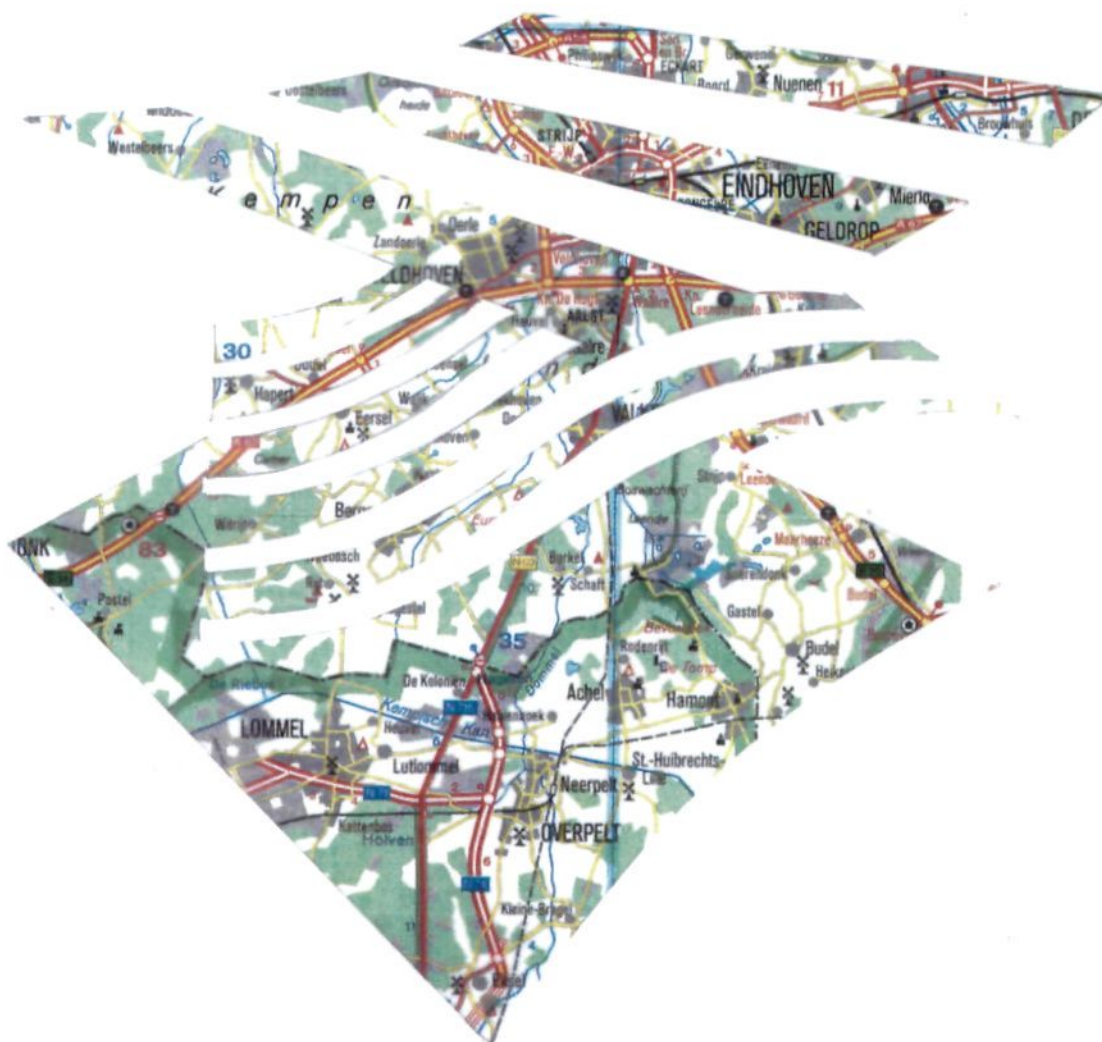




Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Noord-Brabant

## STARTNOTITIE

### TRAJECTSTUDIE RIJKSWEG 69, Eindhoven-Belgische grens



Maart 1994

# INHOUDSOPGAVE

|                                                                | Pag       |
|----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                                            | <b>1</b>  |
| 1.1 Algemeen                                                   | 1         |
| 1.2 Achtergrond van de studie, doel en plaats Startnotitie     | 2         |
| 1.3 Voorgeschiedenis                                           |           |
| <b>2. Verkenning en probleemstelling</b>                       | <b>4</b>  |
| 2.1 Algemeen                                                   | 4         |
| 2.2 Beleidsvoornemens                                          | 4         |
| 2.2.1 Nationaal beleid                                         | 4         |
| 2.2.2 Regionaal beleid                                         | 8         |
| 2.3 Huidige situatie en ontwikkelingen                         | 10        |
| 2.3.1 Ruimtelijke ordening                                     | 10        |
| 2.3.2 Verkeer en vervoer                                       | 12        |
| 2.3.3 Natuur en landschap                                      | 16        |
| 2.3.4 Woon- en leefmilieu                                      | 17        |
| 2.3.5 Bijzondere gebieden                                      | 18        |
| 2.3.6 Verkeersveiligheid                                       | 18        |
| <b>3. Probleemstelling en doelstelling</b>                     | <b>19</b> |
| <b>4. Alternatieven</b>                                        | <b>20</b> |
| 4.1 Algemeen                                                   | 20        |
| 4.2 Nul-alternatief c.q. autonome situatie in het prognosejaar | 20        |
| 4.3 Nulplusalternatief                                         | 21        |
| 4.4 Weginfrastructuuralternatieven                             | 22        |
| 4.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief                        | 24        |
| <b>5. Onderzoeksaspecten en onderzoeksmethodiek</b>            | <b>27</b> |
| 5.1 Studiegebied                                               | 27        |
| 5.2 Onderzoeksaspecten                                         | 27        |
| 5.3 Onderzoeksmethodiek                                        | 28        |
| <b>6. Procedure en beleidskader</b>                            | <b>29</b> |
| 6.1 Besluitvormingsprocedures                                  | 29        |
| 6.2 Juridisch en beleidskader                                  | 31        |

## ***Bijlagen***

1. Literatuur
2. Begrippenlijst

# 1 INLEIDING

## 1.1 Algemeen

De Startnotitie houdt de schriftelijke mededeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat (het bevoegd gezag) in van het voornemen een Trajectstudie te gaan starten naar de noodzaak van het (gedeeltelijk) aanleggen en/of (gedeeltelijk) verbreden van rijksweg 69, de verbinding Eindhoven-Valkenswaard-Belgische grens. In internationaal verband kan de verbinding aangemerkt worden als de verbinding Eindhoven-Hasselt (België). Bij de voorbereiding van een te nemen Tracébesluit dient een Trajectnota (inclusief MER) te worden opgesteld.

Het initiatief tot de studie wordt genomen door de HoofdIngenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Brabant.

De publicatie van deze Startnotitie door de Minister van Verkeer en Waterstaat vormt het formele begin van de tracévaststellingsprocedure, inclusief de procedure voor het opstellen van het milieu-effectrapport. De per 1 januari 1994 in werking getreden Tracéwet is op dit project van toepassing.

In deze Startnotitie wordt nadere informatie gegeven over de voorgenomen studie. Naar aanleiding hiervan wordt gelegenheid gegeven tot het inspreken op de vast te stellen richtlijnen voor de trajectnota (inclusief MER).

De Startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertenties vermelde termijn. Schriftelijke reacties kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

**de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat**

**t.a.v. Ir. M.R.W. Bos**

**Postbus 20906**

**2500 EX 's-Gravenhage**

**onder vermelding van Rijksweg 69**

## 1.2 Achtergrond van de studie, doel en plaats Startnotitie

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de RW69, Eindhoven-Valkenswaard-Belgische grens, opgenomen als verbinding in het hoofdwegennet. De 16 kilometer lange verbinding sluit in het noorden aan op de A67 vanuit Antwerpen via Venlo richting Duitse grens en op de A2 en A58 naar de Randstad. Deze aansluitende wegen zijn aangemerkt als achterlandverbinding (en hoofdtransportas) vanuit de Randstad. In het zuiden wordt de verbinding op Belgisch grondgebied voortgezet door rijksweg N74/N715 richting Hasselt.

In het SVV II wordt rekening gehouden met het aanleggen van een nieuwe autosnelweg-verbinding ter ontlasting van de bestaande verbinding die door de kernen van Aalst en Valkenswaard loopt.

Het benadrukken van een duurzame samenleving in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (Tweede SVV) resulteert in een terughoudend beleid in de aanleg van nieuwe en uitbreiding van bestaande weginfrastructuur. Hoofddoelstelling in het Tweede SVV is namelijk het realiseren van een verkeers- en vervoersysteem dat milieuproblemen niet afwentelt op toekomstige generaties, dat wil zeggen: "*grenzen stellen aan de externe effecten van verkeer en vervoer*". Hierin past het voornemen allereerst bestaande infrastructuur optimaal te benutten in combinatie met het optimaliseren van andere vervoerwijzen. In het geval dat toch nieuwe verbindingen moeten worden aangelegd zal de mogelijkheid van bundeling met andere infrastructuur moeten worden nagestreefd.

Bij de vaststelling van een geheel of gedeeltelijk nieuw tracé moet, ingevolge de Tracéwet, een Trajectnota (inclusief Milieu-Effect-Rapport, MER)<sup>1</sup> worden opgesteld. Met het volgen van de zogenaamde Tracéwetprocedure wordt tevens voldaan aan de MER-procedure uit de Wet Milieubeheer.

De Trajectnota moet worden opgesteld door de Initiatiefnemer (Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant) volgens de richtlijnen zoals die - op basis van inspraak - zijn vastgesteld door het bevoegd gezag (Minister van Verkeer en Waterstaat). Ten behoeve van zinvolle inspraak, advisering over en vaststelling van de Richtlijnen voor de Trajectnota dient de studie voldoende duidelijk en afgebakend te zijn. Daarom moet de initiatiefnemer een Startnotitie opstellen met als doel de vaststelling van de Richtlijnen waaraan de Trajectnota moet voldoen. In de Startnotitie wordt beschreven:

- wat met de studie wordt beoogd,
- de plaats, de aard en omvang van de studie,
- welk besluit wordt genomen,
- een globale aanduiding van de milieugevolgen,
- de feitelijke en bestuurlijke context.

De Startnotitie beoogt dus niet meer dan het op gang brengen van een proces van gedachtenvorming, aanduiding van oplossingsmogelijkheden, effectbeschrijving en ontwerp resulterend in besluitvorming op basis van inspraak en advisering.

In deze Startnotitie komen achtereenvolgens aan de orde:

- verkenning van het probleem en de omgeving resulterend in de probleemstelling,
- doelstelling van de activiteit op basis van de probleemstelling,
- de in het onderzoek te betrekken oplossingen in de vorm van:
  - \* pakketten van maatregelen ter beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze en automobilitéitsgroei
  - \* traceringsmogelijkheden voor eventuele nieuwe weginfrastructuur,
- de te beschouwen aspecten en de methodiek van effectbepaling, incl. het bijbehorende studiegebied,
- besluitvormingsprocedure en het juridisch en beleidskader.

Ter indicatie voor de besluitvorming kan op basis van de huidige besluitvormingsprocedure onderstaand tijdschema worden aangegeven waarbij wordt nagestreefd de besluitvorming medio 1997 te laten plaatsvinden:

| Aktiviteiten    | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|-----------------|------|------|------|------|
| Startnotitie    | •    |      |      |      |
| Richtlijnen     | •    |      |      |      |
| Trajectstudie   | ←    |      | →    |      |
| Inspraak/Advies |      |      | ←    | →    |
| Besluitvorming  |      |      |      | •    |

### 1.3 Voorgeschiedenis

In het verleden zijn reeds studies verricht naar het verbeteren van de bestaande verbinding c.q. het aanleggen van een nieuwe verbinding. Door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat is het tracé in twee gedeelten vastgesteld, te weten:

- op 14 november 1983: Besluit tot aanleg van een autosnelweg vanaf de Belgische grens tot aan de gemeentegrens Valkenswaard/Waalre. Hierbij werd besloten tot gedeeltelijk

<sup>1</sup> Daar waar in het vervolg gesproken wordt over Trajectnota wordt steeds bedoeld Trajectnota inclusief Milieu-Effect-Rapport.



verbreding van de bestaande weg en gedeeltelijk aanleg van een nieuwe weg. In de gemeente Valkenswaard is deze weg als autosnelweg opgenomen in een (vigerend) bestemmingsplan.

- op 14 oktober 1986: Besluit tot aanleg van een nieuwe autosnelweg vanaf genoemde gemeentegrens tot aan de A67 (Knooppunt de Hogt). Dit tracé kreeg de voorkeur boven de zogenaamde "spoorbaanvariant".

De gemeente Waalre had dit tweede gedeelte reeds opgenomen in haar bestemmingsplan "Landelijk gebied 1981". De provincie heeft dit plan goedgekeurd, echter bij Koninklijk Besluit is de goedkeuring van dit bestemmingsplan vernietigd. Redenen waren vooral dat het landschappelijk en natuurwetenschappelijk waardevol Dommeldal werd doorsneden en dat een alternatief tracé dat voert over de voormalige spoorbaan onvoldoende in de afweging was betrokken.

Naar aanleiding van dit KB heeft de minister van Verkeer en Waterstaat op 24 april 1989 besloten het reeds genomen tracébesluit voor het gehele tracé te herzien.

## 2 VERKENNING EN PROBLEEMSTELLING

### 2.1 Algemeen

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de RW69, Eindhoven-Valkenswaard-Belgische grens (16 km), opgenomen als verbinding in het hoofdwegennet. Ter hoogte van Eindhoven wordt de RW69 aangesloten op de A67 (Antwerpen - Venlo - Duitse grens) en op de A2 en A58 richting Randstad. Deze aansluitende wegen hebben de status van achterlandverbinding (en hoofdtransportas) vanuit de Randstad. RW69 behoort tot de "overige wegen" van het hoofdwegennet en heeft niet een dergelijke status.

In het SVV II en in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) '94-'98 is genoemde verbinding opgenomen als studieproject. Er wordt rekening gehouden met het aanleggen van een nieuwe autosnelwegverbinding ter ontlasting van de bestaande verbinding via de kernen van Aalst en Valkenswaard. De functie van deze nieuwe wegverbinding is vooral gericht op het ontlasten van de bestaande verbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard. Verder kan een nieuwe verbinding voorzien in een goede verbinding tussen het Nederlandse en Belgische hoofdwegennet en meer specifiek tussen de regio's Eindhoven en Hasselt/Genk.

Er zal een Tracéwetprocedure volgens de Tracéwet moeten worden doorlopen om tot besluitvorming te komen. Figuur 1 (volgende pagina) geeft een overzicht van de infrastructuur tussen Eindhoven en Hasselt (België).

In België heeft grotendeels besluitvorming plaatsgevonden omtrent de aanleg van een nieuwe wegverbinding vanaf Eksel tot Houthalen ter vervolmaking van de gewestwegenstructuur in de verbinding Hasselt-Eindhoven aan Belgische zijde. Bij Eksel wordt de bestaande autoweg 20 kilometer in zuidelijke richting doorgetrokken tot aan de E314 (Maastricht-Brussel). De verbinding zal uitgevoerd worden als autoweg 1x2 rijstroken met mogelijkheid tot uitbouw naar autosnelweg 2x2 rijstroken. Voor het tracégedeelte "Omlegging Hechtel-Eksel" (ca. 7 km; op figuur 1 globaal aangegeven) is de besluitvorming reeds afgerond. Medio 1994 vindt aanbesteding plaats. Eind 1994 wordt gestart met de feitelijke aanleg van één rijbaan. De besluitvorming omtrent het zuidelijk gedeelte "Omlegging Houthalen" (ca. 8 km; sluit aan op E314) wordt eind 1994 afgerond. Onteigeningen vinden in 1995 plaats. Uitvoering wordt voorgesteld op het programma voor 1996/1997.

Het project aan Belgische zijde kan gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op het aansluitende wegvak naar en in Nederland doordat de bereikbaarheid aan Belgische zijde wordt verbeterd.

De regio Eindhoven/Helmond tesamen met de regio Hasselt/Genk is aangewezen als Eurregio met als doel de economische ontwikkelingen in de grensregio's te stimuleren. Grensoverschrijdende projecten die een positief effect kunnen hebben op de economie en werkgelegenheid worden gestimuleerd.

### 2.2 Beleidsvoornemens

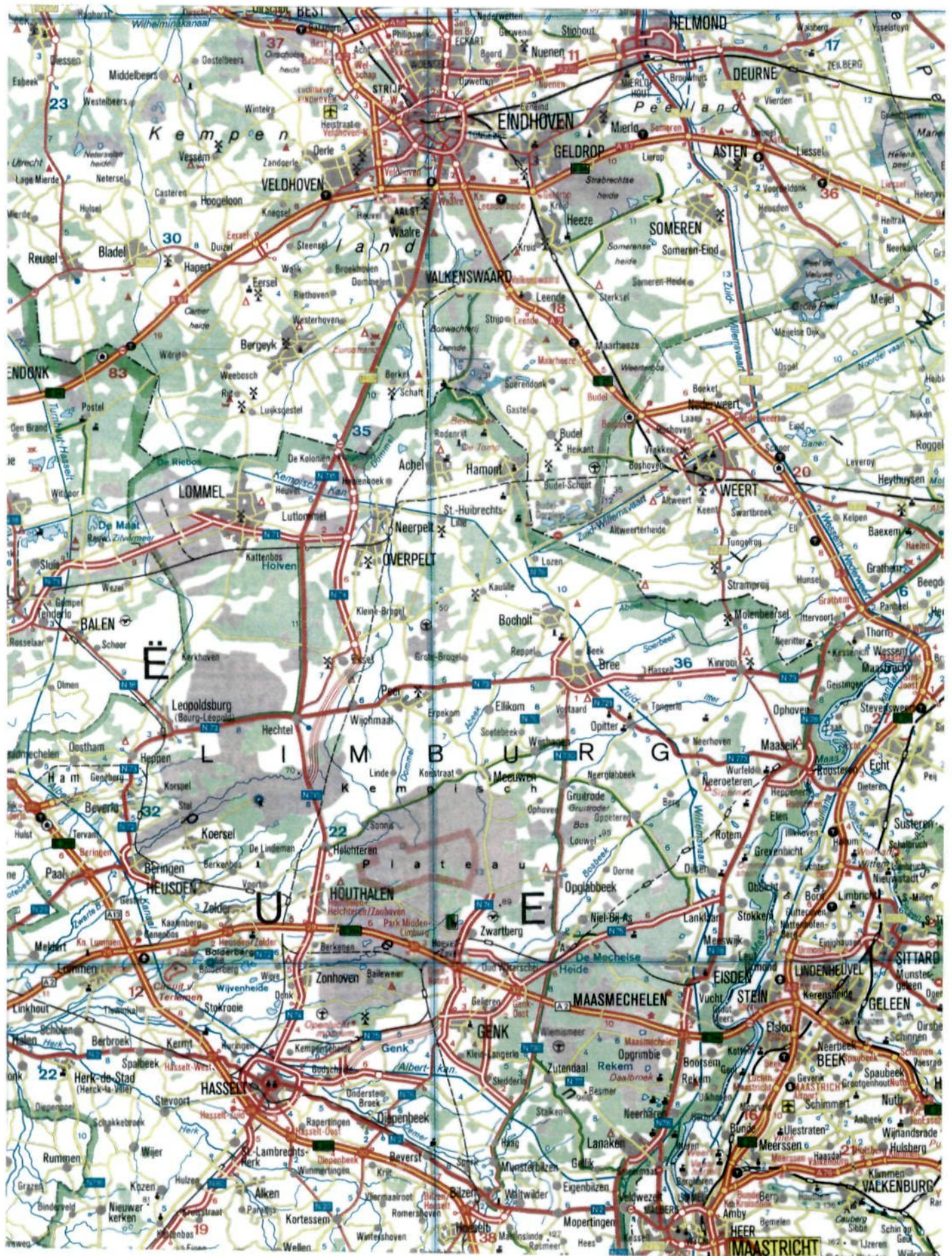
#### 2.2.1 Nationaal beleid

##### *Ruimtelijke ordening*

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (VNRO) en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) is de ruimtelijke economische hoofdstructuur voor Nederland uitgewerkt. Daarin staat de Randstad aan de top van de ruimtelijke hoofdstructuur. Daarnaast is er het concept van de Stedenring Centraal Nederland waarmee de relatie van de Randstad met een aantal stedelijke knooppunten is weergegeven. Eindhoven maakt onderdeel uit van deze Stedenring en is aangewezen als stedelijk knooppunt met een (internationale) positie.



Figuur 1: Infrastructuur tussen Eindhoven en Hasselt.





Voor het landelijk gebied worden in de VINEX vier koersen onderscheiden: de groene, gele, blauwe en bruine koers. De huidige RW69 is gelegen in een gebied dat is aangewezen als groene koers. In de groene koers zijn t.a.v. de ruimtelijke ontwikkeling ecologische kwaliteiten richtinggevend. Het beleid is gericht op behoud en ontwikkeling van natuurlijke ecosystemen en op herstel van ecologische relaties. Wat betreft *funkties* stelt de VINEX (pag 68) voor de groene koers het volgende: "Nieuwe vormen van verstedelijking, intensieve recreatie, grootschalige infrastructuur, winning van oppervlaktedelfstoffen en intensieve vormen van landbouw die leiden tot aantasting van de natuur worden in gebieden met een groene koers vermeden; zonodig worden bestaande vormen gesaneerd". De PKB voor het nationaal ruimtelijk beleid (pag 168 in VINEX) gaat niet specifiek op infrastructuur in.

#### *Verkeer en vervoer*

Het streven van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is gericht op een Duurzame Samenleving. Voor het realiseren van economische ontwikkelingen moet een goede bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden verzekerd zijn. Dat dient wel te gebeuren binnen de grenzen van de draagkracht van het milieu. Bereikbaarheid is van wezenlijk belang voor de transport- en distributiefunctie die ons land heeft ten behoeve van het Europese achterland.

Om de leefbaarheid te verbeteren worden grenzen gesteld aan de omgevingseffecten van het verkeer. Deze grenzen hebben onder andere betrekking op verkeersveiligheid, luchtverontreiniging, het energieverbruik, de geluidhinder, de aantasting van natuur en landschap en de ruimte die het verkeer in beslag neemt. Grenzen worden er gesteld aan de groei van het autogebruik. De keuze van het Tweede SVV voor een duurzame samenleving wordt ondermeer vertaald door de voorziene groei van de (landelijk gemiddelde) personenautomobiliteit van 70 % in de periode 1986-2010 te beperken tot 35 %. Per regio kan dit verschillen. Voor Noord-Brabant is indicatief een maximale groei van 45-50% aangegeven.

De bereikbaarheid voor het economisch belangrijke verkeer moet niet in gevaar komen. Daarvoor moet het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief worden voor veel autogebruikers. Het gebruik van de fiets en de mogelijkheden om te carpoolen worden gestimuleerd. Op het gebied van de ruimtelijke ordening is sturing mogelijk zodat er beter afgestemd kan worden op ontwikkelingen van het openbaar-vervoersysteem.

Aanleg van weginfrastructuur zal noodzakelijk blijven, zij het echter in beperkte mate en in afweging met andere belangen. De landelijke prioriteiten worden op de eerste plaats gelegd bij het instandhouden van de bestaande infrastructuur. Op de tweede plaats komen maatregelen aan de orde die gericht zijn op een betere benutting van de beschikbare infrastructuurcapaciteit. Via verkeersbeheersingsmaatregelen moet er meer uit het bestaande wegennet gehaald kunnen worden. Op de derde plaats komt het aanleggen en uitbreiden van het hoofdwegennet. Prioriteit wordt gegeven aan het opheffen van knelpunten en het realiseren van ontbrekende schakels in de hoofdtransportassen (HTA). Een aantal HTA's zijn achterlandverbindingen en hebben een hogere prioriteit en kwaliteit. RW 69 is niet aangemerkt als HTA, maar als een zogenaamde "overige verbinding" in het hoofdwegennet

#### *Milieu*

Uitgangspunt van het beleid is te komen tot een "Duurzame Samenleving" zoals vervat in het Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP 2). Er zijn doelstellingen, strategieën en taakstellingen opgenomen ten aanzien van de verandering van het klimaat (CO<sub>2</sub>-uitstoot), verzuring, verspreiding, verdroging, vermessing en verstoring. Van belang is voor de verschillende milieu-componenten de milieubelasting, veroorzaakt door het verkeers- en vervoerssysteem in relatie met andere sectoren, vast te stellen. In het NMP 2 zijn hiertoe specifieke taakstellingen voor de sector verkeer en vervoer opgenomen. Ook in het Tweede SVV zijn doelstellingen voor de leefbaarheidsaspecten in relatie met het milieu geformuleerd. Het gaat hier om landelijke gemiddelde doelstellingen. Deze doelstellingen zijn niet regionaal uitgewerkt. Derhalve is het



methodisch niet mogelijk om de effecten van onderhavige studie te toetsen aan deze landelijke doelstellingen. In de Trajectstudie zal deze toetsing dan ook niet plaats (kunnen) vinden.

#### *Natuur*

Het Natuurbeleidsplan is gericht op een duurzame instandhouding, herstel en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden. Er zijn vier aspecten te onderscheiden die gebruikt worden bij de prioriteitstelling van het behoud, het herstel en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden. Dit zijn ecologische waarden, aardkundige waarden, cultuurhistorische waarden en de belevingswaarde. Dit beleid wordt onder andere vormgegeven in de ecologische hoofdstructuur (EHS) en gebieden met specifieke landschappelijke waarden.

In de Nota Groene Ruimte wordt ten aanzien van bestaande en nieuwe infrastructuur gesteld dat herstel en ontwikkeling van algemene natuurwaarden en een ecologische infrastructuur dient te worden bevorderd met daarbij aandacht voor vermindering van (bestaande) barrièrewerking.

#### *Verkeersveiligheid*

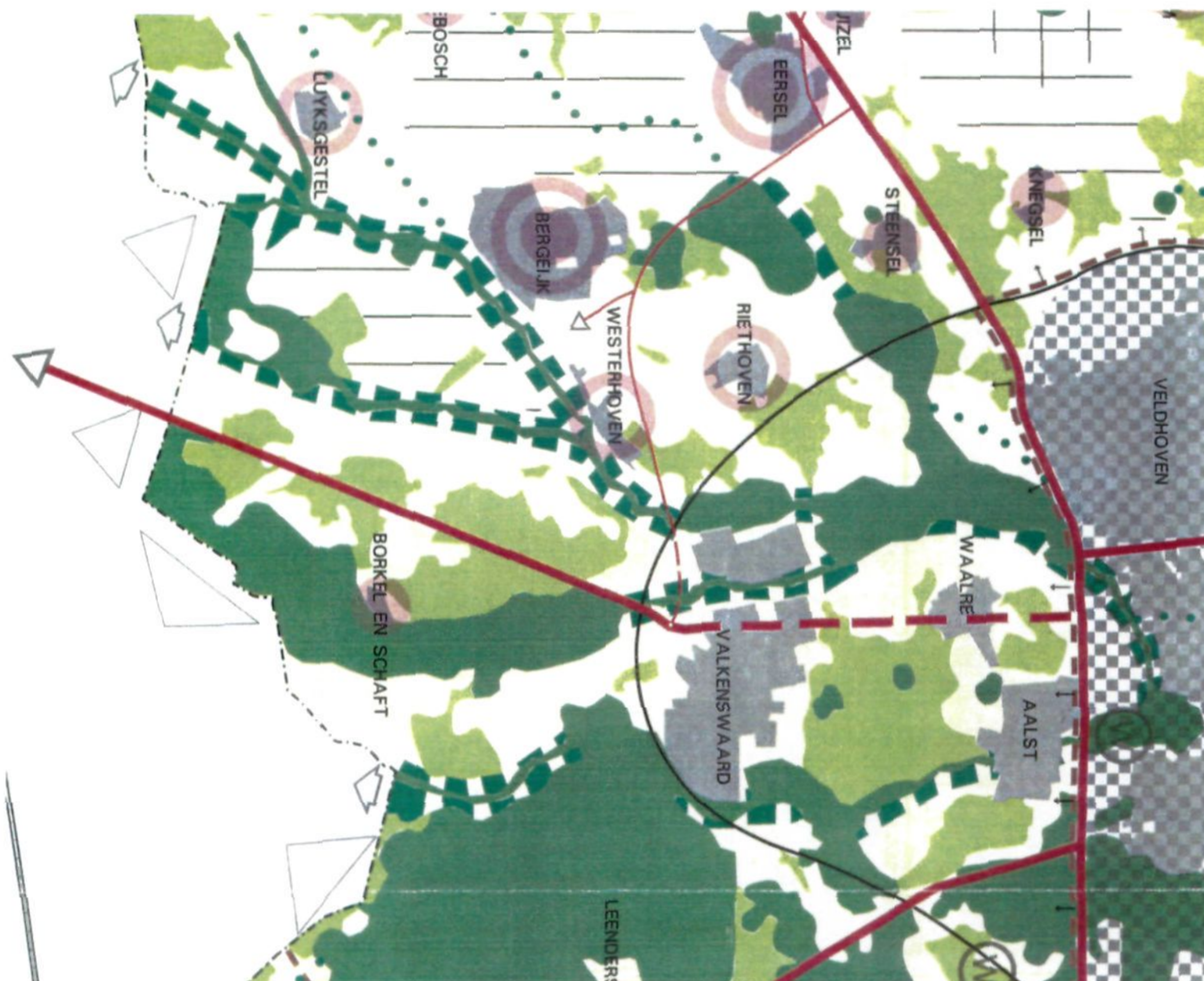
Veilig verkeer heeft een hoge prioriteit. Het verkeer eist elk jaar een hoge tol aan doden en gewonden. Door de toenemende automobiliteit neemt de kans op slachtoffers toe. Het Tweede SVV besteedt aandacht aan de reductie van het aantal verkeersdoden en -gewonden. In het Tweede SVV is ook een landelijk gemiddelde doelstelling aangegeven met betrekking tot verkeersveiligheid. Aangezien ook hier geen regionale vertaling van is, is toetsing aan deze landelijke doelstelling uitwerking dan ook niet mogelijk.

## 2.2.2 Regionaal beleid

### Ruimtelijke ordening

In het Streekplan van de provincie Noord-Brabant is het beleid erop gericht hoog dynamische functies (verstedelijking, verkeer, landbouw) te scheiden van laag dynamische functies (natuur, extensieve recreatie). Figuur 2 geeft een overzicht van de elementen van de ruimtelijke hoofdstructuur voor de directe omgeving van het in deze trajectstudie betrokken verbinding.

Figuur 2: Elementen van de ruimtelijke hoofdstructuur (bron: Streekplan 1992)



### Toeristisch- recreatieve hoofdstructuur

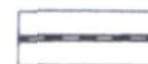
-  Toeristisch recreatief ontwikkelingsgebied
-  Toeristisch recreatief gebied
-  Toeristisch attractiepunt van bovenregionale betekenis
-  Concentratiepunt voor de waterrecreatie van bovenregionale betekenis

### Groene hoofdstructuur

-  Natuurkerngebied
-  Natuurontwikkelingsgebied
-  Ecologische verbindingszone
-  Multifunctioneel bos

### Hoofdinfrastructuur

#### Railverbindingen

-  Indicatie hogesnelheidsspoorlijn
-  Personen-en goederenvervoer
-  Goederenvervoer

#### Wegverbindingen

-  1e orde wegverbinding  tracé in studie
-  2e orde wegverbinding  tracé in studie
-  3e orde wegverbinding  tracé in studie

#### vaarwegverbindingen

-  Hoofdvaarweg-verbinding  tracé in studie
-  Vaarweg-verbinding



vliegveld



Regiogrens



Plangrens



Militair terrein





Voor de ruimtelijke hoofdstructuur worden in het streekplan de volgende elementen onderscheiden die van belang zijn voor de studie:

- \* Verstedelijking.

Het verstedelijkingsbeleid in dit deel van Noord-Brabant is gericht op versterking van de positie en concentratie van ontwikkelingen in de stadsregio Eindhoven/Helmond. De gemeenten Waalre en Valkenswaard behoren wel tot de stadsregio, maar maken geen deel uit van het Centraal Stedelijk gebied. Daarom worden in de omgeving van RW69 geen grote nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen voorzien.

- \* Groene HoofdStructuur (GHS).

De elementen van de GHS behoren tot de landschapsecologische structuur. Doorsnijden van de GHS is in principe niet toegestaan. In de omgeving van RW69 is een aantal elementen van de GHS aanwezig zoals natuurkerngebieden, multifunktionele bossen en natuurontwikkelingsgebieden.

- \* Agrarische HoofdStructuur (AHS).

De AHS in de omgeving van RW69 bestaat uit enkele delen agrarisch gebied.

- \* HoofdInfrastructuur

In het Streekplan zijn de omgeving van RW69 weginfrastructuur elementen opgenomen. Voor de trajectstudie RW69 zijn van belang:

- het noordelijk deel RW69: tracé 1e orde wegverbinding in studie
- het zuidelijk deel RW69: bestaande 1e orde wegverbinding, om-/uitbouw in studie.

Afhankelijk van de tracékeuze wordt in het Streekplan de mogelijkheid tot een omlegging Dommelen opgehouden (S317).

- \* Toeristisch-Recreatieve Hoofdstructuur (TRH).

De RW69 is deels gelegen in een gebied, waarin het provinciaal beleid gericht is op behoud en versterking van de kwaliteit van de bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen. Uitbreiding en nieuwe ontwikkelingen door de regionale overheid die de kwaliteit van het gebied versterken is in deze gebieden mogelijk.

Voor het toevoegen van nieuwe elementen aan de bestaande structuur dient gestreefd te worden naar versterking van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. Voor dit project gaat het met name om de relatie van de RW69 met de aanliggende woongebieden (geluidhinder, luchtverontreiniging) en een goede landschappelijke inrichting/inpassing.

### *Bijzondere gebieden*

In het gebied ten zuiden van Eindhoven zijn grondwaterbeschermingsgebieden (gwb), stiltegebieden en geluidsarme zones gelegen. Tracering van een (nieuwe) weg in beschermingszones is in principe ongewenst. Indien het niet mogelijk is een beschermingsgebied te mijden zullen extra voorzieningen getroffen moeten worden voor de grondwaterbescherming. Het lozen van (regen)water van het wegdek, de zogenaamde "run-off" zal buiten de beschermingsgebieden geloosd moeten worden. Daarbij gaat de voorkeur uit naar een gezuiverde lozing (via bezinking)

Akoestische bescherming van stiltegebieden en geluidsarme zones is gewenst.

### *Verkeer en vervoer*

Het verkeers- en vervoerbeleid van de provincie Noord-Brabant is vervat in de in 1990 verschenen nota Kruispunt van Wegen. De beleidslijn die de provincie daarin heeft uitgezet gaat uit van een vergelijkbare reductie van de groei van de automobiliteit als in het Tweede SVV wordt voorgestaan. Daarbij onderkent de provincie dat zij sterk afhankelijk is van het Rijksbeleid en dat de doelstellingen eerst op lange termijn zijn te realiseren. Ook ziet zij de groeitaakstelling (maximale groei automobiliteit 1986-2010 30 à 40 %) als gemiddelde en dient het te worden opgevat als streefdoel en toetsingskader voor de effectiviteit van het provinciaal beleid.

De beleidslijnen worden uitgewerkt in actiepunten die (eveneens) sterk overeenkomen met de in het Tweede SVV geformuleerde acties. Momenteel wordt de provinciale nota op een aantal punten herzien wat uitmont in een (nieuw) provinciaal verkeers- en vervoersbeleidsplan.

### *Natuur en milieu*

In het Noordbrabantse Milieubeleidsplan ("Milieu in bruikleen") en het Noordbrabantse

Natuurbeleidsplan zijn uitwerkingen opgenomen van de provinciale vertaling van het nationaal beleid met een specifiekere en meer gedetailleerde regionale invulling. Beide nota's zullen in de trajectstudie worden betrokken.

#### *Verkeersveiligheid*

Zonder aanscherping van het huidige beleid zullen de gestelde doelen volgens het Tweede SVV niet gehaald worden. Om te komen tot een duurzaam veilig wegennet zal de functie, gebruik en inrichting met elkaar in overeenstemming moeten zijn.

## **2.3 Huidige situatie en ontwikkelingen**

### **2.3.1 Ruimtelijke ordening**

In de provincie Noord-Brabant wordt een viertal stadsregio's onderscheiden waaronder Eindhoven/Helmond. In deze stadsregio's vindt bundeling van functies plaats met het accent op verstedelijking. Voor de stadregio's dienen op basis van in het Streekplan vastgestelde randvoorwaarden nadere uitwerkingen gemaakt te worden. De provincie heeft in oktober 1993 een voorontwerp-uitwerkingsplan voor de regio Eindhoven/Helmond vastgesteld op basis van de "Regiovisie". Dit is een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de stadsregio Eindhoven/Helmond tot 2005. De thema's revitalisering van stad en landschap en het mobiliteitsscenario staan centraal.

In België werkt men momenteel aan de herziening van het structuurplan "Vlaanderen". Naar verwachting komt begin 1994 het eerste concept gereed. In de trajectstudie zal rekening gehouden worden met de gedachte ontwikkelingen aan Belgische zijde. Bij de Nederlands-Belgische grens is ruimte gereserveerd voor de kortsluiting van de internationale verbinding.

#### *Woningbouw (conform voorontwerp-uitwerkingsplan)*

Realisering van een belangrijk deel van de woningbouw wordt noodzakelijk geacht op uitbreidingslokaties, waarbij de prioriteit en fasering afhangen van de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied. Ook de samenhang met de realisering van het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en fietsverbindingen spelen hierbij een rol.

De bevolking in de gehele stadsregio zal naar verwachting in de periode 1990-2005 toenemen met ca. 40.000 personen tot bijna 485.000 inwoners. Als belangrijkste uitbreidingslokaties van belang voor de trajectstudie kunnen worden genoemd:

- \* Veldhoven-noord (5 à 6.000 woningen)
- \* Brandevoort (Helmond; voorlopig 3.000 woningen); Ten westen van Brandevoort wordt ruimte voor verdere uitbreiding gereserveerd.
- \* Best-west (incl Heuveleind ca. 3.500 woningen)

De ontwikkelingen in de overige stadsregionale kernen, waaronder Valkenswaard en Waalre, wordt woningbouw voorzien in overeenstemming met hun lokale behoefte en voor zover geen strijdigheid ontstaat met de Groene Hoofdstructuur. Dit houdt beperkingen in voor de woningbouwlokaties is Valkenswaard-zuid waardoor deze lokatie als "reserve"-lokatie is aangemerkt. Voor Waalre en Aalst worden binnen de planperiode vooralsnog geen uitbreidingen voorzien.

Het voorontwerp-uitwerkingsplan wijkt op een aantal punten af van de door de regio zelf opgestelde "Regiovisie". Met name op het gebied van woningbouwlokaties is in het voorontwerp een inperking voorzien. De gemeenten Valkenswaard en Waalre hebben aangegeven hiermee niet in te kunnen stemmen. In de periode tot vaststelling van het definitieve uitwerkingsplan is dit nog punt van discussie.

Hasselt en Genk kunnen als belangrijkste stedelijke concentraties aan Belgische zijde worden beschouwd. De steden Hasselt en Genk tellen momenteel respectievelijk 67.000 en 62.000 inwoners. Verder is de stedelijke zone Herentals-Geel-Mol-Lommel-Neerpelt-Overpelt van belang. De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen zijn aangegeven in de gewestplannen. Voor het gedeelte van de provincie Limburg (B) zijn de gewestplannen "Hasselt/Genk" en "Neerpelt/Bree" van kracht. Het afgelopen decennium is de woningvoorraad in dit gebied sterker toegenomen dan het gemiddelde van België.

Op dit moment wordt een structuurplan voor Vlaanderen voorbereid waarin onder meer de gewenste ruimtelijke structuur zal worden opgenomen. In deze structuur is de stedelijke concentratie Hasselt/Genk opgenomen als regionaal stedelijk complex van eerste orde. De kernen Herentals, Geel, Mol en Neerpelt/Overpelt worden aangegeven als goed tot zeer goed uitgeruste kleine steden.

In de tot nu toe uitgebracht voorbereidende nota's voor het structuurplan wordt uitgegaan van de bestaande ruimtelijke structuur en wordt gepleit voor een gedeconcentreerde bundeling van onder andere economische activiteiten en wonen. Dit komt neer op een genuanceerde versterking van onder meer de regionaal-stedelijke en de klein-stedelijke gebieden.

Naar verwachting kan de uitbreidingsbehoefte voor de huisvesting worden opgevangen binnen de in de gewestplannen voorziene woonzones.

#### *Bedrijvigheid.*

Voor wat betreft de fasering van nieuw te ontwikkelen bedrijfsterreinen staat een gesegmenteerd aanbod van bedrijfsterreinen als uitgangspunt voorop.

In de periode 1993 tot 2005 dient in de stadsregio nog ruimte gevonden te worden voor 380 ha. bedrijventerrein. Als belangrijkste lokaties kunnen worden genoemd:

- \* Sleutelproject Eindhoven-Velhoven-Welschap (200 ha)
- \* de Rijtakker (Eindhoven; 50 ha)
- \* Zuidoost-Brabant (Helmond, 90 ha)
- \* Groot-Schoten (Helmond, 17 ha)
- \* Nader te bepalen lokatie aan westkant van Helmond (20 à 30 ha)

Gelet op het feit dat Valkenswaard een belangrijke industriële functie in de regio heeft wordt een aanvullende omvang van een nieuw bedrijventerrein van ca 20 ha voorzien. Deze lokatie mag niet liggen binnen de Groene Hoofdstructuur en moet aansluiten op het bestaand stedelijk gebied.

In België moet de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen nog nader worden bepaald op basis van een meer toegespitste behoeftegeraming en een inventarisatie van bestaande en verlaten bedrijventerreinen.



### 2.3.2 Verkeer en vervoer

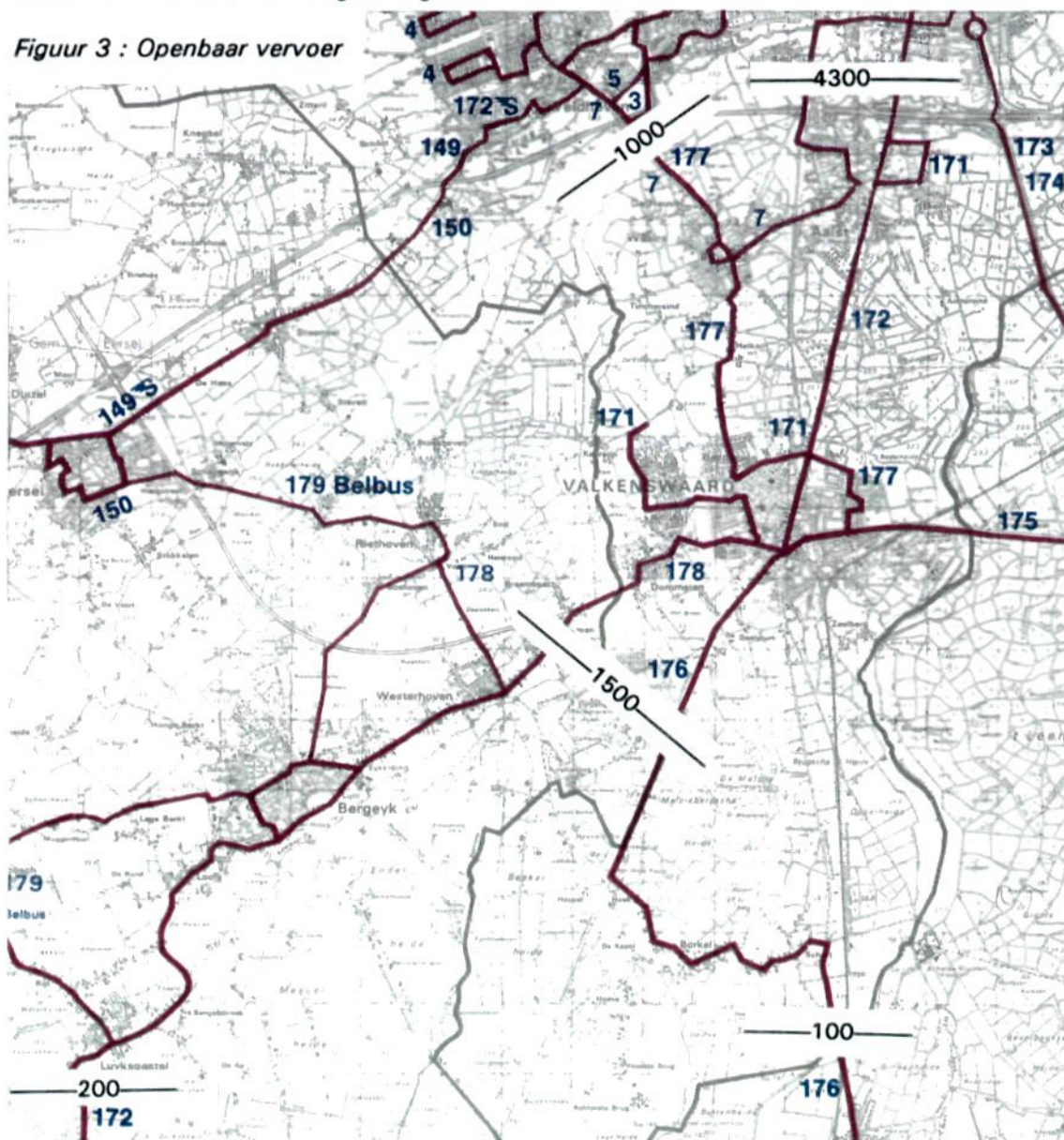
### Openbaar Vervoer

Op de verbinding Eindhoven-Valkenswaard-Belgische grens-Hasselt wordt het openbaar vervoer verzorgd door busvervoer (stads- en streekvervoer). Een railverbinding is niet aanwezig.

Het busvervoer speelt in de regio met name een rol op de kortere en middellange afstanden. In de noordelijke uitvalsrichting naar Eindhoven passeren momenteel dagelijks ca. 4300 reizigers. In noordwestelijke richting (Waalre-Veldhoven) passeren dagelijks ca. 1000 reizigers. In de zuidelijk uitvalsrichting passeren dagelijks ca. 1500 reizigers. Het grootste deel hiervan gaat/komt uit Westerhoven, Bergeyk en Luyksgestel. Een kleine 300 reizigers gaan/komen de grens over (ca. 200 richting Lommel en ca. 100 richting Neerpelt).

Figuur 3 geeft een overzicht van de bestaande busverbindingen in het gebied tussen Eindhoven en de Belgische grens.

**Figuur 3 : Openbaar vervoer**



Voor de korte en middellange termijn investeert de vervoerregio Eindhoven in kleinschalige infrastructuur om de doorstroming van de bussen te optimaliseren. Snelheid en stiptheid wil men bereiken door het zogenaamde "DRS-project" wat staat voor *doorstroming, regelmaat en stiptheid*. De bussen krijgen in de nabije toekomst prioriteit bij de verkeerslichten en op een

aantal knelpunten in het wegennet wordt de wachtrij met auto's middels een aparte busstrook gepasseerd. Daarnaast wordt het lijnennet aangepast, met name door het strakker trekken van de busroutes. Over het gehele net van de vervoerregio verwacht men met deze aanpak een stijging van het aantal busreizigers met 27%. Voor de lange termijn streeft de vervoerregio naar volledig vrije busbanen voor het openbaar vervoer en tevens hogere frequenties. Het aantal reizigers zal daardoor nog sterker groeien. Deze groeiprognozes zijn ook op de corridor Valkenswaard-Eindhoven van toepassing (zie verder ook onder "vervoerregio Eindhoven; pag. 15)

#### *Wegverkeer*

Rijksweg 69 is uitgerust als enkelbaans verbinding waarvan de breedte varieert tussen de zes en zeven meter. Over de gehele lengte zijn ter weerszijden van de weg (brom-)fietsvoorzieningen in de vorm van parallelwegen of vrijliggende (brom-)fietspaden aanwezig. De kruispunten van enige betekenis zijn in hoofdzaak in de bebouwde kommen van Aalst en Valkenswaard gesitueerd. In Aalst is een drietal kruispunten gelegen welke het centrum en de rijksweg verbinden met de woonwijken in Waalre. In Valkenswaard zijn in het centrum twee kruispunten gesitueerd die het centrum en de rijksweg verbinden met de woonwijken in Valkenswaard en met Leende, Eersel en Bergeyk.

De toenemende verkeersintensiteiten op zowel het hoofd- als onderliggende wegennet leiden steeds vaker tot congestie op de bestaande RW69. De huidige rijksweg vanaf de A67 nabij Aalst via Valkenswaard naar de Belgische grens vervult zowel een functie voor het internationaal-/doorgaande verkeer als voor het stadsgewestelijke/regionale verkeer. RW69 loopt door de bebouwde kommen van Aalst en Valkenswaard. Met name de combinatie van lokaal, regionaal en doorgaand verkeer op deze weg alsmede de ligging binnen de stedelijke gebieden met vele aansluitingen leidt tot ernstige bereikbaarheidsproblemen.

Op het wegvak tussen Eindhoven en Aalst traden in 1992 verkeersintensiteiten op van ca. 30.000 mvt/etm (werkdag). Tussen Aalst en Valkenswaard ca. 20.500 mvt/etm (werkdag)

Door de hoge verkeersbelasting in relatie tot de capaciteit van het wegvak treden problemen op ten aanzien van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Er is sprake van een structurele overbelasting van de weg waarbij de grootste druk zit in de ochtendspits. Dit leidt tot filevorming en vertragingen voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Door de verdere toename van het autoverkeer zal de geschetste problematiek verder toenemen.

De grote stroom verkeer in de kom van Aalst en ook in Valkenswaard betekent een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu. De (verkeers)problemen blijven niet beperkt tot de weg en de directe omgeving daarvan. Met name vanwege de slechte afwikkeling is steeds meer sluipverkeer ontstaan op het onderliggende wegennet. Dit geldt zowel binnen de bebouwde kommen als daarbuiten. De weg tussen Valkenswaard-Waalre en Veldhoven is daar een duidelijk voorbeeld van.

Op basis van een door DVK gehouden kentekenonderzoek eind 1989 (periode 07.00-19.00; 80% van het verkeer) is vastgesteld dat de motiefverdeling over het personenverkeer wat betreft woon-werk, zakelijk en overig resp. 28%, 32% en 40% bedraagt. Het aandeel woon-werkverkeer in de spitsperioden op dit wegvak bedraagt ca. 60%. Het aandeel vrachtverkeer in de totale verkeersstroom bedraagt nu zo'n 9%. In vergelijking met het gemiddelde aandeel vrachtverkeer op het rijkswegennet in Noord-Brabant (19%) is dat laag. Verder is vastgesteld dat de gemeenten Valkenswaard en Waalre rond de 80% van de herkomsten en bestemmingen voor het personenvervoer genereren. 60% van het verkeer dat gebruik maakt van deze verbinding heeft Eindhoven als bestemming en 10% een randgemeente van Eindhoven. Circa 6% van het verkeer tussen Aalst en randweg Eindhoven heeft herkomst of bestemming in België en kan daarmee als doorgaand (lange afstands-)verkeer worden beschouwd. Voor het vrachtverkeer is het aandeel doorgaand (lange-afstands)verkeer niet bekend en vergt nader onderzoek. Tevens bestaat momenteel geen zicht op het doorgaand verkeer dat de verbinding vanwege de congestieproblemen mijdt en bijvoorbeeld de provinciale weg 316/317 kiest.

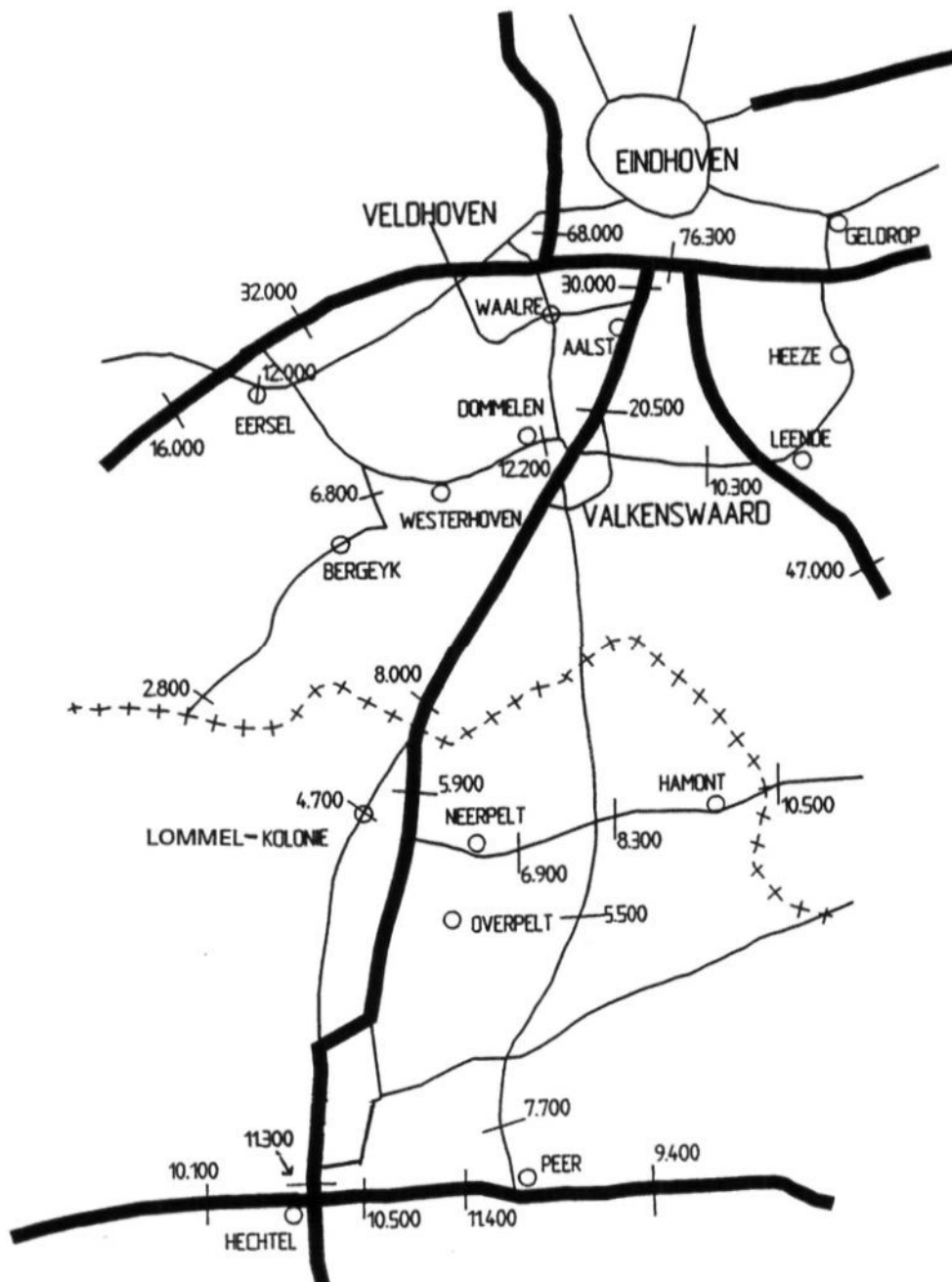
De intensiteit op de grensovergang Bergeyk bedroeg in 1992 ca. 8.000 mvt/etm, waarvan dus een kleine 2.000 mvt/etm. "doorgaand/internationaal" vanaf de aansluiting RW69/A67. Dit aandeel kan nog wat hoger uitvallen doordat niet alle grensoverschrijdend verkeer via Aalst en Valkenswaard gaat. Niet duidelijk is immers in hoeverre er sprake is van



internationaal/doorgaand verkeer dat de verbinding RW69 mijdt en alternatieve (sluip-)routes kiest.

De aanleg van de nieuwe verbinding vanaf Eksel tot Houthalen (België) kan gevolgen hebben voor het doorgaande verkeersaanbod op RW69. In de toekomst kan een groter aanbod van internationaal/doorgaand verkeer worden verwacht. Deze verwachting is tevens gebaseerd op de verwachte ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio's Eindhoven/Helmond en Hasselt/Genk en op het aantrekken/kanaliseren van grensoverschrijdend sluipverkeer in de regio. Nader onderzoek moet echter uitwijzen of dit werkelijk het geval is.

Figuur 4 Etmaalintensiteiten in 1991/1992





Uit bovenstaande overweging kan de conclusie getrokken worden dat in de huidige situatie in hoofdzaak sprake is van een problematiek van regionale en lokale aard met een weerslag op het doorgaande (internationale) verkeer. In de toekomst krijgt de problematiek naar alle waarschijnlijkheid een meer internationale betekenis. De mate waarin de schaal van de problematiek verschuift naar (inter)nationale schaal dient middels nader (verkeers)onderzoek in beeld gebracht te worden. Uiteindelijk zou dit kunnen leiden tot een gefaseerde uitvoering in de tijd.

Gelet op de beperkte goederenstroom (per vrachtauto) in de relatie Eindhoven-Hasselt/Genk alsmede het ontbreken van alternatieven (spoor, binnenvaart) ligt een uitgebreid onderzoek naar het goederenvervoer niet voor de hand. Ontwikkelingen in het goederenverkeer worden uiteraard wel meegenomen in het verkeersonderzoek.

#### *Stand van zaken infrastructuur in België*

In België heeft grotendeels besluitvorming plaatsgevonden omtrent de aanleg van een nieuwe wegverbinding vanaf Eksel tot Houthalen ter vervolmaking van de gewestwegenstructuur in de verbinding Hasselt-Eindhoven aan Belgische zijde. Het beloop van de verbinding is aangegeven in de gewestplannen als "snelverkeersweg". Naar aanleiding van recente studies zal dit beloop enigszins aangepast moeten worden, met name bij Helchteren en Houthalen.

Op het voorontwerp-structuurplan (november 1993) is de verbinding Hasselt/Genk-Nederlandse grens niet opgenomen. Daarmee is niet expliciet een (inter-)nationale betekenis aan de verbinding toegekend.

Het gedeelte vanaf de Nederlandse grens tot aan Eksel is gerealiseerd als autoweg, deels 2x2 rijstroken, deels 1x2 rijstroken. De mogelijkheid tot uitbouwen naar volledige autosnelweg bestaat, maar wordt voor de huidige verkeersintensiteit niet nodig geacht.

Voor het gedeelte bij Eksel en Hechtel (ca. 7 km.) is de besluitvormingsprocedure afgerond. Tracering is vrijwel conform het gewestplan. De verbinding zal uitgevoerd worden als autoweg 1x2 rijstroken met mogelijkheid tot uitbouw naar autosnelweg 2x2 rijstroken. Medio 1994 vindt aanbesteding plaats. Eind 1994 wordt gestart met de feitelijke aanleg van één rijbaan.

Het opvolgende gedeelte is de omleiding van Helchteren en Houthalen. In het gewestplan is voorzien in een autosnelweg. Echter, voor dit gedeelte is een tracé/MER-studie verricht. Over het al dan niet realiseren van dit weggedeelte is nog niet beslist. Het tracé zoals opgenomen is in het gewestplan zal in ieder geval bijgestuurd moeten worden. De besluitvorming wordt eind 1994 afgerond. Onteigeningen vinden in 1995 plaats. Uitvoering wordt voorgesteld op het programma voor 1996/1997.

Het project aan Belgische zijde kan gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op het aansluitende wegvak naar en in Nederland doordat de bereikbaarheid aan Belgische zijde wordt verbeterd.

#### *Vervoerregio Eindhoven*

Het autogebruik is, ook in de regio Eindhoven, de afgelopen jaren fors gegroeid en dreigt in de toekomst nog fors door te groeien. Om de groei van het autoverkeer in de hand te houden en anderen manieren van vervoer te stimuleren is in 1989 de Vervoerregio Eindhoven opgericht.

De vervoerregio, waarin het rijk, de provincie, het gewest en 10 gemeenten samen met de vervoerbedrijven en de Kamer van Koophandel samenwerken, is het aangewezen instrument om aan de lokale/regionale verkeersproblematiek te werken. Dit gebeurt middels een integrale aanpak van verschillende maatregelen.

Een drietal facetplannen zijn gereed: een fietsnet, HOV netwerk en een regionale parkeernota (in concept).

Het op te zetten HOV net bestaat uit 2 NS-lijnen en 4 openbaar vervoerlijnen. De HOV lijnen zijn snel en comfortabel, heeft voorrang op kruispunten en veelal beschikking over vrije banen. Een van de vier openbaar vervoer lijnen is de lijn Valkenswaard - Eindhoven centrum - Achtste Barrier (= Eindhoven-Noordwest).

Momenteel wordt gewerkt aan een aantal projecten om de doelstellingen kracht bij te zetten:

Op de korte termijn probeert men het huidige openbaar vervoerstelsel met relatief beperkte

middelen zoveel mogelijk aan te passen aan de doelstellingen van de vervoerregio Eindhoven (het zgn. DRS-project; zie pag 12). Dat korte termijnplan bestaat uit het sneller en gebruiksvriendelijker maken van het openbaar vervoer. Het DRS heeft een looptijd van 3-4 jaar (1993-1995/1996). Van de maatregelen wordt een zelfstandig effect verwacht op de groei van het aantal busgebruikers met 27%.

Om de congestie in de ochtend- en avondspits op het traject Eindhoven Valkenswaard te verminderen ligt er een plan gereed om een "Tidal-Flow Bus/Carpoolstrook" aan te leggen. Blijkens dit plan worden grotendeels nieuwe stroken aangelegd; in de bebouwde kom van Waalre krijgen bussen en carpoolers voorrang. Het is een oplossing die op de korte termijn uitkomst kan bieden. Hoe lang de bus/carpoolstrook oplossing biedt voor de RW69-problematiek is onbekend. De effectiviteit van de betreffende voorziening is in sterke mate afhankelijk van de uiteindelijke uitvoering alsmede het moment waarop andere vervoerregio-maatregelen worden ingevoerd (bijvoorbeeld: parkeerbeleid; vervoermanagement). De aanleg/uitbreiding van infrastructuur in het kader van deze trajectstudie RW69 is gericht op een oplossing voor de langere termijn betrekking.

Er bestaat op dit moment nog geen (vervoer)regionale visie met betrekking tot de verschillende functies van het wegennet. Over de verschillende standpunten vindt momenteel discussie plaats onder betrouwen van de vervoerregio. Hieraan wordt thans in het kader van het vervoerregio-project "Masterplan autoverkeer" gewerkt.

### 2.3.3 Natuur en landschap

De bestaande verbinding ligt voor een deel in het verstedelijkte gebied van Aalst (Waalre) en Valkenswaard. Zowel tussen genoemde kernen als ten zuiden van Valkenswaard doorsnijdt de bestaande verbinding elementen van de Groene HoofdStruktuur (zie kaart 2). Het gaat daarbij vooral om multifunktionele bossen. Het gebied maakt onderdeel uit van het stroomgebied van de Dommel. Het beleid is er op gericht de landschappelijke structuur van beekdalen en dekzandruggen te versterken door middel van landschapsbouw en op het tegengaan van bebouwing in de beekdalen en doorsnijding door infrastructuur.

Het stroomgebied van de Dommel wordt gekenmerkt door een dicht netwerk van natuurgebieden en bosgebieden. Er bevinden zich enerzijds levensgemeenschappen van natte en vochtige milieus die gebonden zijn aan beekdalen, beekoverstromingsvlakten en het overgangsg gebied zand/klei en anderzijds levensgemeenschappen van drogere milieus op hogere dekzandruggen en dekzandvlakten. De natuurgebieden van het deekdallandschap en het overgangsg gebied zand/rivierklei worden gekenmerkt door gevarieerde levensgemeenschappen van beken, moerassen, schraallanden, broekbossen en vochtige loofbossen. De belangrijkste natuurgebieden van de hogere zandgronden betreffen droge en natte heide, vennen, stuifzanden en voor een deel de meer gevarieerde grotere bossen. Ook de naaldbossen maken hiervan deel uit, zij het dat de natuurwaarden hiervan geringer zijn. In de gebieden waarin de droge en natte structuur aan elkaar raken of elkaar kruisen, is sprake van rijk geschakeerde overgangsmilieus. De beekdalen die de dekzandruggen en dekzandvlakten dooraderen vormen samen met de hogere dekzandruggen de belangrijkste abiotische structuurkenmerken van dit gebied. De beekdalen bezitten goede mogelijkheden voor natuurontwikkeling. Over de overgangszone zand/klei die landelijk meer verwantschap vertoont met het rivier- en zeeleigebied, doch door diepe grondwaterstromen ecologisch meer verwantschap heeft met het zandgebied, wordt als een belangrijk abiotisch structuurkenmerk van het zandgebied beschouwd.

Ook het landschap heeft op vele plaatsen hoge kwaliteiten. In cultuurhistorisch opzicht vormen de gave delen van beekdalen met aanliggende oudbouwlanden en landgoederen naast de broekontginningen en de beekoverstromingsvlakten de meest karakteristieke landschappen. De belevingswaarde van deze regio wordt in hoge mate bepaald door de hiervoor beschreven abiotische, biotische en cultuurhistorische karakteristiek die zich nog op vele plaatsen uit in besloten kleinschalige landschappen met een meer natuurlijk karakter.

Het vóórkomen van een dicht netwerk van natuurkerngebieden, de goede natuurontwikkelingsmogelijkheden en het voor de natuur noodzakelijke bijzondere waterbeheer, hebben voor dit gebied geleid tot de accentlegging op natuur. Dit betekent niet dat de andere sectoren geen ontwikkelingsmogelijkheden zouden hebben. Deze dienen wel plaats te vinden binnen de

randvoorwaarden die voor het behoud en de ontwikkeling van de Groene Hoofdstructuur noodzakelijk zijn. Een aanzienlijk deel van de natuurkerngebieden in deze regio is grondwaterafhankelijk. Behoud en ontwikkeling van deze kerngebieden stellen bijzondere eisen aan het grond- en oppervlaktewaterbeheer, niet alleen in de gebieden zelf maar ook in een bredere omgeving. Ingrepen in het stroomgebied die tot vermessing en verdroging van de natuurkern- en natuurontwikkelingsgebieden leiden, zullen worden geweerd en waar mogelijk worden teruggedrongen. In het Waterbeheerplan (waterschap De Dommel) zijn de stroomgebieden van de Dommel en de Keersop aangeduid als gebieden met de functie "Water voor de landnatuur". Van belang is dat in deze gebieden de waterstand in ieder geval niet wordt verlaagd en mogelijk zelfs wordt verhoogd. Het kruisen van deze elementen is uit waterbeheers oogpunt minder een probleem, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de verbindingsfunctie van deze beken.

De revitalisering van de bossen en het ecologisch herstel van alle natuurkern- en bosgebieden nopen vanwege de hoge achtergronddepositie in het hele stroomgebied tot sanering van ammoniak, zwavel- en stikstofoxiden en zware metalen. De beperking van het autoverkeer vraagt om bijzondere beleidsinspanningen.

In de lage delen van het zandgebied ligt het accent van het natuurontwikkelingsbeleid op het realiseren van natuurontwikkelingszones in de beekdalen van o.a. de Dommel. De nadruk dient daarbij gelegd te worden op de ontwikkeling en verspreiding van flora en vegetatie, waterfauna, amfibieën en reptielen. Dit is onder andere mogelijk door extensivering van het grondgebruik, natuurbouw en waar mogelijk verhoging van de grondwaterstand. Voorkomen dient in ieder geval te worden dat het grondwaterpeil daalt.

In de zones tussen grotere bossen en in het merendeel van de natuurontwikkelingsgebieden zal de aanleg van houtsingels worden bevorderd, waarbij afstemming plaats zal vinden op de agrarische inrichtingsstructuur. Deze houtsingels hebben tevens een ecologische verbindingsfunctie.

Bijzondere aandacht is noodzakelijk voor het behoud van de identiteit van de oude cultuurlandschappen in deze regio.

Door de provincie Noord-Brabant, betrokken gemeenten, waterschap De Dommel en het ministerie van Landbouw Natuur en Openluchtrecreatie is een convenant gesloten voor de uitwerking van de Groene Hoofdstructuur voor de Keersop en het dal van deze beek. Het doel is om de ecologische functie van de beek(dal) te versterken. Het convenant behelst het opstellen van een raamplan op basis waarvan een aantal deelprojecten kan worden uitgevoerd. De basis voor het raamplan ligt in het streekplan, het waterhuishoudingsplan en het natuurbeleidsplan.

#### 2.3.4 Woon- en leefmilieu

Het huidige wegverkeer veroorzaakt een belasting voor het woon- en leefmilieu. Dit betreft met name:

- geluidhinder en trillingen,
- luchtverontreiniging,
- sociale beleving.

Wat betreft geluidhinder is in de kernen Aalst en Valkenswaard sprake van een ernstige overlast door wegverkeerslawaaï. In het verleden zijn langs de A67 reeds geluidschermen geplaatst t.b.v. de kern Aalst. Deze schermen staan westelijk van de aansluiting Aalst/Waalre. Verder loopt door de kern Aalst de bestaande RW69. Onlangs is hiervoor een saneringsprogramma uitgevoerd. Uitvoering van de saneringsmaatregelen betreft hoofdzakelijk het treffen van geluidsisolerende maatregelen aan de woningen. In de verkeersprognose is daarbij overigens uitgegaan van een volbelasting van rijksweg 69 (30.000 mvt/etm). Ook in Valkenswaard is sprake van een saneringssituatie als gevolg van RW69. Hiervoor is echter nog geen saneringsprogramma opgesteld. In de milieubeleidsplannen wordt onder het thema "verstoring" o.a. ingegaan op geluidhinder.

Luchtverontreiniging manifesteert zich in het gehele land, maar is vooral in de dichtbevolkte centra en langs drukke wegen een probleem. Daarbij gaat het om een grote verscheidenheid aan



verbindingen die op geringe hoogte worden uitgestoten, dus direct in ons leefmilieu. De emissies door het wegverkeer spelen vooral een rol in de milieuthema's klimaatverandering en verzuring. Het thema "Klimaat" omvat de problematiek van met name de versterking van het broeikaseffect. Gassen met een stralingsabsorberend vermogen zoals CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, CFK's en O<sub>3</sub> kunnen als veroorzakers van dat effecten aangemerkt worden. Wat betreft verkeer is vooral de uitstoot van CO<sub>2</sub> van belang.

Bij verzuring gaat het om de uitstoot van verzurende stoffen zoals SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub> en C<sub>x</sub>H<sub>y</sub> waardoor schade optreedt aan bossen, natuurterreinen, cultuurgoederen en drinkwatervoorzieningen. Het verkeer levert een belangrijke bijdrage aan de uitstoot van SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>. Verzuring door NH<sub>3</sub> speelt vooral bij de landbouw.

Het wegverkeer is de belangrijkste bron wat betreft uitstoot van CO (ca. 70%).

De hoogste concentraties van luchtverontreinigende stoffen wordt gevonden in de directe omgeving van de weg, binnen een afstand van ongeveer 20 meter uit de wegas. Daarbij spelen NO<sub>2</sub>, CO, Benzeen, Benzo(a)pyreen, SO<sub>2</sub>, Lood en Zwevende deeltjes een belangrijke rol.

De situatie m.b.t. luchtverontreiniging en geluidhinder is af te leiden uit een verkeersmilieukaart (VMK). De VMK van Eindhoven heeft echter slechts betrekking heeft op het binnengebied van Eindhoven. Momenteel wordt gewerkt aan de opstelling van een regionale verkeersmilieukaart (RVMK). Deze heeft betrekking op het gebied van de gehele vervoerregio en is medio 1995 gereed. Bezien zal worden in hoeverre van de gegevens gebruik gemaakt kan worden in de Trajectstudie RW69.

De sociale beleving in de directe omgeving van de rijksweg wordt ernstig beïnvloed door de weg als fysiek element en het gebruik van de weg. Aandachtspunten zijn de barrièrewerking, visuele hinder, verkeersonveiligheid (mn onderliggende wegnnet) en het als "onaangenaam ervaren" (welbehagen) van geluidhinder en luchtverontreiniging. Bij een verder toename van het verkeer zal een verdere aantasting van het woon- en leefmilieu plaatsvinden.

### **2.3.5 Bijzondere gebieden**

De huidige RW69 loopt via de boringsvrije zone door tot in de beschermingszones van het grondwaterbeschermingsgebied "Aalsterweg". Langs de huidige RW69 ten zuiden van Valkenswaard ligt het stiltegebied "De Malpie" alsmede enkele geluidsarme zones.

### **2.3.6 Verkeersveiligheid**

In Noord-Brabant is een groot aantal "Black-spots". Het betreft 188 lokaties over de periode 1989-1991. De meeste (67) hiervan zijn gelegen in de regio Zuidoost-Brabant. In deze regio vinden relatief veel letselongevallen plaats op wegen binnen de bebouwde kom. De ernst van de letsels zijn groter dan in overige delen van Brabant.

### 3 PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING

#### *Probleemstelling*

De toenemende verkeersintensiteiten op zowel het hoofd- als onderliggende wegennet leiden steeds vaker tot congestie op de bestaande RW69. Deze weg loopt door de bebouwde kommen van Aalst en Valkenswaard. Met name de ligging binnen de stedelijke gebieden met vele aansluitingen maakt dat er ernstige bereikbaarheidsproblemen ontstaan. In de huidige situatie is in hoofdzaak sprake van een problematiek van regionale en lokale aard met een weerslag op het doorgaande (internationale) verkeer.

Door de hoge verkeersbelasting in relatie tot de capaciteit van het wegvak treden problemen op ten aanzien van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Er is sprake van een structurele overbelasting van de weg, waarbij de grootste druk zit in de ochtendspits. Dit leidt tot filevorming en vertragingen voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer.

De grote stroom verkeer in de kom van Aalst en ook in Valkenswaard betekent een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu. De (verkeers)problemen blijven niet beperkt tot de weg en de directe omgeving daarvan. Met name vanwege de slechte afwikkeling is steeds meer sluipverkeer ontstaan op het onderliggende wegennet. Dit geldt zowel binnen de bebouwde kommen als daarbuiten.

Naar de toekomst toe zullen de problemen door de groei van het verkeer verder toenemen. De grote hoeveelheid (woon-werk)verkeer in de spits veroorzaakt overlast in de vorm van files. De congestiekansen zullen toenemen waardoor de RW69 niet voldoet aan de landelijke congestienorm van 5%. In de toekomst krijgt de problematiek wellicht een meer internationale betekenis, gelet op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de ontwikkelingen m.b.t. infrastructuur aan Belgische zijde. Nader (verkeers-)onderzoek dient dit echter uit te wijzen.

De verkeerstoename zal gevolgen hebben voor het woon- en leefmilieu langs de weg. Geluidhinder, luchtverontreiniging en verminderde sociale beleving (barrièrewerking, visuele hinder, onveiligheid op het onderliggende net) zullen bij toenemende verkeersintensiteiten een verdere aantasting van het woonklimaat tot gevolg hebben.

#### *Doelstelling*

Het doel van de activiteit is het binnen de context van een "duurzame samenleving" ontwikkelen van pakketten van maatregelen (alternatieven) die tegemoet komen aan de gesignaleerde, met het verkeers- en vervoersysteem samenhangende, knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. De pakketten van maatregelen zullen betrekking hebben op zowel de vraagzijde als aanbodzijde (infrastructuurmaatregelen). Beïnvloeding van de vraagzijde zal met name moeten gebeuren in het kader van de vervoerregio Eindhoven. De externe effecten van de pakketten van maatregelen mogen daarbij de draagkracht van het milieu niet te boven gaan. Deze draagkracht is een "vertaling" van de in het Tweede SVV en het Nationaal Milieubeleidsplan 2 geformuleerde milieudoelstellingen op basis van een "duurzame samenleving" respectievelijk "duurzame ontwikkeling".

In de praktijk komt bovenstaande doelstelling neer op het volgende:

- + het realiseren van een wegverbinding die voldoet aan de congestienormen voor een verbinding van het hoofdwegennet (5%) en daarmee voor het doorgaand verkeer de bereikbaarheidssituatie verbetert;
- + het verbeteren van de afwikkelingsproblemen in het regionale verkeer en vervoer;
- + het verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie;
- + het verbeteren van het woon- en leefmilieu langs de verbinding en op het onderliggende wegennet als gevolg van sluipverkeer;
- + het voorkomen van aantasting en verstoring van waardevolle gebieden voor natuur en landschap (Groene Hoofdstructuur) en versnippering van het buitengebied vermijden en zo mogelijk terugdringen (bundeling);
- + treffen van mitigerende en compenserende maatregelen om negatieve effecten op bodem, water, flora, fauna en vegetatie te beperken.

Toetsing van dit (regionale) project aan de landelijke beleidsdoelstellingen is om de in paragraaf 2.2 genoemde redenen niet mogelijk.

## 4 ALTERNATIEVEN

### 4.1 Algemeen

In de Trajectnota zal een aantal alternatieven worden onderzocht. Alternatieven bestaan uit pakketten van maatregelen die in relatie staan met de aangegeven doelstelling en gesignaleerde problemen. De hoofddoelstelling is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid in het studiegebied. Uitgangspunt is dat wordt gezocht naar op de schaal van de bijbehorende problemen toegesneden oplossingen. Bij het ontwikkelen van alternatieven wordt conform het Tweede SVV allereerst gezocht naar mogelijkheden om de mobiliteit terug te dringen en te geleiden, het verbeteren van alternatieven voor de auto en invoering van selectieve bereikbaarheid alvorens alternatieven met nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur uit te werken.

Bij elk alternatief wordt aangegeven hoe de nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen dan wel kunnen worden beperkt. Bij alternatieven die een ingreep veroorzaken in de Groene Hoofdstructuur worden compenserende en/of mitigerende maatregelen genomen.

Als alternatieven worden in beschouwing genomen:

- Nulalternatief (referentie-alternatief)
- Nulplusalternatief
- Weginfrastructuuralternatieven
- Meest milieuvriendelijk alternatief

### 4.2 Nulalternatief c.q. autonome situatie in het prognosejaar

Het nulalternatief (referentie-alternatief) geeft een beschrijving van de situatie die in het prognosejaar (2010) ontstaat als gevolg van de realisering van het vigerend beleid. Hierbij wordt er van uitgegaan dat geen infrastructurele maatregelen worden genomen om de verkeerssituatie m.b.t. RW69 te verbeteren en dat de verkeersintensiteiten zich autonoom ontwikkelen. De bestaande infrastructuursituatie blijft gehandhaafd, met dien verstande dat infrastructurele werken die al in uitvoering zijn genomen of waartoe een (beleids)beslissing is genomen, worden gerealiseerd (autonome ontwikkelingen).

Als vigerend beleid voor het verkeer en vervoer wordt uitgegaan van de zogenaamde Basisvariant van het Tweede SVV met aangescherpt brandstofpakket (o.a. verhoging brandstofkosten en verhoging brandstofaccijns), stringenter parkeerbeleid en verbeterd openbaar vervoerniveau. In het nulalternatief dient derhalve een invulling van de taakstelling van het openbaar- en goederenvervoer te worden gegeven.

Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van een verbeterd streekvervoer. Plannen in het kader van Rail 21 hebben geen betrekking op het studiegebied. Daarnaast wordt uitgegaan van, veelal plaatselijke, maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer op bestaande verbindingen te bevorderen. Bij de verkeerskundige analyse wordt er namelijk van uitgegaan dat het openbaar vervoer in het nulalternatief de ruimte krijgt, een en ander op basis van het Tweede SVV-beleid. In paragraaf 2.3.2 is daarbij onder andere het DRS-project genoemd. Uitvoering van dit project valt onder de autonome ontwikkeling.

Het nulalternatief wordt beoordeeld op bereikbaarheidsdoelstellingen maar tevens zal een oordeel worden gegeven over de mate waarin de doelstellingen ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid worden gerealiseerd. Dit resulteert in de probleemanalyse.

Deze probleemanalyse leidt tot een tweedeling in de aard van de problemen: leefbaarheid én bereikbaarheid. Daarbij kunnen de problemen zich op verschillende schaalnivo's (bovenregionaal/landelijk of lokaal/regionaal) manifesteren. Het probleemoplossend vermogen van de verschillende alternatieven zal ook op verschillende schaalnivo's worden gezien.



In het nulalternatief dient een basiswegennetwerk te worden aangegeven dat in 2010 zal zijn gerealiseerd. Als autonome ontwikkeling zal worden uitgegaan van de volgende toevoegingen aan het hoofdwegennet welke reeds in uitvoering zijn dan wel waartoe een besluit is genomen:

- A2 Vught-Eindhoven, autosnelweg 2x2 rijstroken
- A50 Oss-Eindhoven, autosnelweg 2x2 rijstroken
- A73 Boxmeer-Venlo, autosnelweg 2x2 rijstroken
- A73 Venlo Maasbracht, autosnelweg 2x2 rijstroken; N.B.: Een ander afhankelijk van het besluit van de minister V&W zoals dat in mei zal worden genomen.
- A24 (België) Eksel - E314 (Houthalen), autoweg 1x2 rijstroken

Wat betreft de tangenten rond Eindhoven (A2-Westtangent; A50-Oosttangent; A67-Zuidtangent) het volgende. Binnenkort wordt door Rijkswaterstaat de Trajectstudie "Tangenten Eindhoven" gestart. Het gaat hier om aanleg en/of uitbouw van genoemde verbindingen. Aangezien de uitkomsten van deze studie van grote invloed kunnen zijn op de verkeersafwikkeling op RW69 zal een verkeerskundige gevoeligheidsanalyse uitgevoerd worden voor het geval de tangenten van Eindhoven worden uitgebouwd/aangelegd, inclusief de oosttangent. Daarnaast wordt nog eventuele autonome regionale en lokale verbeteringen meegenomen die verkeerskundig in relatie staan met deze Trajectstudie.

### 4.3 Nulplusalternatief

Allereerst worden oplossingen gezocht ter beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze voor het personenvervoer en het beter c.q. optimaal benutten van de bestaande infrastructuur: het nulplusalternatief. De maatregelen dienen te worden beoordeeld op de effecten voor de hoofddoelstelling en op het van toepassing zijnde schaalniveau. In het nulplusalternatief zullen de bovenregionale maatregelen zonodig aangevuld moeten worden met lokale maatregelen, afhankelijk van de geconstateerde effecten.

Belangrijk is steeds welke bijdrage de maatregelen kunnen leveren aan het realiseren van de doelstellingen met betrekking tot het terugdringen van de groei van de automobiliteit en selectieve bereikbaarheid. Deze maatregelen maken reeds deel uit van het vigerend beleid maar behoeven een lokale/regionale uitwerking voor de regio.

Maatregelen ter beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze in het goederenvervoer worden niet nader onderzocht vanwege de geringe rol van het goederenvervoer op onderhavige relatie in combinatie met het ontbreken van alternatieven (rail, water). Uiteraard wordt het vrachtverkeer wel in de prognoses betrokken.

Het nulplusalternatief omvat een pakket maatregelen waarin de volgende elementen onderscheiden kunnen worden.

#### *Beïnvloeding vervoerwijze voor het personenvervoer.*

In het kader van dit project gaat het over de beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze in het personenvervoer middels carpoolplaatsen, verbeteringen in het openbaar vervoer (verbetering overstapmogelijkheden, toevoegen sneldiensten en verbeteringen in de fietsinfrastructuur. Door de vervoerregio Eindhoven wordt een en ander uitgewerkt. De plannen voor de bus/carpoolstrook tussen Valkenswaard en Eindhoven, die momenteel door Rijkswaterstaat worden uitgewerkt, worden meegenomen. Ook de plannen voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) zoals die door de vervoerregio Eindhoven zijn voorbereid zullen onderdeel uitmaken van het nulplusalternatief. Het gaat hier om de HOV-lijn Valkenswaard - Achtse Barrier (= Eindhoven noordwest)

#### *Benutting van bestaande infrastructuur*

Een betere benutting van de bestaande (hoofd)infrastructuur met onder andere maatregelen volgend uit het DRS-project (zie pag. 12) zoals momenteel door de vervoerregio Eindhoven wordt voorbereid. Dit project wordt overigens als autonome ontwikkeling beschouwd.

#### *Lokale maatregelen*

Afhankelijk van het gesignaleerde probleem c.q. knelpunt kan met regulerende/geleidende

maatregelen de situatie worden verbeterd. Te denken valt aan reconstructie van kruispunten, aanleg van (lokale) wisselstroken en busstroken etc.

Onder lokale maatregelen vallen ook maatregelen direct gericht op het verbeteren van de leefbaarheidssituatie zoals geluidwerende voorzieningen, fietstunneltjes etc. en kleinschalige infrastructurele maatregelen die samenhangen met de schaal en aard van het probleem een oplossing bieden. In de Trajectstudie zullen de relevante lokale maatregelen worden meegenomen.

Indien, lopende de studie, over de uitvoering van bovenstaande maatregelen een besluit wordt genomen en als voor die maatregelen planologische inpassing niet op problemen stuit, zullen deze maatregelen deel uit maken van het nulalternatief.

## 4.4 Weginfrastructuuralternatieven

Bij weginfrastructuuralternatieven wordt gedacht aan integrale alternatieven bestaande uit de verbreding van bestaande wegen en/of aanleg van nieuwe wegen (weggedeelten) in combinatie met verbeteringen zoals bijvoorbeeld in het nulplusalternatief meegenomen worden (verbeterd openbaar vervoer, carpoolen, beïnvloeding vervoerswijze, benutting, lokale maatregelen)

De infrastructuuralternatieven worden op vergelijkbare wijze beoordeeld als het nulplusalternatief: de bijdrage aan realisering van de doelstelling (pag. 19) en het schaalniveau van de effecten. Deze infrastructuuralternatieven kunnen voor zover nodig aangevuld worden met lokale maatregelen.

Binnen de weginfrastructuur-alternatieven spelen vervolgens nog traceringsvarianten.

In gevallen waarbij ernstige aantasting plaats zal vinden van natuur en landschap zal in de studie een actief onderzoek naar compenserende en mitigerende maatregelen worden uitgevoerd.

In het kader van de trajectstudie wordt bij de weginfrastructuur-alternatieven gedacht aan:

- aanleg van een autoweg 1x2 rijstroken
- aanleg van een autosnelweg 2x2 rijstroken

### Tracés

Tracering van weginfrastructuur-alternatieven kan op verschillende manieren plaatsvinden. Er wordt daarbij gedacht aan 5 tracés (Figuur 5). Figuur 5 heeft niet de bedoeling de exacte ligging aan te geven, maar een indicatie te geven van de ligging. In de op te stellen trajectnota zal de ligging nader bepaald worden (schaal 1:10.000). Dan is het ook mogelijk dat (kortsluitende) overgangsbogen tussen tracés worden beschouwd.

#### Tracé A: Eersel - Bergeyk - Belgische grens

Tracé A wordt ter hoogte van de aansluiting Eersel aangehaakt op de bestaande A67. Het tracé volgt de provinciale weg(=PW) 317 tot en met Bergeyk. Daar wordt het tracé voortgezet via de bestaande PW318 en doorgetrokken tot aan de bestaande RW69. Hoofduitgangspunt bij dit tracé is maximale bundeling met de bestaande (provinciale) infrastructuur.

Momenteel wordt door de provincie in samenspraak met de gemeente de noodzaak en vormgeving onderzocht van een wijziging van de aansluiting PW316/PW317 (aansluiting "Het Stuivertje"). Daarnaast is de provincie voornemens een studie uit te gaan voeren naar de provinciale wegenstructuur in en om Eersel. In de Trajectstudie echter, zal de huidige situatie wat betreft ligging en aansluitingen van de provinciale wegen als uitgangspunt worden genomen, behoudens wat kleine wijzigingen bij "Het Stuivertje".

Gestreefd wordt naar een maximale bundeling met bestaande bebouwings- en weginfrastructuur. Het doorsnijden van het buitengebied met landschappelijk en ecologisch waardevolle eenheden, welke deel uitmaken van de Groene Hoofdstructuur (GHS), dient zoveel mogelijk vermeden te worden. Belangrijk punt van aandacht zijn de bebouwing van Eersel en Bergeyk alsmede de doorsnijding van "relatienota-gebieden".

Terzijde wordt nog opgemerkt dat momenteel sprake is van sluipverkeer via Bergeyk en Riethoven richting Veldhoven. Eventuele maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer die op korte termijn genomen worden zullen als autonome ontwikkeling worden gezien.

Het beloop van het tracé hangt af van de uitvoeringsvorm van de weg (autoweg of

autosnelweg) en de daarmee samenhangende traceringsvrijheid (boogstralen) en ruimtebeslag. Dit tracé zal in hoofdzaak oplossing bieden voor het lange afstandsverkeer (doorgaand verkeer). In hoeverre tracé A een daarmee een bijdrage levert aan de oplossing van de regionale en lokale verkeersproblematiek in Waalre, Aalst en Valkenswaard zal het verkeersonderzoek uit moeten wijzen. Duidelijk is dat in genoemde kernen vrij zware (aanvullende) maatregelen genomen dienen te worden (bijvoorbeeld herinrichting) om het doorgaand verkeer te weren. Tracé A is in principe geschikt om in aanmerking te komen voor uitvoering in de vorm van zowel een autoweg als een autosnelweg.

#### Tracé B: Veldhoven (Witven) - Keersop - Luikerweg

Dit tracé sluit bij camping "t Witven" (Veldhoven) aan op de A67. Bij de exacte plaatsbepaling van de aansluiting dient rekening gehouden te worden met de afstand tot knooppunt "de Hogt", volgens de richtlijnen (ROA: minimaal 1200 meter). Vervolgens loopt het tracé in zuidelijke richting verder ten westen van rivier de Keersop. Nabij de kruising met de bestaande provinciale weg 317 buigt het tracé met een krappe boog ten noordoosten van het "Eurocircuit" af naar de bestaande RW69 (Luikerweg). Daarbij wordt een aantasting van het Westhovens Bos zoveel mogelijk voorkomen. Een beloop van tracé B ten westen van het Westhovens Bos wordt uit principe van bundeling niet overwogen. Een dergelijk tracé loopt overigens ook over grotere lengte door/langs het Keersopdal (element Groene HoofdStructuur).

Zoals in paragraaf 2.3.3 reeds is aangegeven loopt dit tracé voor een groot gedeelte langs het dal van de Keersop (GHS). De exacte begrenzing van de GHS dient op dit punt nog vastgesteld te worden. Wel is duidelijk dat extra aandacht is vereist voor landschappelijke en ecologische inpassing waarbij het raamplan voor de Keersop en de daarop gebaseerde deelprojecten (zie pag 17) in de beschouwingen worden meegenomen.

Tracé B is in principe geschikt om in aanmerking te komen voor uitvoering in de vorm van zowel een autoweg als een autosnelweg.

#### Tracé C: De Hogt - Dommel - Luikerweg

Dit tracé is ter plaatse van de aansluiting op de A67 gelegen in het verlengde van de westtangent van Eindhoven (Poot van Metz, knooppunt de Hogt) en voert langs de bestaande bebouwing ten westen van Waalre. Bij de exacte traceringsvrijheid dient eventueel rekening gehouden te worden met de in discussie zijnde woningbouw-uitbreiding van de westzijde van Waalre, een en ander afhankelijk van de "hardheid" van de uitbreiding.

Het tracé wordt in zuidelijke richting voortgezet en voert tussen de kernen van Valkenswaard en Dommelen (door Dommeldal). Ten zuiden van Valkenswaard/Dommelen wordt aangesloten op de Luikerweg (RW69).

Aangezien dit tracé voor een groot gedeelte is getraceerd door elementen van de GHS is extra aandacht vereist voor een landschappelijke en ecologische inpassing waarbij de beperkingen voor de gedachte natuurontwikkeling in het gebied rond de Dommel zoveel mogelijk worden voorkomen. Doorsnijding en aantasting van het natuurkerngebied dient zoveel mogelijk voorkomen te worden.

Het beloop van het tracé hangt af van de uitvoeringsvorm van de weg (autoweg of autosnelweg) en de daarmee samenhangende traceringsvrijheid (boogstralen) en ruimtebeslag.

Tracé C is in principe geschikt om in aanmerking te komen voor uitvoering in de vorm van zowel een autoweg als een autosnelweg.

#### Tracé D1: Prof. Holstlaan (Aalst) - Valkenswaard-noord - aansluitend op Tracé C

Dit tracé sluit ter hoogte van de prof. Holstlaan (Eindhoven) en burg. Mollaan (Aalst) aan op de A67. Het tracé volgt het oude spoorbaantracé en buigt ten noorden van Valkenswaard af in westelijke richting. Daar sluit het tracé aan op tracé C.

Bij dit tracé geldt dezelfde extra aandacht voor landschappelijke en ecologische inpassing als tracé C. Daarnaast dienen de ontwikkelingen wat betreft de productie van chips in het Natuurkundige Laboratorium van Philips meegenomen te worden.

Verder speelt de problematiek van de aansluitingen op de zuidelijke Randweg van Eindhoven (A67). Bij een aansluiting van dit tracé op de A67 zal worden bezien of de huidige aansluiting Aalst kan worden gesaneerd. Tot slot wordt opgemerkt dat de nu al drukke A67 voor een



gedeelte niet zal worden ontlast bij een aansluiting ter hoogte van de prof. Holstlaan. Tracé D is in principe geschikt om in aanmerking te komen voor uitvoering in de vorm van zowel een autoweg als een autosnelweg.

#### Tracé D2: Prof. Holstlaan (Aalst) - Valkenswaard/Europalaan - aansluitend op tracé C

Dit tracé sluit ter hoogte van de prof. Holstlaan (Eindhoven) en burg. Mollaan (Aalst) aan op de A67. Het tracé volgt het oude spoorbaantracé dat in de kom van Valkenswaard over gaat in de Europalaan. Ten zuiden van de kom van Valkenswaard buigt het tracé in westelijke richting af naar de bestaande RW69 (zie tracé C). Het tracé door de kom van Valkenswaard kan mogelijk uitgevoerd worden als autoweg 2x2 in verband met de stedelijke verkeersafwikkeling.

De uitvoeringvorm van tracé D2 kan alleen als autoweg. Een autosnelweg in de kern van Valkenswaard legt een dermate grote ruimtelijke claim dat één gevelwand gesloopt dient te worden terwijl voor de noodzakelijke (ongelijkvloerse) aansluitingen op het onderliggend wegennet eveneens niet onaanzienlijke afbraak nodig is. Dit wordt als een niet-reële optie beschouwd. Wat betreft een bijdrage in de oplossing van de verkeersproblematiek kan tracé D2 naar alle waarschijnlijkheid slechts oplossing bieden aan de regionale problematiek.

#### Niet mee te nemen tracé's

Het opkrikken van de bestaande verbinding door Aalst en Valkenswaard tot autoweg of autosnelweg is niet reëel gelet op de zeer beperkte ruimte en de gevolgen voor het woon-en leefmilieu. Oplossingen die verband houden met verdiepte ligging(en) en ondergronds bouwen worden bij het meest milieuvriendelijk alternatief besproken.

Een tracé ten westen van tracé A is niet opgenomen. Een dergelijk tracé betekent een nieuwe doorsnijding en er wordt niet gebundeld met bestaande infrastructuur. Dit in combinatie met een te verwachten beperkt verkeerskundig effect maakt een dergelijk tracé niet reëel.

Tussen tracé A en tracé B worden eveneens geen andere tracés overwogen vanwege hun beperkt verkeerskundig effect in combinatie met de grote ruimtelijke, ecologische en landschappelijke ingreep (geen bundeling, nieuwe doorsnijding).

Meer oostelijk gelegen tracé's voor autoweg of autosnelweg dan tracé D1/D2 welke aansluiten op de autosnelweg A2 tussen knooppunt Leenderheide en kern Leende en getraceerd zijn op de voormalige goederenspoorlijn (Geldrop-Heeze-Valkenswaard-Achel) wordt niet overwogen vanwege het beperkte verkeerskundig oplossingsvermogen in combinatie met de aantasting van de elementen van de Groene Hoofdstructuur. Bovendien is het tracé van deze (voormalige) spoorlijn nauwelijks meer herkenbaar in het landschap. Gebruik maken van dit spoorwegtracé betekent feitelijk dan ook een nieuwe doorsnijding.

#### **Aansluitingen**

Bij uitvoering als autoweg (2 rijstroken) worden alle aansluitingen in principe gelijkvloers uitgevoerd. Bij de uitvoering als autosnelweg (2x2 rijstroken) zijn alle aansluitingen ongelijkvloers. Daarbij dient het aantal aansluitingen beperkt te blijven tot de belangrijkste aansluitende wegen op het onderliggend wegennet. De effecten van deze aansluitingen op het onderliggend wegennet worden in de trajectstudie aangegeven.

## **4.5. Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is het alternatief waarbij wordt aangegeven hoe nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk kunnen worden beperkt indien zij niet zijn te voorkomen. Daarbij dienen in principe de bereikbaarheidsproblemen in zekere mate opgelost te worden. In het MMA wordt bezien in hoeverre aan de milieucriteria kan worden voldaan welke ontleend kunnen worden aan het rijks- en provinciaal beleid alsmede aan de wettelijke voorkeurs/streefwaarden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen vanuit zowel het woon- en leefmilieu als vanuit het natuurlijk milieu.

In principe staan drie opties open:

Optie 1: gericht op het natuurlijk milieu

Hierbij wordt een alternatief uitgewerkt dat de leefbaarheidsproblemen zo goed mogelijk

oplost, zonder dat een extra claim wordt gelegd op het natuurlijk milieu. Bij deze optie is de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem van lagere prioriteit. Gedacht wordt aan de uitwerking van het nulplus-alternatief met extra voorzieningen ten behoeve van het woon- en leefmilieu.

Optie 2: gericht op het natuurlijk milieu én (deels) verkeerskundig oplossend.

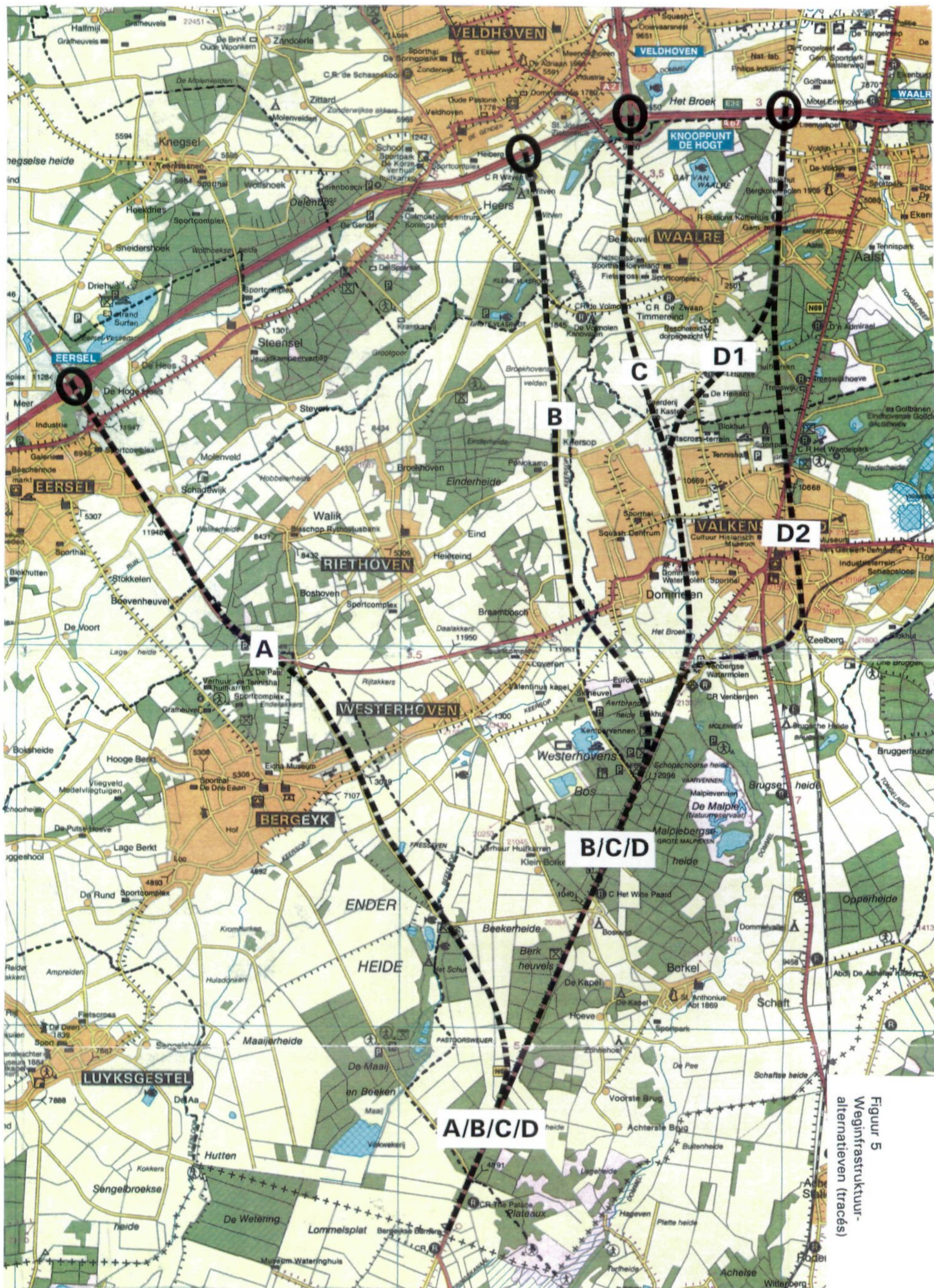
Hierbij wordt gedacht aan een milieuvriendelijke uitwerking van een tracé dat de bereikbaarheidsproblemen in redelijke mate oplost én het natuurlijk milieu zoveel mogelijk ontziet. Aan de bezwaren vanuit het woon- en leefmilieu zal zo goed als mogelijk tegemoet gekomen moeten worden.

Optie 3: gericht op het woon- en leefmilieu én (deels) verkeerskundig oplossend.

Hierbij wordt gedacht aan een milieuvriendelijke uitwerking van het tracé dat de bereikbaarheidsproblemen in redelijke mate oplost én het woon- en leefmilieu zoveel mogelijk ontziet. Aan de bezwaren vanuit het natuurlijk milieu zal zo goed als mogelijk tegemoet gekomen moeten worden.

Bij het uitwerken van deze tracés zal expliciet aandacht worden gegeven aan (gedeeltelijk) verdiepte ligging(en), boren, ondergronds bouwen e.d. Verder gaat het niet alleen om een milieuvriendelijk gebruik, maar ook om milieuvriendelijke aanleg. Tijdens de studie zal bekeken worden welke optie(s) nader zal/zullen worden uitgewerkt.





Figuur 5  
Weginfrastructuur-  
alternatieven (tracés)

bron: Falkplan-Suurland B.V./VVV Eindhoven-Kempenland.



## 5 ONDERZOEKSASPECTEN EN ONDERZOEKSMETHODIEK

### 5.1 Studiegebied

Bij de afbakening van het studiegebied kan globaal een onderverdeling gemaakt worden in:

- het inpassingsgebied: Dit omvat het gebied dat direct door aanleg en gebruik van de weg wordt beïnvloed. Hierbij wordt uitgegaan van een strook van enkele honderden meters aan beide zijden van de (aan te leggen) weg. Voor sommige aspecten kan het gebied nog ruimer zijn, bijvoorbeeld bij belangrijke ecologische relaties.
- het invloedsgebied: Hierbij gaat het vooral om de verkeerskundige effecten die zich ook buiten de weg en de direct aansluitende wegen voordoen. Het gebied waarin significante verkeerskundige effecten kunnen optreden vormt onderwerp van de verkeersstudie en wordt het (verkeers)invloedsgebied genoemd. De wegen zoals aangegeven in figuur 4 geven een goede indruk van het invloedsgebied.

### 5.2 Onderzoeksaspecten

De voorgestelde alternatieven houden in dat er maatregelen worden ontwikkeld teneinde de bereikbaarheids- en leefbaarheidssituatie te verbeteren. Deze pakketten moeten worden beoordeeld en vergeleken om een keuze te kunnen maken. Daartoe dienen alle alternatieven op dezelfde aspecten te worden beoordeeld volgens een uniforme methodiek.

In alle gevallen zullen de met de maatregelen samenhangende gevolgen voor het verkeers- en vervoerssysteem dienen te worden meegenomen in de beoordeling. Naast de omvang van de maatregel (ingreep/aanlegfase) is namelijk het gebruik van infrastructuur (op basis van verkeersintensiteiten) in de gebruiksfase van belang voor het beoordelen van de effecten.

De maatregelen dienen steeds te worden beoordeeld op hun effecten voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De relevante aspecten en de daarbij te hanteren criteria zullen worden afgeleid uit de beleidsdoelstellingen. Uit het onderzoek zal moeten blijken op welke schaal de effecten zich manifesteren. In de projectnota zal daartoe per aspect het specifieke studiegebied worden aangegeven. Aangezien de reikwijdte van het effect per aspect verschilt kan geen eensluitend studiegebied worden aangegeven dat voor alle aspecten geldt.

De aspecten waar in het onderzoek de gevolgen van de maatregelen op worden beoordeeld zijn te splitsen in aspecten in relatie met de bereikbaarheid en leefbaarheid.

#### **Bereikbaarheid**

Bij bereikbaarheid gaat het om de bereikbaarheid op (inter-)nationaal niveau - waarbij de kwaliteit van de verbinding tussen de regio's Eindhoven/Helmond en Hasselt/Genk van belang is - en de bereikbaarheid op regionaal/lokaal niveau.

De bereikbaarheid zal worden beoordeeld op basis van de verkeersinvloeden die uitgaan van de (hoofd)infrastructuur :

- \* verkeersafwikkeling c.q. congestie-normen, mate waarin de A69 als verbinding van het hoofdwegennet haar functie kan vervullen;
- \* mobiliteitsontwikkeling (autokilometrage en aantal verplaatsingen),
- \* reistijdeffecten voor het personen en goederenverkeer met specifieke aandacht voor het economisch belangrijk verkeer (zakelijk verkeer en goederenverkeer)
- \* (regionaal) ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden.
- \* aansluiting van de onderliggende wegenstructuur (woongebieden, bedrijventerreinen) en de ontsluiting van het landelijk gebied (landbouw en recreatie).

#### **Leefbaarheid**

Bij de leefbaarheid gaat het om de bijdrage aan de verbetering van en het effect op de leefbaarheid op (zowel bovenregionaal/nationaal als lokaal/regionaal niveau,

De beoordeling van de leefbaarheid is gericht op navolgende aspecten:

- \* verkeersveiligheid, ook op onderliggende wegennet, uitgedrukt in aantallen slachtoffers.
- \* luchtverontreiniging,
  - verzuring en broeikaseffect (totale uitstoot CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, C<sub>x</sub>H<sub>y</sub>, CO),
  - volksgezondheidsnormen (wettelijke grenswaarden zoals bijvoorbeeld voor NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>),
- \* geluidhinder en trillingen,
  - oppervlakte met geluidbelasting,
  - aantal geluidgehinderden,
  - trillingshinder,
- \* risico's vervoer gevaarlijke stoffen,
- \* natuur en landschap,
  - aantasting Groene Hoofdstructuur (flora, fauna en vegetatie (GHS)),
  - aantasting landschapsstructuur,
  - aantasting cultuurhistorische en archeologische gebieden,
  - ruimtebeslag en versnippering,
  - aantasting bodem, (grond)water en geomorfologie,
- \* leefbaarheid woon- en leefmilieu ,sociale beleving (barrièrewerking)
- \* landbouw, bosbouw en recreatie.

Voor de met het milieu samenhangende aspecten dient te worden bepaald of de effecten tijdelijk of permanent zijn en of ze juist optreden bij de aanleg of het gebruik van nieuwe en/of verbeterde infrastructuur. Bovendien dient te worden aangegeven in welke mate de effecten bijdragen aan het realiseren van de (milieu)-doelstellingen.

### 5.3 Onderzoeksmethodiek

Ten behoeve van het beoordelen van de verkeers- en vervoersproblematiek in het studiegebied zal een verkeers- en vervoermodel worden ontwikkeld dat het mogelijk maakt betrouwbare uitspraken te doen over de bestaande situatie, de situatie in het prognosejaar en over de effecten van de diverse pakketten van maatregelen op relevante aspecten.

Als prognosejaar wordt 2010 aangehouden daar de huidige beleidsnota's met betrekking tot verkeer en vervoer en milieu op dat jaar zijn gericht.

Het verkeers- en vervoermodel dient op basis van sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen gegevens te verschaffen over het personenverkeer en de goederenstromen uitgesplitst naar: verplaatsingsmotief en -afstand, vervoerwijze, tijdstip van de dag en herkomst en bestemming. De gevolgen voor het verkeers- en vervoersysteem worden zoveel mogelijk kwantitatief weergegeven. Zo mogelijk wordt een koppeling gelegd met de nog op te stellen Regionale VerkeersMilieu Kaart (RVMK).

Per aspect zal in de Trajectnota worden aangegeven welke onderzoeksmethodiek is gehanteerd. Voor geluidhinder wordt bijvoorbeeld Standaardrekenmethode II gebruikt, voor luchtkwaliteit kan het TNO-model worden gebruikt.

Verder wordt steeds duidelijk aangegeven welke aannamen zijn gedaan en welk studiegebied in beschouwing is genomen. Bij dit laatste is met name van belang dat het studiegebied per aspect samenhangt met de schaal van het effect.

## 6 PROCEDURE EN BELEIDSKADER

### 6.1 Besluitvormingsprocedures

De beslissing over de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande hoofdinfrastructuur wordt - ingevolge de Tracéwet - genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De procedure rond de besluitvorming is er op gericht dat het bevoegd gezag (in deze de Minister van Verkeer en Waterstaat) het besluit kan nemen op basis van een zorgvuldige afweging van de ingreep en van de voor- en nadelen van de alternatieve oplossingen. Inspraak en advisering spelen daarbij een belangrijke rol.

Voor die zorgvuldige afweging is een Tracéwetprocedure vereist. De MER-procedure maakt onderdeel uit van deze Tracéwetprocedure. Vandaar dat de op te stellen Trajectnota een Trajectnota *inclusief MER* is.

Nadat een tracébesluit is genomen, dient een weg in de betreffende bestemmingsplannen te worden ingepast. Tegen die onderdelen van het bestemmingsplan waarover middels het Tracébesluit een beslissing is gevallen kan geen bezwaar/beroep worden ingesteld.

Onderstaand is de besluitvormingsprocedure nader toegelicht.

#### **Betrokkenen**

Voor uitleg van een aantal begrippen: zie begrippenlijst (bijlage 2)

Bij de besluitvormingsprocedure zijn betrokken:

- Initiatiefnemer
- Bevoegd gezag
- Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.)
- Wettelijke adviseurs

De regionale Inspecteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op de Hygiëne van het Milieu van het ministerie van VROM en de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

- Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)

Een onafhankelijk adviescollege van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat tevens zorg draagt voor de inspraak naar aanleiding van de Trajectnota.

- Gemeenten en provincie

Treden op verzoek van het Bevoegd Gezag op als adviseur, ambtelijk en bestuurlijk

- De insprekers

Er zijn twee inspraakperioden. De eerste periode vindt plaats tijdens het opstellen van de richtlijnen. Een ieder kan aan het bevoegd gezag kenbaar maken wat er in de Trajectnota moet worden onderzocht.

De tweede inspraakronde vindt plaats zodra het bevoegd gezag de Trajectnota heeft gepubliceerd. Een ieder kan kenbaar maken welke inzichten en bezwaren etc hij/zij heeft naar aanleiding van het in de nota aangegeven onderzoek.

#### **Besluitvormingsprocedure**

De Tracéwetprocedure wordt gestart met de zogenaamde Startnotitie (SN) waarin het voornemen van de initiatiefnemer (IN) wordt gepresenteerd. Figuur 6 geeft schematisch het verdere proces weer met de wettelijke termijnen.

#### *Opstellen en bekendmaken Startnotitie.*

De Initiatiefnemer (directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat) begint met het opstellen van de Startnotitie (probleemsignalering). In deze fase vindt vooroverleg plaats met het bevoegd gezag, de gemeenten en de provincie. Het bevoegd gezag licht de Cie-m.e.r. in over de op handen zijnde procedure. Deze fase wordt afgerond met de publicatie van de Startnotitie, de schriftelijke mededeling van het bevoegd gezag aan de Cie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs dat een besluit wordt voorbereid. Tevens volgt publicatie in kranten en wordt de Startnotitie 1 maand



ter visie gelegd.

#### *Inspraak en vaststellen richtlijnen*

Deze fase, duur maximaal 3 maanden vanaf de tervisie legging, is erop gericht het bevoegd gezag naar aanleiding van de Startnotitie te adviseren over de richtlijnen voor de op te stellen Trajectnota (steeds inclusief MER) en het bevoegd gezag de gelegenheid te geven de reacties en adviezen te verwerken. Centraal staat de inhoud van de Trajectnota: welke onderwerpen moeten aan de orde komen en hoe diep moeten zij worden behandeld?

Aan de hand van de Startnotitie, de adviezen van de Cie-m.e.r. en de wettelijk adviseurs en de inspraakreacties stelt het bevoegd gezag uiteindelijk de richtlijnen voor de Trajectnota vast.

#### *Opstellen van de Trajectnota*

De initiatiefnemer stelt in deze fase, met onbepaalde tijdsduur, de Trajectnota op, met inachtneming van de door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen. Tijdens deze fase vindt overleg plaats met derden (provincie, gemeenten etc), het bevoegd gezag, de wettelijk adviseurs en de Cie-m.e.r.

De Trajectnota beschrijft op een zo objectief mogelijke wijze de gevolgen van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven. De richtlijnen geven daarbij aan welke informatie het milieugedeelte minimaal dient te bevatten. De nota geeft verder inzicht in het probleem en de mate waarin de voorgenomen activiteit en alternatieven bijdragen aan de oplossing daarvan. Met de aldus zichtbaar gemaakte informatie dient de Trajectnota als hulpmiddel bij de besluitvorming.

#### *Inspraak, toetsing en advies*

Nadat het Trajectnota door het bevoegd gezag is aanvaard, wordt de nota ter inzage gelegd en worden er voorlichtingsavonden georganiseerd. Hierdoor is iedereen in de gelegenheid zich een mening te vormen over de nota en deze kenbaar te maken. Ook kan men inspreken op de Trajectnota. Vervolgens worden er hoorzittingen georganiseerd waar men de gemaakte opmerkingen kan toelichten. De Cie-m.e.r. neemt kennis van hetgeen door de samenleving wordt ingebracht en betrekken het bij hun advisering.

In deze fase worden twee vragen beantwoord:

- bevat de Trajectnota voldoende en kwalitatief goede informatie zodat het milieu-aspect een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen;
- welk alternatief c.q. variant moet worden gekozen.

Over de eerste vraag wordt het bevoegd gezag rechtstreeks geadviseerd door de Cie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs. Over de tweede vraag wordt het bevoegd gezag geïnformeerd door de besturen van gemeenten, provincie en waterschappen. Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur coördineert de te doorlopen procedures en brengt een integraal advies uit over de te nemen maatregelen. Dit onderdeel van de procedure duurt maximaal 4 maanden.

#### *Besluitvorming volgens Tracéwet*

Volgens de Tracéwet dienen ook de besturen van gemeenten, provincie en waterschappen hun advies over de nota en met name de alternatieven te geven. Vervolgens neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede op basis van de Trajectnota, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak- en in samenspraak met de Minister van VROM- een Ontwerp-Tracébesluit (1:2500) over het verbreden al of niet aanleggen van de A69, en zo ja, over de wijze waarop. Het ontwerp-Tracébesluit dient binnen twee maanden na de afronding van de vorige fase (ter visielegging etc.) genomen te worden. Deze periode kan met maximaal 6 maanden worden verlengd.

Het ontwerp-Tracébesluit wordt ter inzage gelegd. Vervolgens dienen de genoemde besturen opnieuw te reageren en aan te geven of zij bereid zijn om het gekozen alternatief in hun plannen op te nemen. Tenslotte neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de Minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Dit dient te geschieden binnen vijf maanden nadat het ontwerp-besluit is genomen.

Tegen dit tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de Trajectnota worden ook alternatieven uitgewerkt, waarbij het betreffende weggedeelte niet zal worden aangelegd, maar andere maatregelen bij openbaar vervoer en bestaande infrastructuur zullen worden getroffen. Sommige beslissingen in dit verband over de uitbreiding van het openbaar vervoer en de aanpassing van bijvoorbeeld gemeentelijke wegen vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. In die gevallen zal bij de verdere besluitvorming gestreefd worden naar een goede gecoördineerde besluitvorming met de daarbij betrokken instanties.

#### *Planologische inpassing*

In het geval dat de Ministers besluiten tot wegaanleg, dienen de betrokken gemeenten op verzoek van de Minister van VROM het uitgewerkte plan planologisch in te passen. Tegen die onderdelen van het bestemmingsplan waarover middels het Tracébesluit een beslissing is gevallen kan geen bezwaar/beroep worden ingesteld. Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden aangevraagd.

#### *Evaluatie*

Indien het besluit wordt genomen moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn onderzoek zal worden verricht. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

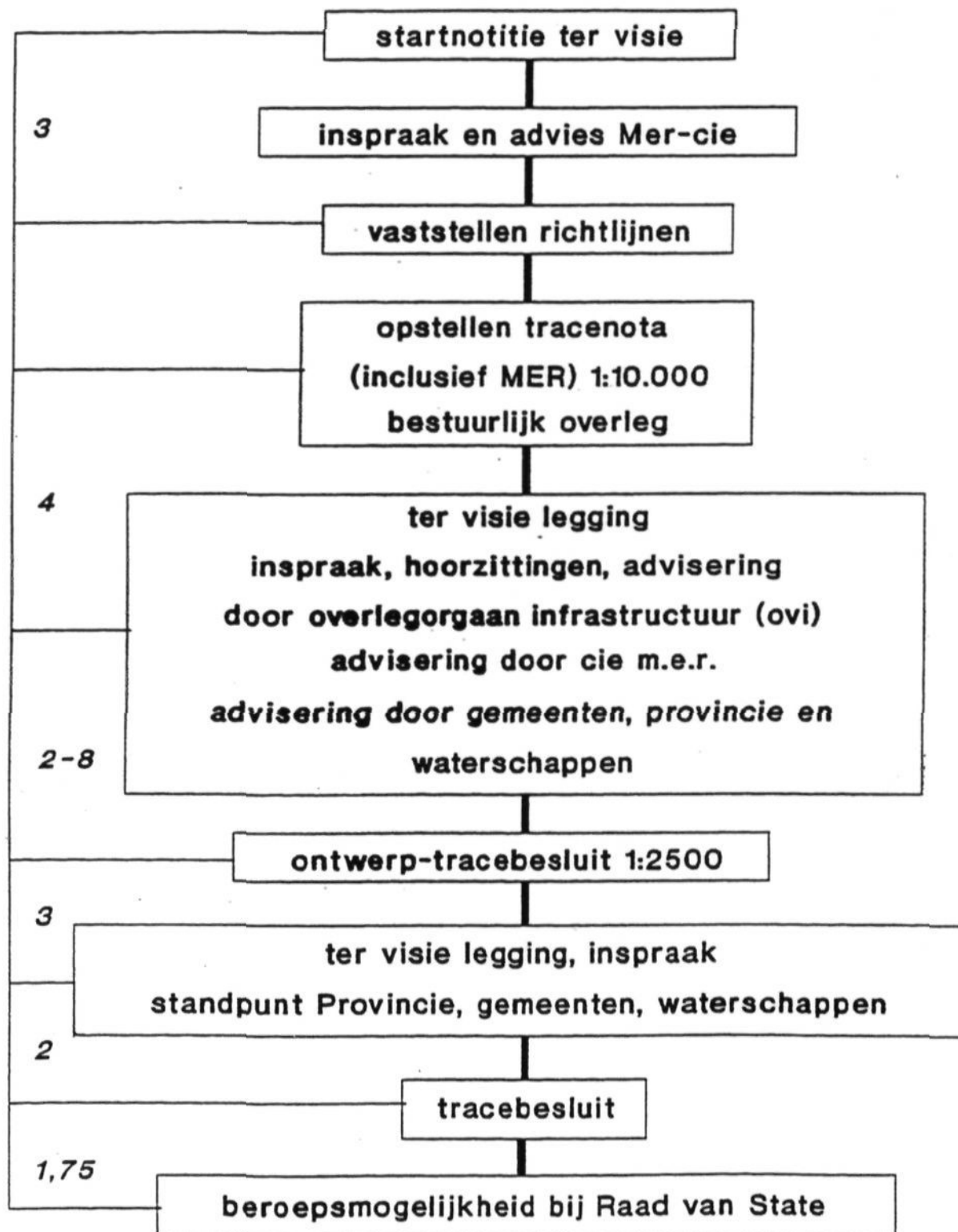
## **6.2 Juridisch- en beleidskader**

De voorgenomen activiteit waarvoor een Trajectnota wordt gemaakt is de vaststelling van het tracé door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Eerder genomen besluiten, wetgevings- en beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau die invloed kunnen hebben op het besluit of beïnvloed worden door het besluit, zijn in bijlage 1 genoemd.

Figuur 6: Geïntegreerde tracéprocedure/m.e.r.

## TRACEPROCEDURE/m.e.r. volgens tracewet





## Bijlage 1: Literatuur

### *Op rijksniveau*

Besluiten en beleidsdocument waarin de verbinding indicatief is opgenomen.

- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 1990) waarin de A69 is opgenomen als onderdeel van de Hoofdwegenstructuur.

Besluiten, wetgevings- en beleidsdocumenten die voor de studie relevant zijn.

- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)
- Natuurbeleidsplan (1990)
- Nota regionaal economisch beleid (1990)
- Nationaal Milieubeleidsplan 2 (1993)
- Structuurschema Groene Ruimte (1993).
- Vierde Nota Ruimtelijk Ordening (extra) (1990)
- Derde Nota Waterhuishouding (1990)
- Structuurnota Landbouw (1990)
- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1994-1998
- Structuurschema Openluchtrecreatie (1985).
- Structuurschema Landinrichting (1984).
- Kiezen voor recreatie (1991).
- Wetgeving op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, landinrichting, waterbeheer, ontgrondingen, milieu en ruimtelijke ordening.

### *Op provinciaal niveau*

- Streekplan Noord-Brabant (1992) en uitwerkingsplannen.
- Provinciale beleidsnota's en verordeningen op het gebied van verkeer en vervoer, natuur- en landschapsbescherming, milieu, ontgrondingen, waterbeheer, grondwaterbescherming en de compensatieverordening.
- Ruilverkavelingen en landinrichtingsplannen.

### *Op gemeentelijk niveau*

- De bestemmingsplannen van de in het studiegebied gelegen gemeenten. Deze zijn: Eindhoven, Waalre, Valkenswaard, Eersel, Bergeyk, Riethoven en Westerhoven.
- Gemeentelijke structuurplannen/-visies.
- Gemeentelijke verordeningen.
- Gemeentelijke milieubeleidsplannen.

## Bijlage 2: Begrippenlijst

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>A69/RW69</b>                     | Aanduiding van een weg met een cijfer/nummer combinatie. De aanduiding met een "A" betekent dat het gaat om een auto(snel)weg. Aanduiding met "RW69" betekent in deze startnotitie dat het gaat om de bestaande rijksweg 69. Bij de aanduiding "A69" gaat het om een nieuw tracé. |
| <b>Achterlandverbinding:</b>        | Belangrijkste verbinding van de mainports Rotterdam en Schiphol met het achterland Duitsland en België.                                                                                                                                                                           |
| <b>Alternatief</b>                  | Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Beleidsvoornemen</b>             | Voornemen van de minister van Verkeer en Waterstaat in de vorm van een startnotitie, om een bepaald probleem op het gebied van verkeer en vervoer op te lossen.                                                                                                                   |
| <b>Bereikbaarheid</b>               | Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een lokatie te bereiken is.                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Bevoegd Gezag</b>                | De Minister van Verkeer en Waterstaat.                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Capaciteit van een weg</b>       | Het maximaal aantal voertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren en waarbij ook nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.                                                                                                                           |
| <b>Commissie m.e.r.</b>             | De commissie bestaat als geheel uit ca. 200 deskundigen. Per milieu-effectrapportage wordt een werkgroep samengesteld. De werkgroep adviseert eerst over de Richtlijnen voor het MER en geeft later een toetsingsadvies over het MER aan de hand van de Richtlijnen.              |
| <b>Compenserende maatregelen</b>    | Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep compenseren/vervangen doordat zij elders positieve effecten hebben.                                                                                                                                                         |
| <b>Congestie</b>                    | Snelheidsverlaging, vertragingen en filevorming.                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Congestiekans</b>                | Een over de dag gemeten kans dat men congestie treft.                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Doorgaand verkeer</b>            | Verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in het studiegebied.                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Duurzame ontwikkeling</b>        | Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties in gevaar te brengen ook in behoeften te voorzien.                                                                                                               |
| <b>Emissie</b>                      | Uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht.                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>GHS</b>                          | Provinciale Groene Hoofdstructuur uit het streekplan.                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Grenswaarde</b>                  | Waarde die moet worden bereikt of gehandhaafd.                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Herkomst/bestemmings-verkeer</b> | Verkeer dat of herkomst of bestemming heeft in het studiegebied.                                                                                                                                                                                                                  |

|                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>HSL</b>                              | Hogesnelheidslijn.                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Infrastructuur</b>                   | Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen en leidingen.                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Initiatiefnemer</b>                  | Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant.                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Inpassingsgebied</b>                 | Gebied waarin de maatregelen worden genomen.                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Lokaal verkeer</b>                   | Verkeer dat zowel herkomst als bestemming heeft binnen een stad of stedelijke agglomeratie.                                                                                                                                                                           |
| <b>Mainport</b>                         | Centrale haven in een werelddeel waarop de belangrijkste intercontinentale vervoersstromen zijn gericht en van waaruit verdere distributie plaatsvindt.                                                                                                               |
| <b>Milieu-effectrapportage (m.e.r.)</b> | Een in wettelijk procedure beschreven hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.                                                                                                                                |
| <b>Milieu-effectrapport (MER)</b>       | Openbaar document in de milieu-effectrapportage, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven systematisch en objectief worden beschreven. Bij het onderhavige project wordt het MER geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota. |
| <b>Mitigerende maatregelen</b>          | Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep verzachten of wegnemen.                                                                                                                                                                                         |
| <b>Mobiliteit</b>                       | Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het produkt van het aantal verplaatsingen (van mens of goed) en de lengte van die verplaatsingen.                                                                                                                             |
| <b>NMP 2</b>                            | Tweede Nationaal Milieubeleidsplan                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Richtlijnen</b>                      | Document waarin het Bevoegd Gezag exact aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.                                                                                                                                                                               |
| <b>RO(N)A</b>                           | Richtlijnen voor het ontwerpen van (Niet-)Autosnelwegen                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Startnotitie</b>                     | Document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.                                                                                                                                                                                     |
| <b>Studiegebied</b>                     | Gebied waarin de effecten van de genomen maatregelen worden bestudeerd.                                                                                                                                                                                               |
| <b>Tracéwet</b>                         | Wet die de procedures aangeeft die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over aanleg of wijziging van rijks- of hoofdinfrastructuur.                                                                                                                            |
| <b>Tracéwetprocedure</b>                | Besluitvormingsprocedure volgens de Tracéwet voor (o.a.) de Rijkswegenprojecten.                                                                                                                                                                                      |
| <b>Trajectnota</b>                      | Document waarin de resultaten van de projectstudie zijn vastgelegd. In dit geval is het MER hierin geïntegreerd opgenomen.                                                                                                                                            |



|                            |                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Tweede SVV</b>          | Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.                                                                                                                                                                                 |
| <b>Uitgangspunt</b>        | Een uitgangspunt wordt voor de start van het project vastgesteld en is geldig bij de bestudering van alle alternatieven totdat binnen het project aanleiding ontstaat het te herformuleren.                                |
| <b>Variant</b>             | Subkeuze binnen een alternatief.                                                                                                                                                                                           |
| <b>Verkeersintensiteit</b> | Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt op een wegverbinding passeert.                                                                                                                                     |
| <b>Versnippering</b>       | Milieuthema gericht op de toenemende versnippering van de ruimte als gevolg van aanleg van doorsnijdingen. Hierdoor worden steeds meer barrières gevormd en wordt vooral de ecologische structuur verstoord.               |
| <b>Verstoring</b>          | Milieuthema gericht op de negatieve effecten van verstoring van woon- en leefmilieu ten gevolge van de emissie van geluid, licht en trillingen. Dit thema heeft zowel betrekking op woon- en leefmilieu als op ecosysteem. |
| <b>Verzuring</b>           | Milieuthema gericht op de negatieve effecten van verzuring van woon- en leefmilieu ten gevolge van de emissie luchtverontreinigende stoffen. Dit thema heeft zowel betrekking op woon- en leefmilieu als op ecosysteem.    |
| <b>VINEX</b>               | Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra.                                                                                                                                                                            |
| <b>VROM</b>                | Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.                                                                                                                                                     |

## **Colofon**

### **Uitgave**

Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant  
Postbus 90157  
5200 MJ 's-Hertogenbosch

### **Informatie**

Ing. E.E.M. Figee  
Afdeling Planvorming  
Tel. 073-817850

### **Vormgeving**

Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant.