

Vorbereiding voor de bijeenkomst van 9 maart 2020

Op internet vind je diverse publicaties van RWS mbt A58 verbreding:

In de planfase worden de verschillende alternatieven onderzocht en aan het publiek voor inspraak voorgelegd. De minister neemt uiteindelijk het besluit over de definitieve oplossing, het zogenaamde Tracébesluit.

Gaan voor een mooi doel met aangrijpingspunten voor velen waardoor veel mensen en organisaties er enthousiast voor kunnen worden helpt enorm om vooruit te komen. De scope van het project is zo ingericht dat deze zich leent voor verdere ontwikkeling

Door een open houding en samenwerking is gezocht naar positieve krachten, naar mogelijkheden. Belangrijk daarbij is – zonder naïef te zijn – te werken vanuit vertrouwen.

In een sfeer van ambitie en een goede samenwerking is er ook ruimte om elkaar de lastige vragen te stellen, om zo inhoud en proces telkens weer positief kritisch te toetsen aan de doelstellingen.

Op zich klinkt dat allemaal qua proces erg positief. Ik heb de indruk echter dat van onze kant (de omwonenden en belanghebbenden) het niet altijd zo is ervaren of zelfs vaak niet. In de planfase is het van belang, dat er een aantal alternatieven worden bekeken waaruit later serieus wordt gekozen op basis van uitlegbare criteria en waarbij bijvoorbeeld niet alleen het financiële criterium wordt gehanteerd. De MER-commissie zal zelfs verwachten dat bovenwettelijke oplossingen ten behoeve van een betere leefomgeving worden bekeken en pas daarna op basis van valide argumenten worden beoordeeld (bijv economische haalbaarheid versus verslechtering van leefomgeving).

In de variantenstudie van Antea van 2017 worden slechts 2 varianten vergeleken. Namelijk de noord en zuid variant. En die worden alleen maar getoetst op geluid en op geluidsplafonds.

In het bericht van RWS waarin zij de gunning aan Witteveen en Bos bekend maakt voor de planuitwerking, meldt zij onder andere:

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft eind november 2015 Rijkswaterstaat opdracht gegeven deze delen van de A58 te verbreden van twee naar drie rijstroken en de planuitwerking hiervoor op te starten.

Vervolgens is een zogenaamd voorkeursalternatief vastgesteld. Nu start het ontwerpproces als onderdeel van de planuitwerkingsfase. Daarin wordt het voorkeursalternatief vertaald in een Ontwerp Tracébesluit (OTB) met bijbehorend milieueffectrapport (MER).

Het Ontwerp Tracébesluit en de milieueffectrapportage moeten eind 2018 klaar zijn, waarna ze ter visie worden gelegd. Rekening houdend met de reacties op het OTB neemt de minister naar verwachting eind 2019 een definitief Tracébesluit. De start van de realisatie van het project staat gepland voor 2020 en naar verwachting is het project in 2023 gereed.

De door RWS gekozen aanpak voor de planstudie is Best Value Procurement. Dat wil zeggen, dat zij als Directie het gekozen ingenieursbureau alleen op hoofdlijn aanstuurt en dat de aanpak vooral een zaak is van Witteveen en Bos. Maar kennelijk had men vòòr de planstudie al een voorkeursalternatief. Min indruk is dat toen het ecodeuct al is afgefallen.

In de startbeslissing van 2013 vind ik het volgende:

Het Rijk heeft in Infrastructuurfonds in de periode 2021 - 2023 een voorlopig budget van €425 miljoen gereserveerd voor de deeltrajecten Eindhoven – Tilburg én St.-Annabosch – Galder. Het richtbedrag voor het deeltraject Eindhoven – Tilburg is ruim €300 mln³. Een capaciteitsuitbreiding naar 2x3 rijstroken tussen Eindhoven en Tilburg is het uitgangspunt geweest voor de voorlopige reservering. Kostbare oplossingen, zoals het aanleggen van een tunnel onder het Wilhelminakanaal of een verdiepte ligging van de A58 zijn derhalve niet haalbaar binnen dit budget.

Uit het beoordelingskader:

Overige effecten (verkeersveiligheid, lucht, geluid en natuur)

Tijdens de verkenning worden de effecten van varianten op onder andere luchtkwaliteit, geluid en natuur in beeld gebracht. Uitgangspunt bij de beoordeling van deze effecten is het toetsen van de varianten aan de geldende wet- en regelgeving. Eventueel benodigde maatregelen die hiervoor nodig zijn worden (op basis van kengetallen) opgenomen in de kostenraming. Het uiteindelijke doel is om in deze fase 'aannemelijk te maken' dat met het voorkeursalternatief in milieutechnische zin kan worden voldaan aan de wettelijke vereisten.

Hieruit is eigenlijk dus op te maken dat de minister in 2013 al heeft besloten dat het ecoduct er niet ging komen. Het is duidelijk dat voor deze belangrijke verkeersader geldt dat:

- Dit knelpunt toch niet de prioriteit heeft als voor eenzelfde knelpunt dat het in de Randstad wel gehad zou hebben en tot een hoger budget zou hebben geleid.
- In 2013 de groei en economisch belang van deze regio incl Brainport en Eindhoven Airport nog niet zo duidelijk was voor de beleidsmakers in Den Haag en dus ook niet of onvoldoende in de prioritering heeft meegespeeld. Immers nu behoort deze regio tot de groep van de koplopers.
- Dat leefomgeving van burgers kennelijk niet in het beoordelingskader werd meegenomen. (zie boven) in tegenstelling ook weer tot de huidige maatschappelijke trend.

Het reeds in 2013 afwijzen van het voor de omgeving beste voorkeursalternatief en daarmee dus al anticiperen op een situatie in 2023 getuigt van slecht bestuur. Dat zouden de huidige bestuurders bij Rijk en Provincie (en ook bij de gemeente) moeten willen inzien. Ik denk dat het 'fair' zou zijn om alsnog dit mee te nemen en de vertraging door de stikstofproblematiek te benutten om de alternatievenstudie voor het traject bij Oirschot aan te vullen met dit alternatief en in de rest van het proces mee te laten lopen en een eerlijke kans te geven. Daarmee zou een dwaling uit 2013 recht kunnen worden gezet.

Oirschot, 19 – 02 – 2020

Han Smits

Lid Buurtvereniging Vredeoord.