

Aan: Gemeenteraad Valkenswaard
Postbus 10100
5550 GA Valkenswaard

Betreft: Zienswijze op ontwerp Structuurvisie Valkenswaard deel A
Valkenswaard, 14-02-2011

Geachte gemeenteraad,

De Structuurvisie die ter inzage ligt tot 23 februari 2011 is voor ons aanleiding om op een aantal onderdelen een zienswijze te formuleren.

Westparallel

In zowel de tekst (blz. 58 en 59) als op de kaart (kaart Verkeer) doet u voorkomen alsof er slechts één oplossing is om het leefbaarheidprobleem van de kernen van Valkenswaard, Aalst en Waalre op te lossen, te weten de aanleg van de zogenaamde Westparallel.

Daartegen hebben wij fundamenteel bezwaar.

Waarom?

Allereerst omdat in de provinciale notitie "Afwegingen om te komen tot de voorkeursoplossing voor de grenscorridor N69" van 17 december 2010 vermeld staat dat van alle beoordeelde alternatieven er **twee** alternatieven overblijven die de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen voldoende oplossen, ook voor de toekomst. Dit betreffen de alternatieven "Nulplus +Midden + West" en "Nulplus + Westparallel!".

Omdat de Westparallel naar onze opvatting geen afdoende oplossing biedt voor het regionale woon-werkverkeer van Valkenswaard, door Aalst en Waalre en v.v. en er tevens sprake is van een toename van het verkeer in Dommelen.

Omdat ook voor het Bestuurlijk Overleg Grenscorridor N69 inmiddels duidelijk is dat beide alternatieven verder moeten worden onderzocht. Er ligt een voorstel aan de leden van het Bestuurlijk Overleg om te verklaren dat in het plan-MER twee alternatieven, te weten: "Westparallel en Nulplus" en "Midden, West en Nulplus" integraal en gelijkwaardig worden opgenomen ten aanzien van de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en kosten.

Uw keuze voor de Westparallel is dus prematuur en doet geen recht aan een zorgvuldige en democratische besluitvorming welke in eerste instantie op provinciaal niveau wordt genomen. De gemeente moet naar onze opvatting wachten met het nemen van een besluit op het ontwerp Structuurvisie deel A tot dat duidelijk is wat de oplossing wordt voor de N69-problematiek.

Op voorhand willen we nu al naar voren brengen dat wij grote bezwaren hebben tegen een Westparallel oplossing. De landschappelijke kwaliteiten van het gebied zijn groot¹. Wettelijk kennen de beekdalen een hoge beschermingswaarde, ze maken dan ook onderdeel uit van Europese regelgeving. Aantasting van deze waarden mag alleen indien het een groot maatschappelijk belang dient, er geen alternatieven zijn en het goed wordt onderhouden. In het gebied heerst een weldadige rust die door alle bewoners in het gebied en door vele inwoners van Dommelen hoog wordt gewaardeerd, veel bewoners in het gebied zijn op Dommelen, Waalre en Veldhoven georiënteerd en kunnen deze plaatsen via een stelsel van kleinschalige wegen en paden bereiken. Dat alles wordt ingrijpend verstoord als er een nieuwe weg en in de toekomst wellicht een weg van 2x2 rijbanen wordt aangelegd: het landschap wordt versnipperd, de rust is verdwenen en voor velen wordt Waalre, Dommelen en Veldhoven slechts via omwegen bereikbaar. En dat vinden wij, het mag duidelijk zijn, op voorhand abject. Om de kans op een dergelijke desastreuze ingreep zo klein mogelijk te maken, pleiten wij er voor om verdere besluitvorming te baseren op een tweetal doelstellingen, doelstellingen die op landelijk niveau inmiddels een doorslaggevende rol spelen bij het plannen van nieuwe rijkswegen en die tevens belangrijke peilers zijn voor het provinciale beleid.

Doelstelling 1: Streven naar behoud van het landschappelijk en cultuurhistorische waardevolle landschap.

Doelstelling 2: Streven naar een zorgvuldig ruimtegebruik. Voorkom nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur, benut de bestaande weginfrastructuur optimaal en bouw deze uit als dat noodzakelijk is.

In onze visie betekent dit dat er primair moet worden gewogen op grond van deze doelstellingen, desnoods wordt er gekozen voor een second best variant die een aanvaardbare oplossing biedt voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen en tevens het kwetsbare en waardevolle landschap van het gebied tussen de Run en de Keersop ontziet.

Wij willen via deze zienswijze er voor pleiten dat ook op bestuurlijk niveau deze doelstellingen worden omarmd, want pas dan zijn er oplossingen te vinden die ook tegemoet komen aan de belangen van een groot aantal inwoners van Dommelen en van het gebied tussen de Run en de Keersop.

¹ In het provinciale Natuurbeleidsplan Dommeldal-Zuidwest (hernieuwd vastgesteld en geactualiseerd 25 september 2008) wordt het gebied als volgt getypeerd. Tussen de dalen van de Run en Keersop ligt een hoge dekzandrug met een gevarieerd en deels kleinschalig landschap. Naast de dorpen en gehuchten Riethoven, Walik, Braambosch en Broekhoven bestaat het landschap uit diverse kleine tot tamelijk grote boscomplexen, oude akkercomplexen en weilanden. Uit het vroegere heidelandschap (onder meer Einderheide) resteren nog enkele elementen in de vorm van veelal vergraste heideveldjes en vennetjes. In en langs deze restanten groeien onder andere Klokjesgentiaan, Witte en Bruine snavelbies en Kleine zonnedaauw. Van oudsher staat de omgeving van Riethoven bekend om het voorkomen van de Grote bromraap, die ter plekke ook wel Hazenbrood wordt genoemd. Deze momenteel zeer sterk bedreigde plantensoort komt nog altijd op diverse plekken rondom en te Riethoven voor. Het bosgebied Einderheide is een broedplaats van onder andere de Havik, Boomleeuwerik, Zwarte en Groene specht.

Als afronding van onze zienswijze op de Westparallel een stukje tekst uit een gemeentelijke notitie²: “*Valkenswaard vergrijst en ontgroent: steeds meer ouderen en steeds minder jongeren. Cijfers wijzen het uit. De kans dat de Valkenswaardse (beroeps)bevolking zal groeien is nagenoeg nihil, de kans dat zij zal stabiliseren is klein en de kans dat zij zal krimpen is levensgroot*”. Heeft u zich al gerealiseerd wat dit kan betekenen voor het spitsuurverkeer? In de landelijke discussie over de pensioenen wordt gesproken over een verschuiving van 60% werkenden en 40% gepensioneerden naar resp. 40% en 60%. Theoretisch zou dit een vermindering van het verkeer in de spitsuren oplopend tot ongeveer 30% betekenen in 2040.

Aansluiting Dommelen-Noord

In de structuurvisie staat geschreven dat “*Indien de Westparallel wordt aangelegd, dan zou het ontsluiten van Dommelen Noord via de Westparallel zeker mogelijkheden bieden. Hiervoor zou er een inprikker naar Dommelen-Noord gewenst kunnen zijn. Op het moment dat er meer duidelijkheid is over het tracé en vormgeving van de Westparallel, kunnen ook de mogelijkheden voor een inprikker naar Dommelen-Noord worden onderzocht*”.

Het mag duidelijk zijn dat onze nadrukkelijke wens is de Westparallel niet aan te leggen, maar mocht dat onverhoopt toch gebeuren, dan brengen wij nu al naar voren dat een mogelijke ontsluiting via de Loonderweg (resp. de Keersop in de gemeente Bergeijk), om een aantal redenen niet mag en kan plaatsvinden. Waarom niet?

1. Allereerst omdat wij het hartgrondig eens zijn met twee doelstellingen uit de gemeentelijke Structuurvisie.

a. Cultuurhistorie

Naast de linten kent Dommelen nog een aantal parels op het gebied van cultuurhistorie. Bijvoorbeeld het gebied Keersop. Dit gebied ligt inmiddels tegen de nieuwbouw van Dommelen aan maar heeft nog duidelijk de opbouw en inrichting van een landelijk gehucht. Het is van belang deze cultuurhistorische waarden te behouden.

b. Groen

De belangrijkste groenstructuren in Dommelen zijn overblijfselen van oude bos- en boomstructuren. Ze zijn een belangrijk onderdeel van de totale stedenbouwkundige opbouw van Dommelen en zullen zoveel als mogelijk moeten worden beschermd. Op deze wijze bestaat een netwerk van groene ruimten die als een groene draad de diverse deelgebieden aaneenrijgt.

Volgens de structuurkaart is het de bedoeling de boomstructuur langs de Keersop resp. de Loonderweg te behouden en te versterken.

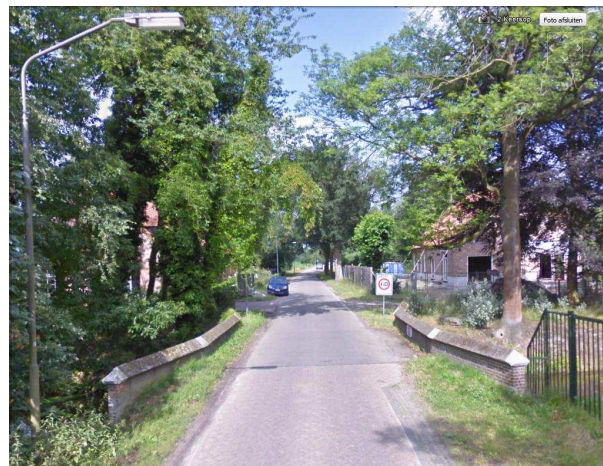
² Inspraaknotitie toekomstvisie gemeente Valkenswaard “Ambitie en kwaliteit” (staat ongedateerd op de gemeentelijke website)

2. Omdat de huidige Loonderweg daar niet geschikt voor is.

De huidige weg heeft een verharde breedte van ca. 4,5 meter plus bermen met daarin forse bomen (eik). De stenen brug over de Keersop is ca. 5 meter breed. Momenteel is de inrichting heel informeel: er zijn geen fietspaden en trottoirs. Aan weerszijden wordt gewoond. Op het verharde gedeelte wordt gewandeld, gefietst en er rijdt beperkt gemotoriseerd verkeer. Problemen doen zich nauwelijks voor, auto's stoppen voor elkaar en voor passerende wandelaars en fietsers. Zonodig wordt de berm opgezocht. Eigenlijk is het niets meer dan wat het voor de ruilverkaveling was: een verharde landweg die als vanzelfsprekend en heel harmonieus onderdeel is van buurtschap Keersop. Het deel langs de voetbalvelden is functioneel precies eender: ook hier een verharde weg van ca. 4,5 meter waarover wordt gewandeld, gefietst en gereden. Prachtige bomen staan hier in de berm van de weg. Het verschil zit in de situering van de woningen: hier geen woningen die met de voorzijde op de weg zijn georiënteerd, maar de woningen van de Witbolgrasbeemd staan gescheiden door een groenstrook met hun achtertuinen naar de Loonderweg.



Loonderweg richting Keersopperdreef



stenen brug over de beek Keersop



Loonderweg hoek Keersop



monumentale boerderij Loonderweg



achtertuintuinen Witolgrasbeemd



entree voetbalvelden

Hoe breed zou een ontsluitingsweg moeten zijn? In de provinciale studies m.b.t. een Westparallel is sprake van een aansluiting van de Loonderweg van 2x1 rijstrook.

Er van uitgaande dat er gefietst en gewandeld moet worden, dat er deels aan beide zijden wordt gewoond, dan volstaat een weg van 2x1 rijstrook niet. Er dient rekening te worden gehouden met groenstroken voor de bomen (behouden en versterken bomenstructuur) en met een voet/ fietspad van ca. 2,5 meter aan weerszijde van de weg. Het is feitelijk een verlenging van de Damianusdreef als wijkontsluitingsweg. Bij elkaar opgeteld is een profiel nodig van minimaal 15 meter. Deze ruimte is niet aanwezig. Stroken particuliere grond moeten worden aangekocht om dit te realiseren. Weg knus weggetje, weg sfeer, weg aangenaam woonomgeving, weg cultuurhistorisch ensemble (is dus strijdig met de gemeentelijke doelstelling). Ter hoogte van de voetbalvelden zal ook rekening moeten worden gehouden met geluidswallen/ schermen tussen de tuinen en de weg. Volgens het bestemmingsplan “Dommelen” liggen in deze strook twee grote gasleidingen.

Conclusie: de Loonderweg is niet geschikt voor een mogelijke ontsluiting. Het kan fysiek niet en het is strijdig met de eerder geciteerde gemeentelijke doelstellingen m.b.t. cultuurhistorie en groen. Een alternatief zou kunnen zijn een weg achter de voetbalvelden met een nieuwe weg en brug door het Keersopdal. Is dat haalbaar gezien het rijks- en provinciale beleid m.b.t. de ecologische hoofdstructuur? En is al bekeken hoeveel extra autoverkeer en vrachtverkeer er dan op de Damianusdreef zal komen? De Damianusdreef is nu al een fysieke scheidslijn in Dommelen-Noord. Bij een forse toename van het verkeer zal deze weg de wijk nog meer in tweeën splijten. Kinderen van de westkant zullen niet meer zelfstandig naar de basisscholen kunnen die aan de oostkant liggen. Om overlast te bestrijden liggen aan weerszijden van de weg geluidswallen en is het wegdek voorzien van stil asfalt. Voordat dit laatste werd aangelegd waren er veel klachten over geluidsoverlast. Maar zijn deze voorzieningen ook bij een toename van de verkeersdruk nog geschikt of geschikt te maken om te voldoen aan de wet

Geluidhinder? En stel dat de Westparallel er onverhoopt toch komt en stel dat een noordelijke ontsluiting niet (te duur?) gerealiseerd kan worden, wat zijn dan de bereikbaarheidseffecten? Neemt dan de verkeersdruk op het wegennet van Valkenswaard, Waalre en Aalst weer toe? Naar onze mening niet, omdat inmiddels duidelijk is dat geen van beide alternatieven (“Westparallel en Nulplus” en “Midden, West en Nulplus”) een wezenlijke bijdrage leveren aan de ontlasting van het wegennet binnen Valkenswaard en Aalst/Waalre voor wat betreft de grote hoeveelheid regionale herkomst- en bestemmingsverkeer.

Redenen genoeg om dit vraagstuk nauwgezet te onderzoeken in de plan-MER en redenen te over om serieus te kijken naar een alternatief voor de Westparallel

Ecologische verbindingszone

Op de samengestelde kaart staat het Keersopdal aangegeven als ecologische verbindingszone. Dat ondersteunen wij van harte, alleen is het ons niet duidelijk waarom het slechts ten dele is. De ecologie is er mee gediend als het gehele dal tot aan het Heike als zodanig wordt ingericht. Dus graag de kaart van een langere slingerende lijn voorzien.

Natuur en landschap

Op blz. 61 van de nota staat vermeld dat voor het Keersopdal wordt gestreefd naar een open gebied met vooral bloemrijk grasland. Dat ondersteunen we van harte. Alleen wordt in de Structuurvisie (nog) niet duidelijk welke instrumenten en middelen de gemeente gaat inzetten om dit binnen de planperiode van deze structuurvisie te realiseren. Zoals bekend zijn grote delen nu in gebruik voor de landbouw in het bijzonder voor het telen van maïs.

Hoogachtend,

Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen

www.oplossing-n69.nl

Wij zijn het eens met de zienswijze van "Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen" op de ontwerp Structuurvisie Valkenswaard deel A

Naam	Adres	Handtekening