

Tilburg, 21 februari 2011

Aanvulling op BMF-Informatieblad N69 van 18 januari 2011

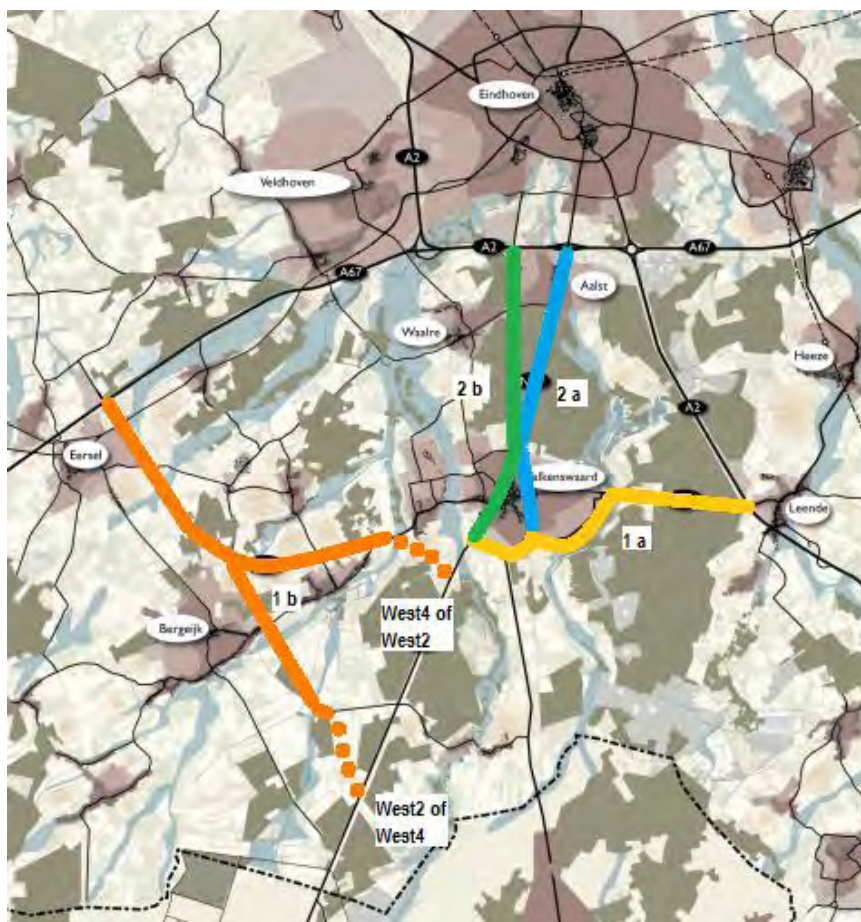
In de concept-Verklaring Gebiedsopgave Grenscorridor/N69 staat dat naast het alternatief Westparallel en Nulplus ook het alternatief Midden, West en Nulplus *inclusief alle varianten* nader worden uitgewerkt en vergeleken.

1. Wij hechten eraan dat daarbij ook de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aansluiting(en) van Dommelen op elk van de alternatieven in beeld worden gebracht. Duidelijkheid hierover is noodzakelijk om tot een goede keuze te kunnen komen.

In ons eerdere Informatieblad hebben wij de door ons gewenste nadere uitwerking van Midden, West en Nulplus beschreven: doorgaand (vracht)verkeer via West 2 of 4 en de Zuidelijke Randweg en pendelverkeer Valkenswaard – Eindhoven via bestaande N69 en Oude spoorbaan. In aanvulling daarop:

2. Wij hechten er aan dat daarbij naast West 2 ook West 4 wordt meegenomen. West 4 is aanvankelijk afgefallen omdat hij onvoldoende verkeer trekt. Dit komt omdat er geen goede oplossing voor het weren van vrachtverkeer op de Fressevenweg/Bergeijksedijk en Burgemeester Aartslaan/Maaij is bedacht, zodanig dat de landbouwbedrijven er niet overmatig door gehinderd worden. Dan blijft het verkeer de kortste weg kiezen. Omdat zo'n oplossing best bedacht kan worden vinden wij dat opnieuw naar West 4 gekeken moet worden. Goede toepassing van de zevensprong van Verdaas vraagt ook dat men zich bij elke stap afvraagt hoe ver je daarmee kunt komen. Gebruik van bestaande wegen gaat voor op de aanleg van nieuwe en, in het eerste geval: hoe minder aanpassingen nodig zijn, hoe beter.
3. Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd uit de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre conform ons voorstel van 18 januari 2011. Voor het regionaal (pendel)verkeer hebben wij voorgesteld om vooral naar Midden 1 (oude spoorbaan) te kijken en daarbij de mogelijkheden van éénrichtingverkeer te onderzoeken:
Voor personenverkeer tussen Valkenswaard, Aalst, Waalre en Eindhoven komen twee verbindingen beschikbaar:
2a. de huidige verbinding Eindhovenseweg-Aalsterweg en
2b. (een deel van) de Oude Spoorbaan. Het bevoorradingsverkeer maakt ook gebruik van deze verbindingen. Op deze wegen kan op enkele plaatsen éénrichtingverkeer

worden ingesteld. Daarmee wordt de verkeershinder met name in Valkenswaard verminderd door spreiding en ontstaat ruimte voor goede doorstroming, ook van HOV. In de kernen staat de leefbaarheid voorop en is de snelheid van het verkeer laag. De weg op de oude spoorbaan wordt waar mogelijk half verdiept aangelegd, het uitgegraven zand dient als afscherming van geluid- en lichthinder. Fiets- en voetbruggen houden de verbinding met het uitloopgebied in stand. Zie Kaart 1.



KAART 1. Doorgaand (vracht)verkeer 1a en 1b; pendelverkeer zuid-noord 2a en noord-zuid 2b

Als *uitvoeringsvariant* dient ook de mogelijkheid te worden onderzocht om slechts een deel van de Oude Spoorbaan te gebruiken:

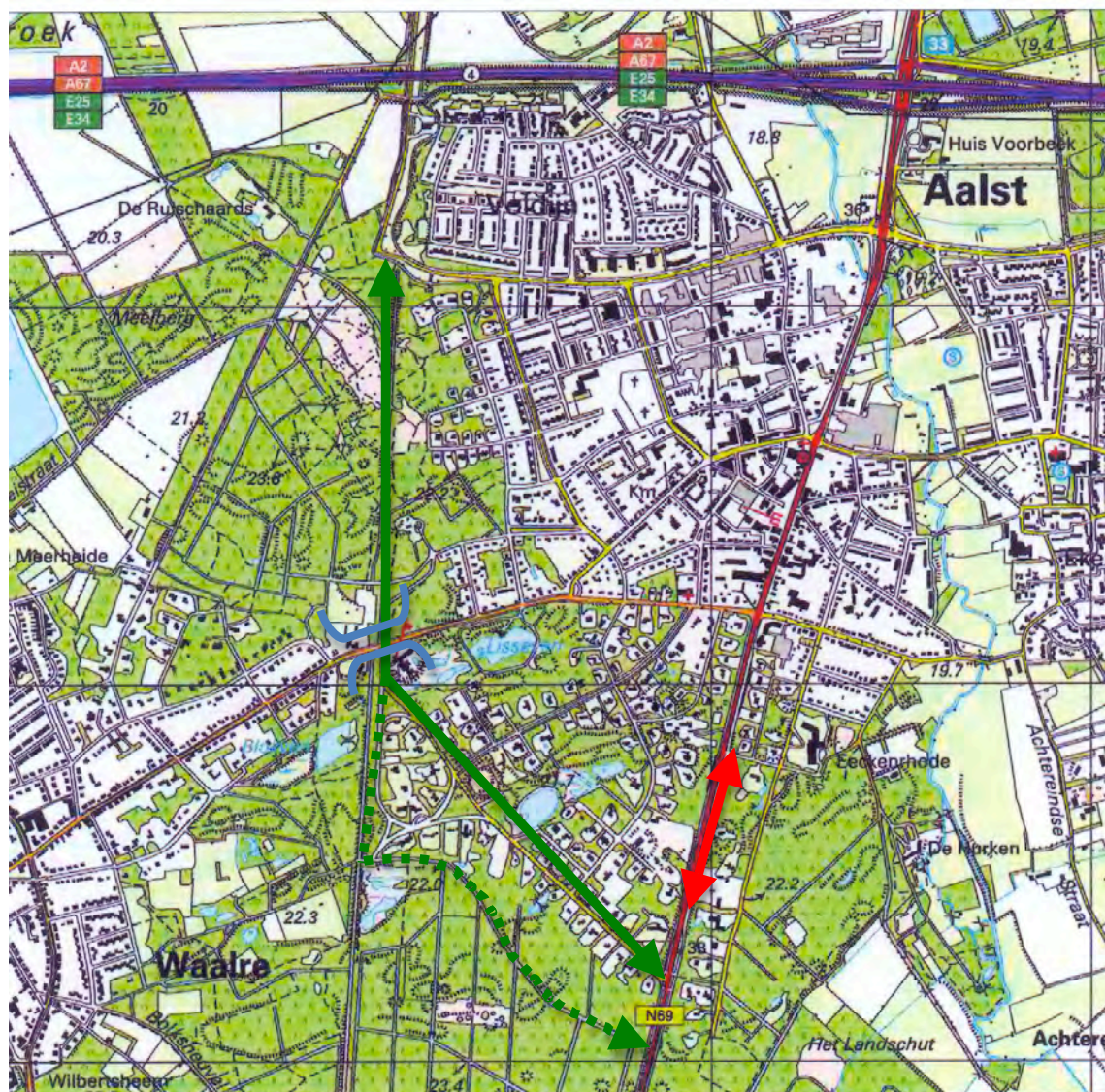
- Een nieuwe weg vanaf de Burgemeester Mollaan tot net voorbij de Julianalaan / Willibrorduslaan en vervolgens via de Lissevenlaan naar de N69; de aansluiting op de N69 wordt zodanig vormgegeven dat de Lissevenlaan de hoofdroute wordt; de Julianalaan / Willibrorduslaan wordt ongelijkvloers, zonder aansluitingen, gekruist. Dit vergt verbreding van de Lissevenlaan en wellicht ook van de N69 tot in Valkenswaard. Zie Kaart 2, Varianten Aalst.
- In plaats van de Lissevenlaan kan ook voor een iets zuidelijker tracé worden gekozen, op of nabij een bestaand zandpad dat min of meer parallel aan de Lissevenlaan loopt. Dit tast het woon- en leefklimaat veel minder aan.

Zie kaart 2, Varianten Aalst.

- In Valkenswaard stellen wij voor om bij de aansluiting Geenhovensedreef / Meerendreef een rotonde met fietstunnel(s) aan te leggen.

Zie hiervoor Kaart 3, Variant Valkenswaard.

Door deze uitvoeringsvariant wordt de schade aan de EHS aanzienlijk beperkt.



KAART 2, Varianten Aalst



Tweerichtingverkeer

idem



Variant door het bos



Ongelijkvloerse kruising zonder aansluitingen



KAART 3, Variant Valkenswaard

-  Tweerichtingverkeer
-  Eénrichtingverkeer
-  idem
-  Rotonde met fietstunnel

4. Tot slot pleiten wij voor een betere uitwerking van de OV-paragraaf in de Plan-MER.

Openbaar vervoer in het Plan MER Grensregio N69

OV onderdeel van Plan MER Grenscorridor

Onderzoek naar mogelijkheden voor structurele verbetering van openbaar vervoer maakt onderdeel uit van het verkeersonderzoek voor het Plan MER Grenscorridor N69. In deze Plan MER wordt voor het verkeers- en bereikbaarheidsonderzoek gebruik gemaakt van de Zevensprong van Verdaas. Verbetering van openbaar vervoer behoort tot de cluster van de eerste vijf stappen van Verdaas, waarbij centraal staat verbetering van bereikbaarheid en doorstroming zonder uitbreiding van de infrastructuur voor autoverkeer.

SRE werkt aan HOV netwerk

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) werkt als concessieverlener voor het openbaar vervoer in deze regio aan versterking van het openbaar vervoer en heeft o.a. een plan voor de ontwikkeling van een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen (HOV)¹. De verbinding Eindhoven-Aalst/Waalre-Valkenswaard maakt daar deel van uit.

N69 verkeersonderzoek tot nu toe

De eerste resultaten die tot nu toe openbaar zijn gemaakt in het kader van het Plan MER onderzoek (Onderzoeksrapport Oranjewoud) laten niet bepaald een indrukwekkend resultaat zien op het gebied van OV/HOV. Dit valt op verschillende manieren te verklaren. Daarover krijgen we graag een nadere toelichting en analyses van de onderzoekers.

Bereikbaarheid met OV en HOV van belangrijke locaties in beeld brengen

We willen hier vast benadrukken dat het verkeersonderzoek zich niet mag beperken tot analyses van wegvakbelastingen. De Plan MER richt zich ook op verbetering van de bereikbaarheid van locaties, met name locaties die dagelijks veel verkeer aantrekken. Woonwerk verkeer (tussen woongebieden en werklocaties in de regio) is daarvan een belangrijke component, dat geldt ook voor dagelijks verkeer gericht op onderwijsinstellingen en stadscentra. Onderzoek gericht op verbetering van het openbaar vervoer in de grenscorridor betekent dus dat deze relaties/verbindingen in ogenschouw moeten worden genomen. Voor woonwerk reizigers en studerende is reistijd een belangrijk criterium.

Absolute en relatieve reistijden met OV/HOV nu en straks

Om dit te concretiseren kunnen we ons voorstellen dat het verkeers- en bereikbaarheidsonderzoek in het kader van de Plan MER vergelijkingen bevat van huidige en toekomstige reistijden tussen een aantal belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden in de regio met OV/HOV. Hierbij kunnen waar nuttig alternatieven op het gebied van intensivering, doorstromingssnelheden, lijnvoering etc op het gebied van OV/HOV worden

¹ Als belangrijk onderscheidend kenmerk van HOV ziet de BMF de onbelemmerde doorstroming van de voertuigen, naast uiteraard de frequentie (afgestemd op de vraag) en de korte reistijd in vergelijking met voor de hand liggende alternatieven.

beschreven en kunnen ook vergelijkingen met de reistijd per auto worden gemaakt om de kwaliteitsverbetering tot uitdrukking te brengen.

Daarop aansluitend ook het 'flankerend beleid' uitwerken

Die locaties die goed bereikbaar worden gemaakt met OV/HOV komen in aanmerking om vanuit de overheden en in nauwe samenwerking met de op deze locaties gevestigde bedrijven en instellingen actief vervoermagagement en parkeerbeleid vorm te geven ter vermindering van het autoverkeer op relaties/verbindingen waar het OV/HOV een goed alternatief vormt. Hieraan dient, indachtig de Zevensprong van Verdaas, ook concreet inhoud te worden gegeven in het Plan MER.

De BMF pleit er nadrukkelijk voor bovenstaande in het Plan MER Grenscorridor uit te werken!