

# PLATFORM N69

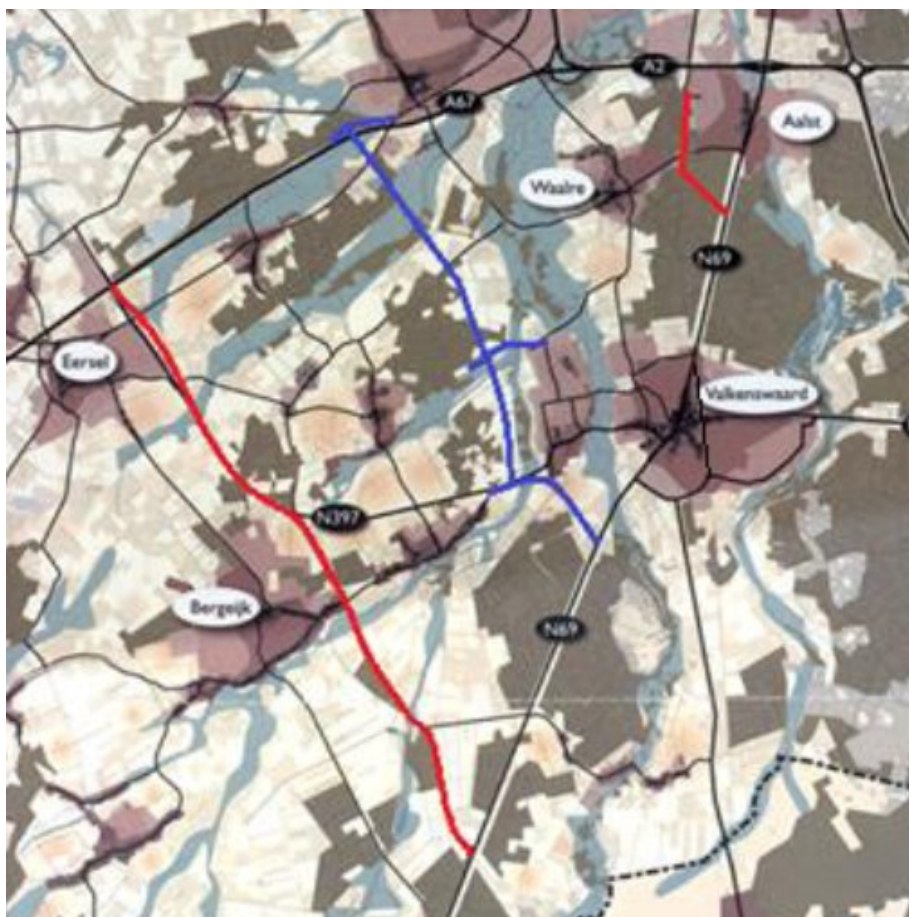
## WEST - MIDDEN

*beter en goedkoper*

### 1. ONS VOORSTEL

Een groot aantal belangengroepen uit de regio, verenigd in het Platform N69, zijn teleurgesteld over de keuze die nu gemaakt lijkt te gaan worden.. Gezamenlijk hebben ze de verschillende varianten geanalyseerd en ze komen tot de conclusie dat de zogenaamde West 2 variant met een verbeterde versie van de Midden 1 variant (de bovenste rode lijn op de tekening) tot een betere oplossing leidt dan de voorkeursvariant Westparallel 1 (de blauwe lijn op de tekening).

Onderstaand plaatje geeft schematisch het verbeterde West-Midden alternatief weer en de Westparallel 1.



Rood: Verbeterd West-Midden alternatief

Blauw: Westparallel alternatief

Wij zien het probleem als twee deelproblemen: het forensen- en lokale verkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven/Veldhoven en het internationale verkeer tussen België en Eindhoven en verder. Voor ieder van deze deelproblemen biedt West-Midden een oplossing en hij houdt tegelijkertijd deze verkeersstromen uit elkaar.

Dit verbeterde West-Midden alternatief is een combinatie van West 2 aangevuld met een beperkt deel van Midden 1 uit de Plan-MER. De pendelweg om Aalst loopt vanaf de huidige N69, juist ten zuiden van de Lissevenlaan, half verdiept achter de bebouwing langs met een ongelijkvloerse kruising met de Willibrorduslaan zonder op- of afritten naar de hoek Mollaan/Holstlaan, onder de A67 door, eveneens zonder op- of afritten. Deze pendelweg lost het verkeersprobleem in Aalst geheel op. Het verkeer kan dan verder Eindhoven in naar de HTC, via de Locatellistraat naar Veldhoven of naar de rondweg (ring) van Eindhoven. Verkeer tussen de A67 en Valkenswaard kan via de Mollaan aansluiten op de pendelweg.

Het verbeterde West-Midden alternatief heeft volgens onze analyse de volgende voordelen boven de Westparallel 1:

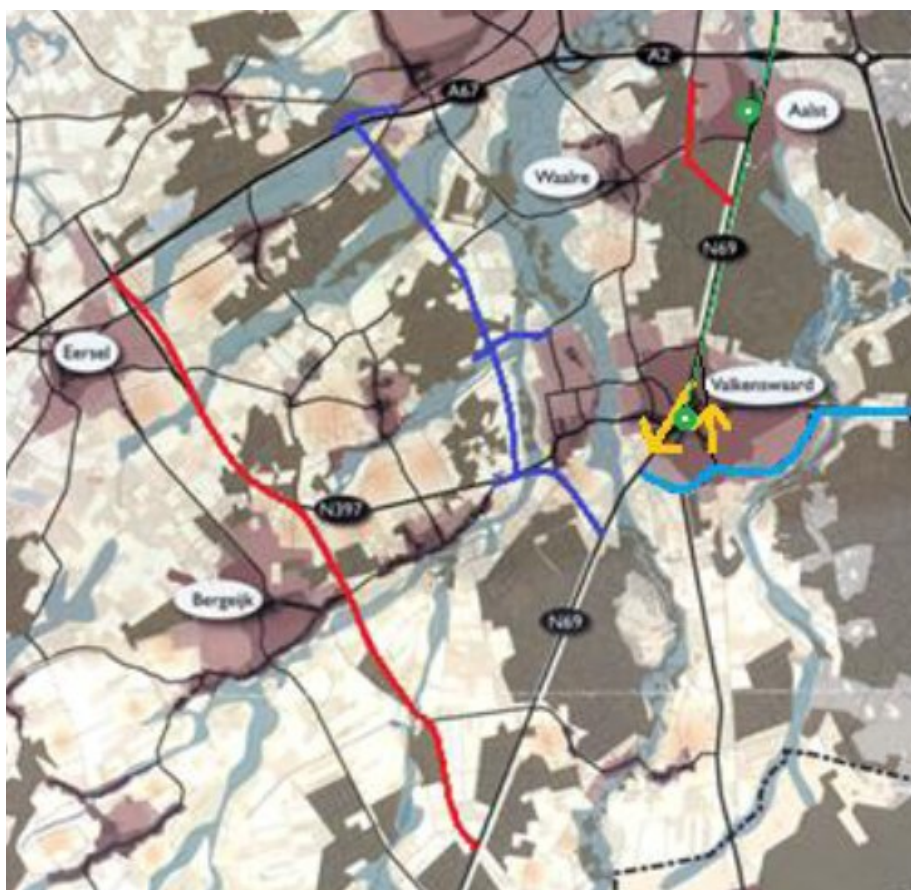
- het kernprobleem wordt wel opgelost; geen doorgaand verkeer meer in de dorpskern van Aalst en van Valkenswaard en het Provinciaal Verkeers- en Vervoerbeleid wordt uitgevoerd (doorgaand verkeer uit de kernen);
- de natuur wordt grotendeels gespaard en de ladder van Verdaas wordt gevolgd;
- de mogelijkheid om een vrije busbaan voor het HOV aan te leggen door Aalst;
- West-Midden 1 scoort al beter op de 25 aspecten van de Plan-MER; zie onze blauwe tabel in paragraaf 3;
- West-Midden 1 is al goedkoper dan de Westparallel 1 - zie kostenopstelling in de bijlage;
- West-Midden kan gefaseerd worden aangelegd;
- West-Midden heeft een veel lager uitvoerings- en afbreukrisico dan de Westparallel 1;
- West-Midden verplaatst de problematiek niet naar elders in de bebouwde kommen omdat er gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen;
- West-Midden brengt de twee verkeersstromen gescheiden van elkaar op de A67 wat tot veel minder congestie zal leiden.

***Wij willen dat dit verbeterde West- Midden alternatief serieus verder onderzocht wordt naast Westparallel 1.***

## 2. UITWERKING VAN ONS VOORSTEL

Wij voorzien grote obstakels bij de uitwerking van de Westparallel (aansluiting Dommelen, verdiepte ligging, passage Groot Goor, aansluiting hoofdwegennet inclusief kosten van verbreding A67). Om grote vertraging later te voorkomen stellen wij voor **om beide alternatieven verder uit te werken, dus zowel WP1 als ons verbeterd West-Midden alternatief**. Daarbij dienen tevens de volgende mogelijke aanvullingen en verbeteringen te worden onderzocht:

- invoeren van éénrichtingverkeer in Valkenswaard: noord-zuid op de Eindhovenseweg en zuid-noord op de Europalaan;
- geslotenverklaring voor vrachtverkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer van de N69 tussen Valkenswaard en Aalst en van de Nieuwe Waalreseweg/Heikantstraat tussen Valkenswaard en Waalre;
- aantrekkelijk maken voor doorgaand vrachtverkeer van de Zuidelijke randweg / N396 in Valkenswaard;



Rood: Verbeterd West-Midden

Geel: Eénrichtingverkeer Eindhovenseweg en Europalaan

Lichtblauw: Verbetering vrachtverkeer Zuidelijke randweg

Donkerblauw: Westparallel

Groen: knooppunt Hoogwaardig Openbaar Vervoer

### 3. Vergelijking van de alternatieven uit de Plan-MER

Volgens de Plan-MER zijn West-Midden 1 en Westparallel 1 beide kansrijke alternatieven. Ze worden in de Plan-MER vergeleken op 25 aspecten (Tabel 9.7). Wij hebben de overige naar onze mening niet meer relevante alternatieven uit de tabel weggelaten. Vervolgens hebben wij de beoordeling nader getoetst en de verschillen toegelicht in onze blauwe tabel hierna.

- Op 16 punten is er volgens ons géén duidelijk verschil tussen de beide alternatieven uit de Plan-MER.
- Op 8 punten (doorstroming, landschap, archeologie, water, natuur, landbouw, recreatie en kosten) scoort West-Midden beter.
- Op 1 punt (nieuwe mogelijkheden voor woningbouw en bedrijventerreinen) scoort Westparallel beter.
- West-Midden scoort aanzienlijk beter op het gebied van natuur, landschap, doorstroming, landbouw, recreatie en water en is bovendien **€ 50 mln goedkoper** (€ 200 mln in plaats van € 250 mln).
- De kosten van de 2 aansluitingen van Dommelen op de WP1 komen nog bij het bedrag van € 250 mln.

En toch kiest een meerderheid van de bestuurders voor de meest ingrijpende oplossing die het probleem van de pendel van Valkenswaard op Eindhoven, verplaatst en grote schade toebrengt aan natuur en landschap. De Brede Belangenbenadering had eigenlijk een consensus moeten bewerkstelligen, iets dat wij met ons initiatief alsnog willen helpen bewerkstelligen..

**Beoordelingstabel Plan-MER 9.7 met aanvulling.** Donkerblauw betekent een betere beoordeling dan lichtblauw.

Nr	Totaalbeoordeling	WP1	WM 1	WP1	WM1	
		Score Plan-MER		Score PlatformN69		Reden kleurverandering en <b>conclusie Platform</b>
	<b>Leefbaarheid</b>					<b>Geen duidelijk voorkeursalternatief</b>
1	Luchtkwaliteit					
2	Geluid en trillingen					In hoofdstuk 9, p. 48, wordt het verschil gereduceerd tot een verschil in mitigeerbaarheid van kleine effecten bij overigens lage belastingen.
3	Doorsnijding en barrièrewerking					WM1: Bepaalde barrière tussen Aalst en Waalre is goed te mitigeren met half verdiepte ligging en bruggetjes voor langzaam verkeer. WP1: Nieuwe, lange barrière van 6 km in relatief ongeschonden buitengebied.
4	Gezondheid					
	<b>Bereikbaarheid regionaal</b>					<b>Geen duidelijk voorkeursalternatief</b>
5	Doorstroming					WP1 krijgt diverse stoplichten, West 2 niet. Stuivertje moet hoe dan ook worden aangepast. Overigens wordt het Stuivertje ontlast door de nieuwe aansluiting Hapert op de A67.
6	Robuustheid					<i>Calamiteiten:</i> er is in beide gevallen een goed alternatief, N396, mits Zuidelijke randweg Valkenswaard conform Nulplus wordt aangepast. <i>Extra groei:</i> West 2 is voor de helft al 2 x 2 geweest. Beide alternatieven bieden ruimte voor verbreding.
	<b>Bereikbaarheid lokaal</b>					
7	Afname kernen					Aalst wordt met WM1 zeer veel beter bediend (-70%) dan met WP1 (-25%), de kom van Valkenswaard heeft meer baat bij WP1 maar voor Dommelen geldt het omgekeerde.
8	Afname sluip					In Tabel 8.36b gelijk beoordeeld, dus geen significant verschil. Evenmin na aanscherpen, klein verschil bepaald door details.
9	Geen verplaatsing					WM1: wel verplaatsing van verkeer, niet van hinder (A, p. 53). WP1: verplaatsing verkeer en hinder van Valkenswaard naar Dommelen ten onrechte buiten beschouwing gelaten.
	<b>Bereikbaarheid overige</b>					<b>Geen duidelijk voorkeursalternatief</b>
10	Verkeersveiligheid					
11	Fietsverkeer					
12	Openbaar vervoer					
	<b>Ruimtelijke kwaliteiten</b>					<b>Duidelijke voorkeur voor WM1</b>
13	Landschap					
14	Cultuurhistorie					
15	Archeologie					
16	Bodem					
17	Water					Een nieuwe weg in de lengte van een beekdal en met een doorsnijding van Natte natuurparel Groot Goor is per definitie veel schadelijker dan het aanpassen van bestaande beekdalkruisingen die stroomopwaarts gelegen zijn. Daar komt nog bij dat er breuklijnen worden doorsneden waardoor de (kwel)waterhuishouding ernstig gevaar loopt.
18	Natuur					
19	Wonen, werken					
20	Landbouw					Bij WP1 moeten, afhankelijk van het precieze tracé, 2 tot 5 bedrijven worden uitgekocht, bij WM1 geen enkel. WP1 veroorzaakt ook veel meer versnippering, West 2 gaat voor een veel groter deel over bestaande wegen.
21	Recreatie					WP1 benadeelt een groot aantal recreatiebedrijven (merendeels geen Recron-leden) WM1 alleen Recron-lid camping De Paal.
22	Sociale aspecten					
23	Duurzaamheid					
	<b>Haalbaarheid en kosten</b>					<b>Duidelijke voorkeur voor WM1</b>
24	Technisch					Bij WM1 knelt mogelijk de (o.i. overbodige) aansluiting op de A67 (HTC) maar bij WP1 moet een doorgang worden geforceerd door een nat en uitermate kwetsbaar gebied waar bovendien breuklijnen worden gepasseerd met alle risico's van dien.
25	Kosten					WP1 gaat van € 231 mln naar € 250 mln. WM1 gaat van € 251 mln naar € 200 mln. Volgorde keert dus om. Zie hierna: Hoofdkostenposten gecorrigeerd.

**Op basis van precies dezelfde feiten komen wij gemotiveerd tot de tegengestelde conclusie met betrekking tot de beide alternatieven uit de Plan-MER. Wij voorzien dat ons verbeterd West-Midden alternatief nog een verdere verbetering te zien geeft.**

#### **4. Conclusie**

Wij laten in hoofdstuk 3 zien dat het Provinciale alternatief WM1 tot een naar onze mening beter resultaat leidt dan WP1.

Op basis van het door ons verbeterde alternatief West-Midden zoals beschreven in hoofdstuk 2 zijn bovendien de aangegeven aanvullende verbeteringen mogelijk.

Na de verrassende uitkomst van onze analyse hebben wij in het voorjaar 2011 het verbeterde West-Midden alternatief aan het Provinciale projectteam aangeboden. Gezien de voordelen zoals genoemd onder 1 en de lagere kosten hopen wij dat in het vervolgtraject van de Provincie de alternatieven met de aangegeven verbeteringen worden uitgewerkt.

Wij zetten ons dan ook in om het verbeterd West-Midden alternatief meegenomen te krijgen in het vervolgtraject.

De provincie zegt € 140 mln beschikbaar te hebben. De gemeenten, het waterschap en anderen moeten dus € 60 mln of € 110 mln bijbetalen. Bij de € 110 mln komen ook nog de kosten voor de twee aansluitingen van Dommelen op de Westparallel.

De kosten voor de Gebiedsimpuls komen daar in alle gevallen nog bij. In de kostenraming is daarvoor nog geen bedrag meegenomen. De realisatie valt naar onze mening alleen goed te borgen door de gebiedsimpuls geheel in uitvoering te nemen gelijktijdig met de aanleg van nieuwe infrastructuur.

#### **Samenstelling Platform**

Het Platform N69, een samenwerkingsverband van een aantal organisaties en bewoners in het gebied Grenscorridor/N69, wordt gevormd door:

- Oplossing N69 bewonersoverleg Dommelen
- Brabantse Milieufederatie
- Riethoven en N69 oplossingen
- Themagroep Leefomgeving en Verkeer Waalre
- IVN Veldhoven
- Milieuwerkgroep Valkenswaard

E-mail adres Platform N69: [platformN69@gmail.com](mailto:platformN69@gmail.com)

## BIJLAGE

Hoofdkostenposten Nulplus + Westparallel 1	Plan-MER	Plan-MER gecorrigeerd
<u>Verbetermaatregelen</u>		
Hov	32 mln	32 mln
Snelle fietsroute	3 mln	3 mln
30 en 60 km-zones	22 mln	22 mln
Aanpassen kruispunten	16 mln	16 mln
Carpool en transferia	3 mln	3 mln
Overige (onderzoek tramlijn, verhogen ov-freq., dyn. Verkeersmanagement)	<u>3 mln</u>	<u>3 mln</u>
<b>Subtotaal 1</b>	<b>79 mln</b>	<b>79 mln</b>
<u>Infrastructurele en mitigerende maatregelen</u>		
Aanleg nieuw tracé (2,5 km) incl. Aansluitingen	18 mln	18 mln
Aansluiting rijksweg	10 mln	15,6 mln <sup>2)</sup>
Kruising beekdalen (maaiveld)	2 mln	2 mln
Passage op palen (0,5 km)	31 mln	31 mln
Verdiepte aanleg tracé (6 km)	27 mln	31 mln <sup>3)</sup>
Aanleg nieuw tracé (2x2)		4,7 mln <sup>1)</sup>
Overige (geluidswal, verhoogde Beekpassage, oversteken landbouw, stil asfalt)	<u>8 mln</u>	<u>8 mln</u>
<b>Subtotaal 2</b>	<b>96 mln</b>	<b>110,3 mln</b>
<u>Compensatie</u>		
10% over infrastructurele en mitigerende maatregelen	<u>9,6 mln</u>	<u>11,0 mln</u>
<b>Subtotaal 3</b>	<b>9,6 mln</b>	<b>11,0 mln</b>
<u>Gebiedsimpuls</u>		
Pm -post	<u>pm</u>	<u>pm</u>
<b>Subtotaal 1 + 2 + 3</b>	<b>184,6 mln</b>	<b>200,3 mln</b>
<u>Risico-opslag (25%)</u>		
25% over de totale kosten	<u>46 mln</u>	<u>54 mln</u>
<b>Totaal nulplus + westparallel 1</b>	<b>230,6 mln</b>	<b>250,3 mln</b>

### NOTEN:

1. Vergeten op te nemen; aanleg nieuw tracé van de Locht naar de A67; 0,8 km 2x2 rijstroken 120kmh = 0,8x5,9 mln.
2. Aansluiting rijksweg 2x2 rijstroken, niet met 2x1 rijstrook; dus 5,6 mln meer.
3. De 5 bestaande kruisingen ongelijkvloers aansluiten als passages, dit is niet opgenomen, dus 5x0,8 mln erbij.

<b>Hoofdkostenposten Nulplus + West + Midden 1</b>	<b>Plan-MER</b>	<b>Plan-MER gecorrigeerd</b>
<u>Verbetermaatregelen</u>		
Hov	32 mln	32 mln
Snelle fietsroute	3 mln	3 mln
30 en 60 km-zones	24 mln	24 mln
Aanpassen kruispunten	15 mln	15 mln
Carpool en transferia	3 mln	3 mln
Overige (onderzoek tramlijn, verhogen ov-freq., dyn. Verkeersmanagement)	<u>3 mln</u>	<u>3 mln</u>
<b>Subtotaal 1</b>	<b>80 mln</b>	<b>80 mln</b>
<u>Infrastructurele en mitigerende maatregelen</u>		
Aanleg nieuw tracé (21,5 km) incl. Aansluitingen	<b>73 mln</b>	<b>45,7 mln<sup>5)</sup></b>
Kruising beekdalen (maaiveld)	3 mln	3 mln
Verdiepte aanleg tracé (2 km incl. Ongelijkvl. Kruising)	<b>19 mln</b>	<b>8,7 mln<sup>4)</sup></b>
Overige (geluidswal, verhoogde beekpassage, oversteken landbouw, stil asfalt)	<u>15 mln</u>	<u>15 mln</u>
<b>Subtotaal 2</b>	<b>110 mln</b>	<b>72,4 mln</b>
<u>Compensatie</u>		
10% over infrastructurele en mitigerende maatregelen	<u>11 mln</u>	<u>7,2 mln</u>
<b>Subtotaal 3</b>	<b>11 mln</b>	<b>7,2 mln</b>
<u>Gebiedsimpuls</u>		
Pm -post	<u>pm</u>	<u>pm</u>
<b>Subtotaal 1 + 2 + 3</b>	<b>201 mln</b>	<b>159,6 mln</b>
<u>Risico-opslag (25%)</u>		
25% over de totale kosten	50 mln	39,9 mln
<b>Totaal</b>	<b>251 mln</b>	<b>199,5 mln</b>

**NOTEN:**

4. Berekenen op basis van bestaand tracé en niet op basis van nieuw tracé.. Kosten zijn 2 km x 2,5 mln plus ongelijkvloerse kruising van 3,7 mln.
5. Geen nieuw tracé van 21,5 km maar 6,8 km nieuw en 14,7 km bestaand (kosten helft van nieuw).