oosterhout een stem. De petitie is simpel: wij vragen de provincie om in de definitieve milieueffectrapportage (MER) de mogelijkheid van het aanpassen van de bestaande route serieus te onderzoeken, zodat een eerlijke vergelijking mogelijk is tussen de aanleg van een nieuwe weg en het aanpakken van de verkeersproblemen op de bestaande route.

De status van de besluitvorming

We horen vaak ‘alles is toch al besloten’ als reactie op onze petitie. Dat is ook het beeld dat de provincie in haar nieuwsbrieven uitstraalt: het project ligt op schema, in 2018 kan de schop de grond in. Maar in haar reacties op brieven van het comité slaat de provincie een heel andere toon aan: ‘Er is nog geen definitieve besluitvorming’ en ‘de besluiten van de gemeenteraden in Dongen en Oosterhout betreffen een informeel advies aan GS’. Wij gaan er dan ook vanuit dat er nog geen definitieve beslissing is genomen en dat er dus ook ruimte is om gehoor te geven aan onze petitie.

De MER van 2011

Aan de problemen langs de N629 wordt al sinds het begin van deze eeuw gewerkt. In Dongen kwamen er geluidsschermen langs de Westerlaan. Het kruispunt Middellaan-Westerlaan-Heistraat werd een turbo-rotonde, waardoor de dagelijkse file op de Westerlaan tot het verleden behoort. Maar ook toen al werd gestuurd op een eventuele nieuwe weg naar Oosterhout. Het comité Handen af van de Duiventoren voerde al in 2002 actie tegen een mogelijke weg door de Duiventoren. In 2011 publiceerde de Provincie een milieueffectrapportage over alternatieve tracés voor de N629. In die MER werd wel een Nulplus-alternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) meegenomen: een aanpak van de problemen op de bestaande route, en maximale maatregelen om met name geluidshinder te voorkomen. De MER 2011 concludeerde dat het MMA de verkeersproblemen tot 2030 nagenoeg oploste en wat betreft geluidshinder nauwelijks onderdeel voor het alternatief Bundeling-Zuid, wat het meest lijkt op het voorkeursalternatief uit 2016. Met de uitkomsten van deze MER uit 2011 is niets gedaan. Wij vragen ons af hoe het kan dat de conclusies van de MER 2016 zo afwijken van die van 2011. Om dat te kunnen vaststellen hebben we een beroep gedaan op de wet Openbaarheid van bestuur om de MER 2016 boven tafel te krijgen.

De WOB-procedure en de Concept-MER 2016

Op 22 december hebben wij de provincie met een beroep op de wet Openbaarheid van bestuur om inzage verzocht in alle documenten die hebben geleid tot de keuze van het VKA. Op 30 januari hebben wij deze stukken ontvangen, waaronder de Concept-MER N629-Westerlaan d.d. 18 mei 2016 en de samenvatting van 30 maart 2016, die voor de raadsleden ter inzage zou hebben gelegen. De MER 2016 doet *wel* een duidelijke aanbeveling wat betreft het voorkeursalternatief Bundeling-Noord. In de samenvatting van de MER 2016 wordt het doel van de nieuwe weg als volgt samengevat:

‘De prioritaire doelstellingen voor de verbinding N629/Westerlaan Oosterhout-Dongen zijn:

- Verbetering van de verkeersafwikkeling/doorstroming
- Verbetering van de verkeersveiligheid
- Verbetering van de leefbaarheid (oversteekbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, gezondheid)’

Van het alternatief dat het dichtst bij het MMA uit 2011 komt, alternatief Parallel-Noord, concludeert de MER: ‘Alternatief 1 blijft het verst verwijderd van de gestelde projectdoelen. Dit alternatief heeft onder andere een zeer negatieve beoordeling op het aantal geluidgehinderden, vanwege verkeer dat via de Westerlaan blijft rijden. Alternatief 1 voldoet wel aan verschillende subdoelen voor verkeer.’ Het alternatief Bundeling Noord ‘behaalt de hoofd- en subdoelen voor verkeer en leefbaarheid. Voor een belangrijk deel hangen de positieve effecten (...) samen met de afname van de verkeersintensiteit op de huidige N629 en de Westerlaan doordat een groot deel van het verkeer via een nieuw tracé rijdt.’

In de MER worden de effecten voor natuur en landschap niet verzwegen. Het voorkeursalternatief van GS doorsnijdt het natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de ecologische hoofdstructuur), veroorzaakt geluidhinder over een oppervlak van 58 ha binnen het NNN, en vereist daardoor een compensatie van 21 ha nieuwe natuur. Voor een dergelijke aantasting zou het ‘nee, tenzij-principe’ moeten gelden: de aantasting is alleen aanvaardbaar als de ingreep noodzakelijk is en er geen alternatieven bestaan. In de discussies in de gemeenteraden, en dus ook in het advies aan GS, heeft het belang van natuur en landschap nauwelijks een rol gespeeld.

Na bestudering van de concept-MER 2016 hebben wij een flink aantal vragen voorgelegd aan omgevingsmanager Jeroen van Bremen. Deze heeft echter aangegeven dat onze vragen pas beantwoord zullen worden bij de komende inspraakprocedure rond het provinciaal inpassingsplan (PIP). Dat is jammer omdat beantwoording van die vragen eventuele misverstanden had kunnen voorkomen.

Zijn noodzaak en nut van Bundeling-Noord aangetoond in de MER?

In de Nieuwsbrief van december 2016 schrijft de provincie: ‘Het nieuwe tracé zorgt voor een betere doorstroming op de N629 en bereikbaarheid van onder andere het toekomstige bedrijventerrein Everdenberg-Oost. Het zorgt er ook voor dat de leefbaarheid voor veel mensen verbetert. De overlast door geluid voor de inwoners van de wijk West I in Dongen vermindert en de luchtkwaliteit wordt beter.’

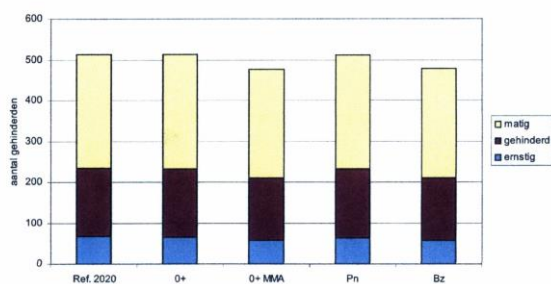
1. De doorstroming wordt beter? Uit de MER blijkt dat in de huidige situatie de rijtijd van Steenstraat naar Provinciale weg in Oosteind 5 minuten bedraagt en in de spits 7-8 minuten. Maar volgens de MER worden deze rijtijden niet beter. Wij willen niet beweren dat er geen problemen op de bestaande weg zijn,

maar het feit dat aanleg van 50.000 m² extra asfalt voor Bundeling Noord geen verbetering van de rij-tijden oplevert, suggereert dat een minder ingrijpende aanpak ook zou kunnen voldoen.

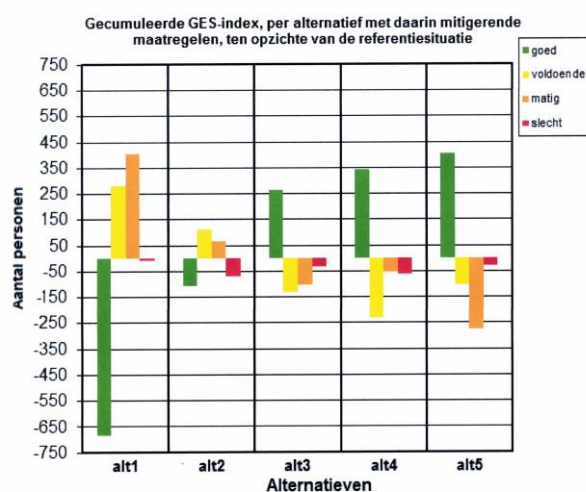
2. Luchtkwaliteit. Uit de MER blijkt dat de luchtkwaliteit nergens de normen voor stikstofdioxide NO₂ en fijnstof overschrijdt. De geschatte concentratie NO₂ neemt volgens de MER bij 24 huizen met ongeveer 1.5 mug/m³ af. Uit de MER is niet op te maken wat het niveau is, maar volgens de Atlas van de leef-omgeving is de concentratie langs de Westerlaan en grote delen van Dongen ongeveer 30 mug/m³. Dan lijkt een afname met 1.5 mug niet erg relevant. Voor fijnstof PM_{2.5} concludeert de MER geen verschil tussen de alternatieven. En voor fijnstof PM₁₀ zou bij alternatief Bundeling Noord bij 160 van de 3150 huizen binnen 1 km van de route het aantal overschrijdingen van 50mug/m³ per jaar met 1 of 2 dagen afnemen. Wij hebben in de MER niet kunnen vinden wat het gemiddeld aantal overschrijdingen was, maar het jaargemiddelde van ongeveer 25 mug/m³ zou mogelijk met ongeveer 1 of 2 mug/m³ afnemen. Al met al lijkt het effect van Bundeling-Noord op de luchtkwaliteit te verwaarlozen.
3. Geluid. Met name op het gebied van geluid zou Bundeling-Noord een belangrijke verbetering van het leefklimaat betekenen, met name vergeleken met het alternatief Parallel-Noord. In de volgende tabel worden gegevens met betrekking tot geluid samengevat. Vergeleken met alternatief Parallel-Noord is het alternatief Bundeling-Noord beter, maar het verschil ten opzichte van de referentiesituatie is klein. Voor zover wij konden nagaan was het totaal aantal woningen waarop de cijfers betrekking hadden 6972.

	2015	Referentie	1. Parallel-N	3. Bundeling-N
Oppervlakte >48dB (ha)	395	445	566	614
Woningen >48dB (n)	704	722	1062	653
Geluidgehinderden (n)	242	215	329	205
Geluidgehinderden met mitigatie (n)	242	215	309	200

Eén van de vragen waarop wij van de omgevingsmanager geen antwoord kregen was waarom alternatief Parallel-Noord zoveel slechter scoort dan de referentiesituatie. Ook illustratief is de vergelijking van de uitkomsten van deze MER met die van 2011. In onderstaande figuur zien we links Figuur 6.3 uit de MER 2011 en rechts de figuur met de gezondheidsscore (GES-score) uit de MER 2016, waarin alternatief 1, Parallel-Noord, veel slechter scoort ten opzichte van de andere alternatieven (Bundeling-Noord is alternatief 3).



Figuur 6.3 Aantal geluidgehinderden, voor drie hinderniveaus, per alternatief



In 2011 was de conclusie dat het Nulplus (MMA)-alternatief even goed scoorde wat geluid betreft als de Bundeling-Zuid (Bz). En in 2016 is de geluidhinder een van de belangrijkste argumenten om Bundeling-Noord als voorkeursalternatief aan te wijzen. Voor ons is niet duidelijk wat er in die jaren is veranderd.

Conclusie

Het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten betekent een aanslag op de natuur van de Duiventoren en het Blik. Die gebieden gaan ons en de ondertekenaars van deze petitie aan het hart. Het gaat om onze natuur. Wij vinden dat er geen twijfel mag bestaan over nut en noodzaak van die nieuwe weg. De MER N629-Westerlaan van mei 2016 heeft deze twijfel niet weggenomen. Daarom vragen wij de provincie in de definitieve milieueffectrapportage (MER) de mogelijkheid van het aanpassen van de bestaande route serieus te onderzoeken, zodat een eerlijke vergelijking mogelijk is tussen de aanleg van een nieuwe weg en het aanpakken van de verkeersproblemen op de bestaande route. Geef de Duiventoren en het Blik een eerlijke kans!



*Bonte en groene specht lessen hun dorst in een poeltje in het Blik.
Foto: Nol de Wit.*

Referenties

Planstudie MER N629 Dongen-Oosterhout (BY00007076), april 2011.

De aanvaarding van de MER door de raad van Oosterhout: <http://ris.oosterhout.nl/system/BI.0110067.pdf>

De MER 2011 zelf:

<http://ris.oosterhout.nl/system/Ter%20inzage%20%20rv.0110067%20%20Aanvaarding%20MER%20N629.pdf>

Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. N629/Westerlaan, ten behoeve van het Milieueffectrapport (NRD). Datum 2 maart 2015. In dit document worden de eisen vastgelegd waaraan de MER moet voldoen. https://www.oosterhout.nl/fileadmin/documenten/internet/bewonersbrieven/12928_Notitie_Reikwijdte_en_Detailniveau_huisstijl_provincie.pdf

Reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau N629/Westerlaan. Vastgesteld bij GS-besluit op 27 augustus 2015. In dit document staan de reacties op de NRD, waaronder het advies van de Commissie MER, waarin gepleit wordt voor opname van een Nulplus-alternatief in de MER. https://www.oosterhout.nl/fileadmin/afbeeldingen/AOU/Reactienota_NRD.pdf

Het raadsbesluit in Dongen van 9 juni 2016. Hieronder de openbare stukken bij dit raadsbesluit.

Het besluit van 9 juni:

https://dongen.notubiz.nl/document/3554519/1/OR_26_mei_2016_07_Raadsvoorstel_16-21_voorkeursalternatief_N629_Fase_2.

De afweging van de alternatieven:

https://dongen.notubiz.nl/document/3554523/1/OR_26_mei_2016_07_Raadsvoorstel_16-21_bijlage_Afweging_alternatieven_N629_fase_2.

Leefbaarheidseffecten tracékeuze Alternatief 3 Bundeling Noord:

https://dongen.notubiz.nl/document/3554526/1/OR_26_mei_2016_07_Raadsvoorstel_16-21_bijlage_Leefbaarheidseffecten_tracekeuze_Alternatief_3_Bundeling_Noord

Overzicht van de alternatieven. Doelbereik en milieueffecten:

https://dongen.notubiz.nl/document/3554526/1/OR_26_mei_2016_07_Raadsvoorstel_16-21_bijlage_Leefbaarheidseffecten_tracekeuze_Alternatief_3_Bundeling_Noord

Het raadsbesluit in Oosterhout van 25 mei 2016. Hieronder de stukken bij het raadsbesluit. In Oosterhout was de samenvatting van de Milieueffectrapportage openbaar: http://ris.oosterhout.nl/meetings/25-mei-15-11?selected_topic_id=1749.

Petitie “Spaar de natuur in het Blick en de Duiventoren”: <https://spaardeduiventorenenhetblik.petities.nl/>

Milieueffectrapport N629-Westerlaan, 18 mei 2016. Was niet openbaar ten tijde van de raadsbesluiten. Nu hier te vinden: <http://www.spaardeduiventorenenhetblik.nl/N629-Provincie-berichten/>