



Aan
geadresseerde

	Commissie voor de milieu-afspraken
ingestuurde op:	24 JUNI 1999
nummer:	627-99
doosnr:	596-134 (ix)
kopie naar:	Ve/Se/Per/Dir/KR/mw

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

21 juni 1999

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DGP/IB/HW/99.02535

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Standpunt rijksweg 69 Eindhoven - Belgische grens

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij deel ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mede dat ik inzake rijksweg 69 Eindhoven - Belgische grens een standpunt heb bepaald.

Voor de inhoud van dit standpunt verwijs ik u naar het afschrift van mijn brief aan de Tweede Kamer.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

21 juni 1999

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DGP/IB/920698

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Standpunt RW 69, Eindhoven - Belgische grens

Geachte voorzitter,

De besluitvorming over rijksweg 69, Eindhoven - Belgische grens, doorloopt de Tracéwetprocedure. In dat kader heeft de trajectnota/MER voor rijksweg 69 tussen 1 september en 31 december 1998 ter inzage gelegen en is advies ingewonnen over dit project. Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 eerste lid en 11 eerste lid van de Tracéwet dienen mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en ik een standpunt over genoemde trajectnota in te nemen. Gaarne informeer ik u bij dezen, mede namens mijn ambtgenoot van VROM, over de inhoud van het standpunt.

1. Inleiding

De Tracéwetprocedure is gestart om besluitvorming mogelijk te maken met betrekking tot de noodzaak van het (gedeeltelijk) aanleggen en/of (gedeeltelijk) verbreden van Rijksweg 69, de verbinding Eindhoven - Valkenswaard - Belgische grens. In het SVV-II is de weg opgenomen als 'overige' verbinding in het hoofdwegennet. Deze circa 16 kilometer lange verbinding tussen Eindhoven en Belgische grens door de kernen van Aalst en Valkenswaard sluit aan op de tangenten Eindhoven, die een onderdeel vormen van de achterlandverbindingen tussen de mainports Rotterdam en Amsterdam en het zuiden en oosten van Europa (A2, A58 en A67). Historisch gezien maakt Rijksweg 69 onderdeel uit van een noord-zuid handelsroute via 's-Hertogenbosch en Hasselt naar Luik. In het Trans European Road-network, dat door de Europese Commissie is vastgesteld, zijn Rijksweg 69 en aansluitend de N74 op Belgisch grondgebied opgenomen. Deze positionering in Europees perspectief heeft zowel aan Nederlandse als aan Belgische zijde geen bindend karakter. In de nationale plannen van Nederland en België is de weg respectievelijk als overige verbinding in het kader van het hoofdwegennet (Structuurschema Verkeer en Vervoer II) opgenomen en



aan Belgische kant als primaire weg type 1. Dit type completeert het net van hoofdwegen in België, maar wordt beleidsmatig niet gezien als een type weg dat een functie vervult als doorgaande internationale verbinding.

2. Probleemanalyse

De problematiek van rijksweg 69 kenmerkt zich in de huidige situatie vooral door leefbaarheidsproblemen in de bebouwde kommen van Aalst, Valkenswaard en Waalre. Daarbij gaat het voornamelijk om geluidhinder, stank en verkeersveiligheid. Daarnaast is de huidige rijksweg gelegen in een gevoelig gebied met veel natuur- en landschappelijke waarden. Uit het oogpunt van bereikbaarheid doen zich in de huidige situatie nauwelijks problemen voor. Verwacht wordt dat in de toekomst de leefbaarheidsproblemen zullen toenemen en dat naar verwachting in 2010 een bereikbaarheidsprobleem zal optreden onder andere voor het bovenregionaal verkeer (voornamelijk internationaal verkeer), dat geen herkomst of bestemming heeft in de stadsregio Eindhoven - Helmond. De geschetste leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen op rijksweg 69 worden voornamelijk veroorzaakt door het regionaal en lokaal verkeer op rijksweg 69 en de verwachte groei van dit verkeer.

3. Onderzochte alternatieven en varianten

In de trajectnota/MER zijn voor de geconstateerde problemen een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt:

- **het nul alternatief:** Bij het nulalternatief worden geen nieuwe maatregelen getroffen. De beschrijving van dit alternatief geeft een beeld van de situatie in 2010, zonder dat aanvullende probleemoplossende maatregelen worden uitgevoerd. Vigerend beleid (zoals SVV-II beleid) wordt wel uitgevoerd.
- **het nulplusalternatief:** Het nulplusalternatief bestaat uit de combinatie van :
 - a) een pakket met verboden voor vrachtverkeer tussen Aalst en Valkenswaard,
 - b) een pakket met lokale maatregelen,
 - c) een pakket met openbaar vervoer en fietsmaatregelen.
- **verschillende autoweg- of autosnelwegalternatieven:**
 - Alternatief A (autoweg):* Een autoweg met 2x2 rijstroken vanaf de bestaande aansluitingen op de A67 bij Eersel. Het tracé volgt over circa 5 km de provinciale weg (PW317). Vanaf de nieuwe rotonde Heijerstraat betreft het een nieuwe structuur met 1x2 rijstroken (autoweg) in het landschap richting grens.
 - Alternatief B:* het betreft een nieuw autowegtracé (2x2 rijstroken) met een aansluiting op de A67 en het onderliggend wegennet van Veldhoven. Ten zuiden van Valkenswaard is sprake van een 1x2 rijstroken tot aan de grens. Het tracé bundelt over circa 8 km met de huidige RW69, die gedeeltelijk dienst zal doen als parallelweg.
 - Alternatief C (autosnelweg/autoweg):* het betreft een nieuw autosnelwegtracé (2x2 rijstroken en vluchtstroken) vanuit knooppunt De Hogt, licht uitbuigend bij Waalre, en tussen Dommelen en Valkenswaard door. Ten zuiden van Valkenswaard is sprake van 1x2 rijstroken (autoweg) tot aan de grens.
 - Alternatief CB (autosnelweg/autoweg):* Het betreft een nieuw autosnelwegtracé (2x2 rijstroken en vluchtstroken), vanuit knooppunt De Hogt uitbuigend naar het tracé van alternatief B.



Alternatief DC (autoweg): het betreft een nieuw autowegtracé (2x2 rijstroken met vluchtstroken) met een aansluiting op de A2/A67 en het onderliggend wegennet van Waalre, Aalst en Eindhoven, dat tussen Aalst en Waalre doorgaat en naar het zuiden afbuigt naar het tracé C.

Alternatief EPW / MMA (autoweg): Het betreft een nieuw autoweg (2x2 rijstroken), die vanaf de bestaande aansluiting op de A2 bij Leende het tracé van de provinciale weg (PW445) volgt.

4. Overzicht van de adviezen

Uit de ontvangen reacties en adviezen kan geen eenduidig beeld van een voorkeursalternatief worden geschetst. De regionale partners blijken een voorkeur te hebben voor een autoweg- of een autosnelwegalternatief met de kanttekening dat alle alternatieven leiden tot een aantasting van de Groene hoofdstructuur en in het bijzonder het Dommeldal. Vanuit België zijn reacties ontvangen van de gemeente Neerpelt, de stad Lommel, de gemeente Overpelt, de gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg en de provincie Limburg waarin wordt voorgesteld Rijksweg 69 om te bouwen tot een autoweg of autosnelweg. De reacties van burgers en verenigingen zijn divers. Uit verschillende reacties blijkt dat aanleg van infrastructuur onaanvaardbaar wordt geacht vanwege de kritieke aantasting van natuur, landschap en waterlopen. Het Overleg Orgaan voor de Verkeersinfrastructuur (OVI) heeft geen rapport van bevindingen uitgebracht, maar in een brief een reactie gegeven. In deze reactie constateert het OVI dat de Tweede Kamer heeft ingestemd met de bestuurlijke afspraken die de Minister van Verkeer en Waterstaat met de provinciale delegatie Noord-Brabant bij de bespreking van het MIT 1999-2003 heeft gemaakt, getuige de accordering van het MIT door de Kamer in december van het vorig jaar. In het geval van RW 69 zal, conform de afspraak, geen sprake meer zijn van de inzet van rijksmiddelen voor de aanleg van infrastructuur. Het OVI gaat er daarom vanuit dat een inhoudelijke inbreng op dit moment geen rol van betekenis meer kan vervullen. De Commissie voor de milieueffectrapportage is van mening dat de trajectnota/MER voldoende informatie biedt voor het door de Minister voorgenomen Standpunt.

5. Standpunt

Mijn ambtgenoot van VROM en ik komen tot volgende conclusie. De voorgestelde alternatieven kunnen de problemen weliswaar gedeeltelijk oplossen, maar op andere plaatsen leiden zij echter weer tot het ontstaan van nieuwe problemen voor leefbaarheid, natuur en landschap. Per saldo is ons standpunt derhalve dat gezien het gegeven dat bij geen van de alternatieven sprake is van een duurzame totaaloplossing voor de verkeersproblemen in de regio, aanleg of wijziging van rijksweg 69 niet opweegt tegen de aantasting van de Ecologische en Groene HoofdStructuur die daar het gevolg van is. Daarom kiezen wij voor het nulalternatief, waarbij nog bezien zal worden in hoeverre beperkte aanpassingen ter verbetering van de leefbaarheidssituatie vanuit reguliere onderhoudsgelden betaald kunnen worden.

Dit betekent overigens niet dat wij onze ogen willen sluiten voor de problemen die in deze studie zijn geschetst. Met betrekking tot de noord-zuid verbinding (Nederland - België) geef ik prioriteit aan een ontsluiting voor het bovenregionale doorgaande verkeer (voornamelijk internationaal verkeer) via de A67 en de A2 en niet aan een fijnmazige ontsluiting via regionale en stedelijke infrastructuur. Voor de tangenten



Eindhoven en de aangrenzende wegvakken zijn planstudies in gang gezet. Met betrekking tot de regionale leefbaarheidsproblemen en verkeersveiligheidsproblemen zal in het kader van het reguliere beheer en onderhoud worden bezien in hoeverre passende maatregelen kunnen worden genomen.

6. Overwegingen

Aan dit standpunt liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

De huidige rijksweg 69 is gelegen in een gevoelig gebied met grote natuurlijke en landschappelijke waarden. De karakteristieke bodemkundige en hydrologische situatie vormt de basis voor deze waarden. Er is sprake van een kenmerkende en op veel plaatsen nog onaangestaste ecologische en landschappelijke structuur. Deze structuur bestaat uit beekdalen in de lage delen van het landschap en bos- en heidegebieden op de hoge delen. De beekdalen vormen de natte en relatief voedselrijke aders van het studiegebied en zijn essentieel voor de samenhang binnen de ecologische structuur. Door rijks- en provinciaal beleid is dit gebied planologisch beschermd door middel van de status van EHS en GHS (respectievelijk Ecologische en Groene Hoofdstructuur). Naast natuurwaarden zijn het kleinschalige landschapsbeeld en de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied kenmerkend. Aanleg van grootschalige infrastructuur zal leiden tot zware aantasting van de Groene Hoofdstructuur. Een dergelijke doorsnijding is alleen mogelijk in geval van zwaarwegende maatschappelijke belangen.

De problematiek van de Rijksweg kenmerkt zich in de huidige situatie vooral door leefbaarheidsproblemen in de bebouwde kommen van Aalst, Valkenswaard en Waalre. Daarbij gaat het voornamelijk om problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid, geluidhinder en stank.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan worden opgemerkt dat de autoweg/autosnelwegalternatieven het probleem niet geheel kunnen oplossen. Het verwachte aantal gewonden en doden zal bij sommige alternatieven alleen marginaal dalen en bij sommige alternatieven zelf stijgen. Ook bij het nulplusalternatief daalt het aantal gewonden en doden alleen marginaal.

Voor geluidhinder wordt opgemerkt dat bij de infrastructurele maatregelen weliswaar verbetering met betrekking tot het aantal geluidbelaste woningen en het aantal ernstig geluidgehinderden wordt verwacht ten opzichte van het referentiealternatief, maar dat de verbeteringen per saldo echter niet dusdanig zijn dat er een evenredige bijdrage aan de landelijke reductiedoelstellingen wordt geleverd. Voor het geluidbelaste oppervlak is zelfs sprake van een negatieve tendens. Ook bij het nul-plusalternatief wordt alleen een marginale verbetering ten opzichte van de uitgangssituatie bereikt.

Voor de luchtkwaliteit leveren de voorgestelde autoweg/autosnelwegalternatieven geen afdoende oplossing voor de geschetste problemen. Bij het nul-plusalternatief is er sprake van een verslechtering. Oorzaak hiervan is het verbod voor vrachtverkeer, waardoor er omgereden moet worden. Wel neemt bij de alternatieven de stankhinder in de kernen af. Dit is vooral het gevolg van vermindering van de hoeveelheid vrachtverkeer op de oorspronkelijke rijksweg.

In de huidige situatie is er geen bereikbaarheidsprobleem. Naar verwachting zal in 2010 een bereikbaarheidsprobleem kunnen optreden onder andere voor het bovenregionale doorgaande verkeer, dat geen herkomst en bestemming heeft in de stadsregio Eindhoven-Helmond. Als één van de oorzaken kan de verwachte groei van het regionaal verkeer in het studiegebied worden aangegeven. Verwacht wordt dat in 2010



tussen de 70% en 80% van het verkeer op rijksweg 69 een regionaal karakter heeft (herkomst of bestemming in de stadsregio of in de stadsregio Eindhoven - Helmond). De voorgestelde autoweg/autosnelwegalternatieven kunnen de bereikbaarheid voor het bovenregionaal verkeer verbeteren, maar kunnen geen oplossing bieden voor de verkeersafwikkelingsproblemen op het onderliggend wegennet. Ook bij het nul-plusalternatief zal de bereikbaarheid verbeteren, maar worden de problemen op het onderliggend wegennet niet opgelost.

Op basis van bovenstaande kom ik tot de conclusie dat aanleg/wijziging van rijksweg 69 niet meer aan de orde is en er ook geen bedragen hiervoor gereserveerd worden. Er wordt gezien in hoeverre beperkte aanpassingen voor de verbetering van de leefbaarheid vanuit reguliere onderhoudsgelden betaald kunnen worden.

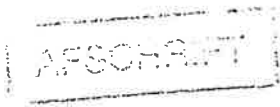
Vervoltraject

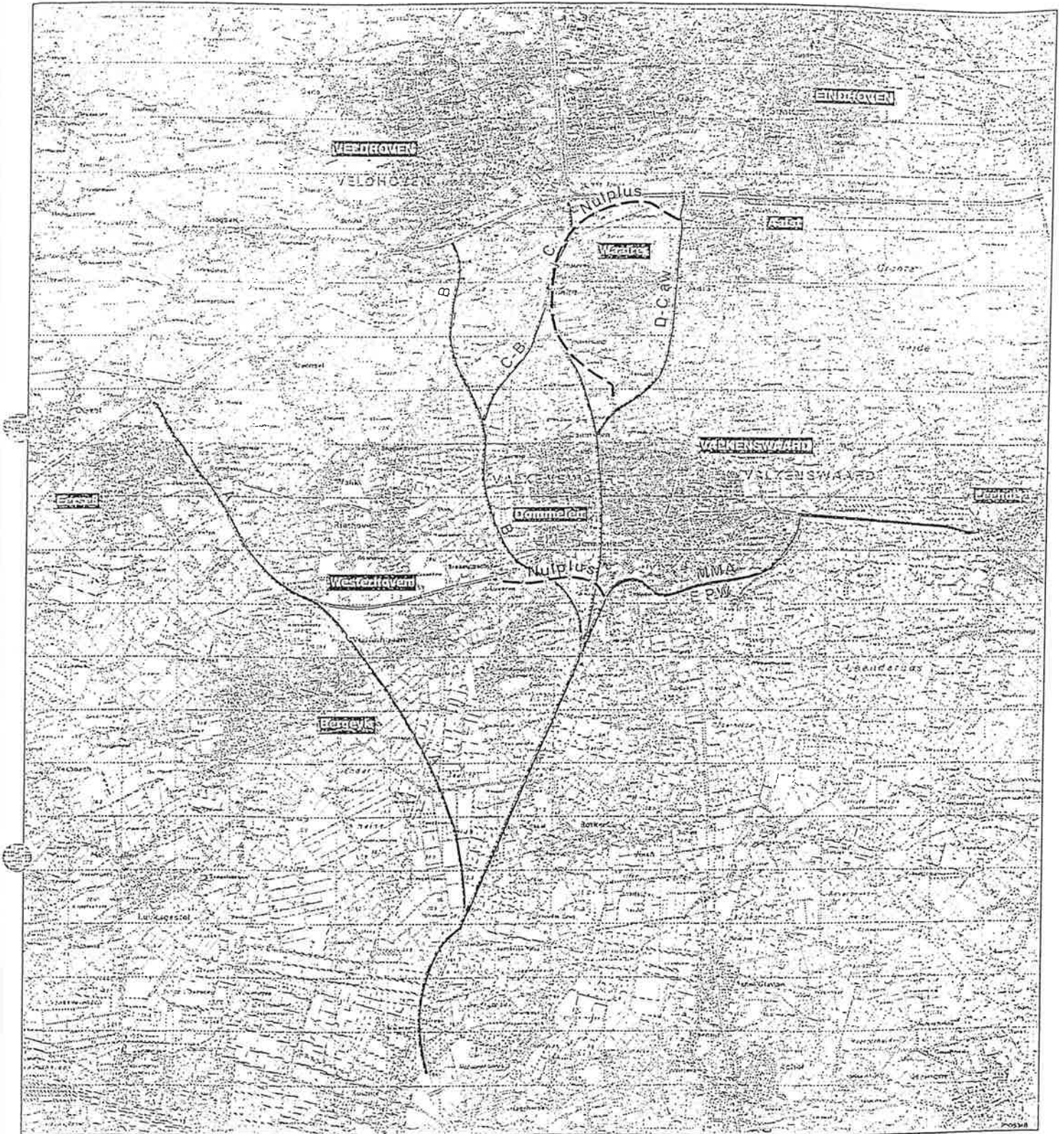
Het standpunt zal worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd. Daarnaast wordt het standpunt aan alle relevante bestuursorganen meegedeeld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelerbos





Legenda

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



Stads- en Provincie Dienst Eindhoven 1993/1994
 Afdeling Ruimteplanning, H.O. van den Broek
 GIS-afdeling/afdeling van GEMER 3 1999