

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Betreft: 'Inspraak ontwerp-structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69'

Valkenswaard, 01-10-2011

Geachte College van Gedeputeerde Staten,

De ontwerp-structuurvisie RO deel E 'Grenscorridor N69' die met de bijbehorende milieueffectrapportage ter inzage ligt tot 5 oktober 2011 is voor ons aanleiding om op een aantal onderdelen een inspraakreactie op te stellen..

U biedt in de ontwerp-structuurvisie deel E 'Grenscorridor N69' ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. Hiervoor kiest U het alternatief WestparallelPlus.

Een groot aantal inwoners van Dommelen, verenigd in het 'Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen', is het eens met uw constatering dat de regio kampt met leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten. Wij onderschrijven het nut en de noodzaak om spoedig tot een integrale oplossing te komen. Wij zijn het echter niet eens met Uw beslissing om slechts één alternatief, namelijk de Westparallel, nader uit te werken.

U heeft uw beslissing gebaseerd op het standpunt/ advies van het Bestuurlijk Overleg van 16 en 17 juni jongstleden. Ondanks de 444 bladzijden van de planMER deel B, of misschien wel dankzij, kunnen wij niet aan de indruk ontkomen dat het Bestuurlijk Overleg stelselmatig heeft toegewerkt naar de oplossing die al jaren door een regionale politieke meerderheid wordt gewenst. Deze indruk krijgen wij in het bijzonder doordat in de afweging de minieme voordelen van de Westparallel consequent op de voorgrond worden geplaatst en de nadelen worden afgezwakt, doordat de inhoudelijk uitstekende argumenten van de tegenstanders van deze enkelvoudige keuze totaal niet in de gemaakte afweging zijn meegenomen¹, doordat een belangrijk onderdeel van de brede belangen benadering niet openbaar is², en doordat er in de rapportage op geen enkele wijze melding wordt gemaakt van grote nadelen die de Westparallel kan hebben voor Dommelen, ondanks het feit dat wij onze ongerustheid hierover

¹ In deel E van het Ontwerp Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant wordt op blz. 33 met een voetnoot slechts zeer summier en zonder inhoudelijke duiding melding gemaakt van het afwijkende standpunt van drie partijen t.w. gemeente Veldhoven, Natuurmonumenten en Brabantse Milieufederatie. Afgezien hiervan is ook de mededeling dat het hier om slechts drie partijen gaat geen juiste voorstelling van de werkelijke stemverhoudingen. Het Brabants Landschap en Staatsbosbeheer hebben zich laten vertegenwoordigen door Natuurmonumenten, m.a.w. het standpunt van Natuurbeheer wordt ook door beide andere partijen gedeeld, waardoor uiteindelijk vijf partijen uitgesproken tegenstander zijn van de Westparallel.

² Blz. 13 van de PlanMER deel A: 'Belangrijk onderdeel in de brede belangenbenadering is de afweging van belangen van de betrokken partijen. Enerzijds zijn de belangen vertaald in verbeterdoelen. Anderzijds vindt de belangenafweging continu in het proces plaats door de betrokken partijen. Deze afweging is geen expliciet onderdeel van deze rapportage.

bij diverse leden van het Ambtelijke dan wel het Bestuurlijke Overleg tijdig hebben geventileerd. Is dit de zorgvuldigheid van het afwegingsproces die door de bestuurders zo belangrijk wordt geacht (zie PlanMER deel B: blz. 19)?

Heel cynisch zouden wij ook kunnen zeggen dat de keuze al vooraf vaststond, dat het onderzoek van alternatieven als een soort ‘window dressing’ voor de goegemeente zijn opgevoerd en dat het Ambtelijke en Bestuurlijke Overleg leed aan een vorm van zelfingenomenheid en kokerdenken, waarbij men absoluut geen ruimte wilde geven aan een ander en kritisch geluid.

Dit zijn grote woorden, maar ze omschrijven op dit moment wel de gevoelens en gedachten van een groot aantal inwoners van Dommelen. Uw constatering dat ‘De Brede Belangenbenadering heeft geleid tot een zorgvuldige dialoog’ komt dan ook niet geloofwaardig en zelfs enigszins lachwekkend over. Dat kan ook bijna niet anders; het is namelijk een constatering opgeschreven door dezelfde mensen die het proces vorm en inhoud hebben gegeven en die zichzelf een schouderklopje geven. Het is zoets als de slager die zijn eigen vlees goedkeurt.

Het zou u als College van GS sieren en het zou de volledigheid van zaken dienen, het oplossingsproces versterken, meer helderheid verschaffen en niet op de minste plaats getuigen van (democratisch) respect voor alle feiten en degenen, die ze hebben aangedragen indien u alsnog de twee gelijkwaardige alternatieven in uw structuurvisie opneemt, te weten het Midden 1 en West alternatief naast de door het Bestuurlijk Overleg gekozen voorkeursmodel, de Westparallel.

Waar baseren wij onze ongerustheid en boosheid op? En waarom vinden wij dat er te snel en te gemakkelijk is gekozen voor de Westparallel? Wij zullen het u uitleggen aan de hand van een becommentariëring van uw slotconclusies, zoals o.a. verwoord in paragraaf 9.7 van PlanMER deel B. Daarnaast hebben we een reactie op de zoekruimte van Structurenkaart grenscorridor N69 en op de samenstelling van het Bestuurlijk Overleg. Maar hieraan voorafgaande geven wij eerst kort en krachtig een samenvatting van de essentie van onze inspraakreactie. Gevolgd door het memoreren van het beleidskader en de rol hiervan in de besluitvorming.

A ONZE INSPRAAKREACTIE KORT SAMENGEVAT

Een reactie geven op de drie omvangrijke nota's plus de nodige bijlagen is geen gemakkelijke opgave en heeft uiteindelijk vele bladzijden tekst opgeleverd. Om voor iedereen de strekking helder te houden, is de essentie van ons commentaar op de verschillende items bondig samengevat.

- 1. Wij zijn het niet eens met de weging van de alternatieven en de op basis hiervan gemaakte keuze voor de Westparallel. Op basis van dezelfde feiten kan ook de tegenovergestelde conclusie getrokken worden. Het gaat hierbij dan onder andere om een interpretatie van de kosten en haalbaarheid, van verkeer en bereikbaarheid, van de gevolgen voor ruimtelijke kwaliteiten (o.a. bodem, recreatie en landbouw) en de gevolgen van de Westparallel voor Dommelen.**
- 2. Gezien het provinciale beleid vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Brabant (2010) is slechts één keuze mogelijk: West+Midden1 (of een variant hierop zoals West 2 en het verbeterde Midden 1 alternatief zoals door Platform N69 in haar persbericht d.d. 21-09-11 is voorgesteld; zie bijlage 1).**

3. Desondanks kunnen wij leven met de gedachte om beide alternatieven nader uit te werken.
4. Wij zijn van mening dat in de verkeersprognoses rekening moet worden gehouden met de forse vergrijzing van deze regio.
5. Wij stellen voor om figuur 6.26 'Overige cultuurhistorische waarden' van Plan-MER deel B op blz. 137 aan te vullen met een stukje Keersop/ Loonderweg.
6. Een inperking van de zoekruimte op de Structurenkaart Grenscorridor N69 i.v.m. de ongewenstheid om de Loonderweg en Keersop als ontsluiting voor Dommelen-Noord in te zetten.
7. De betrokken bewoners moeten intensief betrokken worden bij de verdere uitwerking i.p.v. de Actiegroep N69.

B BELEIDSKADER

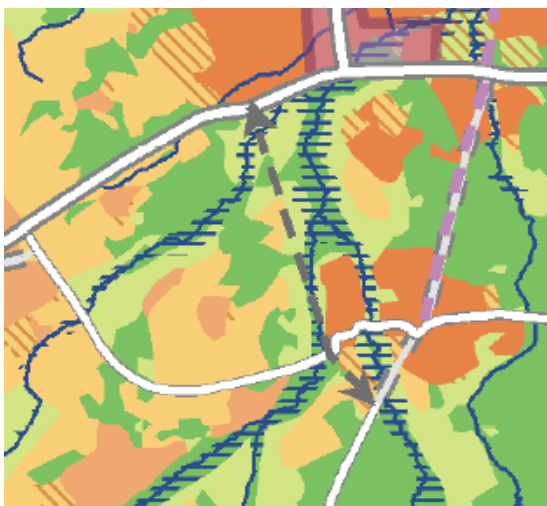
Om elkaar goed te verstaan beginnen we met het memoreren van het beleidskader en de rol hiervan in de besluitvorming c.q. de keuze uit de alternatieven.

Structuurvisie Noord-Brabant (2010)

Op 1 oktober 2010 is de nieuwe provinciale structuurvisie vastgesteld en op 11 januari 2011 in werking getreden.

Op het gebied van infrastructuur zijn de ambities als volgt geformuleerd. *De provincie streeft naar een verbetering van de internationale bereikbaarheid van BrabantStad met omliggende stedelijke netwerken over de weg. Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur wil de provincie zoveel mogelijk voorkomen.*

Volgens dezelfde structuurvisie behoren delen van het plangebied tot het zogenaamde Kerngebied groenblauw.



fragment provinciale Structurenkaart

Groenblauwe structuur

Kerngebied groenblauw

Groenblauwe mantel

Waterbergingsgebied



Dit provinciale beleid betekent dat allereerst onderzocht moet worden of er een goede infrastructurele oplossing te vinden is zonder nieuwe doorsnijdingen. Naar onze opvatting impliceert dit beleid tevens dat niet altijd gestreefd hoeft te worden naar de beste infrastructurele oplossing, zeker niet als dit gepaard gaat met nieuwe doorsnijdingen. Een oplossing die goed is, maar waar tevens het buitengebied wordt gespaard, in het bijzonder als dit landschappelijk en ecologisch van waarde is, verdient altijd de voorkeur.

Voor de ontwikkeling van functies binnen de groenblauwe kern gelden de EHSspelregels, zoals die door het Rijk/IPO zijn afgesproken: het “nee, tenzij”-principe met toepassing van het compensatiebeginsel.

Doelstellingen Grenscorridor N69

Voor drie hoofdthema's leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn concrete doelen gesteld. Wij zijn het hier volledig mee eens, ook met de formulering van het bereikbaarheidsdoel ter verbetering van doorgaande (inter)nationale verbinding voor het (vracht)verkeer te weten: *een betere verkeersdoorstroming (bovenregionaal en regionaal)*.

Naar onze opvatting vormen het provinciale beleid en de doelstellingen het kader voor het maken van een keuze uit de alternatieven. Per (hoofd)thema moet worden nagegaan of invulling wordt gegeven aan de geformuleerde doelstelling en of recht wordt gedaan aan het recente provinciale beleid. Voor de democratische besluitvorming zal deze afweging zo objectief en controleerbaar mogelijk moeten zijn.

C ONS COMMENTAAR OP DE BEOORDELING VAN DE ALTERNATIEVEN EN UW KEUZE VOOR DE WESTPARALLEL ALS VOORKEURSALTERNATIEF

Op blz. 440 en 441 van de Plan-MER B wordt de beoordeling van de alternatieven voor de thema's leefbaarheid, verkeer en bereikbaarheid, ruimtelijke aspecten, kosten en haalbaarheid kort en bondig samengevat en wordt beredeneerd op grond waarvan de Westparallel de voorkeur verdient boven de andere alternatieven. Het resultaat van de beoordeling per thema de zgn. scores zijn in een overzichtelijke tabel (9.7) opgenomen (blz. 442). Deze opzet leent zich goed om onze inhoudelijke inspraakreactie op de ontwerp-structuurvisie te formuleren. De onderstaande opbouw is als volgt: per thema wordt de provinciale tekst (cursief) weergegeven gevolgd door ons commentaar hierop. Tot slot geven wij ook weer wat dat naar onze overtuiging betekent voor de scoretabel.

C1 Thema leefbaarheid

Voor het thema leefbaarheid is geconstateerd dat alle alternatieven tot een substantiële verbetering leiden in vergelijking met de referentiesituatie. Tevens is geconstateerd dat tussen de alternatieven relatief (dat wil zeggen, ten opzichte van het verschil met de referentiesituatie) kleine verschillen bestaan. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de constatering dat de gunstige en minder gunstig effecten van de alternatieven op verschillende plaatsen in het studiegebied plaatsvinden. Per saldo leiden enkele aspecten binnen het thema leefbaarheid voor het studiegebied als geheel niet tot een duidelijke rangorde van de alternatieven.

Voor enkele aspecten kan worden geconstateerd dat er verschillen zijn. De relatief kleine verschillen tussen de alternatieven bij de verschillende aspecten waar dit speelt, leidt tot

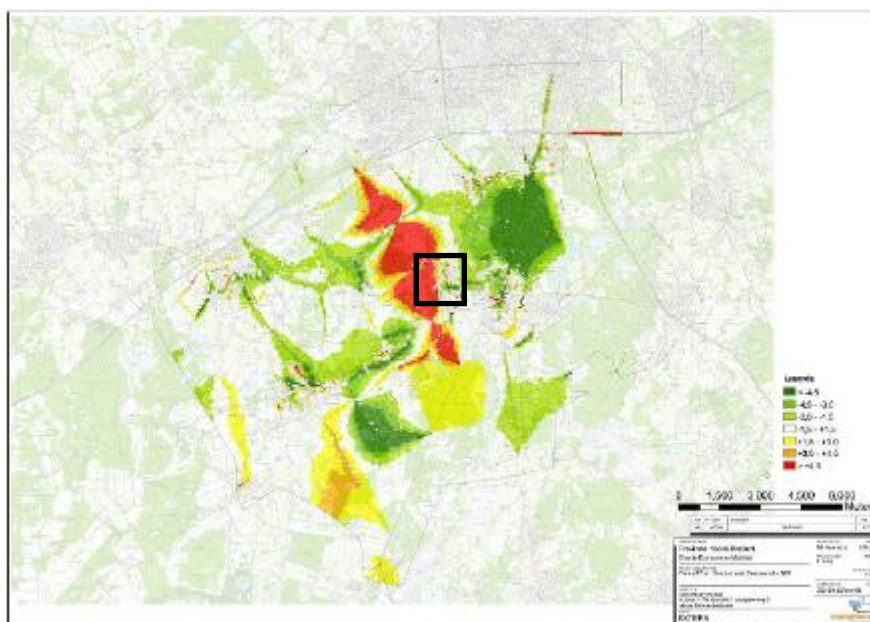
dezelfde voorkeur, namelijk WP1. Het aspect doorsnijding/barrièrewerking leidt tot een voorkeur voor WP1 als gevolg van de kleinere doorsnijdingen (aantal en locatie) dan bij de alternatieven WM1, WM1 en WM2.*

Ook voor geluid en trillingen wordt WP1 gunstiger beoordeeld dan de alternatieven WM1, WM1 en WM2, als gevolg van de gemiddeld iets gunstigere effecten en de betere potenties ten aanzien van (verdere) mitigeerbaarheid van verkeerslawaai. Bij dit laatste is van belang dat bij WP1 het (doorgaand) verkeer wordt geconcentreerd op één route en niet, zoals bij de andere alternatieven, wordt verdeeld over een groter gebied.*

We hebben commentaar op de door u gemaakte afweging m.b.t. 'geluid en trillingen' resp. 'doorsnijdingen en barrièrewerking'.

We beginnen onze reactie op 'geluid en trillingen' met nog een citaat uit de Plan-MER B (blz 386).*Alle nieuwe infrastructuur heeft logischerwijs een negatieve impact op de geluidbelasting. Het oppervlak van geluidtoename van meer dan 4,5 dB is bij WP1 het grootst. Dit heeft te maken met de ligging van dit alternatief in het buitengebied, waar op dit moment nog weinig geluid aanwezig is. De alternatieven WM1, WM1* en WM2 liggen grotendeels reeds in gebieden waar al een geluidbelasting aanwezig is, hierdoor is het oppervlak van de toename minder groot.*

De constatering dat er op dit moment in het buitengebied nog weinig geluid aanwezig is, is juist. Dat geldt ook voor de omgeving van de Keersop, de Molenstraat en de Keersopperdreef (zie zwarte omkadering in onderstaande figuur). Het feit dat afscherpende maatregelen genomen zullen worden om te voldoen aan de eisen van de Wet Geluidhinder, neemt echter niet weg dat er veel meer geluid in het recreatieve buitengebied en op woningen zal komen. Nu kan je 's nachts wakker worden van de allesomvattende stilte in dit gebied of van één motor die knetterend wegrijdt. Straks hebben we te maken met een wettelijk toegestaan nachtelijk geluidniveau, hetgeen ten opzichte van de huidige situatie een toename is met pakweg een factor 2, 3 of 4. **Met andere woorden: minstens een verdubbeling van het huidige geluidaanbod!**



Figuur 9.5. Verschilplot WP1 met de referentiesituatie. Groen = afname geluidbelasting, geel en rood=toename van de geluidbelasting

Nog een citaat, nu van blz. 389 en deze gaat over Dommelen:

...Hieruit blijkt dat alle alternatieven een positief effect hebben op de geluidbelasting in Dommelen: in de hoogste geluidklassen neemt het aantal geluidbelaste woningen af. Het alternatief WP1 heeft minder positieve effecten in alle geluidklassen dan de overige drie alternatieven, die een even groot effect hebben ten opzichte van de referentiesituatie. WP1 heeft een minder groot effect vanwege de aansluiting ten noorden van Dommelen, die voor extra geluidhinder zorgt: het aantal woningen in de categorie 38-42 dB neemt af en in de categorie 43-48 dB neemt toe.....

In de scoretabel geeft u de Westparallel voor het aspect *geluid en trillingen* een meest gunstige beoordeling. Dat vinden wij gezien het bovenstaande nogal overtrokken. Een gelijkwaardige beoordeling van alle alternatieven is naar onze opvatting meer voor de hand liggend.

Op het aspect ‘*doorsnijding en barrièrewerking*’ is moeilijk vat te krijgen. Uw definitie van doorsnijding en barrièrewerking is verre van helder, grondige analyses ontbreken, de redeneringen zijn warrig en niet transparant, laat staan de conclusies die in de Plan-MER worden getrokken.

Zo staat op blz. 178 *...In een gebied kunnen door een onduidelijke verkeerstructuur en/of drukke wegen barrières ervaren worden door aanwezigen. Onze eerste vraag: welke aanwezigen? Automobilisten, fietsers, voetgangers of juist de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, ouderen en gehandicapten? Dan gaat de tekst verder met een zin waarin de volgende passage in het oog springt....aan het thema doorsnijding/barrièrewerking wordt invulling gegeven door vooral te kijken naar de mate van oversteekbaarheid van drukke wegen in diverse kernen.*

Op blz. 269 verschuift het aandachtsveld zonder heldere onderbouwing naar het buitengebied. *...Bij de analyse van de effecten op doorsnijding/barrièrewerking in de Grenscorridor N69 wordt voornamelijk gekeken naar de N69, sluiproutes en de lokale wegen in het buitengebied.*

Op blz. 400 komen uw adviseurs er achter dat het vraagstuk toch wat ingewikkelder is dan in eerste instantie is ingeschat. *...De barrièrewerking kan worden veroorzaakt door de fysieke aanwezigheid van een weg, de breedte van de weg en de afwezigheid van mogelijkheden om de weg (te voet, fiets of auto) over te steken of te kruisen. Daarnaast zijn de hoeveelheid verkeer (zowel totaal als vracht) op een weg en de eventuele verkeersregelininstallaties van belang voor de oversteekbaarheid van wegen....* Dit lezend denk je, dat gaat ergens op lijken en nu volgen de heldere analyses van de problematische situaties en de effecten van de verschillende alternatieven hierop. Niets van dat alles. Geen enkele controleerbare informatie wordt gegeven. We moeten het doen met slotconclusie op blz. 440. *...Het aspect doorsnijding/barrièrewerking leidt tot een voorkeur voor WP1 als gevolg van de kleinere doorsnijdingen (aantal en locatie) dan bij de alternatieven WM1, WM1* en WM2.*

Kunt u het volgen? Wij in ieder geval niet. Desondanks willen wij een tweetal situaties in Dommelen onder uw aandacht brengen waarover in uw nota's niet wordt gerept, maar die zeker niet in het voordeel zijn van uw voorkeursalternatief.

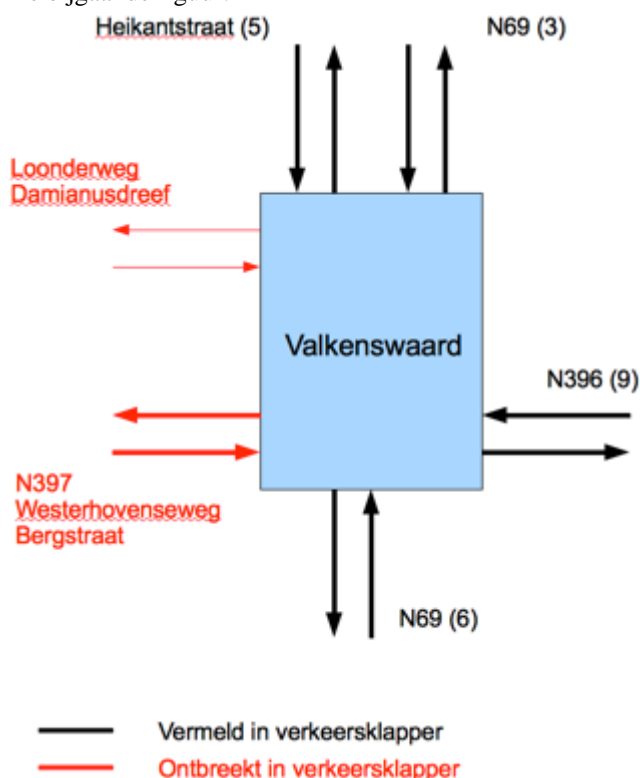
1. De Damianusdreef is een wijkontsluitingsweg met aan weerszijden vrijliggende fietspaden en geluidwallen; over een grote lengte van de weg ontbreken voetpaden. Door deze

vormgeving wordt dit deel van Dommelen als het ware fysiek in tweeën gedeeld. Op een aantal punten kan de weg worden overgestoken. De huidige verkeersintensiteit is laag waardoor dit oversteken doorgaans zonder problemen verloopt en schoolgaande kinderen zelfstandig naar de basisschool, de sportzaal of het winkelcentrum kunnen. Na het realiseren van een noordelijke ontsluiting op de Westparallel zal naar onze stellige overtuiging de hoeveelheid verkeer op de Damianusdreef (zowel totaal als vracht) toenemen. U heeft helaas nog niet onderzocht hoe groot die toename kan zijn.³ Bij een forse toename van het verkeer zal deze weg de wijk nog meer in tweeën splijten en is de kans groot dat kinderen van de westkant niet meer zelfstandig naar de basisscholen en overige voorzieningen kunnen die aan de oostzijde liggen. Nog afgezien van de constatering dat hier sprake is van een verplaatsing van verkeersproblemen, is zo'n vergroting van de barrière binnen onze wijk voor de inwoners van Dommelen niet acceptabel.

2. De Bergstraat en in het verlengde daarvan de Westerhovenseweg zijn gemeentelijke uitvalswegen. Het is een oud historisch lint met een diversiteit aan functies die op de weg zijn

3

Het verkeer in de oost-westrichting in Valkenswaard (van en naar de Westparallel) is in het onderzoek in de verkeersklapper van Goudappel Coffeng niet meegenomen (zie Hoofdstuk, 8.1). We hebben dit voor Valkenswaard in een plaatje kunnen vastleggen door een Blackbox benadering toe te passen op onze gemeente. De verkeersklapper is de pijler voor Plan-MER deel A en Deel B. Zie bijgaande figuur.



Niet vermelde wegen in Plan-MER deel C 07 A Verkeersklapper.

Door de ontbrekende informatie zijn alle nadelen van de Westparallel **niet** vermeld. Het verkeer van en naar centrum Valkenswaard zal over de Dommelseweg, Bergstraat en Westerhovenseweg naar de Westparallel moeten. En, als er inderdaad een noordelijke ontsluiting komt, over de Tienendreef en de Damianusdreef. Al deze wegen zijn 2x1 rijbaan. En in de klapper wordt al gesproken over een probleem op de Nieuwe Waalreseweg terwijl deze weg deels 2x2 is !!! Hier kunt u zien dat zonder verplaatsing van het probleem van Waalre en Aalst naar Dommelen er helemaal geen oplossing is door de aanleg van de Westparallel. En verplaatsen van het probleem was niet de opdracht van het Bestuurlijk Overleg!

georiënteerd: woningen, winkels, horecabedrijven, een fysiotherapeut, een bierfabriek en een kerk. De weg kent aan weerszijden fietssuggestiestroken en door een gebrek aan ruimte slechts een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen. Er zijn geen formeel ingerichte oversteekplaatsen, voetgangers steken kriskras over. In de loop der jaren is door een stijging van de hoeveelheid verkeer de oversteekbaarheid in het gedrang gekomen. Zo is het voor de fietsers moeilijk om bij de aansluitingen op de Brouwerijdreef en de Mgr. Smetsstraat bij grote drukte de weg over te steken. **Een verlaging van de verkeersintensiteit is dan ook wenselijk. Politiek is dat ook toegezegd. Enkele jaren geleden (ca. 5 jaar) is door de gemeente het standpunt ingenomen dat het gebruik van asfalt voor een herbestrating absoluut geen noodzaak was i.v.m. te verwachten afname van de verkeersintensiteit.**

Bijgaande tabel betreft de berekende verkeersintensiteiten per etmaal voor de Westerhovenseweg nabij de Mgr. Smetsstraat voor de referentiesituatie 2020, en voor de alternatieven WP1 en WM1.

Ref.2020	12.300 mvt	1.200 vracht
WP1	13.900 mvt	1.000 vracht
WM1	11.100 mvt	1.000 vracht

Bij WM1 daalt het aantal motorvoertuigen ten opzichte van de referentiesituatie 2020, WP1 veroorzaakt daarentegen een aanzienlijke stijging. Dat is verplaatsen van de problemen, slecht voor de oversteekbaarheid van de weg en dus niet wenselijk.

Ook kunnen er files ontstaan. In de plan-MER (blz. 188) wordt over de Heikantstraat binnen de bebouwde kom van Waalre, een weg die typologisch vergelijkbaar is met de Bergstraat, geschreven dat ondanks een afname van 29% (het effect van de nulplus-maatregel: een afname van 16.700 naar 11.800 mvt/etm) de doorstroming nog een knelpunt blijft. Met andere woorden een sterke toename op de Bergstraat/ Westerhovenseweg zoals bij WP1 is niet alleen een probleem voor de oversteekbaarheid, maar kan tevens leiden tot een stagnerende doorstroming: files dus. Zeker als de aansluiting van de Westerhovenseweg op de aan te leggen Lage Heideweg wordt uitgevoerd conform de huidige plannen (een nieuwe weg: zie tekening *fragment bestemmingsplan Lage Heideweg*).

Welke verkeersintensiteit is wel wenselijk?

Voor het bestemmingsplan 'Lage Heideweg' heeft adviesbureau BRO voor de gemeente Valkenswaard een akoestisch onderzoek gedaan. Dit onderzoek is gebaseerd op een verkeersintensiteit van 9.956 mvt per etmaal in 2020 op de nieuwe weg.⁴ Een hogere intensiteit is alleen toegestaan na het doorlopen van een nieuwe procedure. Het meest logisch is om dan ook van dit maximum uit te gaan.

⁴ Zie blz. 25 van het Akoestisch onderzoek, Bestemmingsplan 'Lage Heideweg', gemeente Valkenswaard, definitieve rapport 27 augustus 2009.



fragment bestemmingsplan Lage Heideweg

Een verschuiving van een deel van het verkeer naar de ontsluiting Dommelen-Noord via de Damianusdreef zou theoretisch een oplossing kunnen zijn. Maar kan de Damianusdreef dat hebben? Want ook daar komt de oversteekbaarheid onder druk te staan. Volgens het referentiemodel rijden in 2020 op het gedeelte tussen de kruising met Boekweitbeemd/Kaarsmakerwei en de kruising met Dotterbeemd/Kantwerkerwei ongeveer 3200 mvt en op het meest noordelijke deel 700 mvt per etmaal. Een verschuiving betekent een toename met minimaal 3.944 mvt/etm (waarschijnlijk nog meer omdat deze route vele malen aantrekkelijker is voor de automobilist uit Valkenswaard-West). Dit is dus meer dan een verdubbeling en een verviervoudiging van het aantal auto's! Dit betekent in ieder geval veel meer verkeerslawaai: een toename van meer dan 3 dB geluid (vuistregel: een toename van 3 dB bij een verdubbeling van de verkeersintensiteit)! En wat te denken van extra vrachtwagens op deze weg en de daarmee gepaard gaande trillingen!



verschuiving deel van het verkeer naar Damianusdreef

De mensen langs de Damianusdreef zitten nu al op het vinkentouw. Dus is dit politiek wel haalbaar? Het is per slot van rekening: het verplaatsen van problemen. En de kosten niet te vergeten: ruim 700 meter nieuwe gemeentelijke weg plus de aansluiting op de Damianusdreef, plus mitigerende en compenserende maatregelen i.v.m de aantasting van het Heike, plus de noodzakelijk extra geluidwerende voorzieningen, dan praten we toch al snel over ca. 2 miljoen euro of meer (zie ook Ons commentaar op de Structurenkaart grenscorridor N69).

Stel dat een ontsluiting Dommelen-Noord helemaal niet door gaat! Dan krijgt de Bergstraat/ Westerhovenseweg ook het verkeer van Dommelen-Noord dat naar de Westparallel gaat er bij en stijgt de intensiteit naar ruim 17.000 mvt/etm! Ook dit is niet acceptabel voor de inwoners van Dommelen.

Dan toch noodgedwongen meer verkeer door de bebouwde kom van Waalre blijven accepteren? Of als we dit ook niet willen een oplossing in het middengebied? En wat hebben we dan uiteindelijk bereikt? Geen adequate oplossing voor Waalre/ Aalst en een halfslachtige oplossing voor Valkenswaard en een verschuiving van verkeers- en leefbaarheidsproblemen naar Dommelen.

Met andere woorden ook voor het aspect *doorsnijding en barrièrewerking* moeten wij concluderen dat uw constatering dat het alternatief Westparallel qua score iets gunstiger is, niet geloofwaardig is. Een gelijkwaardige beoordeling van alle alternatieven is naar onze opvatting meer voor de hand liggend.

C2 Thema verkeer en bereikbaarheid

Vanuit het perspectief van de effecten op verkeer en bereikbaarheid is geconstateerd dat alle alternatieven bijdragen aan de doelstellingen. Uit de beoordeling van de verschillende deelaspecten binnen het thema bereikbaarheid, en tevens bij een toets aan de hand van de doelstellingen die in hoofdstuk 2 zijn beschreven komt alternatief WP1 consistent als meest gunstige alternatief naar voren. WP1 wordt het meest gunstig beoordeeld voor de effecten voor het (boven)regionale verkeer, robuustheid en verkeersafwikkeling. De beoordeling voor de alternatieven WM1 en WM2 (en met name WM1) is minder gunstig. Belangrijke oorzaken hiervoor zijn de minder logische verkeersstructuur en -doordat voor een deel gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur bij Valkenswaard- de minder goede beoordeling voor de doorstroming en de robuustheid. De minder logische structuur maken de alternatieven WM1, WM1* en WM2 afhankelijker van mitigerende maatregelen om doorgaand vrachtverkeer te weren uit de kernen) en hebben een groter risico op het ontstaan van sluipverkeer.*

Onze samenvatting: alle alternatieven zijn goed en de verschillen tussen de alternatieven zijn klein. Om toch te kunnen kiezen blaast u relatief kleine verschillen op waardoor er als het ware fundamentele verschillen ontstaan die het u rechtvaardigen om de WM alternatieven die regionaal politiek niet zo lekker liggen, ter zijde te schuiven.

Nog afgezien van de retorische vraag of er überhaupt is afgesproken dat we ten koste van alles moeten kiezen voor de beste, de qua score 'meest gunstige' oplossing, is er op uw constatering dat WP1 het meest gunstig is, het nodige af te dingen.

Voor wat betreft de effecten voor het (boven)regionale verkeer het volgende. Op blz. 418 van deel B staat....*Alternatief WP1 leidt van de vier alternatieven tot de meest logische en kortere verbinding voor (boven) regionaal verkeer. Dat blijkt ook uit de toename van de verkeersbelasting op de N69 bij de grens. WP1 leidt tot de grootste toename van de verkeersbelasting (ruim 15%).* Maar is dat wel zo gunstig als u doet voorkomen? Is de Westparallel niet té aantrekkelijk, waardoor (vracht)chauffeurs op andere wegen van en naar België en in het bijzonder op andere Belgische hoofd- en primaire wegen besluiten om deze voor hen kortere route te nemen? Maar een forse ontlasting van de Belgische hoofd- en

primaire wegen is toch niet de bedoeling, dat zijn onze doelen toch niet! Doel is een verbetering van de bereikbaarheid en daar voldoen de andere alternatieven ook aan. Maar daarnaast vragen wij ons af of u zich niet rijk rekent? Per slot van rekening is de totale af te leggen afstand via de WEST-routes korter en is het grootste gedeelte een 120 km snelweg.

In uw beoordeling van de robuustheid der alternatieven (blz. 308) scoort WP1 iets hoger dan WM1 en WM1*, omdat in de Westparallel bij calamiteiten een vergelijkbare vervangende route in de vorm van de N397 ter beschikking staat en men bij de West-alternatieven moet uitwijken naar Midden of de bestaande N69. Maar is dit nu zo belangrijk? Ook bij de West-alternatieven is er een route en is het nou écht noodzakelijk om voor de gelukkig zelden voorkomende calamiteiten een maximale oplossing te kiezen die ten koste gaat van een stil, landschappelijk fraai en ecologisch waardevol stuk buitengebied? De provincie Noord-Brabant als uitvinder van de calamiteitenplanologie! Toch niet iets om trots op te zijn, wij inwoners in ieder geval niet.

Zelfs de minder logische verkeersstructuur van WM1* doet de weegschaal doorslaan ter faveure van de Westparallel. Het is zoeken wat u daar precies mee bedoelt, maar uiteindelijk hebben we iets gevonden op blz. 436 onder het kopje 'Eenrichtingscircuit Valkenswaard, Aalst-Waalre'. Hierin wordt betoogd dat het realiseren van een groot eenrichtingscircuit rondom Valkenswaard en Aalst voor de weggebruiker minder leesbaar wordt en dat dit leidt tot meer omrijbewegingen (foutrijders). Hebben uw adviseurs voordat zij dit opschreven er bij stilgestaan dat de middenoplossing met name bedoeld is voor het regionale verkeer, dat het intelligentieniveau van de regionale automobilist (slimste regio van de wereld) beslist hoog genoeg is om na 1 of 2 keer fout rijden de juiste weg te kiezen, dat een goede voorlichtingscampagne ook wonderen kan doen en dat de meeste automobilisten gebruik maken van een Tomtom of iets wat daar op lijkt waardoor de kans dat zelfs een vreemdeling niet in de categorie foutrijder komt vrij groot is? Dus waar hebben we het over?

Waar we het wel met u over willen hebben is het gebrek aan creatief en oplossingsgericht denken in het eindstadium van het planMERonderzoek. De Westparallel biedt weliswaar een goede oplossing voor de kom van Valkenswaard maar pakt zeer slecht uit voor Dommelen. Is er, buiten de BMF, nou helemaal niemand geweest die gedacht heeft: hoe kunnen we dit voorkomen? Per slot van rekening scoort ook WM1* goed voor de kom van Valkenswaard (voor de Markt en de Europalaan zelfs beter) en is neutraal voor Dommelen. En is het mogelijk om de 'vermeende nadelen' van WM1* te voorkomen? Je zou bijvoorbeeld kunnen overwegen om even ten zuiden van de Lissevenlaan aan te sluiten op de bestaande N69. In dat geval is er minder doorsnijding, zijn er minder gehinderde bewoners en hoeven de ingenieurs zich minder kopzorgen te maken over de aansluiting op het Valkenswaardse wegennet. Of waarom WM1 niet combineren met uitsluitend eenrichtingsverkeer in Valkenswaard? En is bij WM1 een aansluiting op de snelweg bij High Tech Campus wel noodzakelijk? Per slot van rekening blijft de bestaande aansluiting Eindhoven-Zuid gewoon bestaan. En zou het mogelijk zijn om ook bij WM1 even ten zuiden van de Lissevenlaan een aansluiting te maken op de bestaande N69 (rotonde) en dit te combineren met eenrichtingsverkeer in Valkenswaard? Het zou u sieren als u deze mogelijke oplossingsrichtingen alsnog in uw verdere studie gaat betrekken. Die mogelijkheid krijgt u als u besluit om naast de Westparallel ook WM1 of een variant hierop in uw structuurvisie op te nemen en nader uit te werken.

Overigens is niet te achterhalen of in de verkeersprognoses rekening is gehouden met de *forse vergrijzing* die de regio te wachten staat. Zo zal Valkenswaard vergrijzen en ontgroenen:

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 (spitsuur)verkeer? 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 (spits)uren tot gevolg kunnen hebben.

Mocht u daar rekening mee hebben gehouden dan willen wij graag weten welk(e) (wetenschappelijk) verkeersplanologische studie(s) uw adviseurs daarvoor als inspiratiebron hebben gebruikt. Mocht dat niet zo zijn, dan is een nader onderzoek naar de effecten van de vergrijzing op het verkeer meer dan wenselijk om te voorkomen dat u de onderbouwing van uw studie en uw keuze baseert op cijfers die niet in overeenstemming zijn met de te verwachten werkelijkheid.

Tot slot nog een opmerking over onze, aan het begin van deze paragraaf geformuleerde, retorische vraag: Kan men nog wel spreken van een eerlijke Brede Belangenbenadering? Immers, de verbetering van leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit wordt aan het begin van de plan MER als gelijkwaardige doelstelling opgevoerd. Later blijkt bij de uiteindelijke afwegingen nergens teruggekoppeld te worden of met een kleine concessie op verkeersgebied een grote vermindering van schade aan natuur en landschap kan worden bereikt. En dat (verplaatsing van) enkele plaatselijk zeer nadelige effecten op gebied van leefbaarheid uit zouden kunnen blijven. Dan wijst ook dit op een verkokerde of vooringenomen benadering: impliciet heeft bereikbaarheid dan kennelijk de absolute prioriteit. De Brede Belangenbenadering krijgt daarmee het karakter van een trucje om een slepende patstelling te doorbreken.

Dat kan en mag de bedoeling niet zijn en als wij- met tegenzin - die conclusie toch moeten trekken heeft u iets grondig fout gedaan.

C3 Thema ruimtelijke aspecten

De beoordeling van de alternatieven ten aanzien van de ruimtelijke aspecten leidt voor de twee zwaarwegende aspecten natuur en landschap tot een voorkeur voor de alternatieven WM1, WM2 en WM1 en voor de overige aspecten tot een minder eenduidig beeld. Hoewel de alternatieven WM1, WM1* en WM2, bestaan uit een grotere lengte aan nieuwe c.q. aan te passen infrastructuur dan WP1 is de beoordeling van de effecten op natuur en landschap minder negatief. Alternatief WP1 zal, ook met mitigerende maatregelen en inspanningen om de inpassing te verbeteren, een groter effect hebben op natuur en landschap dan de andere alternatieven. Dit effect wordt negatiever beoordeeld dan de effecten van de WM-alternatieven. Hierbij kan nog de kanttekening worden geplaatst dat de geringere lengte van het tracé Westparallel en het gegeven dat het bij WP1 gaat om één ruimtelijk geconcentreerde ingreep die een efficiënte inpassing in het landschap mogelijk maken. De veel langere tracés van West en Midden in de alternatieven WM1, WM1* en WM2 en de ruimtelijke spreiding van de ingrepen vragen eveneens veel aandacht bij de inpassing.*

U kunt het maar niet laten om links om of rechts om naar de Westparallel toe te redeneren. De kanttekening is dan ook in onze ogen volstrekt overbodig. Het komt over als een verhaal waarin een generaal aan zijn manschappen probeert uit te leggen dat het gooien van een zware bom op een stad met een monumentale kathedraal en andere fraaie gebouwen efficiënter is

(minder vliegreuen en grotere impact) dan het verspreid gooien van een aantal kleinere bommen op dorpjes met oude maar niet monumentale kerkjes.

U had eerlijkheidshalve moeten schrijven dat WM-alternatieven het meest tegemoet komen aan de provinciale doelstelling uit de recente Provinciale Structuurvisie: *‘De provincie streeft naar een verbetering van de internationale bereikbaarheid van Brabantstad met omliggende stedelijke netwerken over de weg. Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur wil de provincie zoveel mogelijk voorkomen’* U had ook kunnen schrijven dat de Westparallel hier totaal niet aan voldoet, zeker niet omdat er goede alternatieven zijn.

Het thema *landbouw* komt in uw planMER overigens zeer summier aan de orde. Wij hebben in de openbare stukken geen objectieve gegevens kunnen vinden aan de hand waarvan wij uw ‘betere’ score van WP1 kunnen controleren. Via andere bronnen hebben wij de informatie gekregen dat bij WP1 afhankelijk van het definitieve tracé 2 tot 5 agrarische bedrijven uitgekocht moeten worden en bij WM1 geen enkele, en dat WP1 ook veel meer versnippering veroorzaakt.

Over het thema *water* het volgende. Een nieuwe weg (WP1) in de lengte van een beekdal met een doorsnijding van Natte natuurparels Groot Goor en ’t Heike is per definitie veel schadelijker dan het aanpassen van bestaande beekdalkruisingen die stroomopwaarts zijn gelegen (WM1).

In paragraaf 8.4.9 doet u een poging, overigens weinig objectief en dus moeilijk te controleren, ons duidelijk te maken dat alle alternatieven een (enigszins) negatief effect hebben op het *thema* recreatie. Opmerkelijk is dat in uw nota alleen grotere recreatieve voorzieningen uitdrukkelijk worden benoemd; camping de Paal in Bergeijk en bungalowpark De Kempervennen bij Westerhoven. In het gebied waar WP1 is geprojecteerd is echter een aantal kleinere recreatiebedrijven aanwezig die straks schade zullen ondervinden van de nieuwe weg. Daarnaast verdwijnt niet alleen de weldadige rust uit de recreatieve achtertuin van Riethoven en Dommelen, maar dreigt ook voor in dit gebied aanwezige visvijvers, het Polvokamp, de Buitenjan en een scoutinghut beperking van de gebruiksmogelijkheden. Uw inventarisatie is dus verre van volledig met als gevolg dat u de indruk wekt dat het jaarlijkse kampeerhoogseizoen van camping de Paal zwaarder weegt dan de recreatie van 11.800 inwoners van Dommelen en Riethoven die 365 dagen per jaar gebruik maken van het bos.

Opmerkelijk is ook de tekst op blz. 350: *Variant Westparallel 1 heeft enigszins negatieve effecten op bestaande recreatieve fiets- en wandelroutes in het plangebied. Het tracé doorsnijdt een aantal routes. Het tracé doorsnijdt daarnaast het groengebied rondom het congrescentrum Koningshof bij Heers. Hierdoor neemt de rust en wandelmogelijkheden van congresbezoekers direct om het congrescentrum heen aanzienlijk af. Daar staat tegenover dat de Westparallel een positief effect heeft op de bereikbaarheid van het centrum.*

De fors negatieve impact op de recreatieve mogelijkheden van vele mensen wordt dus afgedaan met *enigszins negatief* en het negatieve effect op het congrescentrum wordt afgezwakt met *een positief effect op de bereikbaarheid*. Naar onze opvatting wederom een voorbeeld van toe redeneren naar het gewenste eindresultaat: de Westparallel.



zoekgebied met Riethovense bos, golfterrein en aanwezige recreatieve functies

U had naar onze opvatting moeten schrijven dat de Westparallel 1 negatieve effecten heeft op het recreatieve uitloopgebied ten westen van Dommelen. En u had ook kunnen schrijven dat WM-alternatieven een positief effect hebben op de recreatieve samenhang van de bosgebieden ten zuiden van Valkenswaard (nulplus-maatregelen: afwaarderen van de N69 ten zuiden van Valkenswaard naar 60 km in combinatie met landschappelijke aanpassingen).

Dit alles overwegend komen wij tot de conclusie dat voor de thema's *water, landbouw en recreatie* een mindere score van WP1 t.o.v. de WM-alternatieven goed te verdedigen is.

Voor wat betreft het thema *cultuurhistorie* stellen wij voor om figuur 6.26 'Overige cultuurhistorische waarden' op blz. 137 aan te vullen met een stukje Keersop/ **Loonderweg**. Gemakshalve geven wij u de letterlijke tekst van de gemeentelijke ontwerp-structuurvisie. *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.*

In onze reactie op uw Structurenkaart grensridor N69 zullen wij verder ingaan op het belang hiervan.

Uw teksten over de thema's *wonen, werken* en *sociale aspecten* zijn tamelijk vaag en warrig geschreven, waardoor wij niet in staat zijn om hier een zinnige reactie op te geven. Gelukkig leveren deze thema's geen scores die er toe doen.

C4 Thema kosten

De kosten voor alternatief WP1 worden circa 10% lager ingeschat dan de kosten voor de WM1, WM1 en WM2. De bandbreedte in de ramingen overlappen elkaar deels, maar is bij alternatief WP1 kleiner dan bij de andere alternatieven. Kostenbepalende onderdelen in WP1 zijn met name de inpassingmaatregelen in het beekdalengebied. Kostenbepalende onderdelen in WM1, WM1* en WM2 zijn met name de inpassingmaatregelen in stedelijke omgeving en de grotere lengte van nieuwe of aan te passen infrastructuur. De raming voor de kosten van WM1, WM1* en WM2 ligt wat hoger dan die van WP1.*

Allereerst moet gezegd dat voor dit thema de informatieverstrekking te wensen over laat. Het rapport van de Grontmij 'N69 PlanMER deel C 12 Kostenbijlage Onderbouwing van de kostenindicaties van de verschillende alternatieven' omvat een aantal black boxes en is daardoor moeilijk controleerbaar.

Terecht schrijft u op blz. 437 dat het geringe verschil tussen de alternatieven valt binnen de marges/gevoeligheid van de berekening. Dit soort berekeningen op structuurniveau, met kengetallen en met de nodige aannames, geven indicatieve en grove uitkomsten die iets zeggen over de 'de orde van grootte' (bijvoorbeeld voor het opstellen van een meerjarenbegroting). Een echte begroting voor complexe en veelomvattende projecten is pas te maken op basis van een uitgewerkt projectplan. Variaties in uitvoering (bijvoorbeeld een andere ontsluiting van Dommelen-Noord) kunnen grote verschillen maken en nadere detailleringen kunnen leiden tot aanzienlijke meer- of minderkosten. Het is dus zeer wel denkbaar dat na een nadere uitwerking van twee alternatieven WP1 en WM1 (of een variant hierop) blijkt dat de kosten voor WP1 hoger uitvallen. Nog afgezien van het feit dat er bij de huidige kostenopzet een aantal grote vraagtekens zijn te zetten en van het feit dat de BMF op basis van hun kennis en inzicht van dit project nu al tot de conclusie is gekomen dat WP1 fors duurder is dan WM1.

Kortom een verschil in score is met de huidige kennis nauwelijks aan te geven, maar toch bent u in staat om in uw totaalbeoordeling WP1 een gunstiger score te geven dan de WM-alternatieven! In onze ogen wederom een staaltje 'naar het gewenste resultaat toewerken'.

Een aantal frappante voorbeelden van onze grote vraagtekens.

In de hoofdkostenpost Nulplus + Westparallel 1 neemt u 18 mln. op voor de aanleg nieuw tracé (2,5 km) incl. aansluitingen. De aansluitingen zijn niet nader geduid. Wij gaan er van uit dat dit de aansluitingen zijn zoals genoemd in het overzicht van de maatregelen (blz. 371 en 372 van planMER deel B) t.w. De Locht, Dommelen-Noord, Dommelsedijk en Luikerweg. In dat geval is er geen rekening gehouden met de ongelijkvloerse kruisingen van de Broekhovenseweg en de Molenstraat, de gelijkvloerse kruising met de Mgr. Smetsstraat (een rotonde volgens het gemeentelijke bestemmingsplan 'Lage Heideweg'). In kosten scheelt dat toch wel ca. 9 mln. (incl. 10% compensatie). Hiervan uitgaande en inclusief 2 mln. voor de gemeentelijke aansluiting op Dommelen-Noord en 25% risico-opslag over deze bedragen blijkt alternatief WP1 ca. 13,8 mln. duurder uit te vallen.

Zo is het onduidelijk of u in het berekenen van de kosten van de aansluiting bent uitgegaan van 2x2 rijstroken. Mocht dit niet zo zijn, dan zullen de kosten ca. 5,6 mln. hoger zijn.

In de hoofdkostenpost Nulplus + West + Midden rekent u voor de aanleg nieuw tracé (21,5 km) incl. aansluitingen een bedrag van 73 mln. Zo ver wij dat kunnen beoordelen is dit een grove fout, zo niet misleiding. Het gaat immers niet om 21,5 km nieuw tracé! Voor een groot

deel zal namelijk gebruik worden gemaakt van bestaande wegen. Volgens onze inschatting is slechts sprake van ca. 6,8 km nieuw en 14,7 km bestaand. Uitgaande van de aanname dat de kosten van het aanpassen bestaande wegen de helft is van de kosten voor aanleg van een nieuwe weg, komen wij op een fors lager bedrag van 45,7 mln. uit.

Zonder motivering worden de kosten de verdiepte aanleg tracé (2 km incl. ongelijkvloerse kruising) gebaseerd op de kosten voor een nieuw traject. Uitgaande van een andere oplossing i.c. het aanpassen van het bestaande tracé leidt tot een reductie van de kosten met ca. 10 mln.

In de eerdere versie van de kostenraming voor het Stuivertje was een ongelijkvloerse kruising opgenomen zonder rotonde (kosten € 3,7 mln). Echter, de rotondefunctie dient (althans volgens uw adviseurs) behouden te blijven in combinatie met een ongelijkvloerse ligging (kosten € 25,6 mln)! Zonder inhoudelijke motivering worden de kosten met een kleine 22 mln. opgedreven!

Op basis van deze vraagtekens is een andere kostenindicatie voor de alternatieven zeer wel mogelijk. Uw conclusie dat de kosten voor alternatief WP1 circa 10% lager zijn dan de kosten voor de andere alternatieven is te voorbarig. Qua score zijn beide alternatieven veeleer als gelijkwaardig te bestempelen.

Alternatief	Bandbreedte kosten planMER	Bandbreedte kosten Bewonersoverleg Dommelen
WP1	195 - 240 mln €	209 - 260 mln €
WM2	215 - 270 mln €	178 - 243 mln €
WM1	220 - 275 mln €	183 - 248 mln €

De provincie zegt € 140 mln beschikbaar te hebben. De gemeenten, het waterschap en anderen moeten voor WP1 dus € 55 - 120 mln bijbetalen. De kosten voor de Gebiedsimpuls komen daar in alle gevallen nog bij. Is daar dan nog geld voor? Twijfel daarover kan alleen worden weggenomen door de gebiedsimpuls als eerste uit te voeren.

C5 Thema haalbaarheid

Wat betreft de technische haalbaarheid hebben beide alternatieven specifieke aandachtspunten. Bij WP1 betreft het met name de inpassing in de natte delen van het beekdalengebied. Dit wordt echter niet als knelpunt voor de haalbaarheid gezien. Bij WM1, WM1 en WM2 is met name de inpassing van Midden in Valkenswaard, de wijze waarop de kruising c.q. aansluiting van tracé van Midden op de N69 wordt vormgegeven en ingepast, het gebruik van de HTC-aansluiting aandachtspunt en de ombouw van de N397, onder andere bij Eersel A67. De kans dat dit tot een beperking van de haalbaarheid leidt is groter dan de aandachtspunten voor WP1. Hoewel dit niet nader is onderzocht is niet onmogelijk dat de alternatieven WM1, WM1* en WM2 in de aanlegfase veel verkeerskundige aandacht zullen vragen. Een voorzichtige inschatting is dat de inpassingproblemen voor de alternatieven WM1, WM1* en WM2 groter zijn dan voor alternatief WP1.*

Wat is er mis met uw adviserende ingenieurs? Lopen ze weg voor moeilijke opgaven en missen ze creatief en oplossingsgericht denken (zie ook onze reactie op het thema verkeer en bereikbaarheid) ? Niks is nader onderzocht, men vreest de kans op en men maakt voorzichtige inschattingen. Natuurlijk is sleutelen aan bestaande structuren complexer en vraagt meestal

meer aandacht, maar dat is geen reden om er voor weg te lopen. Ook stedelijke vernieuwing en herstructurering van bedrijfsterrainen kennen doorgaans meer problemen en vragen meer creativiteit en inzet dan stadsuitbreiding resp. de aanleg van nieuwe industrieterreinen in het weiland. Desondanks kiezen overheden en ook u, College van GS van Noord-Brabant, voor het aanpassen van bestaande stedelijke structuren om een verdere aanslag op het buitengebied te voorkomen.

Een betere score van WP1 is dan ook niet terecht, wij zien dat als een teken van zwakte.

Daar komt nog bij dat WM1 zonder aansluiting bij de HTC niet eens is onderzocht. Wanneer het doorgaand (vracht)verkeer adequaat wordt afgeleid naar de N397 en N396 blijft er vooral pendelverkeer van Valkenswaard op Eindhoven over. De kleine resterende stroom naar de A67 zou de bestaande aansluiting kunnen blijven gebruiken. Maar wederom: dat vergt enige creativiteit.

Daarnaast missen wij bij WP1 de vermelding dat er een doorgang geforceerd moet worden door een nat en uitermate kwetsbaar gebied waar bovendien breuklijnen worden gepasseerd met alle risico's voor de waterhuishouding en daarmee voor natuur en landbouw van dien.

C6 *Het voorkeursalternatief*

In essentie komt de keuze neer op een afweging van de belangen van enerzijds landschap en natuur en anderzijds bereikbaarheid, leefbaarheid, kosten en haalbaarheidsaspecten. Daarnaast wegen de effecten op de leefbaarheid, als gevolg van de relatief kleine verschillen, in mindere mate mee. Bij de keuze kunnen -beschouwd op het niveau van het gehele studiegebied- de effecten op de leefbaarheid een ondergeschikte rol vervullen.

Bezien vanuit de ruimtelijke aspecten heeft alternatief WP1 niet de voorkeur, beschouwd vanuit de doelstellingen (zoals beschreven in hoofdstuk 2 van dit planMER), de effecten op verkeer en bereikbaarheid en gezien aspecten als haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur juist wel uit naar alternatief WP1.

In Tabel 9.7 zijn uw conclusies samengevat. Het mag duidelijk zijn dat wij, gezien ons commentaar op de verschillende thema's tot een duidelijk andere tabel komen. Voor een goede vergelijking zijn beide opvattingen in een nieuwe tabel samengevat.

Uitgaande van uw systematiek is er geen duidelijk onderscheid te maken tussen WP1 en WM1 (of een variant hierop). Beide alternatieven zullen dus verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden.

Daarnaast is uw redeneertrant niet juist. Het gaat niet om een afweging van enerzijds landschap en natuur en anderzijds bereikbaarheid, leefbaarheid, kosten en haalbaarheidsaspecten. Hiermee doet u geen recht aan uw eigen beleid zoals vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Brabant 2010. Het provinciale ruimtelijke beleid is richtinggevend en kaderstellend voor plannen van lagere orde zoals provinciale projecten, gemeentelijke structuurvisies en bestemmingsplannen. Per plan zal moeten nagegaan of in voldoende mate invulling wordt gegeven aan het provinciale beleid. Het zou niet de eerste keer zijn als op grond van een negatief oordeel hierover geheel of gedeeltelijke goedkeuring wordt onthouden. Provinciale projecten zijn hier niet van uitgezonderd. Dit impliceert dat eerst dient te worden onderzocht of er een goede infrastructurele oplossing te vinden is zonder nieuwe doorsnijdingen. Waarbij het

begrip ‘goede infrastructurele oplossing’ voor de Grenscorridor N69 wordt gedefinieerd als een oplossing die in goede mate voldoet aan de geformuleerde projectdoelen. In dat geval doet het er niet toe of WP1 dan wel WM1 wel of net niet ietsje gunstiger scoren op een bepaald thema. In dat geval gaat het niet om de ‘beste’ oplossing: beide alternatieven zijn immers volgens de plan-MER goede oplossingen. Uitgaande van deze systematische benadering komt alleen WM1 (of zoals genoemd een variant hierop) voor een nadere uitwerking in aanmerking. Alleen dit alternatief past in het provinciale beleid -en voldoet aan de projectdoelen.

	beoordeling
	meest gunstig
	minder gunstig
	minst gunstig

Totaalbeoordeling	WP1	WM1	WP1	WM1
	Score Plan-MER		Onze score	
Leefbaarheid				
Luchtkwaliteit				
Geluid en trillingen				
Doorsnijding en barrièrewerking				
Gezondheid				
Bereikbaarheid regionaal				
Doorstroming				
Robuustheid				
Bereikbaarheid lokaal				
Afname kernen				
Afname sluip				
Geen verplaatsing				
Bereikbaarheid overig				
Verkeersveiligheid				
Fietsverkeer				
Openbaar vervoer				
Ruimtelijke kwaliteit				
Landschap				
Cultuurhistorie				
Archeologie				
Bodem				
Water				
Natuur				
Wonen, werken				
Landbouw				
Recreatie				
Sociale aspecten				
duurzaamheid				
Haalbaarheid en kosten				
Technisch				
Kosten				

D ONS COMMENTAAR OP DE STRUCTURENKAART GRENSCORRIDOR N69

Op deze kaart staat de zoekruimte voor de nadere uitwerking van de Westparallel. Op de ruimte voor de aanleg van een mogelijke ontsluiting Dommelen-Noord hebben wij commentaar. Deze zoekruimte is namelijk te royaal bemeten.

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 ontwerp 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. 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. Zo nodig 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.

Hoe breed zou een ontsluitingsweg moeten zijn? In de planMER 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. Kortom de zoekruimte is te ruim bemeten en leidt tot ongerustheid bij een groot aantal bewoners.

Ook de gemeentelijke politiek is onze mening toegedaan. De meeste partijen hebben al aangegeven dat ook zij een ontsluiting via de Keersop en de Loonderweg een abject idee vinden. Ook de Valkenswaardse wethouder verkeer de heer Wijnen heeft publiek gezegd dat deze ontsluiting niet reëel is en heeft ons toegezegd dat een andere ontsluiting en de consequenties daarvan voor de Damianusdreef nader zal worden onderzocht.

Een alternatief zou kunnen zijn een weg achter de voetbalvelden met een ontsluiting door het Keersopdal en door 't Heike. Echter beide gebieden behoren volgens de provinciale Structuurvisie Noord-Brabant (2010) tot het zogenaamde Kerngebied Groenblauw. Voor de ontwikkeling van functies binnen de groenblauwe kern gelden de EHSspelregels, zoals die door het Rijk/IPO zijn afgesproken: het “nee, tenzij”-principe met toepassing van het compensatiebeginsel. Dit werkt kostenverhogend. Bovendien betreft het een extra beschermde natte natuurparel waarop de Europese Kaderrichtlijn Water van toepassing is. Dit werkt niet alleen kostenverhogend maar is ook procedureel een nauwelijks begaanbare weg: er is immers een alternatief. Heel voorzichtig berekend gaat deze oplossing de gemeente 2 miljoen of meer euro kosten (ruim 700 meter nieuwe gemeentelijke weg plus



alternatief Dommelen-Noord

de aansluiting op de Damianusdreef, plus mitigerende en compenserende maatregelen i.v.m de aantasting van het Heike, plus de noodzakelijk extra geluidwerende voorzieningen). Al met al is dit alternatief voor de inwoners van Dommelen een boze droom: meer geluid, meer vrachtwagens, meer trillingen, meer fijnstof, geen vrije en ontspannen uitloop meer naar 't Heike noch naar het Riethovense bos, aantasting van natuurgebied en pijn in de gemeentelijke portemonnee.



Loonderweg richting Keersopperdreef



stenen brug over de beek Keersop



Loonderweg hoek Keersop



achtertuintuinen woningen Witbolgrasbeemd



monumentale boerderij Loonderweg



Keersop in zuidelijke richting

E ONS COMMENTAAR OP UW BESLUIT OM ALLE PARTIJEN ALS ONDERDEEL VAN HET BESTUURLIJK OVERLEG BETROKKEN TE HOUDEN BIJ HET VERVOLGPROCES

Natuurlijk zijn ook wij groot voorstander van een Brede Belangenbenadering en een goede vertegenwoordiging van de belangen van betrokken organisaties. Wat wij in deze kwestie echter incorrect vinden, is de aanwezigheid van de Actiegroep N69 in het Bestuurlijk Overleg. Deze belangengroep wordt geacht de belangen van de bewoners van het plangebied te vertegenwoordigen. De praktijk is zoals zo vaak wat weerbarstiger dan de theorie. Wij, maar ook de inwoners van Riethoven, hebben de afgelopen periode ervaren dat de Actiegroep N69 niet over de juiste (communicatieve) vaardigheden beschikt om de belangen van direct betrokken inwoners op een adequate wijze te behartigen. **Juist nu het gaat om een verdere uitwerking van een of twee alternatieven is het voor de democratische kwaliteit van het proces van groot belang dat de direct betrokken bewoners rechtstreeks aan tafel kunnen zitten om kritisch en interactief mee te denken, oplossingen aan te dragen en waar nodig tegengas te geven.**

F TOT SLOT

Wij zijn niet de enige groepering die zich bezig houdt met dit probleem. Inmiddels is Platform N69 opgericht. Daarin werken een aantal groeperingen en verontruste burgers samen om u te behoeden voor het maken van een historische fout. De inspraakreactie van Platform N69 dient u daarom te bezien als een onderdeel van deze inspraakreactie.

Wij hopen dat het u nu duidelijk is geworden waar wij onze ongerustheid en boosheid op baseren, en waarom wij vinden dat er te snel en te gemakkelijk is gekozen voor de Westparallel? En hopelijk heeft u nu ook enig begrip voor onze wat cynische opmerkingen in de inleidende alinea's van deze schriftelijke reactie. Maar bovenal hopen wij dat onze stevige inspraakreactie u doet besluiten om naast uw voorkeursalternatief ook het alternatief WM1 (of een variant hierop zoals bijvoorbeeld West 2 en het verbeterde Midden 1 alternatief zoals door Platform N69 in haar persbericht d.d. 21-09-11 is voorgesteld; zie bijlage1) nader uit te werken en dat u ook tegemoet komt aan alle overige democratische wensen en verlangens die door ons aan het papier zijn toevertrouwd.

Hoogachtend,

Jaap Pipping

Annemarie Gerits

Martin van der Velden

stedenbouwkundige / planoloog

namens

Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen

Corr. Adres: Keersop 15

5551TG Valkenswaard

www.oplossing-n69.nl

Bijlage: persbericht Platform N69 d.d. 21-09-11