

Aan Provincie Noord-Brabant,  
het college van Gedeputeerde Staten  
T.a.v. Mevr. A. Verhagen (verd. 21)  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch.

Dongen, 6 maart 2018

betreft: zienswijze op Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N629 Oosterhout Dongen

Geacht college,

Door middel van deze zienswijze tekent het bestuur van vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' bezwaar aan tegen het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N629 Oosterhout-Dongen met identificatienummer NL.IMRO.9930.ipN629-on01 van de provincie Noord-Brabant. In deze zienswijze baseren wij ons ook op het bijbehorende Milieueffectrapport N629-Westerlaan met kenmerk R002-1223426MLV-agv-V02-NL.

### **Een korte geschiedenis van de plannen voor de N629**

Al sinds het begin van deze eeuw bestaan er plannen voor de weg Dongen-Oosterhout (N629). 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 nieuw tracé door EHS-gebied 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 turbotonde 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 werd er een Milieueffectrapport (MER) opgesteld, 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) mogelijk was. Deze rapportage en het concept GS-besluit is van tafel verdwenen, omdat de gemeente Dongen elke oplossing blokkeerde die niet uitging van een nieuwe infrastructuur door de natuur tussen Dongen en Oosterhout. Vijf jaar van intensief bestuurlijk overleg tussen Dongen, Oosterhout en Provincie later is er een nieuwe MER, die concludeert dat de verkeersproblemen alleen op te lossen zijn met een nieuw tracé dat door de Natuurnetwerk Brabant (NNB) gebieden de Duiventoren en het Blik loopt. De gemeenteraden van Dongen en Oosterhout worden in juni 2016 om hun advies gevraagd over het voorkeursalternatief. Slechts een uittreksel van de nog niet openbare concept MER lag ter inzage. Op basis van een onduidelijk plussen en minnen-overzicht spraken de raden hun steun uit voor het voorkeursalternatief Bundeling Noord. Onze petitie Spaar de Duiventoren en het Blik met 1.500 ondertekenaars, waarin gevraagd werd naar eerlijk onderzoek door in de definitieve MER een alternatief mee te nemen dat de verkeersproblemen op het bestaande tracé probeert op te lossen, werd genegeerd (12 mei 2017).

## **I. De Verordening Ruimte**

De Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant gaat uit van de bescherming van het NNB. Volgens de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant is het Natuur Netwerk Brabant (NNB) een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter-)nationaal belang. Voorbeelden van dergelijke gebieden in Brabant zijn: de bossen, de heide en vennen, de stuifduinen, de schraalgraslanden en wateren zoals rivieren en beken. Het doel van het NNB-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor de biodiversiteit. Deze leefgebieden zijn belangrijk voor dier- en plantensoorten. Het Natuurnetwerk Brabant hangt samen met het Natuurnetwerk in de andere delen van Nederland en met het Europese net van natuurgebieden, bekend onder de naam Natura 2000.

### **‘Nee, tenzij-principe’**

Volgens artikel 5.1 Bescherming Natuurnetwerk Brabant (NNB) dient een bestemmingsplan tot het behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van ecologische waarden en kenmerken van een gebied en stelt het regels ter bescherming van de ecologische waarden, waaronder cultuurhistorische waarden en kenmerken. Volgens art. 5.3 lid 1 kunnen Gedeputeerde Staten de begrenzing van het Natuurnetwerk Brabant op verzoek van gemeenten slechts wijzigen in geval van een ruimtelijke ontwikkeling met toepassing van het ‘nee, tenzij-principe’.

Artikel 5.3 lid 2 stelt dat aantasting van het NNB volgens dit ‘nee, tenzij-principe’ alleen toegestaan is, wanneer er sprake is van een groot openbaar belang, als er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het NNB en er geen andere oplossingen zijn waardoor aantasting van het NNB kan worden voorkomen. Pas wanneer aan die voorwaarden is voldaan, kan de begrenzing van het NNB worden aangepast onder de voorwaarde dat het verlies aan natuur gecompenseerd wordt.

Gezien het belang van het ‘nee, tenzij-principe’ vinden wij, dat de afweging met betrekking tot dit principe, onderdeel van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N629 en van de MER dient te zijn. In het Inpassingsplan hoofdstuk 3.4 wordt deze stap echter overgeslagen. Daar staat slechts dat er compensatie van de verstoring van het NNB zal plaatsvinden, maar er wordt geen onderbouwing gegeven voor de stap die daaraan vooraf dient te gaan, namelijk dat beargumenteerd dient te worden waarom de begrenzing van het NNB op basis van het ‘nee, tenzij-principe’ gewijzigd zou mogen worden. Er wordt niet toegelicht op welke wijze milieueffecten, met name de aantasting van natuur en landschap, een rol hebben gespeeld bij de aanwijzing van het voorkeursalternatief Bundeling Noord dat het NNB aantast. Sterker nog, in 2016 heeft het comité Handen af van de Duiventoren en het Blik alle documenten opgevraagd die betrekking hadden op de keuze van het voorkeursalternatief Bundeling-Noord. In geen van die documenten kwam het ‘nee, tenzij-principe’ ter sprake.

Wij maken dan ook bezwaar tegen het toepassen van artikel 5.3 van de Verordening Ruimte Noord-Brabant, omdat de provincie in de procedure voorbij gegaan is aan motivering van het ‘nee, tenzij-principe’ en daar dus om te beginnen in feite geen beroep op heeft gedaan.

Toch zetten we hierna inhoudelijk uiteen waarom ons inziens afwijken van artikel 5.1 Bescherming Natuurnetwerk Brabant (onderdeel EHS) op basis van artikel 5.3 Wijziging van de begrenzing met toepassing van het ‘nee, tenzij-principe’ überhaupt ook zelfs niet mogelijk zou zijn geweest.

**Drie punten zijn voor het toepassen van het ‘nee, tenzij-principe’ essentieel:**

1. Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang (artikel 5.3 lid 2.a).
2. Er mogen voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het Natuurnetwerk Brabant (artikel 5.3 lid 2.b) of geen alternatieve oplossingen waardoor de aantasting van het NNB wordt voorkomen (art. 5.3 lid 2 sub c). Ons inziens zijn die alternatieve locaties of alternatieve oplossingen, waardoor aantasting van het NNB wordt voorkomen, er wel (artikel 5.3. lid 2.b en lid 2.c).
3. Mocht er echter aan artikel 5.3 lid a, b en c voldaan zijn, dan dient te worden gecompenseerd conform de in de Verordening Ruimte vastgelegde compensatieregels. Naar onze mening wordt niet voldaan aan artikel 5.3 lid 2.d: de compensatie zoals voorgesteld in het Inpassingsplan N629 is onvoldoende om het verlies aan natuurwaarde te compenseren.

Hierna gaan we inhoudelijk in op de bovengestelde punten 1. 2. 3.

1. Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang (artikel 5.3 lid 2.a).  
Ons inziens heeft de provincie het openbaar belang om het NNB aan te tasten in relatie tot het ‘nee, tenzij-principe’ niet aangetoond of niet willen aantonen. In het Provinciaal Inpassingsplan wordt het openbaar belang als volgt omschreven: ‘Er is sprake van problemen met betrekking tot doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Op de Westerlaan / Duiventorenbaan in de gemeente Dongen is sprake van leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen. En deze problemen zullen beperkt toenemen met de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost.’

In de notitie Uitwerking Voorkeursalternatief N629 (pagina 10) worden, als motivatie voor de keuze van het voorkeursalternatief Bundeling Noord die een invulling kunnen geven aan het begrip openbaar belang, de volgende doelstellingen expliciet genoemd. Het gaat volgens de notitie om:

- a. het verbeteren van de verkeersafwikkeling en doorstroming
- b. het verbeteren van de verkeersveiligheid
- c. het toenemen van de leefbaarheid, gerelateerd aan de problematiek

ad a. Verkeersafwikkeling en doorstroming.

De verkeersafwikkeling wordt gemeten door de I/C verhouding, waarvan in de MER een I/C verhouding van kleiner dan 0.7 in onderhavige rapport wordt gezien als goede verhouding en de verlaging van reistijd gedurende de spitsperiode.

De aanleg van de nieuwe weg door het NNB leidt niet tot het bereiken van deze doelstelling, namelijk tot kortere reistijden. Op pagina 10 van de Notitie Uitwerking VKA N629 staat: ‘ondanks de aanpassingen is er geen sprake van wijziging van de spits-reistijd’. Het MER stelt dat in de referentiesituatie in 2030 de reistijd in de spits van de Bovensteweg in Oosterhout naar de Middellaan in Dongen ongeveer 5 minuten bedraagt en naar de Steenstraat 7-8 minuten. Met de aanleg van de nieuwe weg Bundeling Noord N629 worden nagenoeg dezelfde reistijden verwacht,

namelijk 5-6 minuten en 6-7 minuten (MER Tabel 6.24). Het milieueffectrapport concludeert dat de reistijden niet korter worden door de aanleg van de nieuwe weg (MER Tabel 6.35).

Het tweede gehanteerde criterium voor doorstroming, namelijk de I/C verhouding, is in de referentiesituatie (de bestaande route) 0.7-0.9. Dit wordt gezien als een matige doorstroming. Met de aanleg van de nieuwe weg Bundeling Noord N629 is er op alle wegvakken een I/C verhouding van 0.4 in de spits.

In het MER van 2011 werd een I/C verhouding van 0.4 nog aangeduid als ongunstig: de grotere restcapaciteit wordt gezien als een teken van onderbenutting van de infrastructuur. Populair gezegd betekent het dat de weg niet nodig is. Dat is in overeenstemming met onze mening, namelijk dat de verkeersproblemen niet van een dusdanige ernst zijn dat een verdubbeling van de infrastructuur noodzakelijk is. Ook hier is een groot openbaar belang van een nieuwe weg door het NNB dus niet aangetoond.

#### ad b. Verkeersveiligheid

De bestaande N629 staat niet bekend als onveilige weg. Er gebeuren weliswaar meer ongelukken per kilometer dan gemiddeld op provinciale wegen, maar dat zegt niet zoveel, omdat dat geldt voor ongeveer de helft van alle provinciale wegen. In haar Nota van Inspraak van november 2017 (zie antwoord 60R van de Nota van Inspraak, 10 oktober 2017) heeft de provincie geen nadere specificatie willen geven van de veiligheidssituatie toen daar om gevraagd werd. Ook worden de belangrijke knelpunten als het gaat om de verkeersveiligheid (kruispunt Groenstraat-Heistraat, tuincentrum AVRI) door het nieuwe tracé niet opgelost. Het is zelfs zo, dat ook het nieuw gekozen voorkeurstracé Bundeling Noord in het MER niet als de meest veilige variant naar voren komt. Op het nieuwe tracé worden verschillende snelheden (80 - 60 - 50 km) gehanteerd op een afstand van enkele kilometers, hetgeen de veiligheid niet ten goede zal komen.

#### ad c. Leefbaarheid

De doelstelling van het verbeteren van de leefbaarheid wordt gemeten aan de hand van de criteria luchtkwaliteit, geluidsoverlast, en veiligheid. Die drie factoren worden samengevat in een gezondheidsscore, de GES-score.

Wat luchtkwaliteit betreft worden er in de huidige situatie alsmede in de autonome situatie zonder aanpassing van de wegstructuur geen wettelijke grenswaarden overschreden. De aanleg van de nieuwe weg heeft ook nauwelijks effect op de luchtverontreiniging: het PIP (pag. 88) vermeldt voor 2028 jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> 20.7 microgram/m<sup>3</sup> en PM<sub>10</sub> 18.5 microgram/m<sup>3</sup>. Door de aanleg van de nieuwe weg nemen deze concentraties met 0.5-2.0 microgram/m<sup>3</sup> (NO<sub>2</sub>), respectievelijk 0.1-0.5 microgram/m<sup>3</sup> (PM<sub>10</sub>) af in Dongen West. (PIP, Figuren 5.4 en 5.6). Deze afnames zijn zo minimaal, dat daarvan geen effect op de gezondheid te verwachten is.

Wat betreft geluidshinder vermeldt het MER een afname van het aantal geluidsgehinderden van 215 in de referentiesituatie naar 200 met de nieuwe weg, rekening houdend met het gebruik van stil asfalt op nieuw aan te leggen wegvakken.

Als het gaat om de veiligheid met betrekking tot calamiteiten op de weg is het plaatsgebonden risico kleiner dan 1 op de miljoen per jaar. Het groepsrisico in de referentiesituatie is 0,00042 x de oriëntatiewaarde (en dat is niet 4,2% zoals in de tekst onder Tabel 5.8 staat - PIP, pagina 117). Deze risico's zijn verwaarloosbaar ten opzichte van andere risico's om te overlijden. Een verdere afname is dan ook niet relevant. Dat laatste wordt ook erkend in het MER, waar die concludeert dat alleen geluid onderscheidend is voor de GES-score.

Conclusie artikel 5.3 lid 2.a:

Wij zijn op basis van bovenstaande argumenten van oordeel dat het groot openbaar belang, waarvan sprake moet zijn bij het 'nee, tenzij- principe' om het NNB aan te tasten, niet kan worden aangetoond. Bij de doelstellingen, die in de uitwerkingsnotitie VKA en het PIP genoemd zijn als motivatie voor de keuze van het tracé Bundeling Noord en dus voor een doorsnijding van het NNB, is er nauwelijks sprake van een verbetering van de situatie en is de bijdrage van een nieuwe extra weg aan deze doelstellingen onvoldoende om aangeduid te kunnen worden als een groot openbaar belang.

Wij zijn juist van mening, dat met het behoud van het NNB gebied in de Duiventoren en het Blik - de groene long voor Dongen en omgeving - een groter maatschappelijk en openbaar belang wordt gediend. De directe aantasting van het NNB bedraagt 3,2 ha en de verstoring door verkeerslawaaï omvat 24,6 ha. Daarnaast is er sprake van lichtvervuiling, die de functie van het NNB Wilhelminakanaal als ecologische verbindingzone aantast en tot versnippering en verlies van landbouwgrond leidt. Concreet gaat er volgens de milieueffectrapportage 9,5 ha landbouwgrond verloren en worden 43 percelen versnipperd (MER Tabel 4.2).

Ons inziens zijn - wanneer het gaat om de grondslag bescherming van het NNB en het 'nee, tenzij-principe' namelijk of er een groot openbaar belang aanwezig is om een dergelijk gebied aan te tasten - de belangen van natuur en landschap zelfs niet eens of nauwelijks meegewogen. Ons inziens een overtreding en strijdig met artikel 5.3.2a van de Verordening Ruimte.

2. Er zijn goede alternatieven of oplossingen waarbij dezelfde doelstellingen worden bereikt maar die het NNB niet aantasten (artikel 5.3 lid 2.b en c).

De MER 2011

In sectie 2.1 van de huidige MER worden de conclusies van de MER uit 2011 nog eens samengevat. In 2011 werden er drie kansrijke varianten genoemd: de nulplus over de bestaande route, het parallel-alternatief dat overeenkomt met alternatief Parallel-Noord in de huidige MER, en het alternatief Bundeling-Zuid. De laatste twee maken ook deel uit van de huidige MER. De provincie koos in 2011 voor Parallel-Noord. Omdat er geen bestuurlijke overeenstemming was - de gemeenten kozen voor Bundeling-Zuid - is er geen bestemmingsplan uitgewerkt. Echter, de argumenten van de provincie destijds om voor het parallel-alternatief (de huidige Parallel Noord) te kiezen - namelijk het lost de belangrijkste verkeersproblemen op zonder het NNB aan te tasten - zijn nog steeds geldig. Dit alternatief werd in 2011 nog aangeduid als het meest milieuvriendelijke alternatief. Dat dit een alternatief is met een goed oplossend vermogen wordt ook toegegeven. In beantwoording op de informele zienswijze van inspreker 60.G op pagina 43 antwoordt GS op de vraag of niet alle alternatieven in principe de verkeersproblematiek oplossen: 'Alle alternatieven dragen min of meer bij aan de oplossing van de verkeersproblematiek'. Dat leidt tot de conclusie dat er wel degelijk alternatieven en oplossingen (de nulplus-variant is een oplossing als bedoeld in art. 5.3 lid 2 sub c) zijn, die tot dezelfde doelstelling leiden die niet ten koste gaan van het NNB. Het is een politiek bestuurlijke afweging geweest, die heeft geleid tot de keuze voor voorkeursalternatief Bundeling Noord. Waarom er - als alle alternatieven leiden tot een oplossing - dan toch niet gekozen is voor het beschermen van het NNB (het uitgangspunt van de Verordening Ruimte) wordt verdedigd met als argument, dat de keuzes uit de MER van 2011 gebaseerd zouden zijn op verouderde verkeersintensiteiten. Echter, als we de verkeersintensiteiten in beide MER's vergelijken, duiden die er niet op dat daar een oorzaak kan liggen voor een ander

voorkeursalternatief (zie Tabel 1). Blijft de politiek-bestuurlijke keuze als argument voor de keuze van Bundeling Noord door het NNB over.

#### Nulplus-alternatief niet onderzocht

In 2015 adviseerde de commissie voor de m.e.r. om in de huidige MER een Nulplus-alternatief mee te nemen, waarin een oplossing voor de genoemde problemen wordt gezocht op het verbeteren van het bestaande tracé: ‘De Commissie acht het op grond van de informatie in de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) 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 alternatieven-vergelijking. In dat Nulplus-alternatief dient dan krachtig te worden ingezet op: a. een ruimer aandeel fietsverkeer en openbaar vervoer in de verplaatsingen tussen met name Oosterhout en Dongen, en b. het ontmoedigen van vrachtverkeer over de N629’ (Commissie voor de milieueffectrapportage, 2015, rapport nummer 3024–18).

De petitie Spaar de Duiventoren en het Blik, die ondersteund werd met 1.500 handtekeningen en op 24 maart 2017 aan gedeputeerde Van der Maat en de voorzitter van de Commissie Mobiliteit, Van Brakel, werd overhandigd en die juist om deze analyse vroeg, werd door de provincie zonder verdere uitleg naast zich neergelegd. Niet alleen dit breed gedragen verzoek van burgers maar ook het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage werd door de provincie genegeerd: ‘Geconcludeerd wordt dat het Nulplus-alternatief geen realistische oplossing zou bieden voor de geconstateerde problematiek. Gelet op de geprognosticeerde hoeveelheid verkeer zal het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer weinig oplossen. De afstand Dongen Oosterhout is circa 8 km. Voor woon-werkverkeer wordt de fiets voornamelijk gebruikt voor afstanden tot 5 km. Daarnaast heeft de OV-verbinding Oosterhout-Tilburg onvoldoende potentieel om uit te groeien tot een HOV-verbinding. Men zal zich daarom per auto blijven verplaatsen’ (PIP, pag. 15).

Op deze argumentatie valt het een en ander af te dingen.

Ten eerste zou het wel meenemen van zo’n Nulplus-alternatief alle mogelijke twijfel over de onhaalbaarheid van dat alternatief hebben kunnen wegnemen. Dat die twijfel blijft bestaan komt ook doordat de MER laat zien dat het aanleggen van een nieuw tracé voor de N629 door het NNB geen tijdwinst oplevert en bovendien erg ruim in zijn jas zit met een I/C verhouding van 0.4 in de spits. Ten tweede wordt er wel heel gemakkelijk voorbijgegaan aan nieuwe ontwikkelingen in de mobiliteit. Met de komst van de elektrische fiets is een afstand van 8 km niet langer een probleem voor woon-werkverkeer per fiets (overigens is de afstand Dongen-Oosterhout geen 8 km zoals de provincie beweert maar slechts 6 km). Daarnaast blijkt dat de bestaande OV-verbinding Dongen-Oosterhout te lijden heeft van de aanleg van de nieuwe N629. Tenslotte zijn initiatieven voor vervoer over water (elektrische schepen op het Wilhelminakanaal als alternatief voor het vrachtverkeer waardoor het vervoer over de weg kan worden teruggedrongen) niet meegenomen. Wat als erg storend is ervaren, is dat er in de vergelijking van de alternatieven toegewerkt lijkt te zijn naar het Voorkeursalternatief Bundeling Noord. Zoals uit de antwoorden op vragen van het comité Handen af van de Duiventoren en het Blik (voorganger van Vereniging Spaar de Duiventoren en het Blik) in de Nota van Inspraak 11 november 2017 is gebleken, was er in de bestuurlijke samenvatting die in 2016 aan de gemeenteraden was voorgelegd een storende fout

opgenomen met betrekking tot de geluidshinder en de GES-score van alternatief Parallel-Noord. Hoewel daar door het comité al op is gewezen bij de aanbidding van de petitie in maart 2017, was deze fout nog steeds niet gecorrigeerd ten tijde van de raadsvergadering in Oosterhout op 28 november en pas op de dag van de besluitvorming in de gemeenteraad van Dongen op 7 december j.l. werd door de provincie toegegeven dat er een fout gemaakt was.

Daarnaast blijkt dat uitgegaan werd van mitigatie-maatregelen ten aanzien van de geluidshinder. Echter die maatregelen werden in alle alternatieven alleen toegepast op nieuw aan te leggen wegvakken. Niet onderzocht is dus wat het effect van stil asfalt op de bestaande Westerlaan zou zijn op de leefbaarheid in Dongen in bijvoorbeeld het alternatief Parallel-Noord. Daarmee is er volgens ons van een eerlijke vergelijking geen sprake.

Conclusie artikel 5.3 lid 2.b en c.

De provincie heeft onvoldoende onderzocht of is voorbijgegaan aan de alternatieven en andere oplossingen die er zijn om de verkeersproblemen aan te pakken zonder aantasting van het NNB. Op basis van de MER lijkt een aanpak van de verkeersproblemen zonder aantasting van het NNB wel degelijk mogelijk. En dat was ook de uitkomst van de MER van 2011, een voorstel van het bestuur van de provincie dat om bestuurlijke redenen niet geaccepteerd werd door het bestuur van de gemeenten Dongen en Oosterhout.

Omdat er andere alternatieve locaties zijn die buiten het NNB gebied liggen en andere oplossingen voorhanden zijn waardoor aantasting van het NNB kan worden voorkomen (alternatief Parallel Noord), kan de provincie ons inziens op basis van dit artikel geen beroep doen op het 'nee, tenzij-principe'. Ook heeft de provincie niet aangetoond dat alternatieven als het Nulplus-alternatief niet mogelijk zouden zijn, terwijl dit door de Commissie voor de m.e.r. wel werd geadviseerd.

3. Compensatie: Er dient voldoende te worden gecompenseerd om het verlies aan natuurwaarden te compenseren (Verordening Ruimte artikel 5.6) volgens de aanvullende regels voor fysieke compensatie (Verordening Ruime artikel 5.7).

Op basis van de in de Verordening Ruimte vastgelegde compensatieregels kan er gekozen worden voor dan wel fysieke dan wel financiële compensatie. De directe aantasting van het NNB bedraagt 3,2 ha, maar de verstoring door verkeerslawaaï omvat 24,6 ha (bij toepassing van geluidsarm asfalt). Daarnaast is er sprake van lichtvervuiling, die ook de functie van het Wilhelminakanaal als ecologische verbindingzone aantast. Er is gekozen voor fysieke compensatie. De omvang van de fysieke compensatie bedraagt minimaal 13,43 ha. De compensatie wordt gevonden in locatie Oranjepolder, EVZ Wildertse Arm - Huis ter Heide en de EVZ Wilhelminakanaal vlak langs de nieuwe provinciale weg en tussen deze nieuwe weg en een industrieterrein Everdenberg.

Het compensatieplan uit het PIP N629 is onvoldoende op de volgende punten:

a. Op basis van artikel 5.7.1 van de Verordening Ruimte dient compensatie plaats te vinden in de niet gerealiseerde delen van het NNB en ecologische verbindingzones. Ons inziens is dit uitgangspunt echter in strijd met de provinciale structuurvisie, alsmede met het landelijke beoogde beleid ten aanzien van de realisatie van natuur. Bij de presentatie van de Rijksnatuurvisie 2014 (kamerbrief 33576 – nr. 14, 11 april 2014), heeft het kabinet aangegeven wat nodig is om de nationale en internationale doelen te behalen. Dit is gebaseerd op de Europese biodiversiteitsstrategie 2020, waarin uitvoering van de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn, het in stand houden en verbeteren van bestaande ecosystemen, land- en bosbouw laten bijdragen aan biodiversiteit,

verduurzamen van de visserij, bestrijden van invasieve uitheemse planten- en diersoorten en een grotere bijdrage van de EU aan het behoud van biodiversiteit in de wereld, zijn opgenomen. Een belangrijk aspect in de Rijksnatuurvisie 2014 is het Natuurnetwerk Nederland (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur, EHS) als exponent. Dit netwerk dient - zoals in het Natuurpact met de provincies afgesproken - conform de Rijksvisie zonder oponthoud te worden gerealiseerd. De staatssecretaris merkt daarnaast op dat op de langere termijn de beleidsdoelen op het gebied van het behoud van biodiversiteit alleen kunnen worden gehaald als daarbij meer bronnen van biodiversiteit kunnen worden aangesproken dan die het Natuurnetwerk biedt. Het lijkt er dus op, dat het Natuurnetwerk Nederland (NNB) dan ook een absoluut minimum betreft.

Dit wordt onderschreven door het Planbureau Leefomgeving (PBL). Het PBL heeft ingeschat of de maatregelen in het Nederlands natuurbeleid voldoende zijn om de 'gunstige staat van instandhouding' voor te beschermen planten- en diersoorten en habitat-typen te behalen. Dit is een 'harde' verplichting, maar er is geen jaartal aan gekoppeld. Volgens het PBL is het niet goed gesteld met de Nederlandse biodiversiteit en daarom is Nederland nu al verplicht om passende maatregelen te nemen om verdere verslechtering te stoppen. De voornaamste knelpunten bij het behoud en herstel van de biodiversiteit in Nederland zijn versnippering, verdroging, vermesting en een tekort aan geschikt leefgebied. Met de maatregelen in de Rijksnatuurvisie worden condities om de doelen te bereiken weliswaar verbeterd, maar worden slechts voor 65% van alle doelsoorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn voldoende condities gerealiseerd voor duurzame instandhouding. Voor een aantal soorten blijven de leefomstandigheden onvoldoende goed en is er kans op achteruitgang. Geconcludeerd kan worden dat het huidige natuurbeleid, inclusief realisatie van het NNN/NNB, onvoldoende is om de internationale (harde) doelstellingen te behalen.

In de provinciale structuurvisie alsmede de Verordening Ruimte is het robuuste natuurnetwerk Noord-Brabant vastgelegd. De provincie verplicht zich met haar partners tot realisatie daarvan. Zoals hierboven onderschreven dient dit een minimum te zijn, zowel met het oog op landelijke afspraken en beleid, alsmede internationale verplichtingen.

Het beleid van de provincie om in artikel 5.7 van de Verordening Ruimte vast te leggen dat fysieke compensatie plaats vindt in niet-gerealiseerde delen van het NNB of niet-gerealiseerde EVZ is niet conform de nationale en internationale doelstellingen. Er is immers geen sprake van 'compensatie', het NNB dient conform rijksbeleid en internationale verplichtingen reeds gerealiseerd te worden. Wanneer de aantasting van het NNB gecompenseerd wordt op locaties die de provincie toch al als NNB of EVZ moest inrichten, dan is er sprake van 'schijn-compensatie'. Het toepassen van artikel 5.7 van de Verordening Ruimte door fysieke compensatie als gevolg van het PIP N629 in bestaande EVZ/NNB plaats te laten plaatsvinden is in strijd met het rijksbeleid, de vogelrichtlijn en habitatrichtlijn. Er dient gecompenseerd te worden conform de compensatieregels buiten bestaande robuuste NNB. Compensatie door middel van de bestaande EVZ van het NNB langs het Wilhelminakanaal is niet de juiste invulling. Het NNB Wilhelminakanaal evenals het NNB /EVZ Wildertse Arm is bestaande natuur.

Daarnaast is de Verordening Ruimte strijdig met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) art. 2.10.4 in relatie tot art. 2.10.5. In art. 2.4.10.c is bepaald dat de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. De Verordening Ruimte ziet onvoldoende toe op de aspecten genoemd onder c., omdat met het ontwerp-PIP de negatieve effecten op de wezenlijke



kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang niet worden beperkt en de overblijvende effecten ook niet gelijkwaardig worden gecompenseerd. De Verordening Ruimte schiet met name tekort op het aspect samenhang (zie art. 5.3, 5.6 en 5.7). De voorgestelde natuurcompensatie ziet niet toe op versterking van samenhang van het NNB (zie ook b en c).

b. We kunnen niet akkoord gaan met de voorgestelde compensatie omdat het verlies aan natuur, biodiversiteit en rust niet wordt goedge maakt. De nieuwe weg doorsnijdt een prachtige uitloper van de Duiventoren, passeert op 200 meter de zandverstuiving de Woeste Zee, doorsnijdt het Blick bij het vogelreservaat de Kleine Heiningen, en loopt vervolgens parallel aan het kanaal, langs een van de mooiste fietspaden in de omgeving, voordat hij langs het nog aan te leggen industrieterrein Everdenberg-Oost afbuigt richting de Heistraat.

Waar in het compensatieplan totaal niet over geschreven wordt, zijn de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied: een oud gebied ontstaan in de late Middeleeuwen door winderosie met zandweggetjes, rullen en eeuwenoude structuren. Met als resultaat een geaccidenteerd terrein met hoge stuifduinen en natte laaggelegen gebieden die gevoed worden door kwel (Gilze-Rijen breuk). Zo'n gebied zo dicht bij de dorpskern is gewoon uniek.

Veel bomen, die gecompenseerd moeten worden, zijn veel ouder dan 100 jaar. Op oude kaarten is te zien, dat er al veel langer dan 100 jaar een natuurgebied ligt op die plaats. De opslag die de provincie gebruikt, is daarom onjuist. Bij bomen van meer dan 100 jaar is geen opslag van 2/3 verplicht, maar maatwerk.

c. Daarnaast liggen de gebieden in verstoorde zones, waardoor de natuur hier niet optimaal kan functioneren, omdat rust en ruimte hier ontbreken. In het compensatieplan wordt beschreven dat de N629 vanaf de brug aan weerszijden van de weg een gaas-constructie krijgt (casanetgaas 1.80 meter hoog, 30 centimeter ingegraven). Dit gaas komt langs de stapsteen en eindigt waar het Blick ophoudt en de natte EVZ begint. In dit gedeelte is een kleinwild-tunnel geprojecteerd. Kleine en grote zoogdieren, amfibieën, loopvogels (eenden, fazanten, ganzen), die voorbij de kleinwild-tunnel richting Oosterhout tegen het gaas aanlopen, en dan richting Oosterhout bewegen om de gaasbarrière te slechten, belanden na het gaas op de natte Ecologische Verbindingszone. Nu kan oversteken wél met alle gevolgen voor de overstekers (zie onderstaand plaatje).

Het gebied noordelijk van het Wilhelminakanaal tussen Oosterhout, Dongen, Oosteind en de Willemspolder is driehoekig van vorm, de zone tegen het kanaal aan is de top van de driehoek met straks een dodelijke fuik.

Het totale gebied wordt versnipperd en de EVZ komt geïsoleerd te liggen met als gevolg dat migratie voor de onder andere voorkomende dieren als haas, konijn, ree, wezel, bunzing, hermelijn onmogelijk zal worden.

# NATTE ECO-ZONE

## LANGS HET WILHELMINAKANAAL



De EVZ wordt verdiept, het vervuilde water van de weg (bandenslijtage, olieresten, stikstofdepositie, strooizout-resten, zware metalen en PAK's (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) belandt in de strook van de EVZ. Het verdiepte gedeelte in de stapsteen en natte corridor tussen de stapstenen zal als voortplantingswater nooit of te nimmer voldoende water bevatten voor kamsalamander, rugstreeppad en alle andere amfibieën.

In een dergelijke constructie kan van compensatie binnen een Ecologische Verbindingszone (EVZ) geen sprake zijn. Deze weg zal het migrerend leven vernietigen. Een EVZ-zone van 15 meter breed, pal en smal langs een weg, een fietspad plus kanaal. Drie wegen die parallel lopen en een totale versnippering van de groenblauwe mantel vormen. Mitigerende voorzieningen kunnen het gemis aan koppeling van de EVZ met de relatieve rust en biotopen van onder andere rietoevers langs het kanaal niet goedmaken. Daarmee voldoet de EVZ als compensatie voor het verloren gegane NNB niet aan de eisen.

d. De termijn en omvang van realisatie zijn niet verzekerd. Bijvoorbeeld de voorgestelde compensatie bij de Oranjepolder in Oosterhout: Naar onze mening is daar onvoldoende ha aanwezig voor de N629, aangezien het grootste gedeelte van het perceel al gereserveerd is voor andere projecten in de gemeente Oosterhout.

e. Ons inziens is met de breedte van 15 meter niet voldaan aan artikel 11, lid 1 waarin staat: 'In aanvulling op hoofdstuk 3 'Structuren' strekt een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding 'Natuurnetwerk Brabant - ecologische verbindingszone' tot de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone met een breedte van: ten minste 50 meter in bestaand stedelijk gebied en zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling; ten minste 25 meter in alle overige gebieden.' Die EVZ langs het kanaal zou dus minstens 50 meter breed moeten zijn, want het gaat om een zoekgebied stedelijke ontwikkeling! Dat is niet het geval.

## **II. Relatie Inpassingsplan – Wet Natuurbescherming**

Buiten strijdigheid met de Provinciale Verordening Ruimte met name het ontbreken van de onderbouwing van het ‘Nee, tenzij-principe’, zijn wij van mening dat strijd bestaat met de Wet Natuurbescherming.

In de ruimtelijke onderbouwing behorend bij het Provinciaal Inpassingsplan dient onder meer de haalbaarheid van het plan te worden aangetoond. In hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid wordt enkel ingegaan op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. De vraag of een ontheffing op grond van artikel 3.3, 3.5 of 3.10 Wet Natuurbescherming kan worden verkregen is door omissies in het natuuronderzoek niet te beantwoorden. In de beoordeling van de Bijlagen hierna gaan we in op deze omissies.

Sterker nog, door het ontbreken van gedegen onderzoek zoals bijvoorbeeld naar aanwezigheid van broedvogelsoorten met jaarrond beschermde nesten, waarvan de aanwezigheid door ons is waargenomen, is het uiterst onduidelijk of een dergelijke ontheffing kan worden verkregen. Een ontheffing als bedoeld in artikel 3.3 van de Wet Natuurbescherming kan alleen worden verkregen indien sprake is van één van de belangen, genoemd in de wet. Onderhavige ruimtelijke ontwikkeling vormt niet zo’n dergelijk belang (artikel 3.3, vierde lid, Wet Natuurbescherming).

De bespreking van de omissies in de Bijlagen 13 t/m 15 hebben betrekking op de Wet Natuurbescherming. De Afdeling bestuursrechtspraak overweegt in bestemmingsplan-zaken als volgt: ‘De vragen, of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling geldt dan wel een ontheffing op grond van natuurwetgeving nodig is en zo ja of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de natuurwetgeving. Dit doet echter niets af aan het feit dat het plan niet vastgesteld kan worden, indien en voor zover het op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de natuurwetgeving de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.’ Zie bijvoorbeeld: ABRvS 15 oktober 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:3716, BR 2014/136 m.nt F. onrust) en ABRvS 29 oktober 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:3843).

### **Beoordeling rapportages Bijlagen 13 t/m 15 bij PIP**

#### **Bijlage 13: Ecologische quickscan N629**

De ecologische quickscan is uitgevoerd op basis van verouderde wetgeving. Op 1 januari 2017 is de Natuurbeschermingswet in werking getreden en is de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 2005 ingetrokken (alsmede de hier niet relevante Natuurschoonwet 1928 en Boswet). In de oude Flora- en faunawet was sprake van een verdeling van soorten in tabellen met diverse beschermingsregimes. In de Natuurbeschermingswet zijn deze tabellen niet meer opgenomen en is ook de lijst met te beschermen diersoorten, alsmede diersoorten waarvoor een provinciale vrijstelling geldt, gewijzigd. Het is niet duidelijk of intussen in het gebied beschermde soorten aanwezig zijn, die destijds niet nader zijn onderzocht, omdat deze vielen onder ‘tabel 1’-soorten, maar intussen wel beschermd zijn op grond van de Wet natuurbescherming.

Daarbij geldt dat het onderzoek is uitgevoerd in februari 2014 en de rapportage is opgesteld in maart 2014. De houdbaarheid van ecologische gegevens bedraagt ongeveer 3 jaar. De natuur laat zich eenmaal niet op vaste momenten vangen. Dat kan betekenen dat inmiddels soorten aanwezig zijn, die niet in onderhavige rapportage zijn opgenomen. Tevens merken wij op dat de quickscan enkel is gebaseerd op de bevindingen van onderzoek uitgevoerd in de winterperiode (12/13 februari

2014). Wij vragen ons af of eventuele beschermde soorten, waaronder soorten die winterslaap genieten, of later aanwezig zijn in verband met broedperiode, hierdoor mogelijk zijn gemist in het veldonderzoek.

#### **Bijlage 14: Soortgericht onderzoek N629**

Ook voor het nader verrichtte soortenonderzoek geldt dat dit is gebaseerd op verouderde wetgeving. Daarnaast zijn voor het uitvoeren van het soortgericht onderzoek niet de juiste methodes gehanteerd, is het plangebied krap begrenst en zijn ons inziens onjuiste conclusies getrokken omtrent het voorkomen van beschermde diersoorten.

#### Plangebied

Het plangebied van het soortgericht onderzoek beperkt zich tot de locatie waar daadwerkelijk de geplande weg komt. Daarmee is niet inzichtelijk gemaakt welke soorten voorkomen (of kunnen worden uitgesloten) in directe nabijheid van het plangebied. Zo is bekend dat een kolonie blauwe reigers jaarlijks nestelt ten zuiden van het kanaal binnen 150 meter afstand van de toekomstige weg. Ook is er een haviksnest op ca. 100 meter van de weg. Eventuele effecten, die de ecologische functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde soorten (met name vogelsoorten) aantasten door niet onderzochte effecten op bijvoorbeeld van belang zijnde foerageergebieden, rustgebieden of hiervoor genoemde jaarlijkse broedlocatie, zijn hierdoor niet in kaart gebracht. (Zie hiervoor ABRvS 12 februari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:442, BR 2014/69, m. nt Woldendorp)

#### Methode

In paragraaf 2.4 van de rapportage wordt aangegeven dat het onderzoek is gebaseerd op een steekproef. Hierdoor is niet uitgesloten dat de diersoorten op een ander tijdstip wel aanwezig zijn. De opsteller van de rapportage geeft daarmee reeds aan dat het uitgevoerde onderzoek feitelijk onvoldoende is om het voorkomen of uitsluiten van soorten en hun beschermde leefomgeving vast te stellen.

Methodes voor het onderzoeken van jaarrond beschermde nesten zijn opgenomen in soortenstandaards. Zowel het onderzoek naar voorkomen van huismus, buizerd, kerkuil en steenuil is, conform eigen rapportage, zie pagina 8, niet uitgevoerd conform soortenstandaard. Bij het uitvoeren van het Soortgericht onderzoek N629 is het vleermuis-protocol niet nageleefd. Zo heeft het onderzoek naar het voorkomen van winterverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis niet in de juiste periode plaatsgevonden, terwijl conform de Ecologische quickscan dit type verblijfplaats voor deze soort wel potentieel voorkomt. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode 17 juni – 10 september, terwijl het vleermuis-protocol de periode tussen 1 december – 1 maart (optimum) of 15 november – 15 april (sub-optimaal) voorschrijft. Het vleermuis-protocol stelt daarnaast, dat ‘De in te zetten personele capaciteit moet afgestemd worden op de omvang, de complexiteit van het gebied of object, de aard van de ingreep en de in te zetten methoden. Als vuistregel hierbij kan worden gedacht aan het volgende: Als in het donker meer dan een kwart van het onderzoeksgebied niet valt te (over)zien of te beluisteren, moet een extra waarnemer of een luisterset ingeschakeld worden. Daarbij geldt voor die extra waarnemer weer dezelfde regel, totdat het hele onderzoeksgebied goed in beeld is.’ Het gehele plangebied betreft de gehele weg. Dit is een tracé van 3,7 km. Het is onmogelijk dat één waarnemer het gehele plangebied binnen 2 uur voor zonsopkomst / zonsondergang volledig kan onderzoeken. Er kan dan ook gesteld worden dat het vleermuis-protocol niet in alle deelgebieden voldoende is uitgevoerd. Bovendien blijkt uit de rapportage van Regelink Ecologie & Landschap, dat gelijktijdig onderzoek

is gedaan naar aanwezigheid van uilen (kerkuil, steenuil en ransuil) waardoor de beschikbare tijd en aandacht voor het vleermuisonderzoek nog beperkter is dan op basis van de aangeduide onderzoeksmethode kan worden aangenomen.

Wij trekken daarom de conclusie, dat het onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen niet is uitgevoerd conform vastgesteld protocol en daarmee onvoldoende aangetoond dat het voorkomen van de verschillende soorten vleermuizen is uitgesloten.

#### Resultaten soortgericht onderzoek

Uit het voorgaande blijkt, dat het uitgevoerde onderzoek feitelijk onvoldoende is om het voorkomen of uitsluiten van soorten en hun beschermde leefomgeving vast te stellen. Daarmee kan ons inziens ook geen eenduidige conclusie worden getrokken over het al dan niet optreden van effecten op deze beschermde diersoorten. Wij onderschrijven de conclusie opgenomen in paragraaf 4.1.1. dan ook niet. Met name het vaststellen van winterverblijfplaatsen van vleermuizen is op basis van de gehanteerde methodes niet mogelijk. Dat de gehanteerde methodes onvoldoende zijn blijkt onder meer uit het feit, dat wij over diverse gegevens beschikken over voorkomen van beschermde diersoorten die niet opgenomen zijn in de resultaten van het soortgericht onderzoek.

In paragraaf 4.1 is aangegeven dat de volgende vijf vleermuizen zijn aangetroffen in het plangebied: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en watervleermuis. Op [waarneming.nl](http://waarneming.nl) is echter een geregistreerd geval van een dode gewone grootoorvleermuis langs het Wilhelminakanaal ter hoogte van de Rijensestraatbrug. In paragraaf 4.3.1. is opgenomen dat alleen de huismus als broedvogel voorkomt en er verder geen broedvogels zijn vastgesteld. Zoals eerder gesteld is reeds enkele jaren een reigerkolonie in de Duiventoren aanwezig op minder dan 150 meter van het beoogde tracé. Daarnaast wordt tevens gesteld in paragraaf 4.3.2. dat geen broedende roofvogels en uilen voorkomen. Ook dit is onjuist. Het is onder meer bekend dat in het Blik een haviksnest zit. In 2017 zijn uit dit nest nog jongen gevlogen. Daarnaast broedt in de directe omgeving van het beoogde tracé ook een buizerd.

#### **Bijlage 15: Mitigerende maatregelen**

In deze rapportage worden een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld, met name voor vleermuizen. Niet ingegaan is echter op mitigerende of compenserende maatregelen voor andere soorten, met name vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten, zoals de in het gebied voorkomende havik. Dit is een duidelijke omissie in voorgestelde rapportage (Zie bijvoorbeeld ABRvS 12 februari 2014, BR 2014/9).

### III. Tot slot: Oud beleid of nieuw beleid?

Op 22 april 2016, de dag van de aarde, heeft Nederland samen met 174 andere landen het akkoord van Parijs ondertekend. Met het Parijs-akkoord zetten landen in op het beperken van de mondiale gemiddelde temperatuurstijging tot ruim beneden de twee graden, met het streven deze tot 1,5 graad te beperken om de risico's en impact van klimaatverandering te verminderen. Dat akkoord kwam er omdat wereldwijd mensen en regeringen tot de conclusie gekomen zijn, dat het anders moet. Het kabinet Rutte III streeft naar 49% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030. Dit heeft ook gevolgen voor de mobiliteit.

Hoe houdt het Provinciaal Inpassingsplan hier rekening mee?

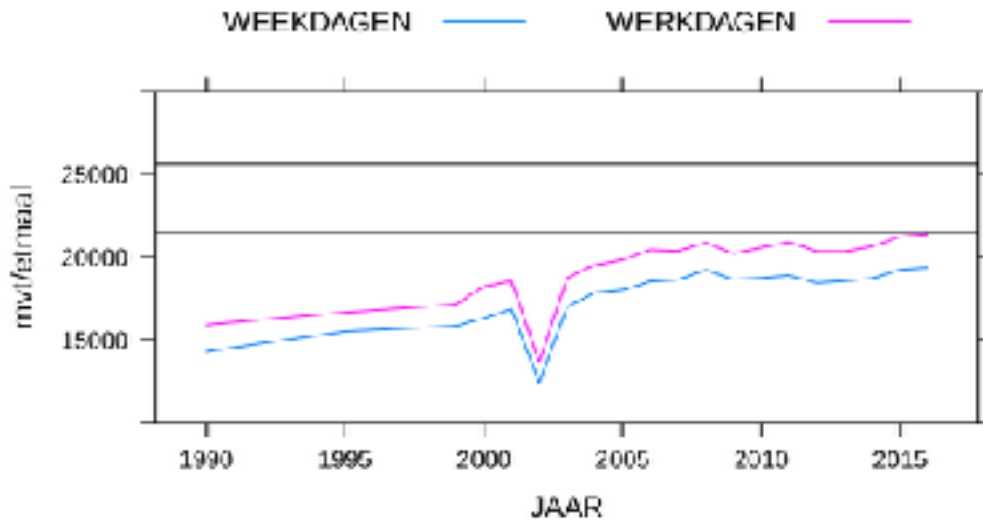
Over het verkeersmodel staat in de MER het volgende: 'Het basisjaar voor de verkeersberekeningen is 2010. Het verkeersmodel kent de prognose-jaren 2020 en 2030. De verkeerskundige beoordeling van de onderzochte alternatieven van de N629 vindt plaats op basis van het prognose-jaar 2030, ten opzichte van de autonome situatie in het jaar 2030' (MER, pag. 89).

In onderstaande tabel worden de cijfers uit de MER van 2011 (Bijlage 3 Verkeer), de MER N629 Oosterhout-Dongen van 2017 (Tabel 6,17, wegvak 6), en de verkeerstellingen van 2016 op de Heistraat (telpunt 629HOOG) met elkaar vergeleken.

Tabel 1: Verkeersintensiteit Heistraat, vergelijking tellingen en projecties van milieueffect-rapportages. De tellingen (2016) betreffen jaargemiddelden van etmaal-intensiteiten op werkdagen.

Bron	Richting	Personenauto's mvt/etmaal	Vrachtverkeer mvt/etmaal	Vrachtverkeer %	Totaal mvt/etmaal
MER 2011 (2020)	Dongen	12850	1370	9,6	14220
	Oosterhout	13440	1500	10,0	14940
	Beide	26290	2870	9,8	29160
MER 2017 (2030)	Dongen	10780	2040	15,9	12820
	Oosterhout	10790	2000	15,6	12790
	Beide	21570	4040	15,8	25610
Telling 2016 werkdagen	Dongen	9238	1239	11,8	10477
	Oosterhout	9472	1400	12,9	10872
	Beide	18710	2639	12,4	21349

In beide milieueffectrapportages zijn de verwachte intensiteiten hoger dan de tellingen in 2016. In de MER 2011 werden vooral meer personenauto's verwacht en in de MER 2017 vooral meer vrachtverkeer. Ook een vergelijking met de historische gegevens van telpunt 629HOOG laat zien dat de MER uitgaat van doorgaande groei van het wegverkeer (Figuur 1).



*Figuur 1: Verkeersintensiteit op de Heistraat (telpunt 629HOOG) van 1990 tot 2016. De horizontale lijnen geven de intensiteit weer in 2015 (21500 mvt/dag) en 2030 (25600 mvt/dag) volgens MER 2017.*

## Conclusie

Beide milieueffectrapportages gaan uit van een verdere groei van het wegverkeer en houden geen rekening met recente uitgangspunten van mobiliteitsbeleid. In een recent artikel schrijven drie verkeersdeskundigen: ‘Het aantal kilometers dat de Nederlander gemiddeld in de auto reist, daalt al meer dan tien jaar. Dit is een trendbreuk met de decennia voor 2005. Deze verandering lijkt niet mee te wegen in de prognoses die het rijk hanteert bij beslissingen over de aanleg van meer wegen. Het is waarschijnlijk, dat de groei van het autoverkeer daarom lager uitkomt dan nu wordt voorspeld, wat belangrijke gevolgen kan hebben voor nut en noodzaak van nieuwe wegbreidingen.’ (Arie Bleijenbergh, Huib van Essen en Bert van Wee, <http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/nederlander-reist-niet-meer-maar-minder-per-auto.51687.lynkx>.)

## Samenvatting

Het Provinciaal Inpassingsplan voorziet in een verdubbeling van de infrastructuur tussen Dongen en Oosterhout, die een ernstige aantasting van de natuur in het gebied betekent. In de milieueffectrapportage wordt de noodzaak van het plan niet of onvoldoende aangetoond. Ook is niet aangetoond, dat de alternatieven Nulplus (aanpakken van de problemen op de bestaande route) of Parallel-Noord - die geen aantasting van het NNB betekenen - niet haalbaar zouden zijn. Tenslotte weegt de voorgestelde compensatie, namelijk pal langs de nieuwe weg, niet op tegen het verlies aan natuur, rust en ruimte en biodiversiteit. Het leefgebied van de roof-, zang- en andere vogels, de vleermuis, de bijen en andere insecten wordt onherstelbaar aangetast.

Bovendien is het onwaarschijnlijk, dat de mobiliteit in de toekomst verder blijft groeien zoals in de MER wordt aangenomen.

Met een beroep op onjuiste toepassing en strijdigheid met artikel 5 Natuurnetwerk Brabant van de Verordening Ruimte Noord-Brabant en het niet aantonen dat voldaan is aan de Wet Natuurbescherming vragen wij de provincie (in casu Provinciale Staten) het voorliggende Provinciaal Inpassingsplan af te wijzen.

Verder roepen wij Gedeputeerden Staten op in samenwerking met de gemeenten alternatieven uit te werken om de verkeersproblematiek rond de N629 aan te pakken met respect en behoud van onze natuur en biodiversiteit.

Graag ontvangen wij een reactie op onze zienswijze.

Hoogachtend,

R.C.J. Roovers, voorzitter

C.G.T. Claasen, secretaris

namens de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blick'

contactadres: Doelstraat 9, 5101 PA Dongen

email: [info@spaaardeduiventorenenhetblik.nl](mailto:info@spaaardeduiventorenenhetblik.nl)

[www.spaaardeduiventorenenhetblik.nl](http://www.spaaardeduiventorenenhetblik.nl)