

596.48
2e

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Brabant

Trajectnota Rijksweg 69

Van Eindhoven Naar De Belgische Grens



P 596-48
(2e ex)

RIJKSWEG

69

SAMENVATTING



Inhoud

- 2 Inleiding
- 3 Trajectnota Rijksweg 69, Van Eindhoven Naar De Belgische Grens
- 3 Schets van de problemen
- 4 Doel van de trajectstudie
- 5 Mogelijke oplossingen
- 9 Vergelijking van de oplossingen
- 13 Nadere analyses
- 14 Verdere gang van zaken

Inleiding

Voor u ligt de samenvatting van de Trajectnota Rijksweg 69 Van Eindhoven Naar De Belgische Grens, waarin een Milieu-effectrapport (kortweg: MER) is opgenomen. In de Trajectnota worden mogelijkheden aangegeven om de verkeers- en leefbaarheidsproblemen in het gebied ten zuiden van Eindhoven op te lossen. Voordat de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kiezen voor één van deze mogelijkheden, kan iedereen zijn of haar mening hierover geven. Hoe u dat doet, leest u onder het kopje 'De verdere gang van zaken', aan het einde van deze samenvatting.

De samenvatting biedt snel inzicht in de huidige en toekomstige problemen, de mogelijke oplossingen hiervoor en de gevolgen van de oplossingen. Op basis van deze samenvatting kunt u zich een mening vormen over de plannen voor de verbetering van de verbinding tussen Eindhoven en de Belgische grens.

Waarom een Trajectnota

De circa 16 kilometer lange Rijksweg 69 verbindt Eindhoven met de Belgische grens. De weg loopt onder andere door de kernen van Aalst en Valkenswaard, waar door de groei van het verkeer steeds meer problemen voorkomen met onveiligheid, geluidhinder, stank en andere vormen van

overlast. Daarnaast belemmert de verkeersgroei het doorgaande verkeer.

De regering wil de kans op files op het hoofdwegenet, waarvan Rijksweg 69 deel uitmaakt, en aantasting van de leefomgeving zoveel mogelijk beperken. Daarom heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant opdracht gekregen in een trajectstudie de mogelijkheden te bestuderen om de problemen op en rond Rijksweg 69 op te lossen. Een milieu-effectrapportage is een belangrijk onderdeel van deze studie.

Wat aan de Trajectnota vooraf is gegaan

De Trajectnota kent een lange voorgeschiedenis. Reeds in 1978 zijn er plannen uitgewerkt voor een zogenaamde Verlengde Poot van Metz. Deze nieuwe weg, tussen knooppunt De Hogt en de Belgische grens, zou grotendeels in het waardevolle beekdal van de Dommel komen te liggen. Daarnaast zijn plannen uitgewerkt voor verbindingen via het oude spoorbaantracé tussen Aalst en Waalre. Het hele proces is in 1988 uiteindelijk gestrand door de afkeuring bij Koninklijk Besluit van het bestemmingsplan Waalre, waarin de weg was opgenomen.

Aan de hand van de nieuwe wetgeving voor de aanleg van wegen (Tracéwet) en het landelijke verkeersbeleid (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer) is in 1994 het proces opnieuw opgestart.

Startnotitie

De trajectstudie is in maart 1994 gestart met het uitkomen van de Startnotitie. Hierin staat hoe de studie aangepakt kan worden. Door de Startnotitie ter inzage te leggen, heeft iedereen de gelegenheid gehad om zijn of haar reactie op het studievoorstel te geven.

Richtlijnen

Op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) richtlijnen voor de studie vastgesteld. In deze richtlijnen staan de eisen waaraan de studie moet voldoen.

Overleg

De Trajectnota is niet alleen een opsomming van studieresultaten gebaseerd op richtlijnen. Overleg met betrokken partijen uit de regio heeft invloed gehad op de inhoud van de Trajectnota. Er is op een open manier gepraat met bestuurders en ambtenaren van de provincie, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de gemeenten in het studiegebied, het waterschap De Dommel en met vertegenwoordigers van belangengroepen en omwonenden. Deze betrokkenen hebben de kwaliteit van de plannen vergroot door mee te denken en mee te praten over de problemen en de mogelijke oplossingen.





Trajectnota Rijksweg 69, Van Eindhoven Naar De Belgische Grens

Rijksweg 69 is in feite een dorpsstraat die in de loop der jaren is uitgegroeid tot een drukke hoofdweg. Dit levert grote problemen op in de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard. Stank, geluid, onveiligheid en verkeersoverlast tasten de leefbaarheid in de dorpen ernstig aan.

Rijkswaterstaat wil deze problemen helpen oplossen. In de trajectstudie zijn hiervoor verschillende mogelijke oplossingen uitgewerkt en op hun effecten onderzocht. Deze zogenaamde alternatieven lopen uiteen van een pakket van lokale maatregelen, tot de aanleg van een autosnelweg met een aansluiting op de A2/A67 bij knooppunt De Hogt. De definitieve keuze voor een oplossing zal tevens een keuze zijn tussen de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de dorpen en de kwaliteit van de bijzondere natuurwaarden in het gebied daaromheen. Omdat deze twee niet goed samengaan, is een zorgvuldige besluitvorming vereist. De omvang van het probleem en de gevolgen van de oplossing moeten hierbij tegen elkaar worden afgewogen.

De Trajectnota bestaat uit twee delen:

- Een technisch ontwerp van mogelijke oplossingen. Hierin worden de ligging en uitvoering van de wegen beschreven. Ook staat aangegeven welke invloed de verschillende oplossingen hebben op de bereikbaarheid (verkeer & vervoer en economie).
- Een milieu-effectrapport over de gevolgen van de mogelijke oplossingen voor de natuurwaar-

den in het gebied en de leefomgeving van de mens.

Aan de hand van de Trajectnota kunnen de ministers van V&W en VROM een beslissing nemen over de manier waarop de problemen rond de Rijksweg 69 moeten worden aangepakt. De besluitvormingsprocedure hiervoor is vastgelegd in de Tracéwet. Meer daarover kunt u lezen onder het kopje 'De verdere gang van zaken'. Daar kunt u ook lezen waar u de Trajectnota kunt inzien en hoe u kunt laten weten wat u vindt van de mogelijke oplossingen.

Schets van de problemen

Rijksweg 69 is onderdeel van het hoofdwegenet zoals dat in het landelijke verkeersbeleid is vastgelegd. De problematiek van deze rijksweg kenmerkt zich in de huidige situatie vooral door leefbaarheidsproblemen in de bebouwde kommen van Aalst en Valkenswaard. Door sluipverkeer zijn er ook problemen in de kern van Waalre.

Leefbaarheid

De grote hoeveelheid verkeer, waarvan veel vrachtauto's, past niet meer bij het karakter van de huidige Rijksweg 69. Deze loopt door twee bebouwde kommen, waar verkeerslichten het verkeer regelen. Dit levert ernstige hinder op voor de omwonenden en leidt tot onveilige situaties. Daarnaast heeft de trage doorstroming van het verkeer tot gevolg dat automobilisten sluiproutes gaan zoeken. Het probleem blijft hierdoor niet alleen beperkt tot de Rijksweg zelf.

Bereikbaarheid

Uit het oogpunt van bereikbaarheid zijn de problemen in de huidige situatie beperkt van omvang. De kans op file is weliswaar hoger dan gewenst, maar door de geringe lengte van de meeste autoritten levert dit weinig werkelijke vertraging op.

Toekomst

Het verkeer op Rijksweg 69 tussen Aalst en Valkenswaard groeit met ongeveer 50% in de periode 1994-2010. Als er geen maatregelen worden getroffen, zullen de leefbaarheidsproblemen in de kernen dus verder toenemen. Bovendien zal de Rijksweg in 2010 wel aanzienlijke vertragingen opleveren voor het doorgaande (internationale) verkeer. De in de Trajectnota beschreven oplossingen zijn afgestemd op de situatie die in 2010 verwacht wordt.

Doel van de trajectstudie

De trajectstudie beschrijft oplossingen die de leefbaarheid in de kernen van Aalst, Valkenswaard en Waalre verbeteren en de doorstroming van het doorgaande verkeer op de route Eindhoven - België bevorderen. Voor bereikbaarheid zijn landelijk geldende normen vastgesteld. Op het gebied van leefbaarheid moeten zaken als geluidhinder, stankoverlast en onveiligheid worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. Ook hierbij wordt uitgegaan van beleidsnormen.

Randvoorwaarden

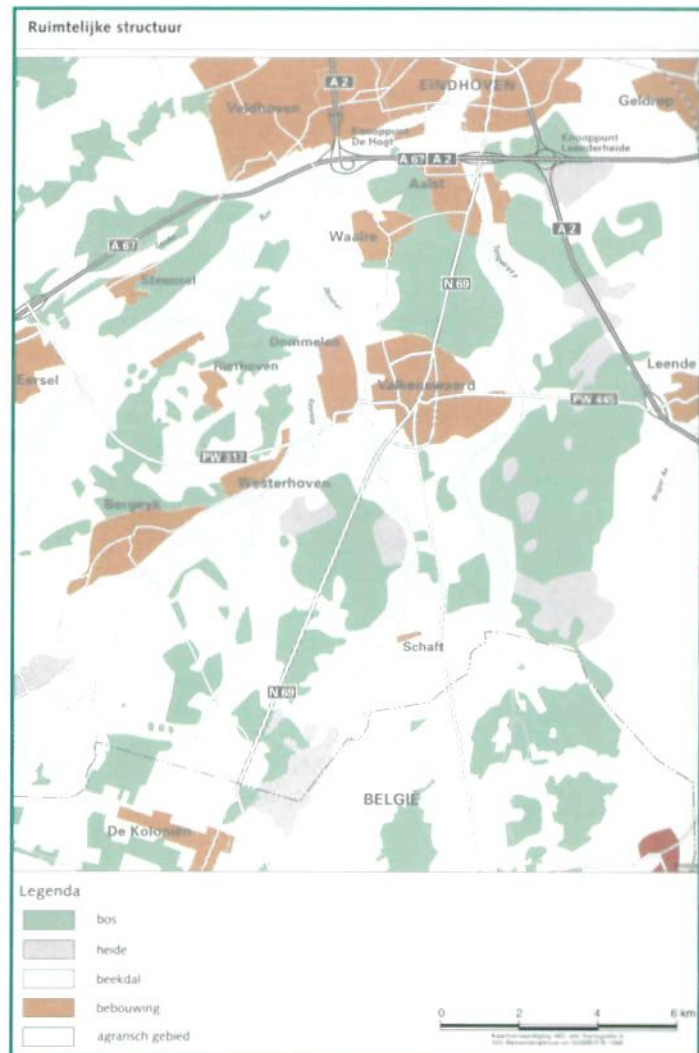
Bij het zoeken naar oplossingen moet worden voorkomen dat er nieuwe problemen ontstaan, bijvoorbeeld doordat waardevolle gebieden voor natuur en landschap worden aangetast. Ook de aantasting van woon- en werkgebieden, recreatie en landbouw moet zoveel mogelijk worden vermeden. Bovendien moet de ligging en de vormgeving van de weg zo goed mogelijk passen bij het karakter van de dorpen en het landschap. Daarnaast moet het ontwerp van de nieuwe weg voldoen aan een aantal technische eisen (bochten niet te scherp, rijstroken niet te krap), zodat het veilig is om over de weg te rijden.

De Rijksweg ligt in een gebied met grote natuur- en landschappelijke waarden. Daarnaast bestaat een groot deel van het buitengebied uit landbouwgrond.

De natuurwaarden concentreren zich in twee soorten gebieden: de laaggelegen beekdalen en de hoger gelegen bos- en heidegebieden. De beken liggen vrijwel parallel aan de huidige Rijksweg 69. Een nieuwe weg buiten de dorpskernen heeft dus onvermijdelijk gevolgen voor de natuur, het landschap en de landbouw.

Oplossingen

In de Trajectnota zijn oplossingen uitgewerkt voor de problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. De ene oplossing lost de problemen beter op dan de andere. Ook voldoet de ene oplossing beter aan de randvoorwaarden dan de andere. Alle oplossingen houden rekening met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en met het vastgestelde beleid om het openbaar vervoer te verbeteren en het autogebruik te verminderen. Ook is rekening gehouden met een verbeterde doorstroming op de rijkswegen rond Eindhoven (Tangenten Eindhoven) en de ontwikkelingen op Belgisch grondgebied.



Mogelijke oplossingen

De mogelijke oplossingen voor de problemen op en rond Rijksweg 69 heten in de Trajectnota alternatieven. In de nota zijn er acht uitgewerkt; het Nulplusalternatief, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en de alternatieven A, B, C, CB, DC en Epw. Binnen sommige alternatieven zijn varianten te onderscheiden. Varianten verschillen op bepaalde punten van het basisontwerp (van de alternatieven). Alle alternatieven zijn zo goed mogelijk in de omgeving ingepast. Dit betekent onder andere dat extra aandacht is besteed aan de plaatsen waar de weg waardevolle beekdalen en bos- en heidegebieden kruist.

Nulalternatief en referentie-alternatief

Het nulalternatief geeft de situatie in 2010 weer als alleen bestaande beleidsvoornemens worden uitgevoerd. Ook maatregelen die nog niet zijn uitgevoerd, maar waarover wel een besluit is genomen, zijn in dit alternatief opgenomen. Door de andere alternatieven te vergelijken met het nulalternatief wordt duidelijk of zij een werkelijke

oplossing voor de problemen bieden en wat de effecten van die oplossingen zijn. In de Trajectnota zijn deze effecten echter niet vergeleken met het nulalternatief, maar met het zogenaamde referentie-alternatief. In het referentie-alternatief al wordt uitgegaan van de verbetering van de verkeerssituatie op de Tangenten Eindhoven (A2/A67). Hoewel hierover nog geen besluit is genomen, wordt algemeen verwacht dat de hiervoor noodzakelijke verbreding doorgaat. Daarom is het realistisch om bij het bedenken van oplossingen voor de problemen op en rond Rijksweg 69 uit te gaan van een verbeterde verkeerssituatie op de Tangenten Eindhoven.

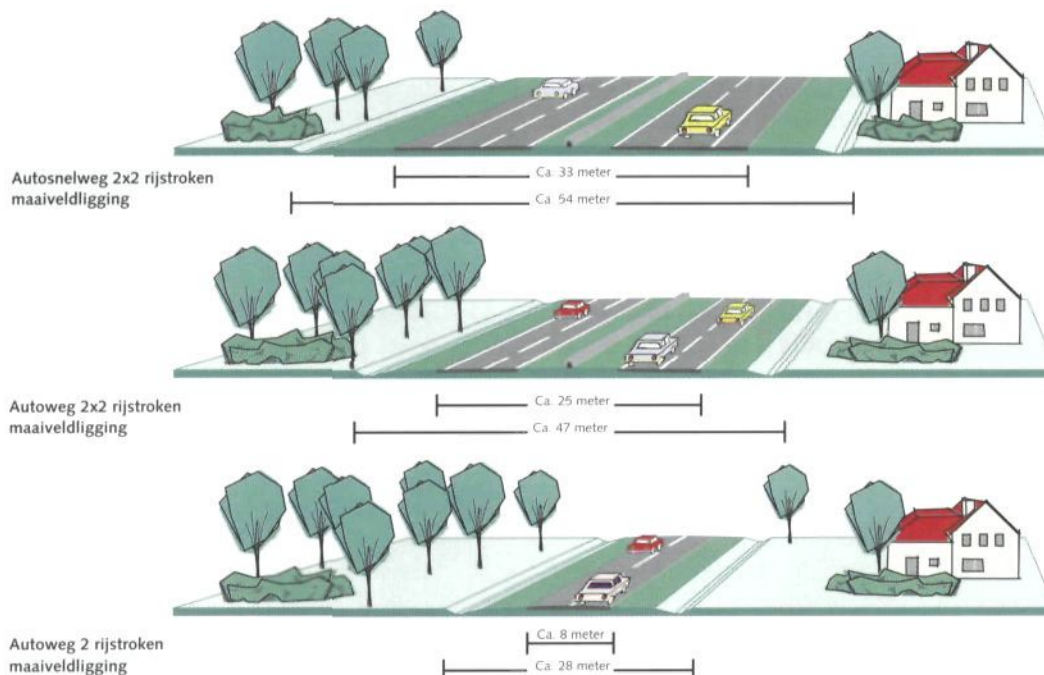
Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief is erop gericht om met relatief geringe ingrepen de belangrijkste knelpunten weg te nemen. De maatregelen uit het nulplusalternatief zijn afkomstig uit gemeentelijke en regionale plannen. Ze zijn onderverdeeld in drie pakketten:

- 1 verboden voor vrachtverkeer
- 2 lokale maatregelen
- 3 openbaar vervoer- en fietsmaatregelen

Overzicht van het Nulplusalternatief

Verboden vrachtverkeer <ul style="list-style-type: none">- Verbod voor vrachtverkeer op Rijksweg 69 tussen Aalst en Valkenswaard- Verbod voor vrachtverkeer op de Heikantstraat/ Nieuwe Waalreseweg tussen Valkenswaard en Waalre- Verbod voor vrachtverkeer op de O.L. Vrouwedijk tussen Waalre en Veldhoven
Lokale maatregelen <ul style="list-style-type: none">- Aanleg van de Randweg Waalre ten westen van Waalre- Aanleg van de Lage Heideweg ten zuiden van Dommelen als verbinding tussen provinciale weg 317 en RW69- Inrichting van de Europalaan (Valkenswaard) als doorgaande route met volledige aansluiting op de Zuidelijke Randweg- De huidige Rijksweg in het centrum van Valkenswaard wordt winkelgebied (30 km/u zone)
Openbaar vervoer- en fietsmaatregelen <ul style="list-style-type: none">- Realisatie van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding (HOV) over de Europalaan (Valkenswaard) en de huidige RW69 door Aalst- Aanleg van een fietspad tussen de Burg. Mollaan en RW69 aan de zuidzijde van Aalst (op de oude spoorbaan/ Lissevenlaan)



Alternatief A (autoweg)

Alternatief A is een tweebaans autoweg vanaf de bestaande aansluiting van provinciale weg 317 op de A67 bij Eersel. Het tracé volgt de provinciale weg en buigt af naar de Heijerstraat, gelegen tussen Bergeyk en Westerhoven. Vanaf de nieuwe rotonde Heijerstraat tot de Belgische grens betreft het een enkelbaans autoweg.

Alternatief B (autoweg)

Alternatief B is een nieuwe tweebaans autoweg met een aansluiting op de A67 en het wegennet van Veldhoven. De weg ligt aan de westzijde van de Keersop. Ten zuiden van Valkenswaard gaat de weg over in een enkelbaans autoweg tot aan de grens. De huidige RW69 (Luikerweg) zal hier gedeeltelijk als parallelweg worden ingericht.

Alternatief C (autosnelweg/autoweg)

Alternatief C is een nieuwe autosnelweg vanuit knooppunt De Hogt. Het is een vernieuwde uitgave van de in de jaren tachtig gestrande 'Verlengde Poot van Metz'. Het tracé loopt tussen Dommelen en Valkenswaard door. De weg ligt hier circa drie meter ingegraven in het landschap. Ten zuiden van Valkenswaard gaat de weg over in een enkelbaans autoweg. De huidige Luikerweg wordt gedeeltelijk als parallelweg ingericht.

Alternatief CB (autosnelweg/autoweg)

Alternatief CB is een nieuwe autosnelweg vanuit knooppunt De Hogt. Het noordelijke deel volgt het tracé van alternatief C. Ter hoogte van Waalre buigt de weg af naar het tracé van alternatief B. Ten zuiden van Dommelen gaat de weg over in een enkelbaans autoweg.

Alternatief DC (autoweg)

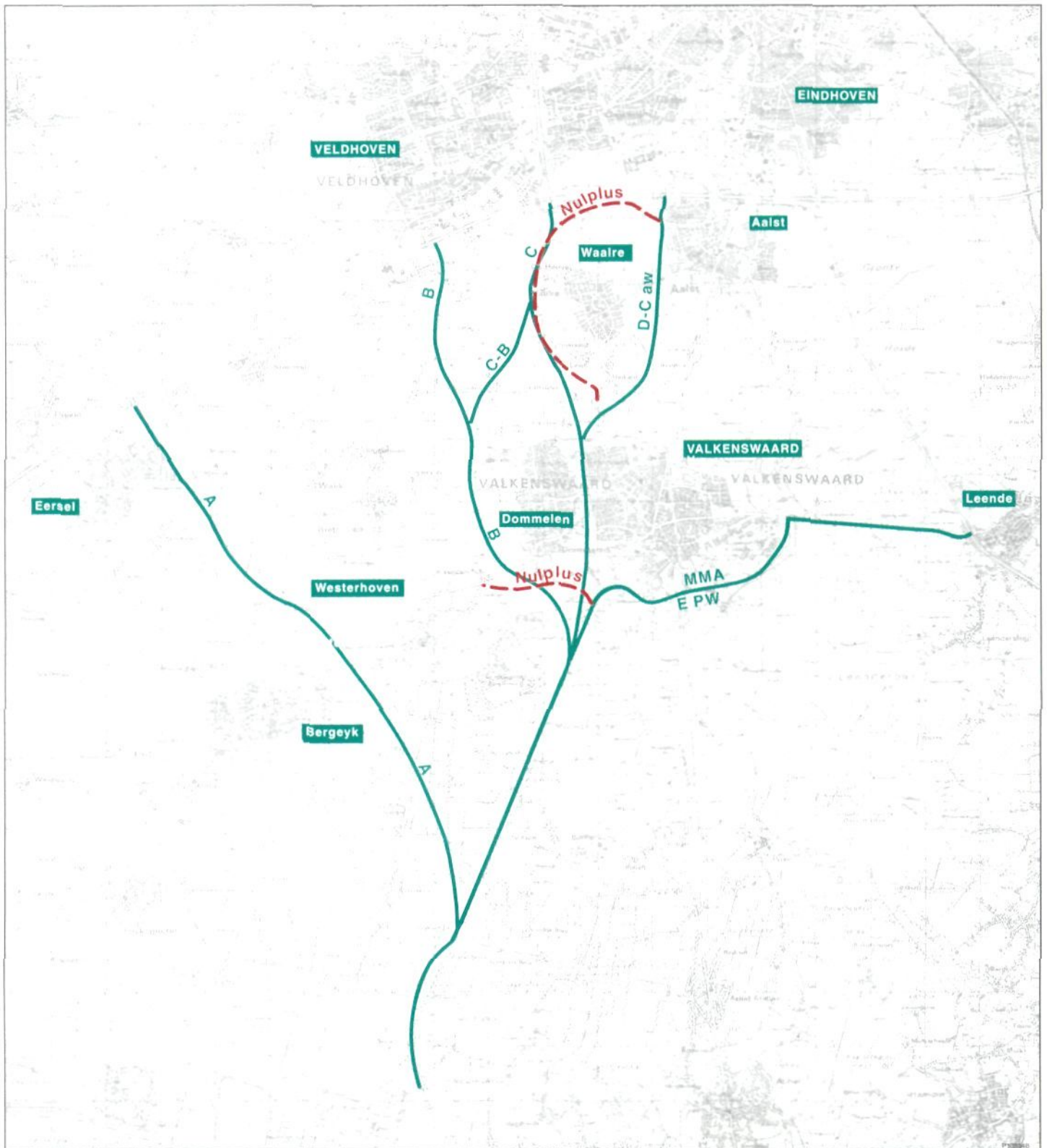
Alternatief DC is een tweebaans autoweg met een aansluiting op de A2/A67 en het onderliggend wegennet van Waalre, Aalst en Eindhoven. De weg gaat tussen Aalst en Waalre door en buigt daarna af naar het tracé van alternatief C. Bij de aansluiting op de A2/A67 komen kruispunten met verkeerslichten. De huidige aansluiting van Rijksweg 69 op de A2/A67 bij de Aalsterweg komt te vervallen.

Alternatief Epw (autoweg)

Alternatief Epw is een tweebaans autoweg vanaf de bestaande aansluiting op de A2 bij Leende. De weg volgt tot Valkenswaard de huidige provinciale weg 445. Aan de oostgrens van Valkenswaard sluit de weg met een rotonde aan op de Leenderweg. De huidige ontsluiting van het industrieterrein wordt in westelijke richting opgeschoven. Vanaf de oostgrens van Valkenswaard volgt het tracé zoveel mogelijk de zuidrand van Valkenswaard. De bestaande Zuidelijke Randweg is vanwege het bochtige karakter en de vele zijwegen en inritten niet geschikt te maken tot autoweg. Vanaf de rotonde bij de Maastrichterweg tot aan de grens wordt de weg uitgevoerd als enkelbaans autoweg.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) (autoweg)

De basis voor het MMA is alternatief Epw. Van alle alternatieven die de beleidsdoelstellingen voor de beperking van files halen, biedt Epw de beste mogelijkheden voor een milieuvriendelijk alternatief. Het MMA omvat elementen als snelheidsbeperkingen, doorgangen voor dieren, een wildviaduct, verboden voor vrachtverkeer en geluidwerende voorzieningen.



Legenda

- Tracé (indicatief)
- - - Tracé (indicatief, bron Gemeenten)



Topografie: Topografische Dienst Emmen 1993/1994
Kaartvervaardiging: MD, atlas Kartografie &
GIS Bestandsoptimalisatie en GISMER © 1998

Overzicht van de belangrijkste kenmerken van het MMA

Als basis geldt alternatief Epw
Wijzigingen ten opzichte van Epw: <ul style="list-style-type: none">- snelheidsbeperking tot 80 km/u (in plaats van 100 km/u)- op het gedeelte tussen Valkenswaard en Leende, nabij Zwartbroek, is een wildviaduct (ecoduct) opgenomen- de weg wordt bij het ecoduct verdiept, de structuur van de parallelwegen wordt daarbij gewijzigd- de overgang van een tweebaans autoweg naar een enkelbaans autoweg vindt plaats bij de rotonde in de Leenderweg- op het gedeelte tussen Valkenswaard en Leende worden aan weerszijde drie meter hoge geluidswallen aangelegd- op het weggedeelte ten zuiden van Valkenswaard komt (enkelzijdig) een drie meter hoge geluidswal
Toevoegingen (afkomstig uit het Nulplusalternatief): <ul style="list-style-type: none">- verbod voor vrachtverkeer op de Heikantstraat/Nieuwe Waalreseweg tussen Valkenswaard en Waalre- verbod voor vrachtverkeer op RW69 tussen Aalst en Valkenswaard- verbetering van het openbaar vervoer en fietsroutes

Varianten

Binnen een aantal alternatieven zijn varianten te onderscheiden. Allereerst is gekeken naar varianten die de alternatieven aanvullen met maatregelen om de leefbaarheidsproblemen beter op te lossen. Een combinatie van alternatief A met de maatregelen uit het nulpluspakket (variant A-plus) en een combinatie van alternatief Epw met een lokale weg over het oude spoorbaantracé tussen Aalst en Waalre (Epw-plus) zijn het meest kansrijk.

Daarnaast is gekeken naar varianten die op langere termijn meer verkeer kunnen verwerken op het zuidelijke deel van het tracé. Dit deel van het tracé is voor alle alternatieven nagenoeg gelijk. Met alternatief C als uitgangspunt, zijn hiervoor twee varianten ontwikkeld: een volledige autosnelweg (variant C-asw) en een semi-snelweg op het zuidelijk deel (variant C-ssw). Een semi-snelweg is een autoweg met één rijstrook per richting en een middenberm. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is voor alternatief DC een verdiepte ligging uitgewerkt voor het wegvak ter hoogte van Aalst en Waalre (variant DC-verdiept).

Mogelijkheden voor de aansluiting van Rijksweg 69 op de Tangenten Eindhoven

Parallel aan deze Trajectnota is de Trajectnota Tangenten Eindhoven opgesteld. Hierin zijn alternatieven uitgewerkt voor de A2/A67 rond Eindhoven. De besluitvorming hierover is nog niet afgerond. Daarom is nog niet duidelijk hoe de Zuidtangent A2/A67, tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide, eruit zal komen te zien. Drie alternatieven uit de Trajectnota Rijksweg 69 sluiten aan op deze Zuidtangent A2/A67. De alternatieven C en CB sluiten aan bij het knooppunt De Hogt. Alternatief DC sluit aan ter hoogte van de Prof. Holstlaan. Van alle mogelijke combinaties van alternatieven uit de beide studies zijn vier complexe aansluitingen verder uitgewerkt om na te gaan of deze technisch uitvoerbaar zijn. In alle gevallen blijkt een aansluiting mogelijk. Vanuit verkeerskundig oogpunt kunnen wel enkele problemen optreden op de Tangenten Eindhoven. De ligging en functie van de Dommel bij knooppunt De Hogt kan niet in alle gevallen worden gehandhaafd.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Principe dwarsprofiel



Ca. 22 meter

Ca. 83 meter

Autoweg

Vergelijking van de oplossingen

De alternatieven verschillen van elkaar in de mate waarin zij de problemen oplossen. Ook wat betreft de overlast voor omwonenden en de aantasting van natuur en landschap zijn er verschillen. Daarom zijn de alternatieven op een aantal punten uitvoerig beschreven en beoordeeld ten opzichte van het referentie-alternatief (de situatie in 2010 met een ver-

betering van de verkeerssituatie op de Tangenten Eindhoven).

Beoordelingscriteria

Om de alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken, zijn ze beoordeeld aan de hand van een aantal criteria (zie onderstaand overzicht). De beoordelingen variëren van '+++' voor een belangrijk positief effect tot '---' voor een belangrijk negatief effect. Een '0' geeft aan dat er geen (of een verwaarloosbaar) effect is ten opzichte van het referentie-alternatief.

Overzicht van de criteria voor de beoordeling van de alternatieven

Onderwerp	Beoordelingscriterium
Verkeer & vervoer en economie mobiliteit bereikbaarheid economie	Omvang van het aantal met personenauto's afgelegde kilometers en het gebruik van het openbaar vervoer in het gebied Kans op het optreden van files op het alternatief en de mate van doorstroming op de overige geselecteerde wegen in het gebied (onderliggend wegennet) Reistijdverliezen voor het economisch belangrijke verkeer en de bijdrage aan de kwaliteit van het economische productie- en vestigingsmilieu
Woon- en leefmilieu verkeersveiligheid geluid luchtkwaliteit vervoer van gevaarlijke stoffen sociale aspecten	Verwachte aantallen doden en gewonden (objectieve verkeersveiligheid) in het studiegebied en de duurzame veiligheid (het aantal conflictpunten) op het onderliggend wegennet Ernstige geluidhinder voor personen en geluidbelasting voor woningen en gebieden Uitstoot en concentratie van verontreinigende stoffen en stankhinder Risico's voor individuele personen en groepen mensen Beleving van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, bereikbaarheid, barrièrewerking, visuele hinder en het aantal woningen en bedrijven dat dient te verdwijnen
Natuur en landschap abiotisch milieu biotisch milieu landschap en cultuurhistorie	Aantasting van bodem, water en geologische structuren Aantasting van leefgebieden van planten en dieren Aantasting van landschappelijke of cultuurhistorische waarden en de inpassing van de weg in de omgeving
Overig ruimtegebruik landbouw recreatie	Verlies aan landbouwgrond en de doorsnijding en bereikbaarheid van percelen Aantasting van gebieden en routes



Ca. 5 meter

Parallelweg

- Autoweg 2x2 rijstroken
- Parallelweg 1x2 rijstroken
- Verdiepte ligging met ecodeut

Vergelijking van de alternatieven (ten opzichte van het referentie-alternatief)

Criteria	Alternatief	Nul	Ref	Nulplus	A	B	C	CB	DC	Epw	MMA
Verkeer & vervoer en economie											
• mobiliteit		0	0	++	-	-	-	-	-	-	+
• bereikbaarheid											
- hoofdwegennet		0	0	++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++
- onderliggend wegennet		0	0	0	+	+	++	++	++	+	+
• economie		0	0	+	+	++	+++	+++	+++	+	+
Woon- en leefmilieu											
• verkeersveiligheid		0	0	+	0	+	+	-	-	-	-
• geluid		0	0	+	0	+	+	+	+	+	++
• luchtkwaliteit		0	0	0	0	+	+	+	+	+	+
• vervoer van gevaarlijke stoffen		0	0	--	-	++	++	++	++	+	-
• sociale aspecten		0	0	+	-	-	-	-	0	-	0
Natuur en landschap											
• abiotisch milieu		0	0	-	--	--	---	--	---	--	--
• biotisch milieu		0	0	--	--	--	---	---	---	--	--
• landschap en cultuurhistorie		0	0	--	--	--	---	---	---	--	--
Overig ruimtegebruik											
• landbouw		0	0	--	--	---	---	---	-	-	-
• recreatie		0	0	-	-	-	---	-	--	--	--
Kosten x miljoen gulden (Bij de alternatieven C, CB, DC op basis van aansluiting op het 4x2 alternatief van de Tangenten Eindhoven)											
		0	0	50	160	295	625	460	485	200	305

+	gering positief	-	gering negatief
++	matig positief	--	matig negatief
+++	sterk positief	---	sterk negatief

Vergelijking van de alternatieven

Bijgaande tabel geeft weer bij welke criteria de verschillende alternatieven het beter of slechter doen dan het referentie-alternatief. Ook worden de kosten aangegeven. Vervolgens worden de scores voor de verschillende criteria per alternatief kort toegelicht.

Nulplusalternatief

De openbaar vervoer maatregelen in het nulplusalternatief zorgen voor een positieve beoordeling van de mobiliteit. Hoewel de beleidsnorm niet wordt gehaald, verbetert de bereikbaarheid op Rijksweg 69 matig. Voor het onderliggend wegennet levert het alternatief per saldo een neutraal oordeel op. Van de elf in het onderzoek betrokken wegen zijn er zes in de spits overbelast, net als in het referentie-alternatief. Voor het woon- en leefmilieu zijn de ontwikkelingen gering positief, omdat de leefbaarheid in de dorpskernen verbetert. De negatieve beoordeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een gevolg van een nieuw knelpunt in Leende. Dit ontstaat door de omleiding van vrachtverkeer over de

A2. De negatieve effecten op natuur, landschap, landbouw en recreatie zijn grotendeels het gevolg van de Randweg Waalre.

Alternatief A

Het aantal autokilometers neemt iets toe, waardoor de mobiliteit als gering negatief wordt beoordeeld. De bereikbaarheid op het alternatief zelf verbetert sterk. Op het onderliggend wegennet is de verbetering per saldo gering. Voor de economie houdt alternatief A een gering positieve ontwikkeling in. Voor het woon- en leefmilieu is sprake van neutrale of gering negatieve ontwikkelingen, omdat het alternatief nauwelijks voor een afname van het verkeer ten noorden van Valkenswaard zorgt. De hinder in de dorpskernen blijft hierdoor bestaan. Voor natuur en landschap en overig ruimtegebruik is er sprake van matig negatieve ontwikkelingen. De effecten voor het met provinciale weg 317 (Eersel-Bergeyk) samenvallende deel zijn geringer dan voor het nieuwe deel tussen Bergeyk en de grens.

Alternatief B

Ook bij alternatief B neemt het aantal autokilometers in het studiegebied iets toe. De bereikbaarheid op het alternatief zelf verbetert sterk. Op de overige in het onderzoek betrokken wegen is de verbetering echter per saldo gering. Voor de economie houdt alternatief B een matig positieve ontwikkeling in. Voor het woon- en leefmilieu is over het algemeen sprake van gering tot matig positieve ontwikkelingen, omdat de dorpskernen redelijk ontlast worden. De gevolgen van alternatief B voor natuur en landschap krijgen een matig negatief oordeel. Bij het ontwerp van het tracé zijn de beekdalen zoveel mogelijk ontzien. Het verlies aan landbouwgronden is aanzienlijk. De effecten voor recreatie zijn gering negatief.

Alternatief C

De mobiliteit wordt in alternatief C gering negatief beoordeeld door een lichte toename van het aantal autokilometers. De bereikbaarheid op het alternatief zelf verbetert daarentegen sterk. Op de overige wegen in het gebied treden per saldo matig positieve verbeteringen op. De aansluiting van alternatief C op knooppunt De Hogt heeft sterk positieve gevolgen voor de economie. De leefbaarheid in de dorpskernen verbetert gering tot matig. Omdat alternatief C door landbouwgebieden en het beekdal van de Dommel loopt, is het verlies aan landbouwgrond en waardevolle natuurwaarden groot. Voor de aspecten natuur en landschap en overig ruimtegebruik is de score dan ook sterk negatief.

Alternatief CB

De combinatie van het noordelijke deel van alternatief C met het zuidelijke deel van alternatief B heeft niet geleid tot een oplossing die het beste van beiden in zich verenigt. Voor wat betreft bereikbaarheid en leefbaarheid is de score gelijk aan die van alternatief C. Een uitzondering hierop is een negatievere score voor de verkeersveiligheid en een positievere voor het abiotische milieu (geringere aantasting van beekdalen) en recreatie (minder doorsneden gebieden en routes).

Alternatief DC

De lichte toename van het aantal autokilometers in alternatief DC leidt tot een gering negatief oordeel over de mobiliteit. De bereikbaarheid op het alternatief zelf verbetert sterk, die op het onderliggend wegennet per saldo matig. Ook bij dit alternatief leidt de goede bereikbaarheid tot positieve gevolgen voor de economie. Voor het woon- en leefmilieu is over het algemeen sprake van geringe tot matig positieve ontwikkelingen. De doorsnijding van het bosgebied tussen Aalst en Valkenswaard en het ver-

loop van het tracé door het Dommeldal leiden tot sterk negatieve beoordelingen voor natuur en landschap. De doorsnijding van landbouwgronden is relatief gering.

Alternatief Epw

Alternatief Epw zorgt voor een lichte toename van het autoverkeer. De bereikbaarheid op het alternatief zelf verbetert sterk, terwijl op het onderliggend wegennet per saldo lichte verbeteringen optreden. Voor de economie houdt alternatief Epw een gering positieve ontwikkeling in. Deze beoordeling hangt sterk samen met de grotere filekans op de A2 ten zuiden van knooppunt Leenderheide. Voor het woon- en leefmilieu is over het algemeen sprake van wisselende ontwikkelingen. Voor natuur en landschap is sprake van matig negatieve effecten. Deze relatief gunstige score komt doordat het alternatief grotendeels over of naast bestaande wegen is ontworpen. Voor het overig ruimtegebruik zijn de effecten voor de landbouw gering negatief en voor recreatie matig negatief.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het tracé van het MMA is gelijk aan dat van alternatief Epw. De openbaar vervoer maatregelen zijn van directe invloed op de geringe positieve beoordeling van de mobiliteit. Aangezien het aantal autokilometers in het studiegebied licht toeneemt, valt de beoordeling lager uit dan bij het nulplusalternatief. De bereikbaarheid op het alternatief zelf verbetert sterk. Op het onderliggend wegennet treden per saldo gering positieve verbeteringen op. Hetzelfde geldt voor de economie. Voor het woon- en leefmilieu is over het algemeen sprake van wisselende ontwikkelingen. Ten opzichte van alternatief Epw wordt het verschil in grote mate bepaald door het verbod voor vrachtverkeer. De matig positieve effecten voor de geluidbelasting houden direct verband met de extra geluidswallen. Voor natuur en landschap is sprake van matig negatieve effecten. Voor het overig ruimtegebruik zijn de effecten voor de landbouw gering negatief en voor recreatie matig negatief.

Effecten van de varianten

In de Trajectnota wordt beschreven op welke punten de varianten beter, neutraal of slechter scoren dan 'hun' basialternatief.

Variant A-plus (een combinatie van alternatief A met de maatregelen uit het nulplusalternatief) scoort zeer divers. De variant doet het beter met betrekking tot verkeer & vervoer en economie en woon- en leefmilieu. Voor natuur en landschap en overig ruimtegebruik zijn de prestaties daarentegen slechter.

Variant C-asw (alternatief C volledig uitgevoerd als autosnelweg) scoort eveneens zeer uiteenlopend.

De kosten van de varianten (in miljoenen gulden)

Variant	A-plus	C-asw	C-ssw	DC-verdiept	Epw-plus
Kosten	210	685	645	500	245

Ten opzichte van alternatief C zijn er verbeteringen voor verkeer & vervoer en economie en voor de verkeersveiligheid. Hogere verkeersintensiteiten en snelheden houden echter een verslechtering in voor geluid en luchtkwaliteit. Het extra ruimtebeslag leidt ook tot een verslechtering voor natuur en landschap en voor de landbouw.

Variant C-ssw (alternatief C, met ten zuiden van Valkenswaard één rijstrook per richting met een middenberm) scoort op bijna alle punten neutraal. De gescheiden rijbanen betekenen een verbetering van de verkeersveiligheid. Het extra ruimtebeslag is echter een verslechtering voor natuur en landschap en voor de landbouw.

Ook variant DC-verdiept (alternatief DC met een verdiepte ligging ter hoogte van de dwarsverbinding Waalre-Aalst) scoort op bijna alle punten neutraal. Verbeteringen ten opzichte van alternatief DC hebben te maken met de (plaatselijke) concentratie van stikstofdioxide en de sociale

aspecten bereikbaarheid en visuele hinder. De verbetering voor het abiotische milieu is het gevolg van een lager gebruik van ophoogzand.

Variant Epw-plus (alternatief Epw met een lokale weg over het oude spoorbaantracé tussen Aalst en Waalre) scoort zeer divers. De toevoeging van D-lokaal houdt een verslechtering in voor natuur en landschap, voor de recreatie en voor de meeste sociale aspecten. Daar staan verbeteringen tegenover op het onderliggend wegennet, de economie (een betere doorstroming, doordat er minder verkeer door vooral Aalst zal rijden), de verkeersveiligheid, de stankhinder en het aantal ernstig geluidgehinderden.

Effecten op Belgisch grondgebied

De invloed van de alternatieven op het verkeer op de wegen in België is zeer beperkt.

De daarmee samenhangende milieu-effecten zijn verwaarloosbaar.

Het gebied ten Westen van Waalre.

Op de achtergrond zijn de contouren zichtbaar van knooppunt De Hogt



Nadere analyses

De beoordeling van de oplossingen is gebaseerd op een vergelijking met de situatie in 2010. Het is echter ook van belang om te weten in hoeverre de alternatieven een oplossing kunnen bieden voor problemen die na die tijd kunnen ontstaan. Daarom is ook gekeken welke ontwikkelingen zich na 2010 voordoen. Daarnaast is nader bekeken hoe de negatieve effecten van de oplossingen kunnen worden voorkomen of beperkt.

Doorkijk naar 2015

Om te kunnen aangeven hoeveel ruimte een alternatief heeft om extra groei van het verkeer te kunnen verwerken, is een doorkijk gemaakt naar het jaar 2015. Uit berekeningen voor de trajectstudie Tangenten Eindhoven blijkt dat de groei van de mobiliteit leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten met ongeveer 5%. Er is geen reden om aan te nemen dat de ontwikkelingen op Rijksweg 69 hiervan afwijken. Behalve voor het nulplusalternatief en alternatief C treden er tot 2015 geen problemen op met de verkeersafwikkeling op de beschreven alternatieven zelf. Voor de alternatieven A, B en DC geven de berekeningen aan dat er wel problemen met de verkeersafwikkeling zijn te verwachten op enkele kruispunten.

Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief wordt de norm voor filekansen overschreden in de kommen van Aalst en

Valkenswaard. De met verkeerslichten geregelde kruispunten zijn de belangrijkste oorzaak hiervan. Ter hoogte van de Belgische grens is er nog voldoende capaciteit over om het verkeer met circa 50% te laten groeien.

Alternatief C

Gelet op de voorspelde groei van 5% tot 2015 zal de filekans na dat jaar de beleidsnorm overschrijden op het wegvak waar het alternatief net ten zuiden van Valkenswaard overgaat van een autosnelweg in een autoweg. Doordat het alternatief aansluit op knooppunt De Hogt en voor een deel ontworpen is als autosnelweg verkiest veel verkeer (circa 60.000 auto's per dag) dit alternatief boven de oude Rijksweg 69.

Negatieve effecten voorkomen of beperken

Alle voorgestelde alternatieven hebben negatieve effecten op het milieu. Om deze effecten te beperken, zijn in alle oplossingen zogenaamde mitigerende (verzachtende) maatregelen opgenomen, zoals doorgangen voor dieren, het gebruik van een geluidarm wegdek en geluidwerende voorzieningen ter hoogte van woonbebouwing. Daarnaast is wettelijk vastgelegd dat het verlies van natuurgebieden (zowel in oppervlakte als in kwaliteit) als gevolg van de aanleg van wegen moet worden gecompenseerd. De omvang van de compensatie is uitgedrukt in de totale te compenseren oppervlakte. Voor de compensatie is uiteraard van belang dat de verloren waarden worden vervangen door 'gelijkwaardige' natuur.

Totaal te compenseren oppervlakte (in hectaren) per alternatief

Alternatief	Nul	Nulplus	A	B	C	CB	DC	Epw	MMA
Te compenseren oppervlakte	0	115	165	285	520	370	280	235	230

Rijksweg 69 kruist de Dommel even ten Zuiden van Valkenswaard (1995)



Verdere gang van zaken

De procedure van de Tracéwet voor de verbetering van Rijksweg 69 is in maart 1994 gestart met de tervisielegging van de Startnotitie. De publicatie van de Trajectnota is de volgende stap in de pro-

cedure. Alle betrokkenen (onder andere omwonenden, gemeenten, de Provincie Noord-Brabant en waterschap De Dommel) en belangengroepen kunnen nu hun mening geven over de mogelijke oplossingen. Rijkswaterstaat houdt informatie-avonden om de inhoud van de Trajectnota toe te lichten. Meningingen kunnen schriftelijk kenbaar worden gemaakt bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en mondeling tijdens hoorzittingen.

Overzicht Procedure

Tijdspad trajectstudie	Fasen
maart 1994	Startnotitie (studievoorstel) ter inzage gelegd door Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant
december 1994	Inspraak en advies binnengekomen Inspraak voor iedereen mogelijk; advies door Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs
	Richtlijnen voor de studie vastgesteld door de ministers van V&W en VROM
mei 1998	Opstellen Trajectnota door Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, inclusief overleg, en tussentijdse voorlichting Trajectnota gereed aanvaarding door de ministers van V&W en VROM
medio 1998	Trajectnota ter inzage, voorlichting door Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant
	Inspraak en advies Inspraak voor iedereen mogelijk; advies door Commissie m.e.r., wettelijke adviseurs, gemeenten, provincie, waterschap en Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)
begin 1999	Standpuntbepaling door de ministers van V&W en VROM, binnen 0-6 maanden, gevolgd door
	Ontwerp-tracébesluit
medio 1999	Ontwerp-tracébesluit ter inzage, voorlichting door de ministers van V&W en VROM
	Inspraak Inspraak voor belanghebbenden mogelijk; provincie, gemeenten en waterschap geven hun standpunt
eind 1999	Vaststelling Tracébesluit door de ministers van V&W en VROM
	Beroepsmogelijkheid bij de Raad van State
na 2000	Uitvoering

Tervisielegging

De Trajectnota ligt gedurende acht weken voor belangstellenden en betrokkenen ter visie in de gemeentehuizen en openbare bibliotheken van de betrokken gemeenten en in het Provinciehuis in Den Bosch. Tevens ligt de Trajectnota ter visie bij Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant. Via onder andere advertenties in enkele kranten wordt u verder op de hoogte gebracht van de data en adressen.

Informatie en inspraak

Om de belangstellenden en betrokkenen zo goed mogelijk over de inhoud van de Trajectnota te informeren, wordt een aantal voor iedereen toegankelijke informatie-avonden georganiseerd. Waar en wanneer deze avonden worden gehouden, wordt via advertenties in diverse kranten bekend gemaakt.

In de periode dat de Trajectnota ter visie ligt, is het mogelijk uw mening over de nota te geven. Dit kan schriftelijk via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat:

Uw schriftelijke reactie(s) kunt u opsturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG
onder vermelding van: Trajectnota Rijksweg 69,
Eindhoven - Belgische grens

U kunt uw mening ook mondeling bekend maken tijdens een hoorzitting. Hiervoor dient u zich bij het Inspraakpunt aan te melden. Dit moet u schriftelijk doen. U ontvangt dan zo spoedig mogelijk een uitnodiging.

Standpunt van de ministers

Na afloop van de periode van tervisielegging en inspraak hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer twee maanden de tijd om op basis van de Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen een standpunt in te nemen over de alternatieven.

Ontwerp-tracébesluit

Het alternatief dat door de ministers van V&W en VROM wordt gekozen, wordt in een periode van zes maanden verder uitgewerkt tot een Ontwerp-tracébesluit. Ook dit wordt ter inzage gelegd, waarna opnieuw inspraak mogelijk is. Hiervan wordt u op de hoogte gebracht via publicaties in diverse kranten.

Tracébesluit

Uiteindelijk neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een definitief Tracébesluit. Naar verwachting valt deze beslissing eind 1999. Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Met de start van de uitvoering zal worden gewacht tot de bezwaar- en beroepsprocedure is afgerond. Dit zal dan ook niet vóór het jaar 2000 zijn.

Valkenswaard



Colofon

Een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 78 17

Productie

Beauchez Benelux Public Relations
Breda

Vormgeving

Shape Grafische en ruimtelijke vormgeving
Amsterdam

Fotografie

Meetkundige Dienst, afdeling Grafische Technieken
Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, afdeling Planvorming
Technische Universiteit Delft, faculteit Civiele Techniek

Figuren

Meetkundige Dienst, afdeling Kartografie & GIS-bestandsopbouw en GISMER

Tekeningen

Parklaan landschapsarchitecten
's-Hertogenbosch

Druk

Gianotten Drukkerij
Tilburg

Mei 1998