

Comité Handen af van de Duiventoren en het Blik

Aan de Provincie Noord-Brabant /GS
t.a.v. Mw. A. Verhagen
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Betreft: Notitie Uitwerking voorkeursalternatief N629

Samenvatting

Uw voorkeursalternatief betekent een nieuwe weg, die de Duiventoren en het Blik, onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland, doorsnijdt en aantast, zonder dat de noodzaak daarvoor goed onderbouwd wordt. Adviezen van de Commissie MER naar aanleiding van de Nota Reikwijdte en Detailniveau heeft u naast u neergelegd. Ook onze petitie ‘Spaar de natuur in het Blik en de Duiventoren’ door 1500 mensen ondertekend, was voor u geen aanleiding om uw plannen aan te passen of een pas op de plaats te maken. Uw uitwerking van het voorkeursalternatief verandert niets aan de aantasting van de natuur, erger nog, de verschuiving van uw nieuwe brug richting het Blik verergert die aantasting. Wij vragen u en de gemeenteraden uw besluit om Bundeling-Noord als voorkeursalternatief aan te wijzen te heroverwegen en de verkeersproblematiek op de N629 op te lossen met een minder ingrijpende aanpak, die wel kans van slagen biedt.

Een korte geschiedenis van de plannen voor de N629

Al sinds het begin van deze eeuw bestaan er plannen voor een nieuwe weg Dongen-Oosterhout. In 2002 overhandigde het comité Handen af van de Duiventoren op locatie honderden handtekeningen aan toenmalig wethouder verkeer in Dongen, de heer van Beek, met de oproep af te zien van een weg door de Duiventoren. Nu 15 jaar later is de Heistraat nog steeds een drukke weg, maar een weg die het verkeer meestentijds prima kan verwerken. Een geluidsscherm langs de Westerlaan en de aanleg van de turborotonde maakten een eind aan de dagelijkse file op de brug over het Wilhelminakanaal en zorgden voor een verbetering van de leefbaarheid in West 1. In 2011 lag er ook een MER, waarin Parallel-Noord als voorkeursvariant werd aangegeven, en waarin bovendien te lezen was dat aanpak van de verkeersproblemen op de bestaande route (het meest milieuvriendelijke alternatief) helemaal niet onmogelijk was. Deze rapportage is van tafel verdwenen omdat de gemeente Dongen elke oplossing blokkeerde die niet uitging van een nieuwe weg door de natuur tussen Dongen en Oosterhout. Vijf jaar van intensief bestuurlijk overleg tussen Dongen, Oosterhout en Provincie later, is er een MER die concludeert dat de verkeersproblemen alleen met een nieuwe weg door de Duiventoren en het Blik op te lossen zijn. Als de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout zich in juni 2016 over hun voorkeursalternatief mogen uitspreken ligt slechts een uittreksel van de MER ter inzage. Op basis van onduidelijke plussen en minnen spreken de raden hun steun uit voor uw voorkeursalternatief.

Onze petitie om in de definitieve MER een alternatief mee te nemen dat de verkeersproblemen op het bestaande tracé probeert op te lossen legt u naast zich neer (12 mei 2017).

De MER van 2011 en van 2016

Wij weten dat op dit moment de MER van 2016 voorligt. Maar omdat de MER van 2011 niet op inhoudelijke gronden van tafel is verdwenen, zullen wij naar de MER van 2011 verwijzen waar de huidige concept-MER niet duidelijk is of voor ons onverklaarbaar andere resultaten presenteert. De verschillen tussen beide MER's lijken in ieder geval niet het gevolg van andere onderliggende

gegevens ten aanzien van het verkeer (zie Tabel 1 hieronder). De verkeersintensiteiten waarvan in de rapportages wordt uitgegaan zijn vergelijkbaar en hoger dan de tellingen van de provincie in 2013.

Wegvak/richting	Totaal	Personenautos	Vrachtverkeer
MER 2011 (2020)	Bijlage Verkeer		
Westerlaan/Zuid	8240	7090	1150
Westerlaan/Noord	8060	6770	1290
Heistraat/Oost	14220	12850	1370
Heistraat/West	14940	13440	1500
MER 2016 (2030)	(Tabel 6.17)		
Westerlaan/Zuid	8440	6510	1930
Westerlaan/Noord	8290	6470	1820
Heistraat/Oost	12820	10780	2040
Heistraat/West	12790	10790	2000
Tellingen 2013	629HOOG.xls		
Heistraat/Oost	10072	9005	1067
Heistraat/West	10278	9189	1089

Tabel 1: Verkeersintensiteit in motorvoertuigen per etmaal volgens de MER 2011, de MER 2016 en volgens de tellingen van de provincie in 2013. Weergave per wegvak en richting, bijv. Heistraat/West is Heistraat richting Oosterhout.

Het nulplusalternatief uit het advies van de commissie MER

U concludeert (pagina 46, 47 van de MER) dat het nulplusalternatief niet realistisch is omdat:

- de IC-verhoudingen van 0.7-0.9 2x2 rijbanen noodzakelijk maken;
- als de hoge IC-verhouding geaccepteerd wordt, nog steeds parallelwegen noodzakelijk zijn en daarvoor geen ruimte is;
- vrachtverkeer niet ontmoedigd hoeft te worden, de weg is juist voor vrachtverkeer bedoeld om de A27 te bereiken;
- de mogelijkheden voor intensivering van het OV beperkt zijn;
- bevorderen fietsverkeer weinig effect heeft vanwege de afstand Dongen-Oosterhout en omdat voor woon-werkverkeer 5 km het maximum is.

Ons commentaar

U maakt zich ervan af. Een nulplusvariant werd in 2011 wel meegenomen. De IC-waarden van 2013 (rond de 0.7 ongeveer in de spits) hoeven geen reden te zijn voor een 2x2 rijstroken-weg. U gaat uit van parallelwegen voor langzaam verkeer plus nog eens vrijliggende fietspaden. Waarom zou hier een infrastructuur als bij de N632 niet voldoen? Zouden lokaal verkeer en fietsverkeer niet beiden gebruik kunnen maken van de parallelwegen? Ook de afstand die mensen voor woon-werkverkeer bereid zijn op de fiets af te leggen is met de komst van de elektrische fiets toegenomen. Wat het vrachtverkeer betreft: voor alle verkeer van Tilburg naar de A27 en omgeving en andersom is het tijdsverschil tussen de route via Dongen ten opzichte van via Letschertweg en de snelwegen A58, N261 en A59 enkele minuten (routeplanner Google maps). Het heeft dus wel degelijk zin om het vrachtverkeer op die verbinding te ontmoedigen. En misschien moet u niet

vasthouden aan de snelheid van 80 km op de weg, en onderzoeken of met 60 km de problemen wel op de bestaande route aangepakt zouden kunnen worden. De commissie MER en de 1500 ondertekenaars van de petitie Spaar de Duiventoren en het Blik hadden graag gezien dat u een variant over bestaand tracé volwaardig had meegenomen in uw MER.

Hoofdstuk 4: Vergelijking effecten en conclusie

Op pagina 60 onderaan schrijft u: ‘Deze notitie bevat een objectief-inhoudelijke beoordeling van de alternatieven op basis van de geformuleerde projectdoelen. In dit stadium wordt geen weging meegegeven aan de projectdoelen, een eventuele weging is onderdeel van de bestuurlijke besluitvorming over het voorkeursalternatief.’

Vraag 1. Kunt u aangeven of en wanneer en waar deze weging heeft plaats gevonden in de besluitvorming rond het VKA?

U maakt in dit hoofdstuk expliciet onderscheid tussen doelbereik (Tabel 4.1) en overige aspecten (Tabel 4.2).

Vraag 2. Betekent dit dat de aspecten uit Tabel 4.1 een hogere prioriteit of meer gewicht hebben dan die uit Tabel 4.2?

Tabel 4.1 Overzicht Doelbereik

Uit de tabel blijkt dat op belangrijke punten de alternatieven geen of weinig verbetering geven ten opzichte van de referentiesituatie: de reistijden in de spits en daarbuiten blijven gelijk, de luchtkwaliteit (NO₂ en fijnstof) in de woongebieden verandert niet. Wat veiligheid betreft zou Parallel-Noord het beste zijn, omdat de hele weg duurzaam veilig wordt ingericht. De aspecten waarop Bundeling-Noord beter scoort dan Parallel-Noord zijn IC-verhoudingen, ontsluiting onderliggende wegennet en geluidshinder. Dat laatste aspect wordt nog eens herhaald in de zogenaamde GES-score.

IC-verhoudingen en restcapaciteit

Volgens de achterliggende gegevens komen er geen IC-verhoudingen van boven de 0.9 voor (Tabel 6.31), de grens die algemeen gezien wordt als problematisch. Daarnaast lijkt er iets vreemds met de beoordeling van de restcapaciteit aan de hand te zijn. In Tabel 6.4 wordt gesuggereerd dat onderbenutting van wegvakken negatief wordt beoordeeld: een toename van de restcapaciteit wordt negatief beoordeeld. In Tabel 6.32 echter wordt restcapaciteit positief beoordeeld.

Vraag 3. In de variant Bundeling-Noord geldt op bijna het hele traject een IC van 0.4. Geldt deze verhouding alleen in de spits? Zo ja, betekent dit dan niet dat er zelfs in de spits sprake is van onderbenutting van de weg?

Vraag 4. Moet onderbenutting van aangelegde infrastructuur niet negatief beoordeeld te worden? Hoe is de waardering uit Tabel 6.4 toegepast in de uitkomsten van Tabel 6.32?

Vraag 5. Is het niet zo dat alle alternatieven in principe de verkeersproblematiek oplossen?

Ontsluiting onderliggende wegennet

Eén van de weinige punten die vóór Bundeling-Noord spreken. In uw plannen betekent duurzaam veilig dat er maar een beperkt aantal aansluitpunten is op de N629, en daardoor wordt de N629 een barrière in alle alternatieven over de bestaande route. Bovendien worden daardoor parallelwegen noodzakelijk. We vragen ons af of de veiligheid met minder ingrijpende maatregelen verbeterd kan worden.

Vraag 6. Hangt die beperking tot 3 aansluitpunten op de N629 samen met de maximumsnelheid van 80 km per uur?

Vraag 7. Zou met een maximum snelheid van 60 km per uur, een veilige inrichting met minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden en heeft u dat onderzocht?

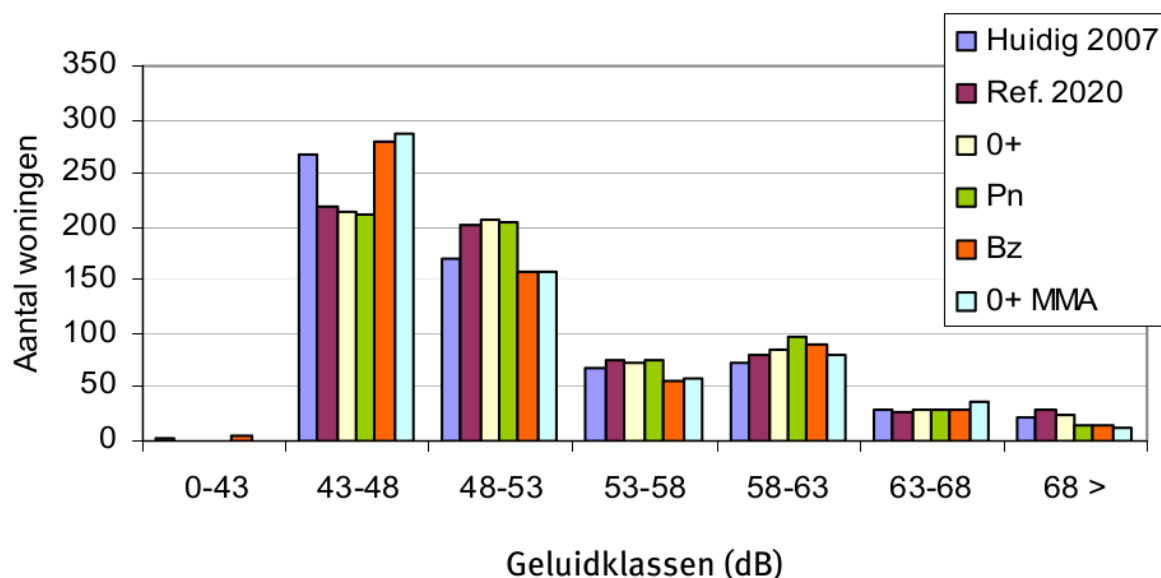
Luchtkwaliteit

U ziet geen effecten wat betreft NO2 en fijnstof (PM2.5) en noteert een klein positief effect voor PM10 (pag. 63).

Vraag 8. Kunt u precies aangeven wat het positief effect is? Wat is het jaargemiddelde PM10 in 2030 in de referentiesituatie en wat wordt de waarde als het VKA gerealiseerd wordt? Is hier sprake van een verbetering die ertoe doet?

Geluidshinder

Op dit punt wijkt uw MER van 2016 sterk af van de MER uit 2011. Daar zijn geen duidelijke oorzaken voor aan te geven. In de MER van 2011 hebben de alternatieven beperkt invloed op de geluidshinder, en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) doet daarbij niet onder voor het alternatief Bundeling-Zuid, wat het meest overeenkomt met uw VKA. Hierna treft u Figuur 6.1 uit de MER 2011 die dat illustreert.



Figuur 6.1 Aantal geluidbelaste woningen, per geluidbelastingsklasse van 5 dB

Figuur 1 Aantal woningen per geluidsklasse in de MER van 2011 nu en in 2020 en in de nulplus-, Parallel-Noord (PN), Bundeling Zuid (BZ) alternatieven en in het meest milieuvriendelijke (MMA) alternatief. Het MMA doet niet onder voor BZ.

Omdat geluidshinder zo’n belangrijke rol speelt in de motivatie van uw VKA, willen wij daar graag helderheid over hebben.

Vraag 9. Hoe komt het dat het alternatief Parallel-Noord zoveel slechter scoort dan de referentiesituatie wat geluid betreft?

Vraag 10. Welke huizen zijn meegenomen in het onderzoek? Zijn dat alle huizen die binnen het gekleurde gebied in de Figuren 8.3, 8.4, 8.6-8.9 liggen?

Vraag 11. In Figuur 8.6 zijn de geluidscontouren opvallend breed. Wat is daar de oorzaak van?

Vraag 12. In deze figuren valt op dat er langs de Middellaan geen geluidsbelasting wordt aangegeven en wel in de omgeving van het Europaplein, en Kanaaldijk-Noord? Wat is

daar de reden van? Volgens gegevens van het RIVM is de geluidsbelasting langs de Middellaan niet minder dan langs de Westerlaan.

- Vraag 13. In Tabel 8.19 en 8.20 neemt het aantal woningen met meer dan 48dBA en het aantal gehinderden in variant Parallel-Noord met 50% toe. Ook mitigerende maatregelen lijken niet te helpen (Tabel 8.21) Wat is daar de verklaring voor? Als die getallen juist zijn, had dat dan niet een reden moeten zijn om een nulplusvariant serieus te onderzoeken? Merk op dat het aantal geluidgehinderden met slechts 10 afneemt van 215 in de referentiesituatie naar 205 in uw VKA.
- Vraag 14. Ten slotte, hoe verklaart u het grote verschil tussen uw uitkomsten en die van de MER 2011?

Verkeersveiligheid

U schrijft in sectie 6.3.5, pag. 133, dat de N629 niet als een onveilige weg uit de verkeersveiligheidsonderzoeken komt, maar wel een meer dan gemiddeld aantal ongelukken per km kent ten opzichte van het gehele provinciale wegennet.

- Vraag 15. Is dat laatste een goed criterium om de verkeersveiligheid te beoordelen? Geldt dat niet voor ongeveer de helft van alle provinciale wegen? Op welke cijfers is het oordeel dat de N629 geen onveilige weg is gebaseerd?
- Vraag 16. In het ANWB-onderzoek naar de verkeersveiligheid van provinciale wegen uit 2014 wordt de N629 door 6 (2.3%) van de 258 Brabantse deelnemers aan het onderzoek als onveilig genoemd, en staat daarmee op de 11^{de} plaats van wegen waarvan de deelnemers vinden dat de weg aangepakt moet worden. Komt deze plaats overeen met de ongevallenregistratie?
- Vraag 17. Gaat de provincie in vergelijkbare gevallen ook over tot een zo ingrijpende wijziging van de infrastructuur?

Externe veiligheid

In Tabel 4.2, pag. 65, krijgen alle alternatieven behalve Parallel-Noord voor het aspect externe veiligheid '+++'. Voor het plaatsgebonden risico is er geen verschil aangezien nergens de kans op een sterfgeval als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groter is dan eens in de miljoen jaar.

- Vraag 18. Hoe kan het dat het plaatsgebonden risico praktisch nihil is en het groepsrisico zo verschillend is? (het groepsrisico van Parallel-Noord is 0,00024 x de oriëntatiewaarde (Tabel 9.9 en Figuur 9.2). De oriëntatiewaarde voor wegen is gelijk aan een jaarkans $p=1/(100 \times n^2)$). Betekent dit niet dat de kans op een dodelijk ongeluk met gevaarlijke stoffen van nihil naar nul gaat, en dat het misleidend is om dat met '+++' weer te geven in een overzichtstabel waarop bestuurders hun besluiten moeten baseren? Ter vergelijking: de ontwerphoogte van de zeedijken in Nederland zijn gebaseerd op een kans op overstroming van eens in de 10.000 jaar, honderd tot duizend maal groter dan de kansen waarover we hier spreken.

GES-score

Om de effecten van geluidshinder, luchtkwaliteit en veiligheid op de gezondheid samen te vatten maakt u gebruik van de zogenaamde GES-score. In Figuur 4.1 wordt het resultaat samengevat. Parallel-Noord betekent een verslechtering van de gezondheidsscore, waar ruim 650 bewoners hun leefklimaat van goed naar matig zien veranderen, terwijl in alternatief Bundeling-Noord 250 mensen hun leefklimaat van minder goed naar goed zien veranderen. In hoofdstuk 10 concludeert u dat alleen het aspect geluid onderscheidend is voor de GES-score.

Vraag 19. Hoe verhouden zich die getallen van 650 en 250 tot de aantallen van 200-300 geluidgehinderden in Tabel 8.21?

Vraag 20. Naast geluidhinder is ook de nabijheid van bos en groen belangrijk voor de gezondheid van mensen. Waarom is dat niet meegenomen in de GES score?

Natuur en landschap

Zoals blijkt uit uw rapportage zijn de effecten van uw VKA op natuur en landschap aanzienlijk: er gaat 1,1 hectare beschermd gebied verloren; op 58 hectare van het bos wordt de rust verstoord (meer dan 43 dBA). De weg tast het kleinschalig landschap aan rond de Doelstraat, en van natuurgebied het Blik blijft weinig meer over. Het directe verlies aan landbouwgrond is 6 hectare, maar er worden 40 percelen doorsneden.

In het bestuurlijk overleg van 15 juli 2015 zegt wethouder Van Beek verbaasd te zijn dat ‘in eerdere instantie van de provincie de EHS niet aangetast mocht worden en er nu een alternatief komt dat de EHS doorsnijdt’. In geen van de stukken die ons comité via de wet openbaarheid bestuur heeft gekregen, wordt deze beleidswijziging gemotiveerd.

Vraag 21. Kunt u duidelijk maken hoe het belang van de natuur heeft meegewogen in uw keuze van het VKA?

Vraag 22. Hoe groot is het totale verlies aan landbouwgrond als u de versnippering meeneemt?

Onze voorlopige conclusie

Uw VKA betekent 5 hectare extra asfalt, en een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal. Het effect op de rijtijden Dongen-Oosterhout/A27 is minimaal. Het effect op de luchtkwaliteit in Dongen is nihil, en wat geluidshinder betreft: het aantal geluidgehinderden neemt met 10 af ten opzichte van de referentiesituatie. De nieuwe weg betekent het einde van natuurgebied het Blik, doorsnijdt de Duiventoren en verstoort de rust over 58 hectare in het bos. En die nieuwe weg kost 30 miljoen. In 2002 overhandigde het comité Handen af van de Duiventoren honderden handtekeningen van verontruste Dongenaren onder de eis geen weg aan te leggen door de Duiventoren. Sindsdien heeft de provincie een aantal knelpunten langs de route effectief aangepakt. In 2008, tijdens de financiële crisis zei de toenmalige provinciale manager van het N629 dossier, de heer Koekoek, dat ‘de provincie geen geld ging steken in projecten waarvan de noodzaak niet duidelijk was’ en bleef het stil tot 2016. In die jaren hebben er vast wel mensen stilgestaan op de N629, maar er is 15 jaar later nog steeds geen sprake van een onhoudbare situatie.

Een advies van de Commissie MER en een petitie ondertekend door 1500 mensen om te kijken of de problemen op de bestaande route aangepakt kunnen worden, en als dat niet zo zou zijn, daarmee de noodzaak van deze nieuwe weg aan te tonen, legt u naast zich neer.

In al die jaren heeft het gemeentebestuur van Dongen alle oplossingen die niet uitgaan van een nieuwe weg geblokkeerd. Gezien het verschil in uitkomst van de MER 2011 en die van 2016 lijkt het erop dat uw VKA vooral het resultaat is van die houding van de gemeente Dongen.

Op 22 april 2016, de dag van de aarde, heeft Nederland samen met 174 andere landen het akkoord van Parijs ondertekend. Dat akkoord kwam er omdat wereldwijd mensen en regeringen tot de conclusie gekomen zijn dat het anders moet. Voor verkeer betekent dat dat we anders en beter met mobiliteit moeten omgaan. Wij zeggen: Begin hier met de N629!

Natuurlijk zien we uw antwoorden op onze vragen met belangstelling tegemoet.

Gerrit Draisma

namens het Comité Handen af van de Duiventoren en het Blik.

Verwijzingen

MER 2016: Milieueffectrapport N629-Westerlaan dd. 18 mei 2016, Tauw bv.

MER 2011: Planstudie/MER N629 Dongen – Oosterhout, Milieueffectrapport Fase 2, projectnr. 165465, versie 1.6, april 2011, Oranjewoud.

Advies Commissie MER: Advies 3024 van de afgeronde adviezen,
<http://www.commissiemer.nl/advisering/afgerondeadviezen/3024>

Bestuurlijk overleg: Bestuurlijk overleg 8 juli 2015, 11.00-12.00u. Opgevraagd met een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur.

Verkeerstellingen 2013: Jaargemiddelde voor werkdagen in 2013, wegvak Hoogstraat-Dongen, telpunt 629HOOG, <http://vin.brabant.nl/DetailOverzicht.aspx?telpunt=629HOOG>

Geluidsbelasting volgens RIVM (opgevraagd 22-6-2017):
http://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_maps.php

ANWB Publieksonderzoek Verkeersveiligheid Provinciale wegen, ANWB, 2014,
https://www.anwb.nl/binaries/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/eurorap/anwb_eurorap_publicsactie_provinciale-wegen