Intentieverklaring

Integrale Oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in relatie tot rijksweg N69

Rijksweg N69 Eindhoven – Belgische grens

Waalre, 17 mei 2004

Gemeente Bergeijk

Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven

GEMEENTE
VALKENSWAARD

gemeente
Eersel

Provincie Noord-Brabant

gemeente Eindhoven

Intentieverklaring

Integrale Oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in relatie tot rijksweg N69

Rijksweg N69 Eindhoven – Belgische grens

De ondergetekenden:

De gemeente Bergeijk, namens deze de portefeuillehouder Verkeer, de heer C.M.J. van Baalen,
De gemeente Eersel, namens deze de portefeuillehouder Verkeer, de heer H.M.J. Wijnands,
De gemeente Eindhoven, namens deze de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening, Vervoer & Verkeer, Volkshuisvesting, mevrouw drs. M.A. Schreurs,
De gemeente Heeze-Leende, namens deze de portefeuillehouder Verkeer, de heer J.G.M. Noordman,
De gemeente Valkenswaard, namens deze de portefeuillehouder Verkeer, de heer A.J. van Hedel,
De gemeente Veldhoven, namens deze de portefeuillehouder Verkeer, de heer P.J.M. van de Looij,
De gemeente Waalre, namens deze de portefeuillehouder Verkeer, de heer C.A. Ort,
Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, namens deze de portefeuillehouder verkeer, de heer P.H.M. Smetsers, hierna te noemen het SRE,
De Provincie Noord-Brabant, namens deze de gedeputeerde voor Infrastructuur en Mobiliteit, dr. E.J. Janse de Jonge, hierna te noemen de Provincie,

overwegende:

- dat de Minister van Verkeer en Waterstaat op 21 juni 1999 het standpunt heeft ingenomen dat aanleg/verplaatsing van rijksweg N69 niet meer aan de orde is en er ook geen bedragen hiervoor gereserveerd worden;
- dat de gemeenten, het SRE en de Provincie inzake de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in relatie tot rijksweg N69 structureel overleg plegen -genaamd Wegbeheer (WB)69- met Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, onder technisch voorzitterschap van de Provincie ;
- dat in dit overleg vanwege het standpunt van de Minister van 21 juni 1999, gezocht is naar een structurele oplossing voor de verkeersproblematiek;
- dat in de afgelopen jaren, onder inhoudelijke verantwoordelijkheid van het SRE, verschillende studies zijn uitgevoerd naar de problematiek en mogelijke oplossingen m.b.t. rijksweg N69. Meest recent zijn de studies "Vervangende regionale hoofdinfrastructuur rijksweg 69, verkennende studie op hoofdlijnen, SRE 3 oktober 2000" en "Verkeersonderzoek Rijksweg 69, Goudappel Coffeng, 24 oktober 2001". Deze laatste studie geeft zicht op de situatie zoals die zich voor zal gaan doen in het jaar 2010;

- dat de in de studies onderzochte varianten zijn besproken en gewogen in het Bestuurlijk Overleg WB69;
- dat partijen zich gezamenlijk wensen uit te spreken zonder zich daarbij in rechte te binden, over één specifiek omschreven oplossingsrichting, als integraal uitgangspunt voor verdere studies ten behoeve van integrale afwegingen en te doorlopen procedures;

spreken, elk voor zover de bevoegdheid reikt, de volgende intentie uit:

Artikel 1

1. Door alle partijen wordt ingezet op een integrale aanpak met HOV-, fiets- en carpoolvoorzieningen, waarbij bezien kan worden of het Oude Spoorbaantracé daarvoor ingezet kan worden om met name voor de kom van Aalst een verlichting te bieden.
2. Er zal een MER-studie uitgevoerd worden ten behoeve van integrale afwegingen, te doorlopen procedures alsmede de financieringsmogelijkheden, gericht op één eindplaatje gelegen binnen het zoekgebied zoals dat in bijlage 2 is aangegeven. In de MER-studie moeten de mogelijke oplossingen binnen het zoekgebied integraal worden afgezet tegen een nul- en nulplus situatie waarin het bestaande wegennet geoptimaliseerd wordt. De lagenbenadering uit het Streekplan (met een generiek 'nee, tenzij' voor nieuwe infrastructuur in de GHS/EHS) zal integraal onderdeel van de afweging zijn.
   In geval van realisatie van nieuwe infrastructuur conform het in bijlage 2 geschetste eindplaatje zal de volgende uitvoeringsfasering het integrale uitgangspunt vormen:
   - Fase 1: In de gemeente Valkenswaard de Europalaan benutten, de Markt en Eindhovenseweg ontlasten, de Lage Heideweg aanleggen en de doorstroming op de Zuidelijke Randweg, De Vest en J.F. Kennedylaan optimaliseren. Vervolgens zal het vrachtverkeer geweerd worden van rijksweg N69, tussen Aalst en de Zuidelijke Randweg van Valkenswaard.
     Tevens worden in deze fase diverse maatregelen op rijksweg N69 gerealiseerd. Deze maatregelen worden gefinancieerd uit de door de Staat toegezegde € 5.445.363,--. Betrokken gemeenten zullen tenminste een bedrag van € 1.361.340,-- investeren op het regionale wegennet. De gemeenten kunnen hiervoor een aanvraag indienen bij het SRE voor een subsidie uit de Gebundelde Doel Uitkering.
     Indien blijkt dat door de in deze fase getroffen maatregelen de problematiek op het onderliggende wegennet, waaronder rotonde De Stuiver verergerd, worden daar aanvullende maatregelen getroffen.
   - Fase 2: De aanleg van een "West Parallel Noord", als verbinding tussen Dommelen en Veldhoven ten westen van de kern van Waalre, aansluitend op de bestaande wegenstructuur van Veldhoven en Waalre, met zonodig aanvullende maatregelen aldaar om verplaatsing van de problematiek te voorkomen en mits de realisatie op termijn van een nieuwe aansluiting op de A67 is zeker gesteld.. In deze fase wordt de nieuwe verbinding dus nog niet aangesloten op de A67.
     Indien blijkt dat door de in fase 1 getroffen maatregelen de problematiek op de route Bergeijksedijk-Fressevenweg oplost, zal deze route ingericht worden als verblijfsgebied.
   - Fase 3: Zeker indien ontwikkelingen in België en de daarmee samenhangende toename van het noordzuid gerichte (vracht)verkeer daartoe aanleiding geven, zou de in

fase 2 aangelegde "West Parallel Noord" verbonden moeten worden met de Lage Heideweg, mits ook een volledige aansluiting op de A67 gerealiseerd wordt.

- Eindfase: de na fase 3 ontstane verkeersstructuur in het gebied vormt de gewenste eindfase.

Na realisering van elke fase worden eerst de effecten geanalyseerd en geëvalueerd, alvorens over te gaan tot de volgende fase.

3. In bijlage 1 zijn de overwegingen opgenomen met betrekking tot de uitgevoerde studies en onderzochte varianten die geleid hebben tot de in lid 2 verwoorde fasering. Deze bijlage maakt onlosmakelijk deel uit van deze intentieverklaring.
4. In bijlage 2 van deze intentieverklaring is de in lid 2 verwoorde fasering gevisualiseerd. Deze bijlage maakt onlosmakelijk deel uit van deze intentieverklaring.

Artikel 2

1. De in artikel 1, lid 2, fase 1 genoemde diverse maatregelen op rijksweg N69 zullen in een uitvoeringsconvenant tussen het SRE, de betrokken gemeenten en de Minister van Verkeer en Waterstaat nader worden geconcretiseerd. Deze maatregelen, evenals al in procedure zijnde projecten zoals Europalaan benutten en aanleg Lage Heideweg, worden als autonome ontwikkelingen beschouwd en hoeven daarom niet te wachten op de MER-studie.
2. De in artikel 1, lid 2 genoemde MER-studie zal nader uitgewerkt worden in een plan van aanpak, waarin onder andere een taakverdeling tussen de partijen, tijdstraject ten aanzien van de uit te voeren studie en wijze van betrokkenheid belanghebbende partijen zal zijn opgenomen. Voor de integraliteit van de uiteindelijke afweging moet per variant in ieder geval aandacht besteed worden aan de positieve consequenties voor lucht- en geluidskwaliteit en daarmee leefbaarheid in de dorpskernen van Valkenswaard en Waalre, de verkeersveiligheid met daarnaast de consequenties voor natuur en landschap, ecologie, de toets aan de Vogel- en Habitatrichtlijn, de waterhuishouding via het uitvoeren van de Watertoets en met in achtneming van de intentieverklaring Keersop 1993, de ruimtelijke ordening en economische effecten. Een en ander zal moeten worden afgezet tegen een nul/nulplus situatie waarin het bestaande wegennet geoptimaliseerd wordt.
   Ook moeten meekoppelende belangen in beeld gebracht worden. Dit om mogelijke combinaties met andere ontwikkelingen in de regio te maken, zoals de vanuit diverse losstaande ontwikkelingen gewenste nieuwe aansluitingen op de A67 evenals de haalbaarheid daarvan.
3. Partijen zullen zich inzetten om te komen tot een verdeling van de kosten voor de uit te voeren studies op basis van redelijkheid en billijkheid, waarbij zo veel mogelijk beroep zal worden gedaan op beschikbare subsidiebronnen.

Artikel 3

1. Partijen zullen het Bestuurlijk Overleg WB69 voortzetten om de voortgang van de diverse te starten studies en uitvoeringsprojecten te bewaken.
2. Partijen zullen zorg dragen voor ondersteuning bij het in artikel 2, lid 2 genoemde plan van aanpak door deelname vanuit de eigen organisaties aan de ambtelijke werkgroep WB69.

Artikel 4

De verdere uitwerking, integrale afstemming, zonodig te doorlopen procedures en uiteindelijke realisatie zal via afzonderlijke besluitvorming door de direct betrokken partijen moeten plaatsvinden.

Artikel 5

Deze intentieverklaring treedt in werking op de datum van ondertekening en zal eindigen wanneer de in artikel 1 lid 2 genoemde fasering is afgerond, of zoveel eerder als tussentijds door alle partijen gezamenlijk wordt besloten.

Artikel 6

Partijen beogen met deze intentieverklaring niet in rechte afdwingbare rechten en verplichtingen in het leven te roepen.

Bijlagen:

1. Overwegingen Bestuurlijk Overleg WB69 mbt de uitgevoerde studies en onderzochte varianten.
2. Kaartbeelden Integrale Oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in relatie tot rijksweg N69

Waalre, 17 mei 2004,

Namens de gemeente Bergeijk, de heer C.M.J. van Baalen

Namens de gemeente Eersel, de heer H.M.J. Wijnands

Namens de gemeente Eindhoven, mevrouw drs. M.A. Schreurs

Namens de gemeente Heeze-Leende, de heer J.G.M. Noordman

Namens de gemeente Valkenswaard, de heer A.J. van Hedel A.J. VAN HEDEL.

Namens de gemeente Veldhoven, de heer P.J.M. van de Looij P.J.M. van de Looij

Namens de gemeente Waalre, de heer C.A. Ort C.A. ORT

Namens het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, de heer P.H.M. Smetsers

Namens de Provincie Noord-Brabant, dr. E.J. Janse de Jonge

BIJLAGE 1: Overwegingen Bestuurlijk Overleg WB69
mbt de uitgevoerde studies en onderzochte varianten.

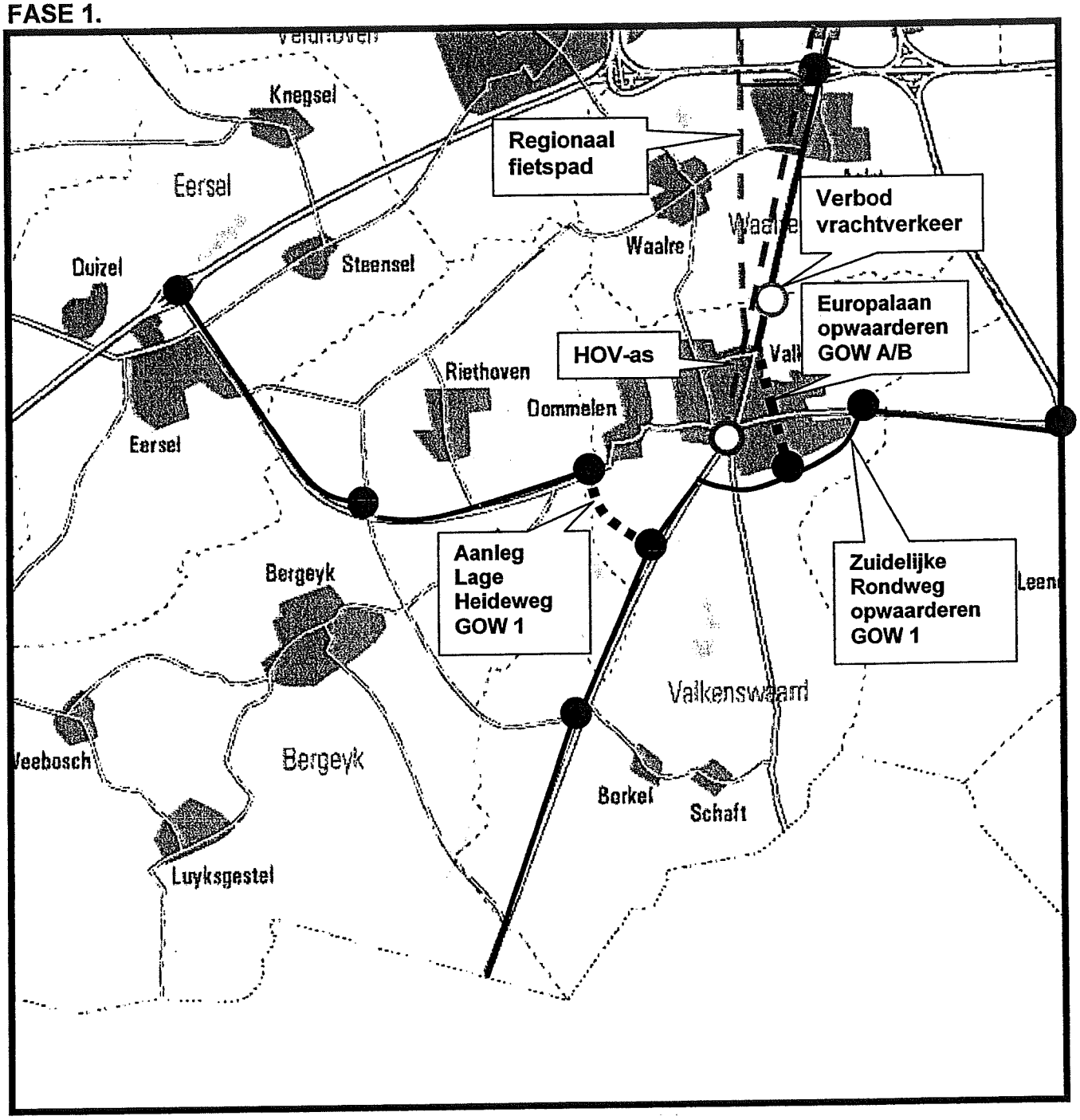
- de Minister van Verkeer en Waterstaat op 21 juni 1999 heeft het standpunt ingenomen dat aanleg/verplaatsing van rijksweg N69 niet meer aan de orde is en er ook geen bedragen hiervoor gereserveerd worden;
- de gemeenten, het SRE en de Provincie structureel overleg plegen -genaamd Wegbeheer (WB)69- inzake de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in relatie tot rijksweg N69, met Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant onder technisch voorzitterschap van de Provincie;
- in dit overleg is, vanwege het standpunt van de Minister van 21 juni 1999, gezocht naar een structurele oplossing voor de verkeersproblematiek;
- de gemeente Valkenswaard gaat de Europalaan benutten voor de afwikkeling van het noord-zuid verkeer als tijdelijke oplossing ter ontlasting van de huidige route door het centrum via de Markt;
- de gemeente Valkenswaard legt de Lage Heideweg aan als een gebiedsontsluitingsweg. Daarmee ontstaat een verbinding tussen de provinciale weg N397, de rijksweg N69/Luikerweg en de gemeentelijke zuidelijke rondweg;
- Rijkswaterstaat voert in het kader van de te doorlopen procedures voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) een planstudie uit voor de A2 Tangenten Eindhoven, gericht op in eerste instantie (2004) de realisatie van een dynamische 3e rijstrook en uiteindelijk een situatie met vier keer twee rijstroken (2011);
- in de afgelopen jaren zijn verschillende studies uitgevoerd naar de problematiek en mogelijke oplossingen m.b.t. rijksweg N69. Meest recent zijn de studies "Vervangende regionale hoofdinfrastructuur rijksweg 69, verkennende studie op hoofdlijnen, SRE 3 oktober 2000" en "Verkeersonderzoek Rijksweg 69, Goudappel Coffeng, 24 oktober 2001". Deze laatste studie geeft zicht op de situatie zoals die zich voor zal gaan doen in het jaar 2010;
- de in de studies onderzochte varianten voor rijksweg N69 bieden ieder voor zich onvoldoende soelaas voor de geconstateerde bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in de regio nu en in de toekomst;
- de 0-variant (ombouw Markt Valkenswaard/Europalaan, aanleg Lage Heideweg en ombouw Tangenten) geeft zonder aanleg van aanvullende infrastructuur forse problemen op het terrein van bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen van Waalre en Valkenswaard. Bovendien worden de sluiproutes in de regio (o.a. Fressevenweg richting Bergeijk) zwaarder belast;
- de Oude Spoorbaan variant biedt voldoende oplossing voor het huidige probleem a.g.v. regionaal verkeer in Waalre, maar biedt geen oplossing voor de kern van Valkenswaard. Ook voor de lange termijn, wanneer de ruimtelijke ontwikkelingen in Belgie zich doorzetten (760 ha bedrijfsterrein en 6000 woningkavels in Lommel), biedt deze variant onvoldoende mogelijkheden voor een oplossing;
- de Oude Spoorbaan variant vormt een fysieke barrière dwars door de kom van de gemeente Waalre;
- de Oude Spoorbaan variant vormt een nieuwe zuidelijke toegangsweg tot Eindhoven. De toename van de verkeersintensiteiten levert grote capaciteitsproblemen op het onderliggende wegennet van Eindhoven op;
- de West Parallel variant biedt als solitaire maatregel een onvoldoende structurele oplossing voor het huidige probleem a.g.v. regionaal verkeer, maar biedt goede mogelijkheden voor een oplossing voor het probleem op langere termijn, zeker indien ruimtelijke ontwikkelingen in België zich doorzetten en het internationale (vracht)verkeer sterk toeneemt;
- de West Parallel vormt een ingreep in het Keersop beekdal, en lijkt daarom alleen haalbaar indien een gefaseerde aanpak, met tussentijdse integrale nut/noodzaak afweging, gevolgd wordt.

Vanwege de natuurwaarden van het Keersopdal wordt ernstig rekening gehouden met beroepsprocedures. De volledige West-Parallel lijkt alleen nuttig indien een volledige aansluiting op de A67 zeker gesteld is;

- de regio (het SRE) zet in op een integraal maatregelenpakket met fiets-, (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer (HOV)- en overstap/carpoolvoorzieningen, waarbij het tracé van de Oude Spoorbaan mogelijk een rol zou kunnen spelen voor het verminderen van de problematiek in met name de kern Aalst;
- de gemeente Valkenswaard heeft in de zeventiger en tachtiger jaren Dommelen aanzienlijk uitgebreid, met het oog op een ontsluiting middels de toen beoogde Verlengde Poot van Metz. In verband met het ontbreken van een (regionale)ontsluitingsroute richting Eindhoven en de A2/A67, vindt het verkeer haar 'sluiproute' via de Heikantstraat en O.L. Vrouwedijk te Waalre. De gemeenten Valkenswaard en Waalre willen de ontsluiting van Dommelen in noordelijke richting middels de aanleg van een, in eerste instantie, lokale ontsluitingsweg realiseren teneinde de problemen in Waalre-dorp en op rijksweg N69 te verminderen. In een later stadium, als de ontwikkeling in België zich doorzet en het internationale verkeer toeneemt, zou deze lokale ontsluitingsweg mogelijk kortgesloten kunnen worden met de Lage Heideweg mits ook een rechtstreekse aansluiting op de A67 gerealiseerd kan worden. Hierdoor zou dan een regionale noord-zuid ontsluitingsweg ontstaan;
- de gemeente Bergeijk kampt met een verkeersonveilige situatie op de Fressevenweg en de Enderakkers ten gevolge van een toename van het internationale (vracht)verkeer. De gemeente Bergeijk is daarom voornemens om de Fressevenweg na aanleg van de Lage Heideweg ontoegankelijk te maken voor doorgaand vrachtverkeer;
- de gemeenten Valkenswaard en Waalre overwegen om het huidig probleem op rijksweg N69 te verminderen door het instellen van een verbod op vrachtverkeer op de rijksweg, tussen Aalst en de Zuidelijke Randweg van Valkenswaard. De gemeente Valkenswaard wil het vrachtverkeer afleiden in westelijke richting over de door haar nieuw aan te leggen Lage Heideweg. De Lage Heideweg vormt een verbinding tussen rijksweg N69 en de Provinciale weg N397. Rijkswaterstaat is als wegbeheerder bevoegd om een dergelijk verbod in te stellen;
- de gemeente Eersel verwacht dat met een toename van (vracht)verkeer via de westelijke route, de doorstroming op de N397 en met name bij rotonde de Stuiver, dermate stagneert dat het verkeer sluiproutes gaat zoeken via het onderliggende gemeentelijke wegennet;
- de gemeente Heeze-Leende is bezorgd over de situatie bij de aansluiting van Leende op de A2. Indien het verkeer vanuit Valkenswaard nog nadrukkelijker richting Leende wordt afgewikkeld, wordt gevreesd dat vanaf de aansluiting op de A2 het verkeer verder door Leende zal gaan sluipen;
- gelet op de resultaten van de verkeerskundige studies en de diverse uitvoeringsplannen van de afzonderlijke partijen, streven partijen gezamenlijk naar een gefaseerde aanpak van de problematiek.

BIJLAGE 2: KAARTBEELDEN FASERING OPLOSSINGSRICHTINGEN

FASE 1.

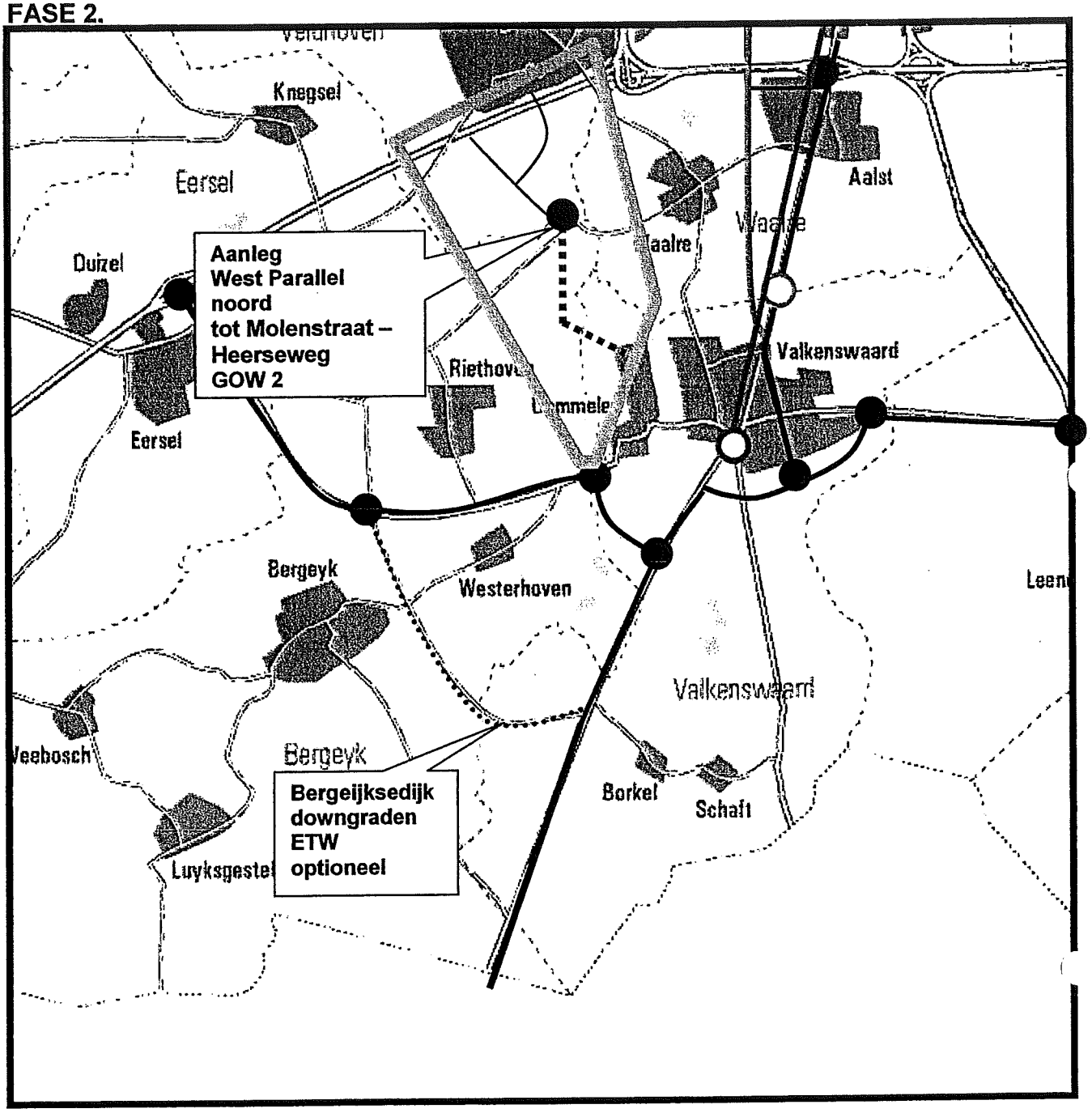


GOW 1 = regionaal verbindende weg
(rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt meer dan 10.000 mvt/etmaal).

GOW A/B= gebiedsontsluitingsweg/traverse
(rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 50 tot 70 km/h; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt maximaal 12.000 mvt/etm).

BIJLAGE 2: KAARTBEELDEN FASERING OPLOSSINGSRICHTINGEN

FASE 2.



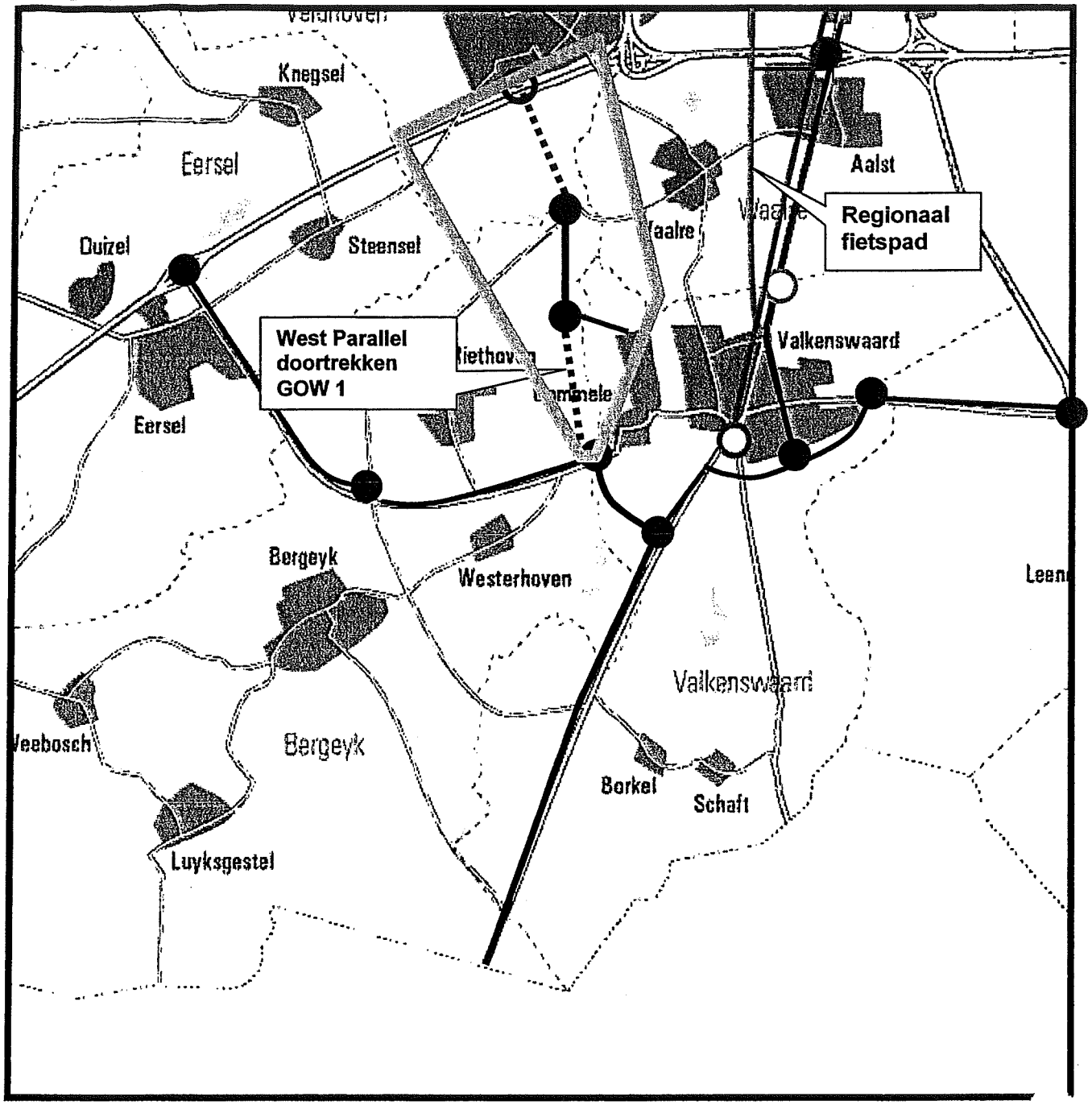
GOW 2 = lokale weg met een gebiedsontsluitende functie.
(rijstrookindeling 2x1; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit ligt tussen 5.000 mvt/etmaal en 10.000 mvt/etmaal).

ETW = erftoegangsweg
(ontwerp- en maximumsnelheid 30 tot 60 km/uur; indicatieve verkeersintensiteit ligt tussen 3.000 mvt/etmaal en 6.000 mvt/etmaal)

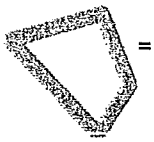
= Zoekruimte definitief tracé West Parallel

BIJLAGE 2: KAARTBEELDEN FASERING OPLOSSINGSRICHTINGEN

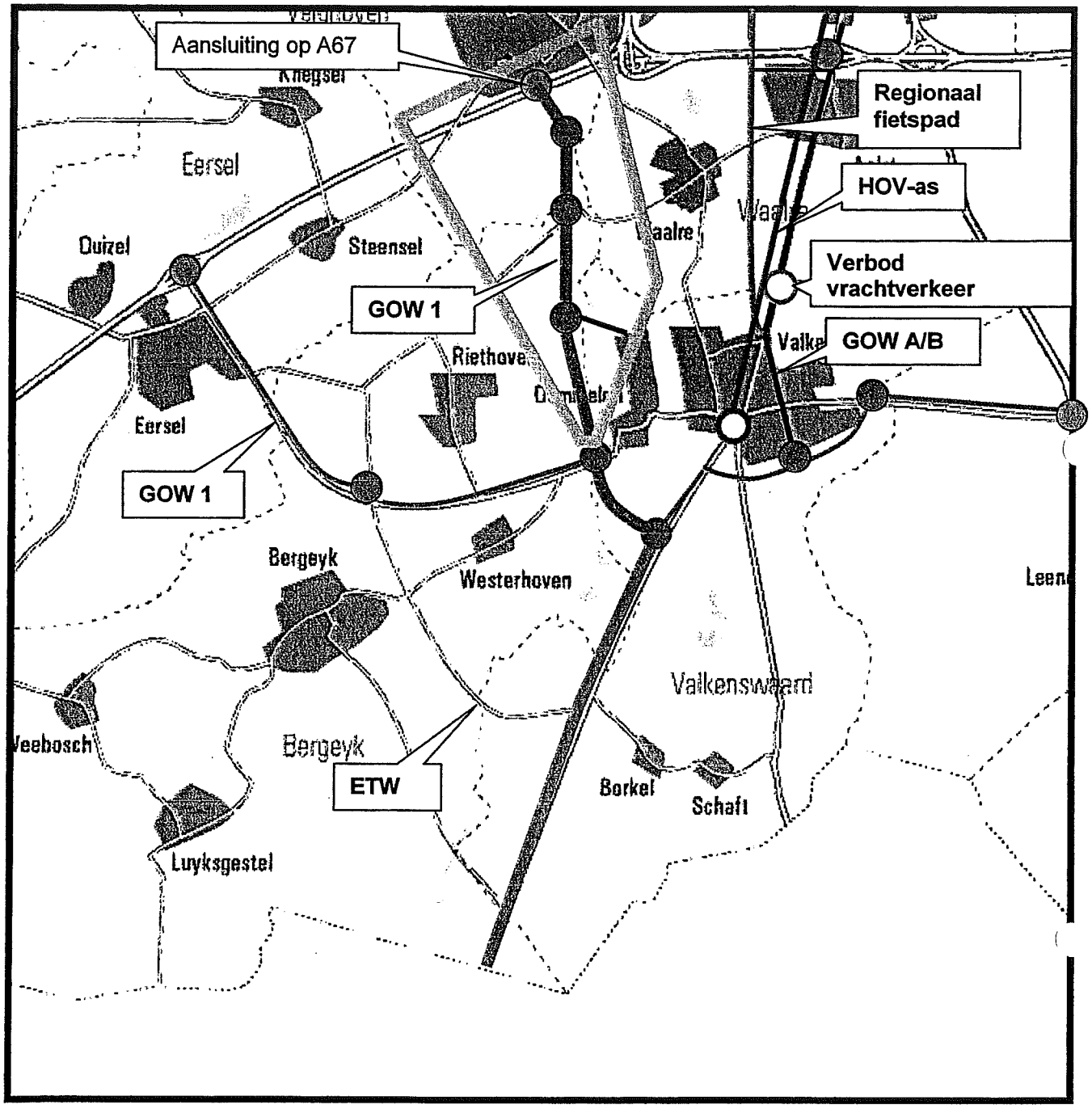
FASE 3.



GOW 1 = regionaal verbindende weg
(rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt meer dan 10.000 mvt/etmaal).

 = Zoekruimte voor definitief tracé van de West Parallel.

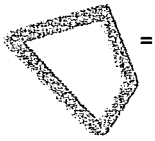
EINDFASE



GOW 1 = regionaal verbindende weg
(rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt meer dan 10.000 mvt/etmaal).

GOW A/B= gebiedsontsluitingsweg/traverse
(rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 50 tot 70 km/h; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt maximaal 12.000 mvt/etm).

ETW = erftoegangsweg
(ontwerp- en maximumsnelheid 30 tot 60 km/uur; indicatieve verkeersintensiteit ligt tussen 3.000 mvt/etmaal en 6.000 mvt/etmaal)


= Zoekruimte definitief tracé West Parallel

Agendapunt 4

De raad van de gemeente Eersel in vergadering bijeen op 11 mei 2004;

Kennis genomen hebbend van het gestelde in de intentieverklaring Integrale Oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in relatie tot rijksweg N69;

Overwegende dat:

- Een oplossing gevonden moet worden waarin alle betrokken partijen zich kunnen vinden zonder dat anderen daardoor onevenredig zwaar belast worden;
- De geluidshinder die nu al wordt ondervonden in de wijk Molenakkers/Schadewijk gedurende een onbekend zijnde periode alleen maar zal toenemen;
- Na realisering van elke fase eerst de effecten worden geanalyseerd en geëvalueerd alvorens wordt overgegaan tot de volgende fase;

Spreekt als haar mening uit dat:

- In fase 1 door de provincie geluidwerende- en veiligheidsmaatregelen getroffen dienen te worden langs de N397 ter hoogte van de wijk Molenakkers/Schadewijk in Eersel.
- De evaluatie van elke fase tot doel heeft om na te gaan of er na de realisatie van die fase ongewenste verkeersbewegingen ontstaan in het gebied van de betrokken gemeenten en om vervolgens deze ongewenste effecten door de provincie aan te pakken. De evaluatie zal absoluut niet tot gevolg hebben dat de volgende fase opgeschort of afgeblazen wordt.
- De PW317 in fase 1, 2, 3 en 4 de bestaande kwalificatie moet houden en ~~neg~~ niet opgewaardeerd wordt tot GOW1.
- Alle gemeenteraden gelegenheid krijgen te reageren op de startnotitie MER.

Aldus vastgesteld,

CDA

Kernbeleid

Zesplus

VVD