



GEMEENTE VUGHT
Zaak:

29 FEB. 2024

ontv.:
Post in nr.:

erfgoedvught@gmail.com
www.erfgoedvught.nl
NL67RABO0139895353
ANBI: 81866624
KvK: 17213746

Aan het College van B&W van de gemeente Vught

[ook reeds per mail aan: gemeente@vught.nl]

cc. Gemeenteraad

Geacht college,

Op 22 februari jl. heeft de Stichting Erfgoed Vught haar zienswijze op het conceptbeleidsplan zand- en half verharde wegen bij u ingediend.

Door een intern misverstand is daarbij abusievelijk vergeten de onderliggende analyse als bijlage mee te sturen. Bijgaand treft u deze alsnog aan. Deze analyse maakt daarmee deel uit van onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

Jozef Kok, voorzitter *v/d*

Koos Theuws, secretaris

Bijlage: Zienswijze van de Stichting Erfgoed Vught op
Beleidsplan zand- en half verharde wegen Gemeente Vught

Zienswijze van Stichting Erfgoed Vught op Beleidsplan zand- en halfverharde wegen Gemeente Vught

Ref: 231221 versie 1.1 definitief

Inleiding

Stichting Erfgoed Vught (SEV) heeft met waardering kennisgenomen van het Beleidsplan. SEV onderstreept de visie in de het beleidsplan dat zand- en halfverharde wegen (onder meer landschappelijke en cultuurhistorische waarden vertegenwoordigen, en dat het belangrijk is om het gebruik en de vorm van het karakter van de weg te behouden.

SEV onderstreept de provinciale visie zoals genoemd in 2.2 en benadrukt dat de waarde van zand- en halfverharde wegen in samenhang met de omgeving moet worden beschouwd. Een zand- of halfverharde weg is geen losstaand element maar vormt een onlosmakelijk onderdeel van met omliggende historische landschapselementen, het historisch cultuurlandschap, historische stedenbouwkunst, historische bebouwing in het buitengebied, historische transport- en handelsroutes en het immaterieel erfgoed zoals lokale bijnamen, gebruik van het pad. Ze vormen inderdaad een integraal onderdeel van de dorps- en Brabantse cultuur en dragen bij aan het karakter, charme en historische waarde van de regio en de gemeente Vught in het bijzonder.

SEV herkent de druk die op het onttrekken van de historische en karakteristieke zand- en halfverharde wegen ligt. Daarom is het goed dat het onderhoud van en klachten daarover op een objectieve manier voor langere tijd wordt vastgelegd.

Hieronder gaan we in op een aantal bijzonderheden:

1. Definitie: in het beleidsplan ontbreekt een definitie van wat een zandpad is, wat een halfverharde weg is of wat een geheel verharde weg is. Het is essentieel dat de lezer de interpretatie van de auteur hierover kent.
2. Het beleidsplan gaat niet in op tijdelijke situaties. Het verkeersgebruik van een zand- of halfverharde weg kan veranderen wanneer delen van de verharde hoofdinfrastructuur zijn afgesloten en het verkeer zich langs andere wegen een weg zoekt of moet zoeken. Zeker in het buitengebied zijn dan niet altijd alternatieven voor handen. Wij zijn benieuwd welk beleid de gemeente in zulke gevallen wil voeren. Voor ons staat voorop dat na afloop van de tijdelijke situatie de weg in de oorspronkelijke vorm met het oorspronkelijke gebruik terugkeert.
3. Ad 1.5d: De gemeente verkoopt in principe geen gronden waarop zand- en halfverharde wegen op gesitueerd zijn. Wat is het beleid van de gemeente ten aanzien van zulke wegen op particuliere gronden. Biedt de gemeente soortgelijke bescherming bijvoorbeeld via bestemmingsplannen en bij toekomstige wijziging van bestemmingsplannen?
4. Ad 2.2 en ook in het gehele beleidsplan: Er wordt regelmatig gesproken over de zand- en halfverharde wegen in het buitengebied of over bescherming van de wegen in het (nieuwe) bestemmingsplan buitengebied. Dit suggereert dat wegen die binnen de bebouwde kom liggen, of door uitbreidende bebouwing daarbinnen komen te liggen, niet onder het beleidsplan vallen. SEV betoogt dat zand- en halfverharde

- wegen waardevol zijn om beschermd te worden, ongeacht de locatie binnen de bebouwde kom of in het buitengebied.
5. Ad 2.3: Het coalitieakkoord onderstreept de waarde van zand- en halfverharde wegen. Daarom worden deze wegen voorlopig niet verhard. SEV verneemt graag of goedkeuring van dit beleidsplan, dit voorbehoud in het coalitieakkoord overruled.
 6. Ad 2.3: Daarnaast noemt het coalitieakkoord de interactie met de Mobiliteitsvisie en de bestemmingsplannen. Er wordt gezegd dat in de bestemmingsplannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de infrastructuur om bij nieuwe bestemming te komen [via een verharde weg]. Hoewel het beleidsplan stelt dat in zulke situaties een zand- of halfverharde weg niet zomaar aangepast kan worden, kan SEV zich voorstellen dat op basis van het afwegingskader in bijlage 1, de nieuwe bewoners en bedrijven alsnog een succesvol beroep kunnen doen op verharding van de weg. Het beleidsplan lijkt hierin ambigu. SEV wil benadrukken dat de gemeente deze dualiteit vooraf moet oplossen: er moet geen potentiële behoefte voor aanpassing van de weg gecreëerd worden. Preventie beschermt de weg het beste
 7. Ad 2.3 Mobiliteitsvisie: SEV vraagt aandacht voor het gebruik van zand- en halfverharde wegen en eventueel bijbehorende fietspaden door brom- en motorfietsen en crossmotoren. Ook als de wegen zijn afgesloten voor autoverkeer kunnen zulke voertuigen schade toebrengen aan de wegen en overlast veroorzaken. SEV vraagt om bij eventueel te treffen maatregelen ook expliciet deze categorie van gemotoriseerd verkeer te betrekken.
 8. Ad 3.1: Bij wijziging en uitvoering van onderhoud van weg die voor 1950 is aangelegd moet naar de erfgoedwaarde gekeken worden. SEV is benieuwd wie die beoordeling dan zou uitvoeren en wat de inhoud van zo'n beoordeling is.
 9. Ad 3.2: SEV onderschrijft dat bereikbaarheid en begaanbaarheid voor aanwonenden en bedrijven belangrijk zijn. SEV wil daarbij wel benadrukken dat de keuze voor de locatie van de woning of bedrijf door de betreffende personen zelf is gemaakt, en dat daarin ook de acceptatie is besloten van de bereikbaarheid via een zand- of halfverharde weg. In een groot aantal gevallen was de weg er eerder dan de betreffende bebouwing. SEV onderschrijft wel dat overlast van de weg zoveel als mogelijk voorkomen dient te worden.
 10. Ad 6.2: Bij een antwoord op een klacht wordt ook eerst de cultuurhistorische waarde bekeken. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of de weg een monumentale status heeft of een dubbelbestemming cultuurhistorie heeft. Dit zijn slechts twee, geïsoleerde criteria, die voorbij gaan aan de waarde van een weg in zijn gehele landschappelijke, materiele en immateriële context zoals elders wel in het beleidsplan wordt betoogd. SEV ziet hier een inconsistentie tussen de brede beleidsuitgangspunten en de uitwerking in procedures en criteria. Daarnaast bestrijdt SEV dat halfverharde wegen minder cultuurhistorische waarde hebben omdat deze al zijn aangetast. Juist wanneer halfverharde wegen in het verleden zijn ontstaan door een met de zienwijze van vandaag, respectloze aanpassing is het zaak om het karakter van de weg niet verder verloren te laten gaan.
 11. Ad 6.4 : Een van de onderdelen van het maatregelenpakket is uitbreiding van het netwerk. SEV begrijpt dat hieronder wordt verstaan dat de zand- of halfverharde weg wordt verhard. Het beleidsplan noemt hier dat uitbreiding van het netwerk noodzakelijk kan in om invulling te geven aan multifunctioneel gebruik. Toeristische routes bestemmingen en routes moeten goed begaanbaar zijn voor elke doelgroep. SEV zet een groot vraagteken bij deze alinea. SEV vraagt zich af wat de criteria zijn voor de noodzaak voor multifunctioneel gebruik, juist omdat een beroep op deze clausule tot verharding van de weg kan leiden. De criteria worden niet genoemd en zijn daarom een essentieel ontbrekend onderdeel in dit beleidsplan. Verder is het

SEV niet duidelijk of uitbreiding van het netwerk alleen in de context van toeristische bestemmingen en routes als een mogelijke maatregel geldt, of dat dit slechts een voorbeeld is. Overigens betoogt het beleidsplan eerder dat zand- en halfverharde wegen een onderdeel zijn van de charme en toeristische aantrekkelijkheid van de regio, dus verharding van wegen omwille van het toerisme lijkt tegenstrijdig en contraproductief.

12. Ad bijlage 1 Afwegingskader: Daar waar het beleidsplan in 3.2 het over bereikbaarheid en begaanbaarheid hebben, heeft het afwegingskader het alleen over begaanbaarheid. Hoewel gerelateerd, zijn dit twee verschillende onderwerpen die ook anders gewogen zouden kunnen worden. Het is SEV niet duidelijk of hier bewust een verschil in wordt gemaakt. Verder valt het SEV op dat bij de indeling van de categorie klachten oorzaak en gevolg door elkaar loopt: Sluipverkeer en verkeersbelasting in het algemeen, is een oorzaak voor klachten. Stofoverlast en begaanbaarheid is een gevolg van onder andere de verkeersbelasting. Dit maakt dat eenzelfde situatie (bijv stofoverlast door veel verkeer), via twee beslisbomen beoordeeld kan worden, waarbij de opties aan maatregelen verschillen. Dit maakt inconsistentie in behandeling mogelijk.
13. Ad bijlage 1, blad 3 Leefbaarheid: SEV is het niet in alle gevallen eens met optie 7 (=de facto verharding). Voor bedrijven en woningen die aan een zand- of halfverharde weg liggen die stamt van voor 1950, is het duidelijk dat de betreffende personen zelf de (impliciete) keuze hebben gemaakt om zich aan zo'n weg te vestigen. SEV benadrukt dat de andere genoemde opties wel acceptabel zijn om de legitieme klachten te adresseren.
14. Ad bijlage 1, blad 4 Begaanbaarheid: Hier geldt hetzelfde punt als bij blad 3.
15. Ad bijlage 1, blad 5 Overige klachten. SEV wijst erop dat niet is omschreven wat onder Overige Klachten kan worden begrepen. Is dit alles wat onder niet onder bladen 2 tm 4 valt? Juist omdat blad 5 in potentie alle mogelijke maatregelen toestaat, is het zaak dat de interpretatiemogelijkheden strak worden ingekaderd. Ook hier wil SEV benadrukken dat optie 7 allen met zeer grote terughoudendheid mag worden toegestaan.
16. Ad kaarten B2: Er ontbreken diverse zand- en halfverharde wegen op de kaart. Zoals
 - a. de zandweg over de Hoge Akker in Cromvoirt, inclusief een klein stukje in de verbindingroute van Sint Lambertusstraat in Cromvoirt naar de brug over de Zandleij bij het villapark in Helvoirt.
 - b. het zandpad langs de zuidoever van Drongelens kanaal tussen de Deutersestraat en de Nieuwkuijkse weg.
17. Ad kaart B2 Campings: De drie campings/bungalowparken in Cromvoirt (De Vondst, de Leuvert en de Zandleij) zijn niet aangeduid.
18. Ad kaart B2 Fietspaden. De zandweg over de Hoge Akker mist, het noordoostelijke en oostelijke traject van de Cromvoirtse Dijk mist, de Hoenderstraat in Helvoirt mist, de verbinding tussen de Groenewouddreef en de Vogelkerslaan mist. Het oostelijk deel van het Cromvoirtsepad mist.
19. Ad kaart B2 Ruiterroutes: de zandweg over de Hoge Akker mist. Het pad langs de zuidoever van het Drongelens kanaal mist. De ruiterroutes rondom de IJzeren Man zijn niet ingetekend, maar dat zijn wellicht geen wegen.
20. Ad kaart B2 Rijksmonumenten. Deze kaart geeft niet de gemeentelijke monumenten weer en daarbij ook niet de monumentale zandpaden. Voor een goede beoordeling van de cultuurhistorische waarde is het ten minste noodzakelijk dat ook de ligging van de zand- en halfverharde wegen tov de rijks- en gemeentelijke monumenten in kaart is gebracht. Al is dat niet per se toereikend om de cultuurhistorische waarde volledig te kunnen beoordelen.