

Geachte commissieleden,

Ten eerste, hartelijk welkom in onze mooie Kempen, speciaal in ons gebied de grenscorridor N69!

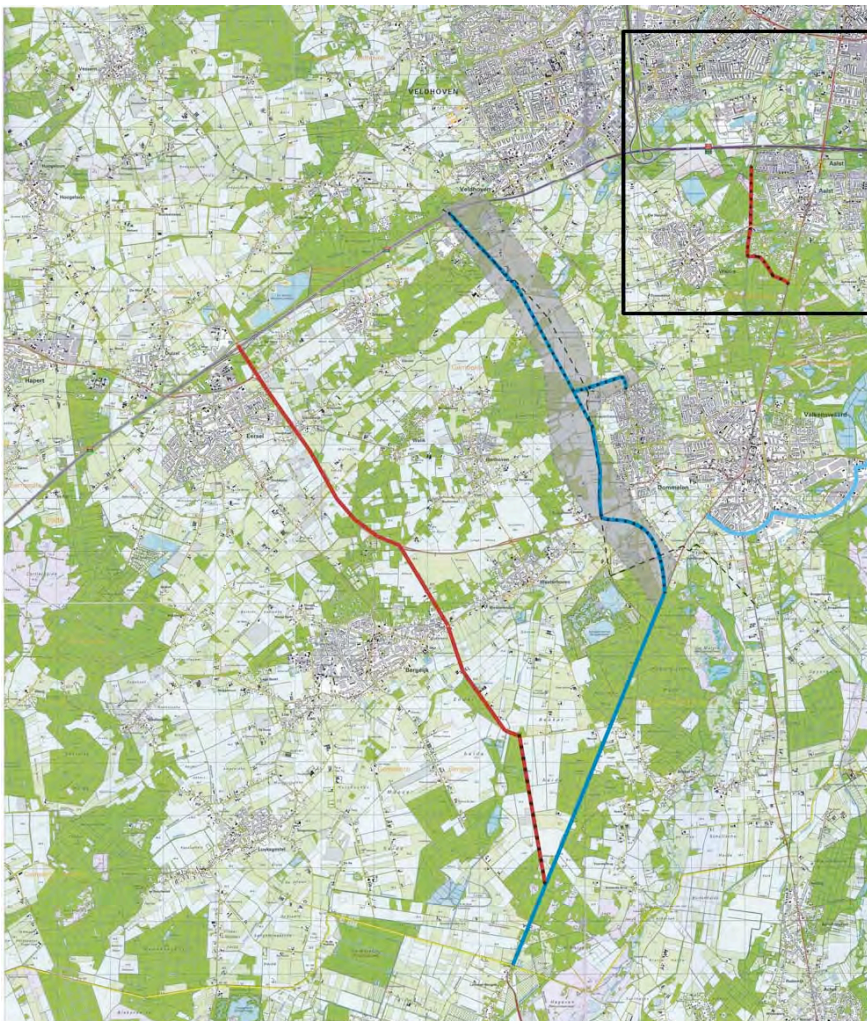
Wij willen u hierbij inzicht geven in onze standpunten en zienswijze aangaande het gebied dat u vandaag komt bezoeken.

Deze zienswijze is tot stand gekomen door, en in nauw overleg met diverse belangengroeperingen uit de regio, samengevoegd in het overleg; Platform N69.

Wij hopen hiermee bij te dragen aan het kiezen, vastleggen en mogelijk maken van een optimale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied van de Grenscorridor N69. Dit is immers het doel van elke provinciale structuurvisie ruimtelijke ordening. Het behoeft geen betoog dat, naast het oplossen van de gesignaleerde leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen, instandhouding en versterking van de aanwezige natuur- en landschapswaarden hoog in ons vaandel staan.

Dankzij de deskundige inbreng van onze achterban zijn wij tot een aantrekkelijk alternatief gekomen; het verbeterde West-Midden alternatief.

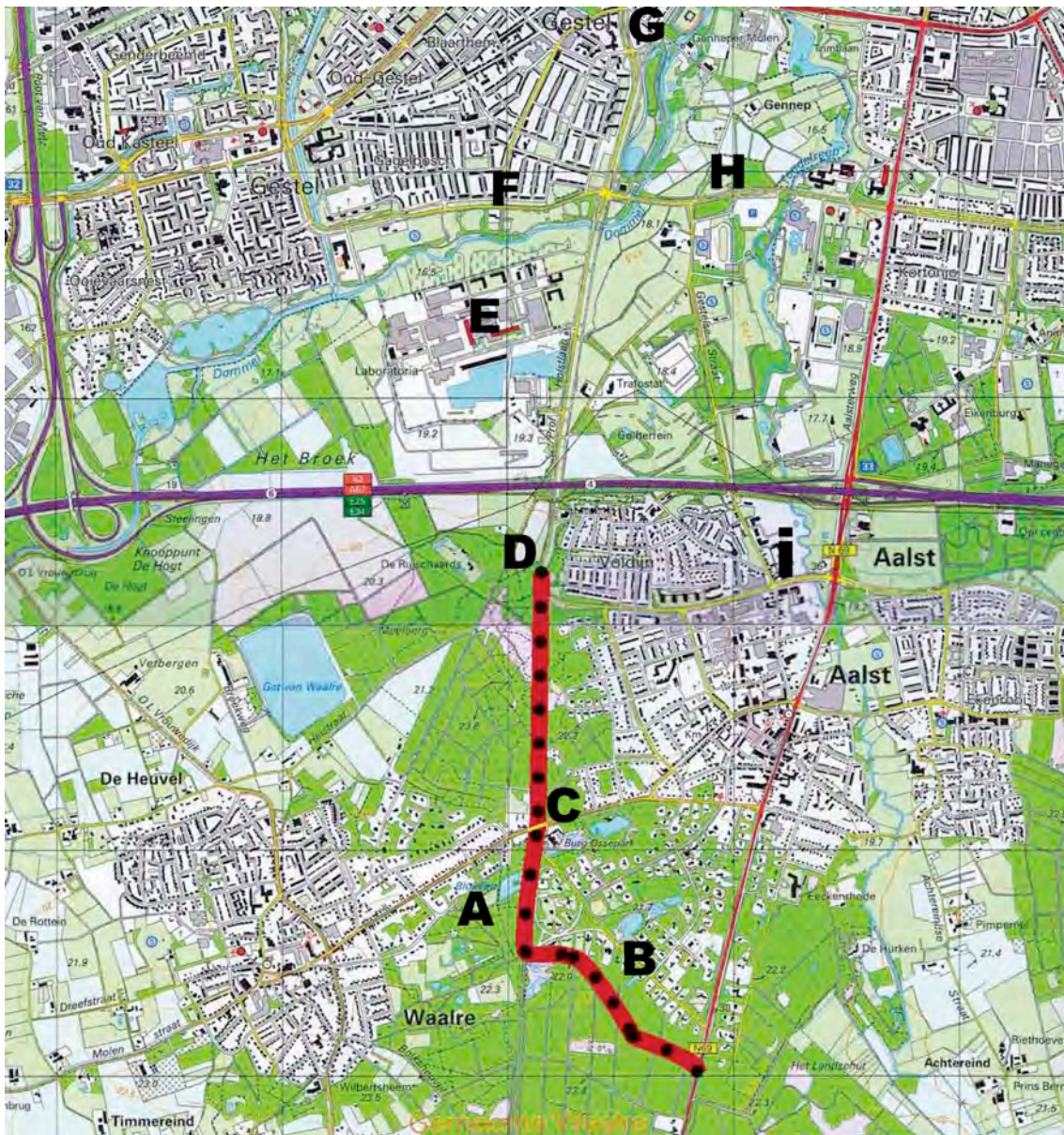
Deze sterk verbeterde versie van West-Midden 1 stellen wij hierbij aan u voor. Zoals bekend zijn de West-Midden 1 en WestParallel 1 de meest kansrijke alternatieven uit de Plan-MER.



Rood: Verbeterd West-Midden alternatief - Blauw: Westparallel 1 alternatief

“HET KAN BETER EN GOEDKOPER”

Dit verbeterde West-Midden alternatief is een combinatie van West 2 aangevuld met een beperkt deel van Midden 1 uit de Plan-MER. De pendelweg (A) om Aalst loopt vanaf de huidige N69, juist ten zuiden van de Lissevenlaan (B), half verdiept achter de bebouwing langs met een ongelijkvloerse kruising met de Willibrorduslaan (C) zonder op- of afritten naar de hoek Mollaan/Holstlaan (D), onder de A67 door, eveneens zonder op- of afritten. Deze pendelweg lost het verkeersprobleem in Aalst geheel op. Het verkeer kan dan verder Eindhoven in naar de HTC (E), via de Locatellistraat (F) naar Veldhoven, naar de rondweg (G) (ring) van Eindhoven, of via de Anton Coolenlaan en Aalsterweg naar Eindhoven (H) Verkeer dat naar de A67 wil kan via de Mollaan (I) aansluiten op de pendelweg.



Het verbeterde West-Midden 1-alternatief heeft volgens onze analyse de volgende voordelen boven de Westparallel 1:

1. het kernprobleem wordt wel opgelost; geen doorgaand verkeer meer in de dorpskern van Aalst en van Valkenswaard en het Provinciaal Verkeers- en Vervoerbeleid wordt uitgevoerd (doorgaand verkeer uit de kernen);
2. de natuur wordt grotendeels gespaard en de ladder van Verdaas wordt gevolgd;
3. er is voldoende ruimte om een vrije busbaan voor het HOV aan te leggen door Aalst;
4. West-Midden 1 scoort in zijn huidige, nog niet verbeterde, vorm al beduidend beter op de 25 onderzochte aspecten van de Plan-MER. Zie onze „Blauwe tabel“ in onze zienswijze.
5. West-Midden 1 is ca. **€ 70 mln goedkoper**, € 204 mln in plaats van € 273 mln voor de Westparallel. Zie de kostenopstelling in onze zienswijze.
6. West-Midden 1 kan gefaseerd worden aangelegd. Dit is van bijzonder belang in financieel onzekere tijden;
7. West-Midden 1 heeft een veel lager uitvoerings- en afbreukrisico dan de Westparallel; *zie voorlopig advies Mercommissie.
8. West-Midden 1 verplaatst de problematiek niet naar elders, de Westparallel verplaatst de problemen met name naar Dommelen;
9. West-Midden 1 brengt de lokale verkeersstroom uit Valkenswaard en de internationale verkeersstroom uit België gescheiden van elkaar op de A67. De Westparallel brengt al het verkeer geconcentreerd op de A67 bij Veldhoven.
10. De verhoogde belasting van het Natura 2000 gebied ten zuiden van Valkenswaard (Malpie) wordt voorkomen.

***Verdere details en aanbevelingen voor onderzoek staan in ons commentaar op de Plan-MER.*

Wij verzoeken u dit verbeterde West- Midden alternatief naast WP1 in uw besluitvorming mee te laten wegen.

Hiermee willen we niet alleen een betere oplossing mogelijk maken maar ook voorkomen dat u straks, bij tegenvallende kosten van WP1 en grote, door ons reeds nu voorziene inpassingsproblemen alsnog voor een veel eenvoudiger oplossing moet kiezen. Zelfs wanneer u nu nog niet overtuigd mocht zijn van de aantrekkelijkheid van ons voorstel is het verstandiger om een „second best“ achter de hand te houden dan „alles of niets“ te spelen.

Gelet op de ernst en urgentie van de problemen en mede gelet op de onzekere financiële ontwikkelingen lijkt dit ons alleszins gerechtvaardigd.

Wij beoordelen de keuze voor WP1, ondanks de meer dan 1000 pagina's tellende Plan-MER, als voorbarig. Wij wezen al op de inpassingsproblemen bij WP1. Dit betreft onder meer de onzekere kosten van aansluiting op de A67 en de kosten van noodzakelijke verbreding daarvan, de verwachte complicaties bij aanleg van 6 km verdiepte weg in een hydrologisch uiterst kwetsbaar gebied, de aansluiting van Dommelen-noord, dwars door een natte natuurparel / EHS alsmede de kosten daarvan en de buiten beschouwing gelaten effecten op het woon- en leefklimaat in Dommelen.

Daar komt nog bij dat de gebiedsimpuls nog onvoldoende duidelijk is en over de borging hiervan nog besluitvorming moet plaatsvinden. In het verleden is het te vaak voorgekomen dat een goed integraal plan niet in zijn geheel werd uitgevoerd vanwege de tegenvallende beschikbaarheid van financiën. Natuur en

landschap verloren het dan als vanzelfsprekend van infrastructuur, met verlies van biodiversiteit en draagvlak als gevolg.

Zolang deze belangrijke informatie ontbreekt, is de keuze voor één tracé onwenselijk en risicovol. Onwenselijk vanwege de ongelijkheid die wordt gecreëerd tussen de twee kansrijke alternatieven; risicovol omdat bij gebleken voordelen van een alternatief de ingenomen bestuurlijke positie moeilijk veranderd zal kunnen worden, wat kan leiden tot een suboptimale keuze. Wij pleiten hierbij dus uitdrukkelijk voor een gelijkwaardige behandeling van beide opties, wat impliceert dat het tracé West-Midden¹ tevens tot voorkeurstracé wordt benoemd.

Mede naar aanleiding van het ontbreken van voor ons essentiële gegevens heeft het project N69 (nog) niet geleid tot een gezamenlijke visie voor het beste tracé, waarbij de meest duurzame variant in onze ogen de enig juiste keuze behoort te zijn. Voor de duidelijkheid: duurzaamheid vanuit de oorspronkelijke definitie (Brundtland), die uitgaat van evenwicht tussen sociale, ecologische en economische belangen, nu en in de toekomst, tegenwoordig samengevat als People, Planet, Profit. De keuze voor WP1 mist eenvoudigweg dit evenwicht, vanwege de onomkeerbare en niet elders te compenseren aantasting van natuur, landschap en milieuwaarden (in duurzaamheidstermen het element „Planet“). In de conclusie op pagina 18 van de ontwerp-Structuurvisie spreekt men deze onevenwichtigheid uit: *“Bezien vanuit de ruimtelijke aspecten heeft alternatief Westparallel niet de voorkeur.”* Maar vervolgens ondersteunt men toch de door de meerderheid van de partijen uitgesproken bestuurlijke voorkeur: *“Beschouwd vanuit de doelstellingen, de effecten op verkeer en bereikbaarheid en vanuit de perspectieven haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur juist wel uit naar het alternatief Westparallel.”* Aangezien het hier over een ruimtelijk plan gaat, is deze conclusie als zodanig al contrair. Wat is de zin van het objectief vaststellen van het beste ruimtelijke tracé, als daarvoor of daarna een ander tracé gekozen wordt?

Zonder te pretenderen volledig te zijn, noemen wij hieronder nogmaals de belangrijkste negatieve effecten bij aanleg van een weg over het tracé WP1.

1. Aantasting van een authentiek beekstelsel van de Keersop in de lengterichting, inclusief waterhuishoudkundige structuren als geologische breuklijnen. Naast het verlies voor de biodiversiteit zullen hierdoor de kosten van aanleg veel hoger uit kunnen vallen dan nu wordt aangenomen.
2. Aantasting en versnippering van ecologische hoofdstructuur die de belangrijkste natuurgebieden van Nederland omvat. De toenemende barrièrevorming door deze weg zal leiden tot zwakke, geïsoleerde populaties dier- en plantensoorten. Voltooiing van de EHS staat landelijk onder druk – wij waarderen de inzet om deze dreiging af te wenden c.q. te minimaliseren – en daarom moet je extra voorzichtig zijn met het in gang zetten van grootschalige aantasting ervan.
3. Aantasting van een in de directe nabijheid van de stedelijke agglomeratie gelegen landschappelijk aantrekkelijk gebied, inclusief de toeristisch-recreatieve potenties. De beoogde inpassing via een verlaagde ligging levert niet alleen zeer hoge kosten op maar tevens grote risico's voor de waterhuishouding. Dit kan tot grote extra schade leiden voor zowel natuur als landbouw.
4. Negatieve effecten voor leefbaarheid, milieu en volksgezondheid bij omwonenden van de nieuwe weg (Dommelen), wat met name gezien de heersende westelijke windrichting van belang is. Het gaat dan over Fijn Stof, geluidsoverlast, lichthinder enzovoort.
5. Zoals hierboven al aangegeven: de ingeschatte kosten zijn veel hoger dan het alternatieve tracé West: **€ 70 miljoen verschil!**
6. Meer landbouwgronden gaan verloren, bedrijven moeten worden uitgekocht en /of verplaatst. Dit wordt versterkt door de grotere natuurcompensatie-verplichting dan bij het WM1-tracé. Zie ons commentaar op de Plan-MER voor een bespreking van de onevenwichtige beoordeling van de schade voor de landbouwbedrijven.

Naast de objectief vastgestelde ruimtelijke voorkeur voor het alternatief West-Midden 1 vanuit de thema's natuur, landschap en milieu, zijn er ten aanzien van de thema's effecten op verkeer en bereikbaarheid, robuustheid en kosten aanvullend voldoende argumenten om het West-Midden 1 alternatief te ondersteunen. Deze zijn te zeer onderbelicht gebleven in de uiteindelijke keuze.

Naar onze stellige mening kan op overtuigende wijze aangetoond worden dat er met twee maten is gemeten als het gaat over de twee alternatieven. Een goede en objectieve vergelijking van bijvoorbeeld de kosten, de bereikbaarheid, de soorten, de leefbaarheidsaspecten, de landschapsaspecten, de landbouw en toeristische sector dient dan ook gemaakt te worden, vooraleer een keuze wordt gemaakt.

Op grond van het bovenstaande verzoeken wij u om niet alleen het alternatief Westparallel, maar ook het alternatief West-Midden 1 in uw overwegingen mee te nemen en de definitieve keuze te bepalen nadat beide op Project-MER niveau zijn uitgewerkt.

Het Platform N69, een samenwerkingsverband van een aantal organisaties en bewoners in het gebied Grenscorridor/N69, wordt gevormd door:

- **Brabantse Milieufederatie**
- **IVN Bergeijk Eersel**
- **IVN Veldhoven-Vessem**
- **Kernleden verkeersgroep SKR Riethoven**
- **Milieuwerkgroep Valkenswaard**
- **Oplossing N69 bewonersoverleg Dommelen**
- **Riethoven en N69 oplossingen**
- **Stichting Milieuwerkgroep Kempenland**
- **Themagroep Leefomgeving en Verkeer Waalre**
- **Trefpunt Groen Eindhoven**
- **Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven en omgeving**

E-mail adres Platform N69: platformN69@gmail.com