

## **N69: BMF wil de beste en goedkoopste oplossing**

Volgens de Plan-MER zijn West/Midden en Westparallel beide kansrijke alternatieven. Wij hebben ze vergeleken op 25 aspecten (zie Blauwe tabel aan ommezijde).

Op 16 punten is er volgens ons geen duidelijk verschil.

Op 8 punten (doorstroming, landschap, archeologie, water, natuur, landbouw, recreatie en kosten) scoort Midden-West beter.

Op 1 punt (nieuwe mogelijkheden voor woningbouw en bedrijventerreinen) scoort Westparallel beter.

West/Midden scoort beter op het gebied van natuur, landschap, doorstroming, landbouw, recreatie en water en is bovendien **€ 70 mln goedkoper** (€ 200 mln in plaats van € 270 mln). Zie pp. 3 en 4.

En toch kiezen de bestuurders, op grond van overwegingen zoals 'collectief leiderschap', voor de meest ingrijpende oplossing die het kernprobleem, de pendel van Valkenswaard op Eindhoven, niet oplost.

De provincie zegt € 140 mln beschikbaar te hebben. De gemeenten, waterschap en anderen (?) moeten dus € 60 mln of € 130 mln bijbetalen.

De kosten voor de Gebiedsimpuls komen daar in alle gevallen nog bij.

Is daar dan nog geld voor?

## **Ons voorstel**

Wij voorzien grote obstakels bij de uitwerking van Westparallel (aansluiting Dommelen, wel of geen aansluiting Waalre, passage Groot Goor, aansluiting hoofdwegennet). Om grote vertraging later te voorkomen stellen wij voor om beide alternatieven verder uit te werken.

## Beoordelingstabel Plan-MER met aanvulling

Nr.	Totaalbeoordeling	WP1	WM1		WP1	WM1	
		Score Plan-MER / Oranjewoud			Score BMF		
							Reden kleurverandering en <b>conclusie BMF</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: Beperkte 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 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 sluis						In Tabel 8.1 gelijk beoordeeld, dus geen significant verschil.
9	Geen verplaatsing						WM1: wel verplaatsing van verkeer, niet van hinder (A, p. 48). WP1: verplaatsing verkeer en hinder van Valkenswaard naar Dommelen
	<b>Bereikbaarheid oerige</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 meteen doorsnijding van Natte natuurparel Groot Goor is per definitie veel schadelijker dan het aanpassen van bestaande beekdalkruisingen die stroomopwaarts gelegen zijn.
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 allen Recron-lid camping De Paal. Ook voor visvijvers, het Polvokamp en een scoutinghut dreigt beperking van de gebruiksmogelijkheden.
22	Sociale aspecten						
23	Duurzaamheid						
	<b>Haalbaarheid en kosten</b>						<b>Duidelijke voorkeur voor WM1</b>
24	Technisch						Bij WM1 knelt mogelijk de aansluiting op de A67 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 € 270 mln. WM1 gaat van € 251 mln naar € 200 mln. Volgorde keert dus om. Zie hierna: Hoofdkostenposten gecorrigeerd.

<b>Hoofdkostenposten nulplus + westparallel 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	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	45,5 mln <sup>3)</sup>
Aanleg nieuw tracé 120 kmh.		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>124,8 mln</b>
<u>Compensatie</u>		
10% over infrastructurele en mitigerende maatregelen	<u>9,6 mln</u>	<u>12,4 mln</u>
<b>Subtotaal 3</b>	<b>9,6 mln</b>	<b>12,4 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>216,2 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>270,2 mln</b>

Hoofdkostenposten Nulplus + West + Midden (Tracé 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	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	73 mln	45,7 mln <sup>5)</sup>
Kruising beekdalen (maaiveld)	3 mln	3 mln
Verdiepte aanleg tracé (2 km incl. Ongelijkvl. Kruising)	19 mln	8,7 mln <sup>4)</sup>
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 infrastructurale 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:**

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, dit is niet opgenomen, dus 5x3,7 mln erbij.
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).

