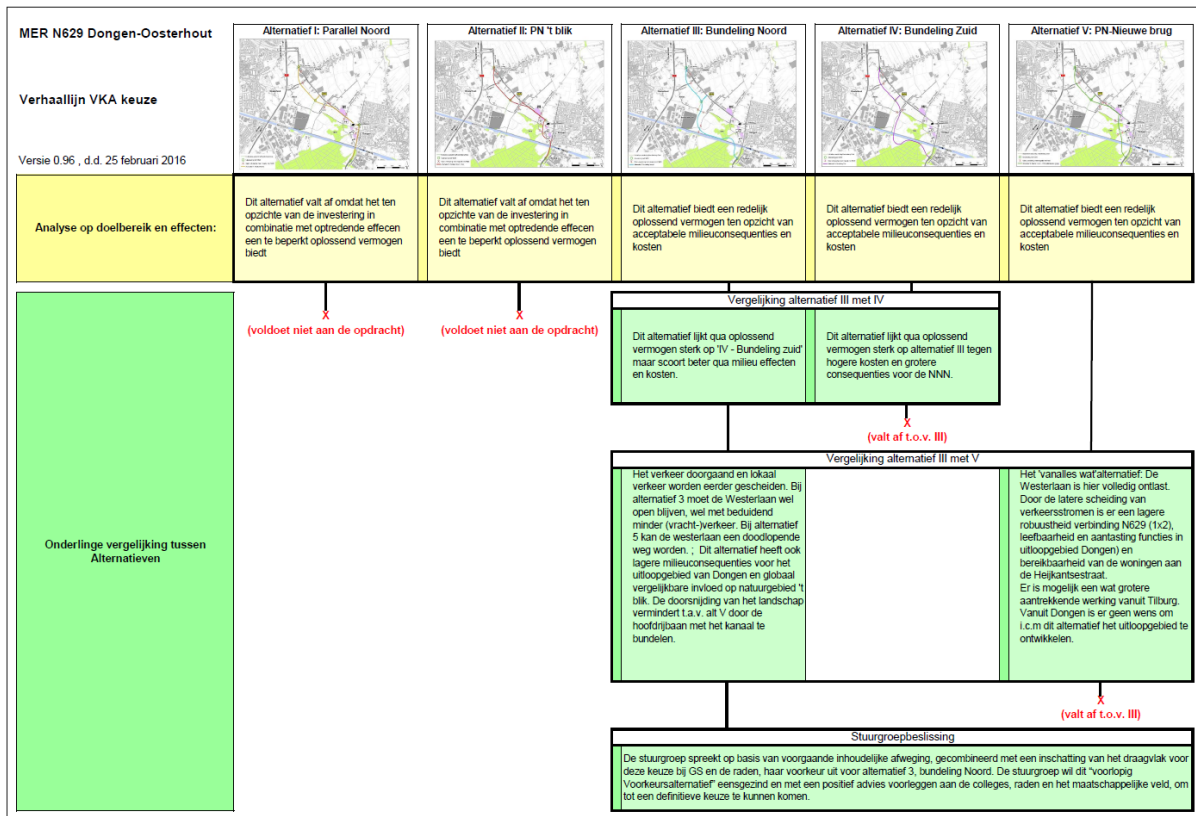


2.3.1 Motivatie voorkeursalternatief

Voor de N629 tussen Oosterhout en Dongen zijn vijf mogelijke alternatieve tracés onderzocht in het bijgevoegde MER. De alternatieven zijn eerst getoetst op hun doelbereik en effecten. Vervolgens zijn de alternatieven, die deze eerste toets hebben doorstaan, met elkaar vergeleken. Uit de vergelijking is een voorkeursalternatief gekozen. Deze stappen zijn weergegeven in de navolgende figuur (zie bijlage 2 voor een grotere weergave):



Figuur 2.1 Verhaallijn keuze voorkeursalternatief N629 (Tauw, 2016)

Toets op doelbereik

De toets op het doelbereik was de eerste stap in het proces om een voorkeursvariant te kiezen. In deze stap is bepaald in welke mate de alternatieven bijdragen aan de doelstellingen van het MER (het oplossen van de problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op en om de bestaande N629). Uit de toets op doelbereik bleek dat de volgende twee alternatieven een te beperkt oplossend vermogen hebben:

1. Alternatief Parallel Noord: Dit alternatief scoort het minst qua verkeersafwikkeling/doorstroming en laat een relatief hoge I/C-verhouding zien waardoor de toekomstvastheid (te) beperkt is. Daarnaast levert alternatief 1 ook geen verbetering op van de leefbaarheid; er is zelfs sprake van een verslechtering ten opzichte van de autonome situatie.
2. Alternatief Parallel Noord 't Blik: Voor dit alternatief geldt in hoofdlijnen hetzelfde als voor alternatief Parallel Noord, zij het dat dit alternatief iets beter scoort op het gebied van leefbaarheid. Alternatief Parallel Noord 't Blik heeft als bijkomend nadeel dat bij dit alternatief relatief veel woningen moeten worden geamoveerd in de omgeving van de Doelstraat in Dongen.

Gezien het (te) beperkte oplossend vermogen van deze twee alternatieven (en de relatief hoge kosten die nodig zijn om deze alternatieven te realiseren) vallen deze alternatieven af en is de afweging toegespitst op de drie resterende alternatieven.

Onderlinge vergelijking tussen de alternatieven

Vergelijking alternatief Bundeling Noord en alternatief Bundeling Zuid

De onderlinge vergelijking tussen de alternatieven begon met een afweging tussen alternatief Bundeling Noord en alternatief Bundeling Zuid. Beide alternatieven voorzien in de aanleg van een nieuwe weg waarbij verkeer naar het bedrijventerrein Tichelrijt en verkeer naar Dongen gesplitst wordt bij de verbinding tussen de bestaande en de nieuwe N629. Verkeer naar Tichelrijt maakt vanaf daar gebruik van de nieuwe N629 en verkeer naar Dongen gebruikt de bestaande N629.

Het verschil tussen de beide alternatieven bestaat uit de ligging van de weg. In alternatief Bundeling Noord ligt de nieuwe N629 overwegend aan de noordzijde van het Wilhelminakanaal; ten oosten van 't Blik wordt het kanaal pas gekruist. In het alternatief Bundeling Zuid wordt het kanaal ten oosten van de bedrijventerreinen Everdenberg-Oost en Vijf Eiken al gekruist en ligt het tracé van de nieuwe N629 ten zuiden van het kanaal.

De effecten op verkeer en leefbaarheid zijn bij de alternatieven Bundeling Noord en Bundeling Zuid vergelijkbaar. Noemenswaardige verschillen doen zich vooral voor als het gaat om de impact op het Natuurnetwerk Brabant. Het alternatief Bundeling Zuid heeft beduidend grotere consequenties voor het Natuurnetwerk Brabant dan het alternatief Bundeling Noord. Daarnaast doorsnijdt het alternatief Bundeling Zuid een voormalige stortplaats aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal. Alternatief Bundeling Zuid is daardoor (vanwege extra saneringskosten) circa € 9 miljoen duurder dan alternatief Bundeling Noord. De conclusie van deze onderlinge vergelijking tussen de alternatieven is dat het alternatief Bundeling Noord de voorkeur verdient boven alternatief Bundeling Zuid.

Onderlinge vergelijking tussen de alternatieven alternatief Bundeling Noord en alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug. Na de vergelijking tussen alternatief Bundeling Noord en alternatief Bundeling Zuid zijn alternatief Bundeling Noord en alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug met elkaar vergeleken.

Het alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug voorziet in de aanleg van een nieuwe N629 die op enige afstand van de Westerlaan in Dongen min of meer parallel aan die laan loopt. In dit alternatief wordt de Westerlaan 'geknipt', dat betekent dat de Westerlaan volledig afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. Die afsluiting heeft positieve consequenties voor de geluidbelasting op de kern van Dongen. De Westerlaan zorgt ook voor de ontsluiting van de kern Dongen, door afsluiting van die laan zal een deel van het interne Dongense verkeer dan ook gebruik moeten gaan maken van de nieuwe verbinding en dus om moeten rijden. Dat zorgt ook voor extra belasting van de bestaande N629.

Het alternatief Bundeling Noord voorziet in een splitsing van verkeer richting Tichelrijt en het verkeer richting Dongen bij de verbinding tussen de bestaande en de nieuwe N629. Het alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug voorziet niet in een dergelijke splitsing en worden de verkeersstromen richting Tichelrijt en richting Dongen ter hoogte van tuincentrum AVRI samengevoegd en tussen dat tuincentrum en het splitsingspunt afgewikkeld over een tweebaansweg (1 rijstrook per richting). Dat maakt dat het alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug qua verkeersafwikkeling (mede omdat het alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug een extra kruising heeft) en robuustheid minder goed beoordeeld wordt dan het alternatief Bundeling Noord.

Ten opzichte van het alternatief Bundeling Noord heeft het alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug ook nadelen als het gaat om de doorsnijding van 't Blik en de oversteekbaarheid van de bestaande N629. Daarnaast komt de weg zoals voorzien in het alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug dicht bij woningen aan de Groenstraat te liggen, wat nadelige consequenties heeft voor de leefbaarheid in die woningen.

Al met al wordt het alternatief Bundeling Noord beter beoordeeld dan alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug. Bundeling Noord biedt een oplossing voor zowel de verkeers- als de leefbaarheidsproblematiek op de bestaande N629. Daar staan, vanwege de doorsnijding van het gebied tussen Oosterhout en Dongen, wel negatieve effecten op het gebied van natuur en landschap tegenover. Die negatieve effecten zijn echter minder ingrijpend dan bij de alternatieven Bundeling Zuid en Parallel Noord – Nieuwe brug. Op basis van het voorgaande is het alternatief Bundeling Noord daarom als voorkeursalternatief gekozen.

Daarbij moet worden opgemerkt dat op het gebied van de leefbaarheid langs de bestaande wegen voor het aspect geluid, het alternatief Bundeling Noord veruit het meest positieve effect heeft. Bijlage 3 toont dit effect. Onderstaande afbeelding toont de beoordeling van de vijf alternatieven op een groot aantal punten. Op basis van deze beoordeling heeft de alternatievenafweging plaatsgevonden. Een grotere weergave van dit figuur is opgenomen in bijlage 4.

MER N629 Dongen-Oosterhout					
Overzicht en integrale vergelijking van Alternatieven					
DOELBEREIK en EFFECTEN DRAAGVLAK Versie 1.2, d.d. 23 februari 2016					
	Alternatief I: Parallel Noord	Alternatief II: Parallel Noord 't Blik	Alternatief III: Bundeling Noord	Alternatief IV: Bundeling Zuid	Alternatief V / Va: PN - Nieuwe brug
DOELBEREIK	eventueel: reden afwijking				
Verbetere afkappingdoorz.					
1A VC Verhoudingscapaciteitsknippunten	+	+	+	+	+
1D Opta risicopunten (vertraging)	0	0	0	0	0
Verbetering verkeersveiligheid					
2A Invoelbaar op opgewaarde vermindringen	+++	+++	0	0	0
4A Veiligheid (aardbeving duurzaam veilig)	+++	+++	0	0	0
Verbetere leefbaarheid					
3A Oversteekbaarheid	-	-	0	0	0
Luchtkwaliteit NO2, PM10	0	0	0	0	0
Luchtkwaliteit PM2.5	0	0	0	0	0
3C Gezondheidsrisico's	-	-	+	+	+
Gezondheid (niet milieugevoelige maatregelen)	-	-	-	-	-
Milieu effecten					
Dreiging verkeer					
1C Onveiligheid	+	+	+	+	+
2B Openbaar vervoer	-	-	-	-	-
2D Onveiligheid landbouwperceelen	-	-	-	-	-
2F Onveiligheid station Nieuwekerk	nib	nib	nib	nib	nib
2F Onveiligheid wegennet (inrichtingen oude N629)	nib	nib	nib	nib	nib
Gezondheid					
2A Gezondheid (objecten met -45 dB)	-	-	-	-	-
3A Gezondheid openbare gebouwen	-	-	-	-	-
3B Gezondheid woningen in gezonde gebouwen	-	-	-	-	-
Luchtkwaliteit algemeen	0	0	0	0	0
Groepsrisico endemie veiligheid	0	0	0	0	0
Bodem					
Water (pompt)	-	-	-	-	-
Natuur					
Nationale natuur netwerk, groen blauwe mantel, vert. etc.	-	-	-	-	-
Flora en Fauna	-	-	-	-	-
Landschap					
Cultuurhistorie	0	0	0	0	0
Archeologie	0	0	0	0	0
Grondgebruik					
Verlies landbouwgronden	-	-	-	-	-
Verlies woonruimte	-	-	-	-	-
Doorsnijding recreatieve routes	-	-	-	-	-
Kansen en bedreigingen					
PRO's					
+ Groeioptimale oplossing					
+ Geen doorsnijding EHS					
+ Mogelijk beste tijdelijke oplossing wanneer andere alternatieven niet tot overeenstemming leiden					
Contra's					
- Geen oplossing voor oversteekbaarheid Westertaan					
- Geen oplossing voor leefbaarheid Westert					
- Mogelijk spoedig verlies uitbreiding naar 202 tot Westertaan aan de oost;					
- Geen oplossing bij de AVIS					
PRO's					
+ Groeioptimale oplossing					
+ Westertaan - als verkeer via N629					
+ Erigities nieuwer dan Parallel Noord;					
+ Geen doorsnijding EHS;					
Contra's					
- Geen duurzame oplossingen door het verlies aan optellen aan de Doelstraat;					
- Complexe procedure PIP, grond aankoop en ontginning te vereenvoudigen;					
- Onderliggende infrastructuur 't Blik doorzetten -> mogelijk bereikbaarheid					
- Geen oplossing AVIS					
- Doorsnijding het uittoegedeed van Dongen					
PRO's					
+ Uittoegedeed Dongen en 't Blik beter bereikbaar;					
+ Doorgang verkeer buiten gebied van Westert en uittoegedeed Dongen;					
+ Doorstroming N629 duurzaam goed geregeld					
Contra's					
- Duurder door nieuwe brug;					
- Complexe en risicovolle proces door doorsnijding EHS;					
- Duurder door doorsnijding vulbaarheids Duvertoren					
- Beperkte oplossing door instandhouding Westertaan					
PRO's					
+ Uittoegedeed Dongen en 't Blik beter bereikbaar;					
+ Als verkeer Westertaan via nieuwe verbinding					
+ AVIS beter aansluitbaar op hooftrijbaan					
+ Natuurgebied het Blik blijft grotendeels ongestoord;					
+ Doorstroming N629 duurzaam goed geregeld					
Contra's					
- Hante schieding 't Blik - uittoegedeed Dongen					
- Duurder door nieuwe brug					
KOSTPRIJS (+/- bandbreedte)	€ 19 Miljoen +/- 30%	€ 27 Miljoen +/- 30%	€ 29 Miljoen +/- 30%	€ 38 Miljoen +/- 35%	€ 29 Miljoen +/- 30%

Figuur 2.2 Beoordeling alternatieven nieuwe N629 (Tauf, 2016)

2.3.2 Toepassing nee, tenzij-principe

De aanleg van de nieuwe N629 leidt tot doorsnijding van gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Brabant. Artikel 5.1 van de Verordening ruimte Noord-Brabant beschermt de gebieden die tot het Natuurnetwerk Brabant behoren. Als gevolg van de doorsnijding van het Natuurnetwerk Brabant, moet de procedure voor herbegrenzing van het Natuurnetwerk Brabant doorlopen worden. Artikel 5.3 van de Verordening ruimte Noord-Brabant omschrijft de procedure hiervoor bij projecten die vanuit een groot openbaar belang worden gerealiseerd, zoals de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit artikel gaat uit van het *nee, tenzij-principe*. Dat betekent dat aantasting van het Natuurnetwerk Brabant niet is toegestaan tenzij aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt. Onderstaand tekstvak toont deze voorwaarden.

Een verzoek om herbegrenzing gaat vergezeld van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat:

- er sprake is van een groot openbaar belang;
- er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het Natuur Network Brabant;
- er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van het Natuur Network Brabant wordt voorkomen;
- de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren als bedoeld in artikel 5.6 (compensatieregels).

In onderstaande paragrafen wordt toegelicht op welke manier voldaan is aan de vereisten uit voorgaand tekstvak.

Groot openbaar belang

Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.

Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en de geplande ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijvigheid in Dongen zullen deze genoemde problemen toenemen. De genoemde problematiek bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding geweest tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. De aanpak van de doorstromings-, bereikbaarheids-, leefbaarheids-, verkeersveiligheids- en verkeersafwikkelingsproblemen betreft het grote openbare belang dat met dit provinciaal inpassingsplan gediend wordt. Om te voorzien in een toekomstvaste oplossing voor deze problemen, wordt met de aanleg van de nieuwe N629 een beroep gedaan op het nee, tenzij-principe.

Beschikbaarheid van alternatieve locaties buiten NNB

In het MER is in het zoekgebied (zie navolgende figuur) gezocht naar alternatieven voor de nieuwe N629. Met dit zoekgebied wordt voortgeborduurd op de trechtering van de alternatieven die in het MER van 2011 ingezet is. Dat wil zeggen dat alternatieven die toen niet als kansrijk werden beschouwd in het huidige MER niet meer zijn meegenomen.

In het zoekgebied is gezocht naar onderscheidende alternatieven die de bandbreedte van het gebied afdekken. Daarbij is rekening gehouden met technische randvoorwaarden zoals rijafstanden, boogstralen en mogelijkheden om aan te sluiten op het onderliggend wegennet. Daarnaast zijn ook de huidige situatie en autonome ontwikkeling (zoals de ontwikkeling van bedrijventerrein Everdenberg-Oost en de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid in Dongen) in acht genomen.



Figuur 2.3 Zoekgebied (Tauw, 2016)

In het zoekgebied zijn vijf alternatieven voor de aanpak van de verkeers- en leefbaarheids-problematiek op en om de bestaande N629 en Westerlaan mogelijk. Andere alternatieven voor de aanpak van de genoemde problemen op andere locaties dragen niet bij aan het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op en om de N629. Zowel bij het opstellen van het MER in 2011 als bij het opstellen van het huidige MER is uitvoerig gezocht naar alternatieven voor de bestaande N629. De bestaande N629 heeft een belangrijke rol als verbinding tussen twee kernen en als verbinding tussen Dongen en de rijksweg A27. Die rol moet de nieuwe N629 ook hebben. Daarom gelden de vijf in het MER geselecteerde alternatieven als de enige op voorhand mogelijk kansrijke alternatieven.

Uit paragraaf 2.2.2 van het provinciaal inpassingsplan blijkt dat de alternatieven Parallel Noord en Parallel Noord – 't Blok afvallen in de alternatievenafweging omdat het probleemoplossend vermogen van deze varianten te beperkt is. Beide alternatieven scoren laag op het gebied van verkeersafwikkeling/doorstroming en kennen een relatief hoge I/C-verhouding, waardoor de toekomstvastheid (te) beperkt is. Daarnaast leveren de alternatieven geen verbetering op van de leefbaarheid; er is zelfs sprake van een verslechtering ten opzichte van de autonome situatie. Hiermee wordt niet voldaan aan de doelstellingen van de nieuwe weg, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en doorstroming. Een bijkomend nadeel van alternatief Parallel Noord – 't Blok is dat voor dit alternatief relatief veel woningen in de omgeving van de Doelstraat in Dongen gesloopt moeten worden.

Paarsgewijze vergelijking tussen de resterende alternatieven wees uit dat het alternatief Bundeling Noord van alle varianten het beste beoordeeld wordt. Dit omdat het alternatief qua oplossend vermogen lijkt op alternatief Bundeling Zuid, maar tegen lagere kosten. Verder scoort alternatief Bundeling Noord beter dan alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug omdat het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer eerder gescheiden worden, de milieuconsequenties voor het uitloopegebied van Dongen lager zijn bij een vergelijkbare invloed van de alternatieven op 't Blok. Ten opzichte van alternatief Parallel Noord – Nieuwe brug vermindert alternatief Bundeling Noord de doorsnijding van het landschap door de hoofdrijbaan met het Wilhelminakanaal te bundelen. Gelet op het voorgaande is alternatief Bundeling Noord als voorkeursalternatief gekozen. Daarmee is ook de beste locatie voor de nieuwe N629 bepaald. Paragraaf 2.2.2 licht de volledige alternatievenafweging toe. De alternatieven voor de nieuwe N629 zijn voorgelegd aan de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. In beide gemeenten steunde een grote meerderheid de keuze voor alternatief Bundeling Noord als voorkeursalternatief.

Beschikbaarheid andere oplossingen

Voor bepaalde mobiliteits- en infrastructurele knelpunten kan een zogenoemd nulplusalternatief een oplossing zijn. Een nulplusalternatief is een alternatief waarbij zonder aanleg van nieuwe wegen wordt gestreefd naar de oplossing van de gestelde problemen. Voor de aanpak van de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de bestaande N629 geldt echter dat een nulplusalternatief niet voldoet, zie verder paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan.

Compensatie

Negatieve effecten op het Natuurnetwerk Brabant als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 moeten worden beperkt en de resterende negatieve effecten moeten worden gecompenseerd. Daarbij moet worden voldaan aan artikel 5.6 uit de Verordening ruimte Noord-Brabant.

In het geval van de nieuwe N629 moeten zowel de negatieve effecten als gevolg van de aanleg en als gevolg van het gebruik van de nieuwe N629 gecompenseerd worden. De aanleg van de nieuwe N629 leidt tot ruimtebeslag in het Natuurnetwerk Brabant, 't Blok en de Duiventoren. Het gebruik van de nieuwe N629 leidt tot geluidverstoring in het aangrenzend Natuurnetwerk Brabant. Bijlage 11 bevat een gedetailleerde bepaling van de compensatieopgave. De navolgende tabel toont de compensatieopgave die ontstaat als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629.

Tabel 2.1 Overzicht compensatieopgave Natuurnetwerk Brabant als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629

	Oppervlakte (m ²)	Natuurbeheertype	Toeslag	Compensatie oppervlakte (m ²)	Compensatie oppervlakte (ha)
Ruimtebeslag	31.990	Droog bos met productie	1,66	53.103	5,31
Geluidsverstoring (zonder geluids-reducerende maatregelen)	407.105	Droog bos met productie	0,33	135.701	13,57
Geluidsverstoring 'stil asfalt'	245.963	Droog bos met productie	0,33	81.168	8,12
Totaal				188.995	18,90*
Totaal stil asfalt				134.462	13,45

*: deze oppervlakte blijft verder buiten beschouwing omdat in het ontwerp is gekozen voor toepassing van 'stil asfalt'.

De compensatieopgave kan worden gerealiseerd in de vorm van fysieke compensatie of in de vorm van financiële compensatie. Omdat er voldoende gronden beschikbaar zijn voor fysieke compensatie is financiële compensatie in dit geval niet nodig. Fysieke compensatie moet krachtens artikel 5.7 plaatsvinden in de niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant of in de niet gerealiseerde ecologische verbindingzones. Op grond van het decentralisatieakkoord zijn de provincies verantwoordelijk voor de uitvoering van het natuurbeleid en dus voor de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland. Naast het (door het Rijk bepaalde) Natuurnetwerk Nederland (NNN) heeft de provincie Brabant ook (aanvullende) gebieden aangewezen als Natuurnetwerk Brabant (NNB).

Voor de ontwikkeling van het NNN stelt het Rijk financiële middelen ter beschikking. Daarnaast heeft de provincie een eigen ambitie waardoor zij meer NNB realiseert dan strikt genomen vanwege de landelijke afspraken verplicht is. Voor die delen van het NNB moet de provincie financiële middelen ter beschikking stellen. Hierbij geeft de provincie prioriteit aan natuurcompensatie in de nog niet gerealiseerde delen van het natuurnetwerk. Ook zet de provincie in op het koppelen van economische ontwikkeling aan investeringen in natuur. Waar de Verordening ruimte Noord-Brabant spreekt van de nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en nog niet gerealiseerde ecologische verbindingzones worden gebieden bedoeld die nog niet ingericht zijn als Natuurnetwerk Brabant of als ecologische verbindingzone en waarvoor nog geen subsidie voor inrichting verstrekt is.

Gelet op de eigen ambities van de provincie Noord-Brabant die een ruimere omvang van het natuurnetwerk behelzen is compensatie in nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en in ecologische verbindingzones mogelijk en (vanuit de verordening) zelfs verplicht.

Naast compensatie van de negatieve effecten van de nieuwe N629 op natuur vindt ook mitigatie van de negatieve effecten van natuur plaats. Zo worden er voor vleermuizen in het gebied 'hop overs' gerealiseerd over de nieuwe N629 en maatregelen genomen om de effecten van lichtuitstraling te verzachten of te voorkomen. Voor het kleine wild komt een kleinwildtunnel tussen de EVZ-stapsteen en 't Blik. Een overzicht van alle mitigerende maatregelen is opgenomen in het rapport 'Mitigerende voorzieningen ecologie nieuwe N629'. Tevens vinden investeringen in de kwaliteit van het landschap plaats, die investeringen leveren ook een bijdrage aan natuur.