

H&G Informeert !

Politiek periodiek van Helder en Gedreven

Nummer 6 , Maart 2018



H&G LIJST 1

Deze zesde nieuwsbrief wordt u aangeboden door het bestuur van H&G.

Om onze leden en sympathisanten goed te informeren over lopende onderwerpen bieden wij met enige regelmaat de **H&G Informeert!** digitaal aan. Belangstellenden kunnen zich gratis abonneren door een mailtje te sturen naar ons secretariaat: secretariaathng@gmail.com of bel met **0611134832**.

Leden die een gedrukt exemplaar willen ontvangen kunnen dit eveneens bij het secretariaat aangeven.

Veel leesplezier en mochten de onderwerpen aanleiding geven tot vragen, neem dan gerust contact op met het bestuur. (zie onze website www.helderengedreven.nl)



het goede nieuws...

Het voorstel waartoe H&G in mei 2017 het initiatief nam om vrachtverkeer dat niets te zoeken heeft in Valkenswaard zo veel als mogelijk te weren lijkt langzaam te landen. In de vergadering van 23 februari 2017 heeft de H&G fractie gevraagd contact op te nemen met de provincie aangaande het vergoeden van de opgelegde matrixborden. Verder de volgende aansluitende vragen: Zijn hier gesprekken over gevoerd met de provincie? Wanneer zijn deze gesprekken gevoerd? Wat was daar de uitkomst van? Zie hieronder het antwoord van de wethouder:

Met Rijkswaterstaat, de provincie en de regio-partners heeft op 22 januari jl. een gesprek plaatsgevonden. Daarin heeft de provincie nog geen bijdrage toegezegd voor de DRIP's. (matrixborden.) Wel heeft de provincie toegezegd een bijdrage te leveren voor de regionale maatregelen die momenteel worden uitgewerkt. Deze maatregel bestaat uit de plaatsing van tijdelijke borden zodat doorgaand vrachtverkeer op de A2 blijft en de route via de N396 volgt. Om de effecten van deze borden inzichtelijk te maken zit hier een monitoringsprogramma aan vast. Dit programma moet inzichtelijk maken of de maatregelen in een periode van 3 maanden leiden tot een significante vermindering van doorgaand vrachtverkeer. Voor de verdere uitwerking van deze maatregelen vindt binnenkort een vervolgoverleg plaats.

Opnieuw uitstel Provinciaal Inpassing Plan N69.

Gedeputeerde Christophe van der Maat: “Die herstelopdracht voeren we binnen de beschikbare 20 weken uit. Deze tussenuitspraak van de Raad van State maakt ook duidelijk dat de keuze voor het tracé van de nieuwe weg goed door ons is onderbouwd en de procedure voor besluitvorming goed is doorlopen. Door nu al wel te starten met de aanbestedingsprocedure proberen we de vertraging van de aanleg van de nieuwe verbinding te beperken. Een aannemer kan de plannen al in detail uitwerken zodat na de uitspraak van de Raad van State meteen met de daadwerkelijke bouw gestart kan worden.” einde citaat.

Het is juni 2017 als de gedeputeerde bovenstaande uitspraak doet nadat voor de 2e keer de provincie op onvolledigheid is aangesproken door de Raad van State. Dromen zijn bedrog.....? Lees hieronder de stand van zaken vanaf januari 2018.

De kamer van de Raad van State die een uitspraak moet doen over de plannen van de Provincie met betrekking tot de Westparallel, de vervanger van de huidige N69, heeft opnieuw een extra hoorzitting belegd. Dit is inmiddels de 3e keer dat de provincie de mogelijkheid krijgt om een reparatie toe te passen op haar eigen ingediende maatregelen. Dit noemen ze “de bestuurlijke lus”. Maatregelen die volgens de Raad van State onvoldoende blijken te zijn. Een unieke situatie! Het ingediende plan van de Provincie is erg vatbaar voor juridische procedures.

Dit heeft H&G overigens meerdere keren, o.a. bij de vaststelling van de goedkeuring

door de raad van Valkenswaard, aangegeven. Telkens blijkt dat wanneer de overheid een (deel) van de betrokken bevolking uitsluit van deelname bij de voorbereidingen dit leidt tot juridische procedures. Dat gebeurt bij dit dossier, en bijvoorbeeld ook bij luchthaven Lelystad. Daar blijken vele burgers en bestuurders genegeerd te zijn bij het dossier. De daarvoor geldende MER rapportage rammelt aan alle kanten en is onvolledig en te positief gekleurd gebleken door o.a. verkeerde cijfers.

Ikzelf heb bij een N69 bijeenkomst enkele jaren geleden gepleit voor het meenemen van voor- én tegenstanders in dit N69 dossier. Ik betreur het ten zeerste dat dit advies niet is overgenomen. Een regionale lobby van voorstanders, onder aanvoering van gedeputeerde van Heugten (CDA), zag niets in gesprekken met bewoners om eventuele bezwaren vroegtijdig in beeld te krijgen. Ook de door de wethouder van verkeer van de gemeente Valkenswaard aangewezen lokale vertegenwoordiger in dit proces, de heer Bosma, bleef doof voor de roep om overleg door lokale groepen bewoners. En inmiddels heeft de Raad van State, in reeds twee eerdere uitspraken, de bezwaarmakers op een aantal onderdelen in het gelijk gesteld. Tijd en veel belastinggeld had bespaard kunnen worden als de bestuurders vanaf het begin ook naar de kritische geluiden hadden geluisterd en deze inwoners serieus had genomen. Het toenmalig Valkenswaardse PVV statenlid, van de Kerkhof, stemde voor dit project. Later, bij een debat in de Senaat, was ditzelfde statenlid kritisch en negatief over de tracé keuze. Zo zie je maar hoe standpunten, afhankelijk van de locatie, plots kunnen wijzigen. En probeer als individuele inwoner van Nederland maar eens meerdere (reparatie)kansen te krijgen bij de Raad van State, ik schat de kans gering.

Ondertussen weigert de provincie om de huidige N69 over te dragen aan de regio zodat er een vrachtwagenverbod op de doorgaande wegen kan worden ingevoerd. Ondanks het begrijpelijke protest van bewoners aan de Eindhovenseweg en Europalaan die beiden geen doorgaand vrachtverkeer meer willen accepteren. Hoe heeft deze situatie kunnen ontstaan? Simpel gezegd doordat voormalige besturen in Valkenswaard en omliggende gemeenten eerder hun kaarten hadden gezet op een tracé door het Dommeldal met een aansluiting op “de verlengde poot van Metz”. Een plan wat gereed was voor invoering jaren geleden maar op het laatste moment, door gelobby van invloedrijke belanghebbenden bij het toenmalige ministerie en minister, werd geblokkeerd.

Vanaf dat moment, medio 2004 is er opnieuw jaren besteed aan afstemming tussen enkele gemeenten om te komen tot een alternatief tracé. Dit overleg heeft jaren



geduurd alvorens er een concreet plan op tafel kwam, de LageHeideweg. En vanaf het moment dat de variant “verlengde Poot van Metz” werd geblokkeerd hebben de toenmalige colleges van Valkenswaard nagenoeg niets gedaan aan de lokale verkeersafwikkeling! De Europalaan werd aangelegd en functioneerde als een dure lokale ontsluiting met een idioot “bochtje naar rechts”, een absurde situatie waaraan H&G de afgelopen bestuursperiode een einde heeft gemaakt. Het vrachtverkeer bleef gewoon over de N69 rijden. Pas enige jaren geleden kwam de procedure Grenscorridor N69 in beeld. De LageHeideweg moest opgaan in de toekomstige Westparallel. In 2007 zou de weg worden aangelegd volgens de toenmalig wethouder van verkeer. Even vermelden dat door een actieve rol van H&G de reeds gereserveerde gelden, vanuit Den Bosch, terugkwamen in de gemeentekas!

Tot zover de echte feiten wat betreft de verantwoordelijkheid van partijen die deel uit hebben gemaakt van het lokale bestuur in de afgelopen 20 jaren. Pas bij de vaststelling van het Gebiedsakkoord N69, waarbij het nieuwe WP tracé is vastgesteld en door alle partijen in Valkenswaard gesteund, is ook een pakket Nulplusmaatregelen vastgesteld. Dit zijn extra maatregelen die o.a. overlast die deze nieuwe weg veroorzaakt compenseert. Deze maatregelen zijn unaniem door alle partijen in de gemeenteraad vastgesteld!

Een belangrijk feit is dat de gemeente Valkenswaard een Mobiliteitsplan heeft gemaakt. Dit is een plan waar alle verkeersmaatregelen tot op straatniveau zijn vastgelegd. Ook een OV paragraaf maakt hier onderdeel van uit. Hierin zijn ook de lokale Nulplusmaatregelen opgenomen; logisch om hetgeen wat je unaniem in een regionaal overleg hebt afgesproken ook vertaald naar het lokale document. Er was een amendement, tekstwijziging, noodzakelijk om het Mobiliteitsplan compleet te maken. Geen toevoeging, geen separate afspraak, geen wijziging van een bestaande afspraak. Gewoon vastleggen wat je met elkaar eerder al hebt afgesproken. Een groot misverstand, wat zelfs door bestuurders hardnekkig wordt uitgedragen, is het gegeven dat het amendement debet is aan het blokkeren van een vrachtwagenverbod. De eerder unaniem aangenomen Nulplusmaatregelen bepalen dat de Europalaan een gebiedsontsluitingsweg is, niet het amendement. Het hier bedoelde amendement vermeldt dat na aanleg van het alternatieve tracé N69 een volledig verbod voor doorgaand vrachtverkeer op de Europalaan moet worden ingesteld. Logisch want vrachtverkeer kan dan in die situatie gebruik maken van de speciaal daarvoor aangelegde nieuwe route.



Bij de bespreking van en besluitvorming over het Mobiliteitsplan heeft de partij Valkenswaard Lokaal om procedurele redenen de vergadering verlaten en zich zodoende onttrokken aan haar verantwoordelijkheid om zich inhoudelijk uit te spreken over dit plan. In tegenstelling tot vele vorige colleges heeft H&G gesteund door de coalitiepartners CDA, PvdA en VVD onderzoek gedaan om te komen tot passende oplossingen. In plaats van protesten te organiseren of te ondersteunen hebben wij onze tijd actief besteed aan vele gesprekken met betrokken bewoners, bestuurders van omliggende gemeenten, provincie en specialisten op het gebied van verkeer in algemene zin. Dit alles heeft geleid tot maatregelen die het doorgaande vrachtverkeer voor een belangrijk deel omleiden en de verkeersdruk op de huidige N69 doet afnemen. Voldoende? Neen, voldoende is als er een vrachtverbod komt op alle doorgaande wegen door Aalst en Valkenswaard! Met het recente nieuws dat een proef zal worden ingesteld om het doorgaande vrachtverkeer op de A2 te houden en via Leende en De Vest af te wikkelen zijn we bijzonder blij, dat is de koers waarop wij hadden ingezet.

Hebben wij nog meer middelen tot onze beschikking? Wellicht. Maar zolang de provincie weigert om de N69 te ontdoen van vrachtverkeer en zolang de WP niet is aangelegd blijft een (doorgaand) vrachtverbod op de N69 afhankelijk van de afspraak in het Gebiedsakkoord. Helaas heeft een eerder en te rigide verkeersbesluit de juridische toets niet doorstaan en was dit onzorgvuldig ingevoerd. Dat moet en kan beter. En ook dan hebben bewoners recht op het volledige juridische traject.

Het is een feit dat de reconstructie van de Europalaan op initiatief van de wethouder verkeer, voortijdig ter hand is genomen en het is ook een feit dat in het oorspronkelijke plan van aansluiting aan de Noordzijde deze niet conform afspraak is uitgevoerd; is er nu weer een situatie met opnieuw een “bochtje naar rechts” ontstaan? Gelukkig heeft de huidige coalitie niet toegegeven aan de druk om de Europalaan geheel open te stellen als alternatief voor de N69. Naar nu blijkt dat de WP nog zeker 5 jaren op zich laat wachten is de verleiding voor de provincie erg groot om dan de Europalaan te zien als het alternatief...en twee doorgaande wegen door de kern van de gemeente dat wil toch niemand in ons dorp!

Gelukkig lezen wij in het verkiezingsprogramma van Valkenswaard Lokaal dat ook zij kiezen voor de eerder door ons gerealiseerde maatregelen.

Ook zij kiezen voor de omleidingsroute via Leende en de Vest, nu nog de externe



onderlinge communicatie afstemmen met het eigen programma.

En, hoe meer brede steun hoe beter het lokale signaal naar Den Bosch overkomt!

Ik ben zeer benieuwd of de huidige minister van verkeer, Cora van Nieuwenhuizen (VVD), nog invloed gaat uitoefenen. Zij was, niet toevallig, een van de grote pleitbezorgster van deze WP in haar tijd als gedeputeerde van de provincie Brabant en voorzitter van het bestuurlijk overleg Grenscorridor. Van haar mogen we wel iets verwachten ondanks het feit dat zij niet (meer) direct betrokken is. Hoe zit het met de “lijntjes” van de landelijke partijen naar Den Bosch en Den Haag?

En waarom horen wij niets meer van de stuurgroep, in het verleden kwamen de goednieuws berichten met regelmaat door de lokale brievenbus. Slecht nieuws is ook nieuws! Of komt het even niet goed uit voor de komende verkiezingen? Overigens wordt de feitelijke vertraging veroorzaakt door de onduidelijkheid van de ontsluiting van de WP ter hoogte van Veldhoven. Veldhoven heeft in het begin gedreigd uit het proces te stappen indien zij niet zelfstandig kon optreden in het PIP proces en de MER procedure. Deze positie gaf Veldhoven meer mogelijkheden om zelfstandig haar belangen te dienen binnen het eindresultaat. Vreemd dat het gemeentebestuur van Valkenswaard dit niet heeft afgedwongen. Juist op ons grondgebied en in onze omgeving vinden de grootste (negatieve) effecten plaats van deze aanleg, zie het complex van geplande op-afritten in Dommelen en aantasting van de Natuur.

Doordat een werkgroep van betrokken inwoners uit Dommelen, geïnitieerd door H&G samen met provinciale ondersteuning, een verkeersplan heeft opgesteld is er voor Dommelen een extra pakket van verkeersmaatregelen gekomen wat volledig door de provincie wordt betaald. Op dit moment blijkt dat de Provincie en Veldhoven niet overtuigd zijn van hun eigen plannen met betrekking tot natuurschade. Het is een conflict met het eigen provinciale plan voor de inperking van Stikstof (PAS). Daarom is er een pré-justitiéel oordeel gevraagd bij het Europese Hof. Dit om een latere weging door de Raad van State goed in te kunnen schatten! En deze procedure kan wel eens 5 jaren duren en de uitkomst is volstrekt ongewis....

En dan nog is het hopen op een positieve uitspraak. Mocht deze negatief uitvallen dan ziet het er hopeloos uit voor de WP én voor Valkenswaard.

Misschien is alsnog doorschakelen naar de 2e variant, West-Midden, een optie?

Een garantie dat we dan eerder een alternatief N69 hebben is nu moeilijk te geven.

De MER procedure voor deze variant is in ieder geval wel positief doorlopen....

Nol Snellen



H&G Campagne, een kijkje achter de schermen.

Elke 4 jaren worden er gemeenteraadsverkiezingen gehouden, ook in ons dorp. Sinds enkele jaren maakt H&G deel uit van deze verkiezingen als een Heldere en Gedreven vereniging. Helder en Gedreven, niet alleen in haar politieke bijdrage aan het debat maar ook in de eigen campagne. Tijdens de campagnetijd, enkele weken voorafgaand aan de verkiezingen op 21 maart 2018, presenteren de politieke partijen zich aan de kiezer. Een normale traditie in ons en vele andere democratische landen. Het is inmiddels genoegzaam bekend dat H&G altijd positief afwijkt met haar campagne.

De fiets is in het begin het symbool geworden van H&G, toen als metafoor voor : doe mee met ons, spring maar achterop, wij brengen u de toekomst in....Inmiddels heeft de fiets al verschillende vormen aangenomen. De bekende fiets met gedichten van Frans Hoppenbrouwers, vorige keer de bakfietsen met nostalgische foto's uit Valkenswaard. En nu gaan we onszelf overtreffen met de Hoge Bi's! Liefst 50 stuks, made in Valkenswaard. Precies wat H&G is. Samen, met de eigen achterban, vele maanden achter de schermen lassen, zagen, schuren en plakken. En dit alles met oud, overbodig ijzer en recycling materialen. Het verschilt niet veel met de activiteiten bij de bouw van een bloemencorso wagen! En dit alles in goede harmonie met veel lol en humor. En als kers op de campagne-taart delen wij ook nog ruim 600 zelfgemaakte konijnen uit bij de presentaties bij de Belleman en op de Corridor (17 maart). Het symbool van een nieuwe (bestuur)periode.

Gratis en voor niets. Dit idee is ontstaan nadat de januari storm vele bomen liet sneuvelen. Door enkele bomen die over zandwegen lagen weg te halen uit het bos en te hergebruiken hebben wij er konijnen van kunnen maken! Alles op de typische H&G manier, handen uit de mouwen en gaan voor het resultaat....

Graag zien wij u bij de Corridor op 17 maart met live muziek, aanvang 10:00 uur!

Campagne team H&G.