

Een eerlijke kans voor de Duiventoren en het Blik

Raadsvergadering Dongen, 7 en 21 december 2017

Wat voorafging

Al sinds het jaar 2000 wordt er gestudeerd over de aanpak van de problemen op de N629, de weg van Dongen naar Oosterhout. In 2011 werd zelfs een milieueffectrapportage (MER) opgesteld waarin 5 alternatieven werden vergeleken, waaronder het aanpassen van de bestaande route. In die studie werd dat alternatief aangewezen als het meest milieuvriendelijke alternatief. Verkeerskundig voldeed dat alternatief nagenoeg ook in de toekomst, en het bleek op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder niet onder te doen voor een nieuwe weg (Bundeling-Zuid). De provincie koos voor Parallel-Noord. Dat besluit was voor de gemeente Dongen niet acceptabel en daarmee verdween ook de MER van 2011 van tafel.

In 2015 werd het project opnieuw opgestart. In een Nota Reikwijdte en Detailniveau werd vastgelegd welke alternatieven onderzocht zouden worden en hoe die vergeleken zouden worden. De landelijke commissie MER, die de milieueffectrapportages toetst, heeft toen de provincie geadviseerd om in de nieuwe MER een aanpak van de verkeersproblemen op de bestaande weg als alternatief mee te nemen. De provincie heeft dat advies niet opgevolgd.

In het voorjaar van 2016 was de MER N629-Westerlaan in concept gereed, en stelden Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie voor om Bundeling-Noord als voorkeursalternatief (VKA) aan te wijzen. GS vroegen de raden van Oosterhout en Dongen om die keuze te onderschrijven. Daarbij werd de MER niet openbaar gemaakt en moesten de raden in Dongen en Oosterhout besluiten op basis van een samenvatting. Beide raden stemden in met het VKA van GS op 25 mei (Oosterhout) en 9 juni (Dongen) 2016.

Omdat in die samenvatting een aanpak op bestaand tracé niet voorkwam, heeft ons comité de petitie 'Spaar de natuur in het Blik en de Duiventoren' gestart met een bescheiden vraag aan de provincie: 'Wij verzoeken de provincie 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'. Dat verzoek kwam nagenoeg overeen met het advies van de commissie MER. Deze petitie is door 1500 mensen in Dongen en omgeving ondertekend. Op 24 maart 2017 hebben wij deze petitie aan de gedeputeerde voor mobiliteit, de heer van der Maat, overhandigd. De provincie heeft de petitie naast zich neergelegd en schrijft in haar nieuwsbrief van mei 2017 dat 'het comité een goed gesprek heeft gehad met de gedeputeerde, maar dat de petitie geen aanleiding gaf om de tracékeuze te wijzigen of een pas op de plaats te maken'.

Wat gaat er verloren met die nieuwe weg? Om dat duidelijk te maken hebben we op 8 april een open dag georganiseerd, waarin een groot aantal organisaties die actief zijn in de Duiventoren en het Blik lieten zien wat die gebieden en natuur voor hen betekenen. Voor de bezoekers was die dag een eyeopener. 'We wisten niet dat er hier zo veel te zien was en gebeurde.' Helaas was de belangstelling van de politiek minimaal.

In juni van dit jaar vond de provincie het nodig om de nadere uitwerking van haar VKA en daarbij de concept-MER ter inzage te leggen. Van de 62 inspraakreacties was het merendeel zeer kritisch over de plannen. Het ontbreken van een alternatief op bestaand tracé in de MER werd door veel mensen als een gemis ervaren. De noodzaak van een heel nieuwe weg is voor veel mensen niet aangetoond.

Op 1 november maakten GS en de colleges van Dongen en Oosterhout het concept provinciaal inpassingsplan (PIP) van het uitgewerkte voorkeursalternatief bekend, samen met de Nota van Inspraak waarin de provincie reageert op de ingediende zienswijzen. En nu vraagt de provincie de raden van Oosterhout en Dongen om in te stemmen met het in procedure brengen van PIP. Deze keer geen A4'tje maar 211 MB aan onderliggende stukken, waaronder de MER. En de provincie gunt de raden van Oosterhout en Dongen een paar weken om daar een beslissing over te nemen....

Nut en noodzaak van de nieuwe weg

De provincie baseert de noodzaak voor een nieuwe weg op vier pijlers: doorstroming, luchtkwaliteit, geluidshinder en verkeersveiligheid.

Doorstroming

De MER noemt twee criteria om de alternatieven te beoordelen: I/C-verhouding, die de verhouding weergeeft van de intensiteit (aantal motorvoertuigen per uur) en de capaciteit van de weg. In 2030 is de I/C-verhouding van de bestaande weg in de spits 0,8 en van de wegvakken van de nieuwe weg 0,4. Welnu, in de MER van 2011 wordt aangegeven dat een I/C-verhouding van meer dan 0,85 problematisch is, en bovendien dat een I/C van 0,4 wijst op structurele onderbenutting van de infrastructuur. Het tweede criterium is de reistijd. In 2030 is de reistijd Tichelrijt-Provinciale weg Oosteind via de bestaande weg en via de nieuwe weg buiten de spits 5 minuten. In de spits is het over de bestaande route 7 minuten en met de nieuwe weg wordt dat in de spits 6,6-6,8 minuten in 2030. Dus op basis van de uitkomsten van de MER is de noodzaak van een nieuwe weg voor de doorstroming twijfelachtig.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt vastgesteld aan de hand van de geschatte concentraties NO₂ (stikstofdioxide) en fijnstof, PM₁₀ en PM_{2.5} (zwevende stofdeeltjes). Volgens de MER worden de normen voor deze vervuiling nergens overschreden. Bovendien blijkt dat de hoeveelheden NO₂ en PM_{2.5} niet beter worden; voor PM₁₀ wordt vermeld dat het aantal dagen met meer dan 50 microgram per kubieke meter met 1 of 2 afneemt. In de Nota van Inspraak geeft de provincie toe dat er geen sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit 'in betekenende mate'.

Geluidshinder

In de MER wordt het effect van de nieuwe weg beoordeeld op basis van o.a. twee criteria: het aantal woningen met meer dan 48dBA op de gevel, en het aantal mensen dat geluidshinder ondervindt. Ten opzichte van de bestaande weg neemt het aantal huizen met meer dan 48dBA met 46 af van 116 naar 71. Het aantal geluidgehinderden neemt af van 215 naar 200. Al met al een bescheiden verbetering wat betreft geluidshinder. In 2011 was dat ook de conclusie van de MER: het meest milieuvriendelijk alternatief, aanpassen van de bestaande route met toepassing van geluidsarm asfalt en waar nodig geluidsschermen, doet niet onder voor bijvoorbeeld alternatief Bundeling-Zuid. In de huidige MER wordt geconcludeerd dat Bundeling-Noord een zeer positief effect heeft op de leefbaarheid, in tegenstelling tot alternatief Parallel-Noord. Wij hebben vanaf februari herhaaldelijk aan de provincie gevraagd hoe het kon dat de conclusies van

de huidige MER zo anders zijn dan die in 2011. De antwoorden van de provincie tot nu toe geven daarvoor onvoldoende verklaring¹. In ieder geval heeft de provincie in deze MER geen maatregelen om geluidshinder terug te dringen op de bestaande Westerlaan en Heistraat onderzocht terwijl op de nieuwe wegvakken van het VKA wordt wel uitgegaan van geluidsarm asfalt en mitigerende maatregelen.

Verkeersveiligheid

Is de N629 een gevaarlijke weg? De MER zegt daarover dat op de weg een meer dan gemiddeld aantal ongelukken plaatsvindt. Omdat dat natuurlijk geldt voor ongeveer de helft van de provinciale wegen, hebben wij gevraagd of de provincie daar iets preciezer over kan zijn. Het antwoord van de provincie: 'Er is niet beoordeeld op het aantal ongevallen'. In ieder geval wordt met de nieuwe weg aan één van de gevaarlijke kruisingen, te weten de kruising Doelstraat-Heistraat, niets gedaan.

Conclusie

In de Nota van inspraak worden deze punten door de provincie niet ontkend, maar zegt de provincie steeds 'Dit project is gebaseerd op meerdere doelen'. Maar als de nieuwe weg op deze 4 essentiële punten niet of nauwelijks scoort, dan is voor ons de noodzaak niet aangetoond, en komt het 'Nee, tenzij-principe' om de hoek kijken.

Nee, tenzij...

Wat wel duidelijk is, is dat de nieuwe weg de natuur bij Dongen ernstig aantast. Hij doorkruist een uitloper van de Duiventoren, gaat het kanaal over en loopt dan dwars door het Blik. Oude zandpaden en historische wegen worden doorsneden en landbouwgrond versnipperd. Formeel wordt hier het natuurnetwerk Nederland (NNN) aangetast. Volgens de MER wordt 1.1 ha van het natuurnetwerk direct vernietigd en is het gedaan met de rust in 58 ha bos (meer dan 42dBA). Daarnaast betekent de weg een direct verlies aan landbouwgrond van ruim 9 ha en raakt een groot aantal (43) percelen versnipperd. Een aantasting van het natuurnetwerk is alleen te rechtvaardigen als de maatschappelijke noodzaak vaststaat. En als die noodzaak vaststaat dan moet het verlies aan natuur gecompenseerd worden. De MER berekent de compensatieverplichting op 21 ha. In het concept PIP wordt uitgegaan van 13 ha. Negen van die 13 ha denkt de provincie te vinden tussen het fietspad langs het kanaal en de nieuwe weg. Is dat compensatie? Langs één van de mooiste fietspaden uit de omgeving wordt een drukke weg aangelegd, en dan zou een groenstrook van 10 of 15 meter compensatie zijn voor het verlies aan natuur?

Provincie dendert door tenzij....

Tot nu toe zijn wij niet onder de indruk van de manier waarop de provincie met inspraak omgaat. Het begon al met de petitie van 1500 mensen aan de provincie om een oplossing op bestaand tracé mee te nemen als alternatief in de MER. Dat verzoek heeft de provincie naast zich neergelegd. In 2011 kon dat wel en nergens heeft de provincie duidelijk gemaakt waarom dat nu niet kon. Bij de aanbieding van onze petitie hebben wij om een uitleg gevraagd waarom de resultaten met betrekking tot geluid in de huidige MER zo anders waren dan in 2011. Ondanks het antwoord op onze technische vragen¹ is die vraag nog steeds niet echt beantwoord. Veel vragen in de Nota van Inspraak worden door de provincie niet serieus beantwoord.

¹ Vandaag 6 december ontvingen wij een antwoord van de provincie waarin ze erkende dat er een fout gemaakt was maar dat deze fout geen invloed heeft op de keuze van het VKA.

De provincie dendert door, tenzij ze wordt teruggefloten door de commissie MER. En die kans is niet denkbeeldig, nu de provincie het advies van die commissie in de wind heeft geslagen en ook de MER de twijfels aan de noodzaak van een nieuwe weg niet wegneemt.

De provincie dendert door, tenzij de raad van Dongen terugkomt op haar eerdere advies van juni 2016. Bij dat advies lag de MER niet ter inzage. Die was er wel, maar was niet openbaar. Wij hebben nooit begrepen waarom niet. En nu hij wel openbaar is, gaat de provincie elke discussie over de MER uit de weg.

Wij hopen dat de raad van Dongen zich nog eens bezint: Is een verdubbeling van de infrastructuur tussen Dongen en Oosterhout wenselijk en noodzakelijk? Ook als het betekent dat de groene ruimte tussen Dongen en Oosterhout door twee wegen in plaats van één weg wordt doorsneden? Ook als er twijfels bestaan aan de effecten op doorstroming, luchtkwaliteit en geluidshinder? Ook als het verkeer van die nieuwe weg op de Steenstraat vastloopt op rotondes en op- en afritten, wat ongetwijfeld extra en onvoorziene kosten voor de gemeente gaat meebrengen? Ook als die nieuwe weg de rust in het bos en het langs het Wilhelminakanaal aantast?

Wij hopen dat de raad van Dongen die vragen serieus neemt.