

van GOL naar Beter

AANGETEKEND

Rijkswaterstaat
Directie Publieksparticipatie
o.v.v. Ontwerp-TB A59 Drongelens Kanaal
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Tevens per e-mail: www.centrumpp.nl

Ons kenmerk 20140719 / zienswijze O-T A59

CC naar: Minister Schultz Van Haegen
Provincie Noord Brabant
Gemeente Waalwijk
Gemeente Heusden

Behandeld door dhr. E. van Uijen

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp-Tracebesluit A59 Drongelens Kanaal

Drunen, 22 juli 2014,

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dienen wij, Stichting 'Van GOL naar Beter', gevestigd te Drunen, namens de bewoners van Drunen-West een zienswijze in tegen het Ontwerp-tracébesluit A59 Drongelens Kanaal, welk van 13 juni tot en met 24 juli 2014 ter inzage ligt.

Het onderhavige Ontwerp-tracébesluit ziet op het voornemen om een nieuwe brug over het Drongelens Kanaal en een nieuw viaduct over de Hoogeindse Rondweg bij Waalwijk te realiseren, dit ter vervanging van de huidige brug en viaduct. Deze nieuwe brug en het nieuwe viaduct worden breder en langer, tevens wordt de maximumsnelheid verhoogd van 70 km/u naar 100 km/u.

Wij hebben grote bezwaren tegen deze nieuwe brug en het nieuwe viaduct, welke dichter op de woonwijk Drunen-west komt te liggen dan de huidige brug en viaduct. Immers, deze nieuwe brug wordt breder dan de huidige brug, als gevolg waarvan deze –daar de as van de brug op dezelfde positie blijft- dichter bij de huidige bebouwing komt te liggen. Dat dit tot een toename van geluids- en milieuoverlast voor omwonenden zal leiden, spreekt voor zich.

Voornoemde toename van overlast zal nog groter zijn door de eveneens voorziene verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/u; hierover wordt nog opgemerkt dat in de toelichting bij het Ontwerp-Tracebesluit zelfs wordt gesproken over het "uiteindelijk mogelijk maken van een snelheid van 120 km/u", aldus valt reeds nu te voorzien dat de (geluids-)overlast in de toekomst nog weer verder zal toenemen.

Zeker daar in de huidige situatie reeds sprake is van veel overlast qua geluid etc. van het wegverkeer over deze brug, is de onderhavige voorziene ontwikkeling onaanvaardbaar.

Onderstaand volgen onze bezwaren, alsmede ons alternatief voor een nieuwe definitieve brug.

Alternatieven/ participatie

"Als u van 's-Hertogenbosch via de A59 richting Waalwijk rijdt, komt u meteen na de Brabantse hoofdstad op een bijzonder stuk snelweg. Bijzonder, omdat er in ons land weinig plekken zijn waar zoveel ruimtelijke knelpunten bij elkaar komen als daar.

De snelweg veroorzaakt geluidsoverlast voor omwonenden, belemmert de aanleg van ecologische verbindingzones en gebieden voor hoogwaterberging, staat regelmatig vast door files én heeft slechte cijfers op het gebied van verkeersveiligheid door de gebrekkige aansluitingenstructuur": een citaat uit 2008 in de publicatie 'Gebiedsvisie A59 's-Hertogenbosch-Heusden-Waalwijk' van toenmalig wethouder Mark Buijs. Dit geeft in het kort de huidige situatie van de A59 treffend weer.

Een door ons uitgewerkt alternatief betreft de aanleg van een parallelstructuur: doorgaand verkeer maakt gebruik van de doorgaande rijstroken van de A59 en het lokale verkeer kiest de parallelbanen met lagere ontwerpsnelheid dat aansluit op het onderliggende lokale wegennet. Dit alternatief past geheel in de gebiedsvisie van het GOL: een integrale aanpak met betere doorstroming inclusief parallelstructuur voor het gehele gebied van het GOL.

In plaats van de aanleg van de onderhavige nieuwe definitieve brug, alsmede de –voor een periode van maximaal 2 jaar- aan te leggen tijdelijke brug aan de zuidzijde van de A59, is een betere oplossing om een toekomstbestendige permanente brug te realiseren ten noorden van de huidige brug over het kanaal. De nieuwe noordelijke brug kan als by-pass voor het verkeer worden ingericht, zodat de huidige brug kan worden vervangen. Na vervanging van de huidige brug zijn er zodoende twee volwaardige brugdekken beschikbaar.

Deze oplossing zou dan naast de benodigde reguliere rijbanen richting Breda ook ruimte kunnen bieden voor het over het kanaal vanaf het beoogde knooppunt Drunen-West leiden van een noordelijke parallelstructuur. Daarbij zou de vernieuwde bestaande brug ingezet kunnen worden als onderdeel van een zuidelijke parallelstructuur langs de rijksweg. Laatstgenoemde kan gevormd worden door gebruik van het huidige tracé van de bestaande rijksweg tussen de oprit Centrum Waalwijk en de aansluiting op het wegennet in Drunen. Daarvoor dient over deze lengte het tracé van de rijksweg noordwaarts verschoven te worden. De aan de zuidzijde resterende ruimte kan aan de Winterdijk toegevoegd worden en ingericht worden als groene geluidswal met aanvullende boomaanplant. De zuidelijke parallelweg zou zich dan moeten richten op het lokale verkeer tussen Drunen en het Centrum van Waalwijk, en op de weg zou het normale snel-

heidsregime van 50 km/ uur van toepassing moeten zijn. De weg Vooreinde kan via een T-aansluiting aanhaken en de Hoogeindse Rondweg kan onder de snelweg en parallelstructuren door de verbinding blijven vormen met het gebied ten noorden van de rijksweg.

Met bovengenoemde oplossing wordt door slechts één –permanente- nieuwe brug en hergebruik van de bestaande brug de overbrugging van het kanaal veilig gesteld voor zowel de rijksweg als de gewenste parallelstructuren. Ook qua kosten behoeft de totaalinvestering van Rijkswaterstaat en de GOL-gemeenten voor genoemde oplossing niet (veel) hoger uit te pakken.

Genoemde oplossing heeft verder het gevolg dat de aanleg van een nieuwe westelijke randweg in de Baardwijkse Overlaat vanaf de Overlaatweg tot de nieuwe doorgetrokken Spoorlaan kan vervallen. De nieuw voorziene randweg brengt veel overlast voor de aanwonenden in Drunen-West, volgens de huidige verkeersmodellen zullen 11.000 motorvoertuigen per etmaal van deze weg gebruik gaan maken. Een regelrechte aanslag op de leefbaarheid van omwonenden en het open natuurgebied De Baardwijkse Overlaat.

Met het vervallen van de westelijke randweg én het realiseren van een parallelstructuur kan het voorziene spaghetti-knooppunt Drunen-West (nr. 40) op een meer logische en goedkopere manier worden gerealiseerd. Drunen heeft namelijk al een onloosisch alternatief voor Drunen-Oost en –Centrum: het Ei van Drunen (afslag nr. 42). De bewoners van Drunen zitten niet te wachten op nóg een onzinnig knooppunt. Bijkomend voordeel is dat met het vervallen van het spaghetti-knooppunt geen versnippering van het landschap ontstaat.

Daarbij ontstaat een groot voordeel dat dit alternatief ook tot minder bezwaren van omwonenden zal leiden. Immers, naast de gewenste verkeerstechnische meerwaarde van opwaardering van de rijksweg en complettering van de parallelstructuur leidt het beschreven alternatief tot een zeer belangrijke vermindering van geluidhinder en luchtverontreiniging op de nabijgelegen woonkernen, alsmede een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de bestaande (woon)wegen in Drunen-West en Waalwijk-Oost. Wij zijn ervan overtuigd dat de bewoners van Drunen-West en Waalwijk-Oost een logische en directe verbinding met de snelweg A59 omarmen.

Wij zijn dan ook in de stellige overtuiging dat met bovengenoemd alternatief, zeker ook uit oogpunt van duurzaamheid en financiën, een beter resultaat wordt bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren.

Tenslotte, in –de toelichting bij- het Ontwerp-tracébesluit staat beschreven dat “door participatie met betrokken bestuursorganen onderzocht is of door een alternatief ontwerp- te realiseren, de brug geschikt gemaakt kon worden voor regionaal verkeer dat op een parallelstructuur zal rijden. Na afweging van dit alternatief is in samenspraak met alle betrokken partijen de keuze gemaakt om hiervan af te zien”.

Wij merken inzake bovengenoemde op dat naar omwonenden, alsmede de Stichting ‘Van Gol naar Beter’ – welke Stichting begin 2014 is opgericht op initiatief van verschillende bewonersgroepen in Heusden/ Drunen-, in het geheel niet is geluisterd. Bijgevoegd treft u een afschrift aan van de ‘Presentatie Omwonenden A59 Waalwijk’ van de Stichting (**bijlage 1**), waarin de zorgen van omwonenden duidelijk staan opgenomen. Van de suggestie als zou sprake zijn van een breed draaqlak voor het onderhavige plan is aldus in het geheel geen sprake.

Bovendien werken Rijkswaterstaat en het GOL totaal lang elkaar heen. Beide partijen hebben toegegeven dat hun plannen totaal niet op elkaar afgestemd zijn. Hetgeen zal resulteren in het verdampen van vele miljoenen euro's gemeenschapsgeld iets wat in deze tijd **volstrekt onacceptabel is**.

Geluid

Hoewel volgens informatie van de provincie nieuwe GGA gegevens per juli 2014 beschikbaar zijn, zijn de gegevens voor wat betreft geluid en milieu aspecten gebaseerd op gegevens uit het jaar 2008, welke inmiddels zeer gedateerd zijn. Dit is ook van toepassing voor de verkeersintensiteit, waardoor het gehele ontwerp van de brug niet meer voldoet.

Noodzaak vervanging brug

In de toelichting behorend bij het onderhavige Ontwerp-tracébesluit A59 Drongelens Kanaal staat beschreven dat de brug en het viaduct aan het einde van hun levensduur zouden zijn, waardoor vervanging hiervan noodzakelijk is om de veiligheid in de toekomst te kunnen waarborgen. De verkeersbelasting is dusdanig toegenomen dat het niet verantwoord is om de objecten nog lang in gebruik te houden. Uit onderzoeken zou blijken dat er momenteel geen maatregelen meer mogelijk zijn om de constructieve draagkracht en daarmee het veilig gebruik van beide objecten nog te verlengen.

Wij zijn echter van mening dat met de extra nodige ondersteunende voorzieningen het haalbaar kan zijn nog enkele jaren respijt te krijgen op de beoogde vervanging. Een extra ondersteuningsconstructie geeft geen belemmering voor enig scheepvaartverkeer over het Drongelens Kanaal, het kanaal wordt simpelweg niet bevaren.

De extra tijd kan dan worden aangewend om een gedegen plan uit te werken, in samenspraak met alle betrokkenen. Zo kan een breed draagvlak worden gecreëerd.

Wij merken op niet tegen de vervanging van de brug te zijn en erkennen de slechte staat van het kunstwerk. Wij ageren alleen tegen de gestelde uiterste houdbaarheidsdatum eind 2015.

Luchtverontreiniging

In de memo "Effecten op de luchtkwaliteit t.h.v. het Drongelens kanaal in de A59 bij Waalwijk als gevolg van de realisatie van een weefvak op de noordbaan en snelheidsverhoging van 70 km/u naar 100 km/u (beide richtingen)" d.d. 11 december 2013 wordt geconcludeerd dat wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof). Echter, in het geheel is in deze memo geen aandacht besteed aan de fijnere fractie van fijnstof, de PM_{2,5}. Deze PM_{2,5} is schadelijker is voor de mens dan PM₁₀. In voorschrift 4.3 van bijlage 1 van de Wet milieubeheer staan richtwaarden opgenomen voor de –jaargemiddelde concentraties voor PM_{2,5}.; hieraan is aldus in het geheel niet getoetst.

De realisering van de nieuwe brug zal –als gevolg van de kortere afstand tot de woningen, alsmede de toename van de maximumsnelheid- leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Deze –toename aan- luchtverontreiniging kan leiden tot gezondheidsproblemen voor omwonenden.

Zeker voor mensen met chronische longziekten of hart- en vaatziekten kan deze toename van de luchtverontreiniging hun klachten doen verergeren. Tevens vergroot een toename van de luchtverontreiniging de kans op het krijgen van voornoemde aandoeningen.

Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigende stof gedurende een korte periode. Wij stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen wij een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie voor bewoners en/of risico groepen. In genoemde memo is dit aspect van de luchtverontreiniging onvoldoende onderzocht.

Natuur/ flora en fauna

Natuurbeschermingswet (Nbw)

In het kader van het onderhavige Ontwerp-tracébesluit is alleen een voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 opgesteld. Uit deze voortoets zou blijken dat voor de drie in de nabijheid van het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden, te weten de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen, de Langstraat en Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek, de onderhavige ontwikkeling niet zou leiden tot verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten, danwel significante verstoring van de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Wij zijn van mening dat met alleen een voortoets niet kan worden volstaan, en dat op basis van de artikelen 19f en 19g uit de Nbw een passende beoordeling opgesteld had dienen te worden.

Flora- en faunawet (Ffw)

In het kader van het onderhavige Ontwerp-tracébesluit is een natuurtoets opgesteld, waarin is opgenomen dat "alleen onder bepaalde omstandigheden" een ontheffing moet worden aangevraagd in het kader van artikel 75 van de Ffw voor de kleine modderkruiper (dit is afhankelijk van de toegepaste methode). Deze ontheffing kan *naar verwachting* worden verkregen omdat er:

1. geen sprake is van een andere bevredigende oplossing;
2. een wettelijk belang geldt;
3. geen afbreuk aan de (lokale) gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten.

Wij zijn van mening dat op grond van bovenstaande niet dan wel onvoldoende is gemotiveerd dat er geen tegenstrijdigheid is met de verbodsbepalingen uit de Ffw.

Verder plaatsen wij de kanttekening op de voorgenomen ecologische verbindingszone van 50 meter breed aan de oostzijde van het Drongelens Kanaal. Deze zone is o.a. bedoeld voor de zogenaamde grote grazers, zoals edelhert, damhert of enkele in Nederland voorkomende runderrassen. Indien de grote grazers uit de Drunense- en Loonse Duinen en aanpalende Lange Wiel van deze ecologische zone gebruik willen

maken, zullen de grazers verschillende drukke autoroutes en het kanaal moeten oversteken. Sterker nog: het gebied "De Lange Wiel" is in zijn geheel afgescheiden door een afrastering.

Waardedaling woning

Het onderhavige Ontwerp-tracébesluit leidt tot een forse waardedaling van de woningen van omwonenden. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grotere hoeveelheid verkeer die dichterbij de woning van bewoners langs gaan rijden. Wij verwachten dan ook dat verschillende bewoners een schadevergoeding planschade gaan claimen, mocht het onderhavige plan worden voortgezet.

Kostenbesparing op voorgenomen plannen

Wij voorzien de volgende kostenbesparingen met onze zienswijze:

- Minder grondaankoop noodzakelijk t.o.v. de huidige plannen;
- Minder bezwaarschriften en –procedures;
- Geen aanleg van geheel nieuw weglichaam in de Baardwijkse Overlaat, inclusief alle voorziene maatregelen tegen o.a. geluidsoverlast;
- Geen aanleg van dure op- en afritstructuur afrit 40 (spaghetti-structuur) met benodigde verhoogde zandlichamen, kruisingconstructies etc.;
- Geen voorbereidings- en aanlegkosten van een tijdelijke noodbrug en viaduct (budget nu aanwenden voor uitwerken versteviging huidige brug en uitwerken alternatieven);
- Vervallen van 1 compleet brugdek (noordelijk brugdek in GOL-plannen voor afwikkeling noordelijk lokaal verkeer naar Waalwijk).
- Grote kosten besparing door samenwerking tussen RWS en GOL
- Deze zienswijze biedt bovendien een betere ontsluiting van het industrie gebied "havens" te Waalwijk en is de door de gemeente Waalwijk voorziene tweede brug over kanaal ter hoogte van café "het snoekske" overbodig.

CONCLUSIE

Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het Ontwerp-tracébesluit A59 Drongelens Kanaal berust op onjuiste en ondeugdelijke gronden. Wij verzoeken u dan ook dit Ontwerp-tracébesluit niet vast te stellen of, indien u toch hiertoe overgaat, het plan gewijzigd vast te stellen met inachtneming van bovengenoemde bezwaren van verschillende bewonersgroepen, verenigd in de Stichting Van GOL naar Beter.

Hoogachtend,
Stichting Van GOL naar Beter



De heer E. van Uijen
Voorzitter