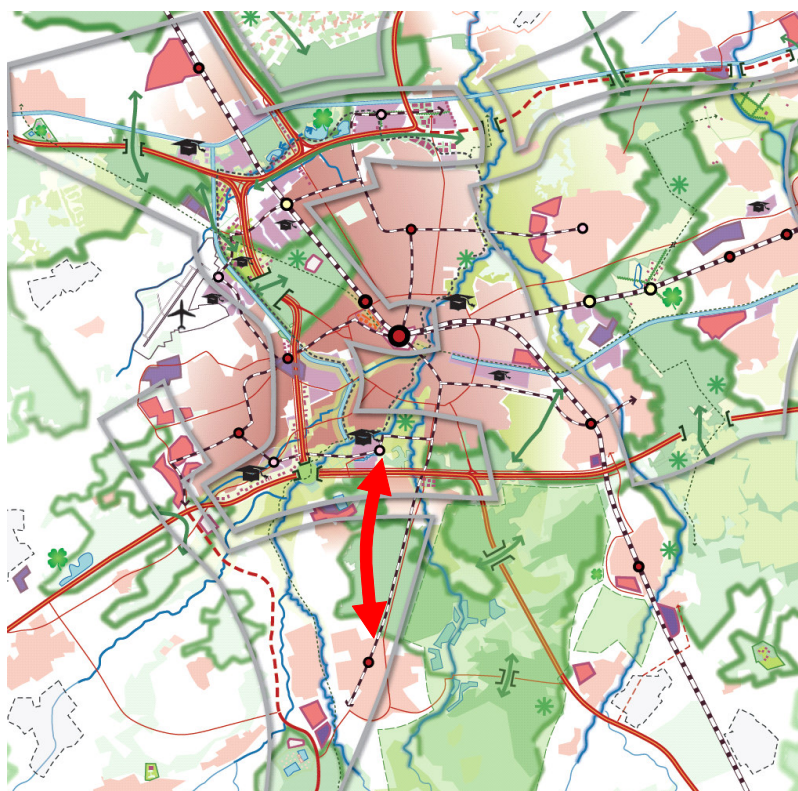


Nieuwe kansen voor een oud spoor?

Een nut en noodzaak onderzoek naar een fietsverbinding over het spoorwegtracé Valkenswaard, Waalre en Eindhoven



Advies

Gemeente Waalre

juni 2010
definitief

Nieuwe kansen voor een oud spoor?

Een nut en noodzaak onderzoek
naar een fietsverbinding over het
spoorwegtracé Valkenswaard,
Waalre en Eindhoven

Advies

dossier : D2670-01-001

registratienummer : GS/BHon/SS/R_MO-BZ20100108

versie : 5

Gemeente Waalre

juni 2010

definitief

INHOUD**BLAD**

SAMENVATTING	3
1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Onderzoeksvraag	5
1.3 Onderzoeksresultaat	5
1.4 Onderzoeksopzet	6
1.5 Leeswijzer	6
2 CONTEXT, KADERS EN KRACHTENVELD	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Context	7
2.3 Welke kaders liggen er nu?	8
2.3.1 Intentieverklaring 2004, integrale oplossingsrichting N69	8
2.3.2 Regionaal Fietsnetwerk met Sternet	8
2.3.3 Taskforce Luchtkwaliteit gemeente Waalre	9
2.3.4 Fietsbeleid Waalre	9
2.3.5 Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	10
2.3.6 Grenscorridor N69	10
2.3.7 Brainport Slowlane	10
2.3.8 Intentieverklaring 2010 ten behoeve van subsidieaanvraag	11
2.4 Krachtenveld	11
2.4.1 Provincie Noord Brabant (Grenscorridor)	11
2.4.2 SRE	12
2.4.3 Valkenswaard	12
2.4.4 Eindhoven	13
2.4.5 HTC	13
3 VERKENNING POTENTIEEL, EFFECTEN EN RISICO'S	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Potentieel gebruik verbinding	15
3.3 Effecten van de verbinding	17
3.3.1 Economie	17
3.3.2 Luchtkwaliteit	17
3.3.3 Verkeersveiligheid	18
3.4 Kosten	18
3.5 Risico's	19
3.5.1 Grenscorridor	19
3.5.2 BSL / NSL	19
3.5.3 Samenwerking in het kader van het fietspad	20
4 CONCLUSIES	21
4.1 Nut en noodzaak	21
4.2 Risico's	22
4.3 Eindconclusie	22
5 COLOFON	23

BIJLAGEN

- | | |
|---|--|
| 1 | GERAADPLEEGDE LITERATUUR |
| 2 | GERAADPLEEGDE PERSONEN |
| 3 | INTENTIEVERKLARING N69 |
| 4 | OVERZICHT OP KAART MET ONGEVALLEN WAARBIJ LANGZAAM VERKEER
BETROKKEN IS |

SAMENVATTING

Waalre en Valkenswaard hebben te maken met de N69 die door beide gemeenten loopt. De N69 veroorzaakt overlast in de vorm van een slechte doorstroming van het verkeer. Congestie, geluidsoverlast en een slechte luchtkwaliteit zijn het gevolg. Er is een lang proces gaande om tot een oplossing van de problematiek te komen die veroorzaakt wordt door de N69. De fietsverbinding tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven over het voormalige spoorwegtracé is een maatregel die onderdeel is van een breder maatregelpakket. Het maatregelpakket is gericht op het oplossen van de bereikbaarheids- en luchtkwaliteitsknelpunten.

Onderzocht is wat de nut en noodzaak van de fietsverbinding is. Daarbij is in beeld gebracht wat de context, het kader en het krachtenveld zijn, die van belang zijn voor de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé. Op basis van het krachtenveld is vastgesteld met welke (bestuurlijke) risico's rekening gehouden moet worden in de besluitvorming over de fietsverbinding.

Kaders

Het kader wordt gevormd door vastgesteld beleid en geldende afspraken:

- In 2004 is de Intentieverklaring N69 getekend door negen overheden, waaronder Waalre. Het fietspad op de Oude Spoorbaan is opgenomen in de intentieverklaring.
- In 2010 is de "intentieverklaring fietspad Oude Spoorbaantracé" ondertekend door Waalre, Valkenswaard en het SRE.
- De fietsverbinding maakt onderdeel uit van het door de Regioraad vastgestelde regionale fietsbeleid.
- De fietsverbinding wordt geadviseerd door de Taskforce Luchtkwaliteit Waalre en is beschreven in het fietsbeleidsplan van de gemeente Waalre.
- De realisatie van het fietspad is vastgelegd in het Brabantse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) en het daaraan gekoppelde maatregelenpakket.
- De fietsverbinding sluit goed aan op de te realiseren Slowlane, die de economische centra in Eindhoven met elkaar verbindt voor de fiets.

Krachtenveld

Om het krachtenveld waarbinnen het fietspad valt inzichtelijk te maken, zijn de meest betrokken partijen gevraagd naar hun standpunt:

- De provincie Noord-Brabant werkt in het kader van de Grenscorridor N69 aan een integraal maatregelpakket. Omdat nog niet duidelijk is voor welke maatregelen uiteindelijk gekozen wordt, vraagt de provincie om geen onomkeerbare besluiten te nemen.
- Het SRE waarschuwt voor de eventuele signaalwerking die uitgaat van het niet doorgaan van de fietsverbinding.
- Het college van Valkenswaard heeft onlangs een motie van de gemeenteraad om te stoppen met het fietspad gemotiveerd naast zich neergelegd.
- De gemeente Eindhoven wijst naar het gemeentelijke fietsbeleidsplan, waaruit blijkt dat de fietsverbinding aansluit op een primaire regionale fietsverbinding in Eindhoven (Sternetwerk).
- De High Tech Campus ziet de fietsverbinding als een verbetering van de fietsverbindingen, maar geeft aan dat zij zichzelf niet als partij in de realisatie van de fietsverbinding ziet.

Nut

Hoewel er andere fietsroutes zijn tussen Valkenswaard en Eindhoven, voegt de fietsverbinding op het Oude spoorbaantracé de volgende zaken toe ten opzichte van de bestaande verbindingen:

- hoogwaardig alternatief voor de bestaande verbindingen;
- verkeersveiligere route;
- onderdeel van het (hoogwaardige) fietsnetwerk van het SRE;
- sluit aan op de “Slowlane” (Brainport) en daarmee indirect op alle belangrijke economische zones in Eindhoven;
- onderdeel van maatregelenpakket luchtkwaliteit;
- grote groep potentiële gebruikers (de fiets wordt relatief weinig gebruikt door forenzen in de regio);
- een goede fietsvoorziening, op een kansrijke verbinding kan zorgen dat een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets als alternatief voor de auto ziet;
- substitutie van auto naar fiets betekent minder congestie, dus betere bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid;
- de ligging van de fietsverbinding biedt kansen voor recreatief gebruik;
- past binnen duurzaam, groen en gezond imago.

Noodzaak

Op zich zijn er voldoende fietsverbindingen van Valkenswaard naar Eindhoven, maar deze fietsverbindingen zijn onvoldoende om automobilisten zo ver te krijgen om de auto te verruilen voor de fiets. Deze modal shift kan wel worden bereikt met een hoogwaardige fietsverbinding die comfortabel en veilig is en een korte en samenhangende route biedt voor forenzen. Zonder de fietsverbinding vervalt één van de maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit, zonder dat er op voorhand een alternatief voor handen is.

Financieel

Volgens de huidige maximale schattingen kost de volledige fietsverbinding, met voorbereiding en communicatie circa €1.575.000,--. Door subsidies en andere bijdragen, is de eigen gemeentelijke bijdrage slechts € 335.000,--.

Conclusie

Een hoogwaardige en veilige fietsverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de forens om de auto te verruilen voor de fiets. De fietsverbinding op het Oude Spoorbaantracé is de rechtstreekse en logische route van de woongebieden in Valkenswaard en Waalre naar de economische centra in Eindhoven. De fietsverbinding heeft niet alleen positieve effecten voor luchtkwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid, maar past ook goed binnen de uitstraling van de gemeente en biedt kansen voor toerisme.

Met een beperkte gemeentelijke bijdrage kan de fietsverbinding gerealiseerd worden. Niet doorgaan van de fietsverbinding kan de bestuurlijke samenwerking en de realisatie van de Grenscorridor in gevaar brengen.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven is een drukke verbinding, waarvan bijna 30.000 voertuigen per dag gebruik maken. De N69 vormt in feite de verbinding tussen Hasselt en Eindhoven en loopt door de kernen van Valkenswaard en Aalst. De aanwezigheid van de N69 heeft een groot effect op de omgeving. Zo is er sprake van een knelpunt op het gebied van de luchtkwaliteit, het verkeer veroorzaakt geluidsoverlast en de bereikbaarheid staat in het gebied onder druk.

In het gebied rondom de N69 is een aantal lopende projecten en afspraken die er samen voor zorgen dat de problemen die veroorzaakt worden door de N69 zo veel mogelijk opgelost worden. De fietsverbinding tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven is één van de maatregelen die onderdeel is van een groter pakket van maatregelen.

In het coalitieakkoord “naar een Waalre in evenwicht” is onderstaande passage opgenomen met betrekking tot de fietsverbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven:

“Nut, noodzaak en kosten van een fietspad over de Oude Spoorbaan zullen op korte termijn worden onderzocht. Wanneer komt vast te staan, dat nut en offer niet tot elkaar in verhouding staan, zal dit project worden gestopt. Met zowel de provincie als de andere betrokkene partners zullen de uitkomsten van dit onderzoek worden overlegd.”

DHV is door de gemeente Waalre gevraagd onderzoek te doen naar het nut en de noodzaak van de fietsverbinding. Onderhavig rapport brengt het resultaat hiervan in beeld.

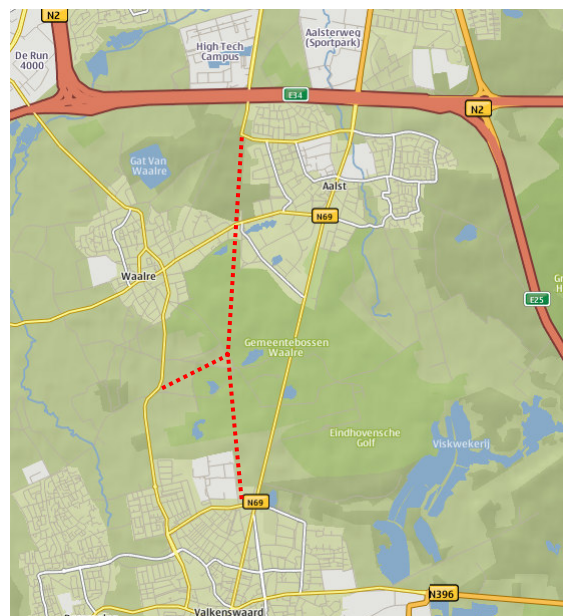
1.2 Onderzoeksvraag

Gevraagd wordt naar nut, noodzaak en kosten. Daarnaast mag geen besluit worden genomen die het proces van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 in gevaar brengt. Er moet dus gekeken worden naar de potentie van het fietspad voor het oplossen van problemen (lucht, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, economisch) in relatie tot de kosten. Ook moeten de risico's in beeld worden gebracht voor met name de realisatie van de opgave voor de Grenscorridor N69.

1.3 Onderzoeksresultaat

De rapportage geeft inzicht in de effecten die toe te schrijven zijn aan de fietsverbinding en er wordt ingegaan op de nut, noodzaak en kosten van de fietsverbinding.

De fietsverbinding is onderdeel van een aantal lopende afspraken en projecten. Vandaar dat in dit rapport niet alleen ingegaan wordt op de nut en noodzaak van de fietsverbinding, maar ook wordt ingegaan op de relatie met de lopende processen. De resultaten van het onderzoek bieden input voor besluitvorming om al dan niet met het fietspad door te gaan.

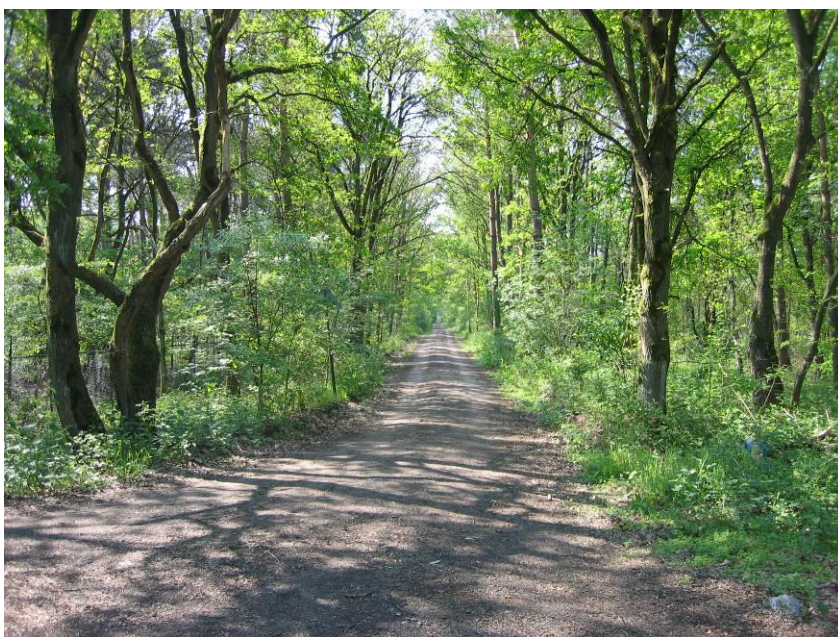


1.4 Onderzoeksopzet

Op basis van een literatuuronderzoek is de context, de kaders en het krachtenveld met betrekking tot het fietspad in kaart gebracht. Om de risico's in beeld te brengen, zijn telefonische gesprekken gehouden met een aantal contactpersonen van betrokken partijen. In bijlage 2 is een overzicht van deze personen opgenomen.

1.5 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk twee beschrijft de context, de kaders en het krachtenveld. Door deze aspecten te beschrijven is inzichtelijk gemaakt wat meespeelt in de besluitvorming rondom de fietsverbinding. Het derde hoofdstuk gaat in op de nut en noodzaak van de fietsverbinding. Kwalitatief en deels kwantitatief wordt beschreven wat de effecten van de verbinding zijn. Daarnaast wordt ingegaan op de kosten van de verbinding en welke dekkingsmiddelen er beschikbaar zijn. Ten slotte is in dit hoofdstuk beschreven welke risico's er gesignaleerd zijn, die bestaan ten aanzien van de besluitvorming om al dan niet met het fietspad door te gaan. De conclusies van het onderzoek worden tot slot in hoofdstuk vier getrokken.



2 CONTEXT, KADERS EN KRACHTENVELD

2.1 Inleiding

De fietsverbinding is geen op zich staand project, maar maakt deel uit van alle inspanningen om bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op te lossen. Daarom worden in dit hoofdstuk de context, de kaders en het krachtenveld beschreven. Met de beschrijving van deze aspecten is inzichtelijk gemaakt wat meespeelt in de besluitvorming rondom de fietsverbinding. Hiermee wordt de noodzakelijke basis gelegd om een nut noodzaak beoordeling te geven, maar ook met welke (bestuurlijke)risico's rekening gehouden moet worden.

2.2 Context

De fietsverbinding wordt gerealiseerd in een gebied waar al lange tijd sprake is van een bereikbaarheidsprobleem. De N69 loopt door de kernen van Valkenswaard en Waalre en vormt een belangrijke verbinding van en naar Eindhoven. De N69 kan niet al het noord-zuid verkeer aan, zodat op deze weg en de alternatieve routes verkeersopstoppingen zijn. Als gevolg hiervan is er sprake van niet alleen een bereikbaarheidsprobleem, maar ook een probleem met de leefbaarheid. Dit uit zich onder meer in luchtkwaliteitsproblemen.

Betrokken partijen

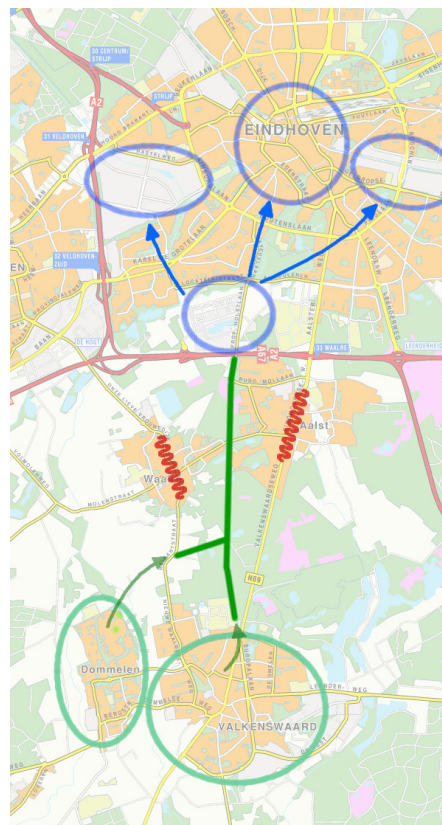
De realisatie van een fietsverbinding tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven is één van de maatregelen in een groter pakket om de (leefbaarheids)knelpunten te verminderen. Vijf partijen zijn direct of indirect betrokken bij een besluit over de fietsverbinding:

- Gemeente Valkenswaard.
- Gemeente Eindhoven.
- Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).
- High Tech Campus (HTC).
- Provincie Noord Brabant.

Daarnaast zijn ook andere partijen die een belang hebben bij de realisatie van het fietspad. Hierbij moet gedacht worden aan partijen zoals de Fietzersbond, ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, Bosgroep Zuid, Brabantse Milieufederatie (BMF) en andere lokale belangenorganisaties.

Omgeving

Ongeveer de helft van het verkeer op de N69 en de alternatieve routes bestaat uit woon- en werk verkeer. De fietsverbinding ontsluit de woongebieden in Valkenswaard en Dommelen die op korte afstand liggen van Eindhoven op een hoogwaardige wijze. Valkenswaard krijgt een directe verbinding met de HTC. De afstand tussen het centrum van Valkenswaard en de HTC bedraagt over de verbinding circa 7,5 kilometer. De andere belangrijke economische zones in Eindhoven liggen globaal binnen 10 km. Als maximaal acceptabele fietsafstand voor woon - werk verplaatsingen wordt 15 km aangehouden.



Uitvoering fietspad

Om zoveel mogelijk automobilisten te verleiden om de fiets als vervoermiddel te gebruiken, zal de fietsverbinding als een zeer hoogwaardige verbinding uitgevoerd moeten worden. Dit betekent:

- een breedte 3,5 meter;
- sociaal veilig verlicht;
- veilige kruisingen en
- goede aansluitingen.

Aanvullend hierop is de omgeving van de fietsverbinding buitengewoon prettig. Een groot deel van de verbinding gaat door het bosgebied tussen Valkenswaard en Waalre. De fietsverbinding langs het Oude spoorbaantracé is bovendien een verkeersveiligere fietsverbinding ten opzichte van de huidige verbinding langs de N69.

2.3 Welke kaders liggen er nu?

In deze paragraaf worden in chronologische volgorde de relevante kaders beschreven die van belang zijn voor het fietspad.

2.3.1 Intentieverklaring 2004, integrale oplossingsrichting N69

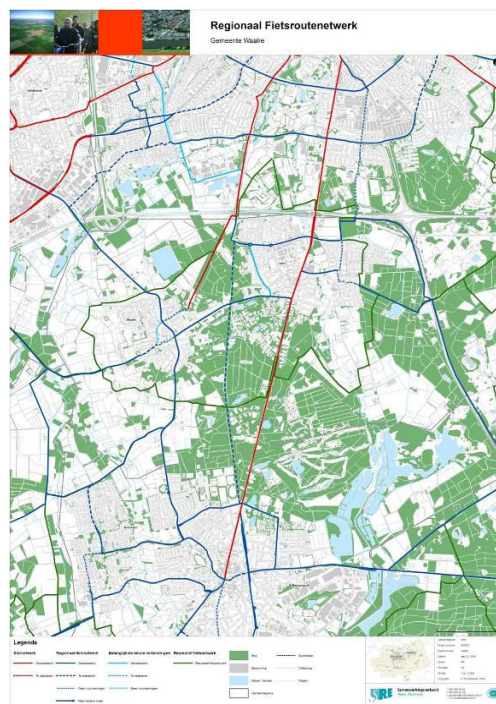
In 2004 is door negen partijen¹ een intentieverklaring getekend. In de intentieverklaring wordt ingezet op een “integrale oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in relatie tot de rijksweg N69”. In de intentieverklaring is aangegeven dat er gestreefd wordt naar een duurzame oplossing van de verkeersproblematiek.

Onder meer het fietspad langs de Oude Spoorbaan is in de intentieverklaring opgenomen als een onderdeel in de gehele aanpak van het probleem, dat bijdraagt aan het verminderen van de problematiek, met name in Aalst.

2.3.2 Regionaal Fietsnetwerk met Sternet

Door de regionaal van het SRE is in 2007 het regionale verkeers- en vervoersplan vastgesteld. Onderdeel van het regionale verkeers- en vervoersplan is het regionale Fietsnetwerk en Sternetwerk. Dit heeft als doel het realiseren van het stelsel van directe, veilige, aantrekkelijke en comfortabele routes met fietsvoorzieningen die bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik en het verhogen van het aandeel van het fietsgebruik.

De verbinding over het Oude spoorwegtracé is in het netwerk opgenomen als een te realiseren regionale verbinding. Het netwerk is door alle partijen samen vastgesteld.



¹ Gemeenten Bergeijk, Eersel, Eindhoven, Heeze – Leende, Valkenswaard, Veldhoven, Waalre, het SRE en de provincie Noord-Brabant.

2.3.3 Taskforce Luchtkwaliteit gemeente Waalre

Op verzoek van het gemeenteraad van Waalre is de Taskforce Luchtkwaliteit in 2007 opgericht. De doelstelling van de Taskforce was het op korte termijn bedenken en initiëren van maatregelen om de luchtkwaliteit in Waalre te verbeteren.

De Taskforce heeft een rapport opgesteld met aanbevelingen, waaronder het bevorderen van alternatief vervoer voor de auto zoals de fiets. In het rapport is het volgende opgenomen:

“Bij het uitvoeren van onderzoeken zoals de Gebiedsgerichte Verkenning N69 is gebleken dat een groot deel van het verkeer op de N69 afkomstig is uit Aalst, Waalre en Valkenswaard/ Dommelen. De belangrijkste bestemmingen zijn gelegen in Eindhoven en Veldhoven. Voor een deel gaat het dus om reisafstanden waarbij de fiets een goed alternatief kan zijn. Aspecten die belangrijk zijn bij het bevorderen van het fietsverkeer zijn:

- Comfort (o.a. kwaliteit van de verharding, verkeerslichten op groen voor de fietser).
- Veiligheid (verkeersveiligheid, sociale veiligheid).
- Directe verbindingen en samenhang.
- Een (voor de fiets) logische indeling van de wijken.
- Voorzieningen die de overstap op een ander vervoermiddel makkelijker maken (stallingen, transferia, overstapmogelijkheden OV, OV-fietsen).

Aspecten die verder nog betrokken kunnen worden bij het promoten van de fiets zijn:

- Gezondheid (fietsen is gezonder).
- Kosten (fietsen is goedkoper).
- Andere milieuaspecten zoals CO₂-uitstoot (klimaat), energieverbruik en geluid.

Aanvullende optie: fietspad langs de oude spoorlijn

De aanleg van een fietspad langs het oude spoorwegtracé kan worden beschouwd als een kansrijke nieuwe optie. Bij de aanleg van nieuwe fietsroutes wordt vanuit de fietser de voorkeur gegeven aan een breed geasfalteerd pad. In veel gevallen is dit lastig vanwege de kabels en leidingen die ter plekke aanwezig zijn. Langs de oude spoorlijn ligt echter niks en er is voldoende ruimte. Er zou dus gemakkelijk een geasfalteerd pad gerealiseerd kunnen worden. Een haalbaarheidsonderzoek moet hier meer duidelijkheid over verschaffen. Een aandachtspunt hierbij is de sociale veiligheid (goede verlichting, eventueel de combinatie met openbaar vervoer).”

2.3.4 Fietsbeleid Waalre

In het gemeentelijke fietsbeleid van de gemeente Waalre wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de gemeente zoveel mogelijk aansluit op het beleid van de provincie en de visie van het SRE uitdraagt. Daarnaast deelt de gemeente de visie van Duurzaam Veilig en wil dit zo veel mogelijk in haar eigen netwerk doorvoeren. De gemeente Waalre streeft naar een zo compleet mogelijk fietsnetwerk met een hoog comfort- en veiligheidsniveau.

In het fietsplan wordt aanbevolen dat een hoogwaardige fietsverbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard gerealiseerd wordt via het Oude spoorbaantracé. Hierbij wordt als argument gebruikt dat de fietsverbinding een alternatief vormt voor bestaande fietsverbindingen, die conflicteren met drukke gebiedsontsluitingswegen. Een aandachtspunt bij de realisatie van deze verbinding, vormt de kruising met de Willibrorduslaan bij het gemeentehuis.

2.3.5 Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit langs de N69 is zo slecht dat de normen voor stikstofdioxide niet worden gehaald. Binnen het Brabantse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) werken de planplichtige gemeenten (Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Breda, Valkenswaard en Waalre) samen om de knelpunten op te lossen. De maatregelen die binnen het BSL zijn afgesproken en vastgelegd, zijn ook opgenomen in het overkoepelende Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL omvat een breed pakket aan generieke, regionale en lokale maatregelen.

Voor de regio Valkenswaard en Waalre zijn vooral maatregelen opgenomen op het gebied van infrastructuur, gedrag en maatregelen aan de bron. Één van de infrastructurele maatregelen is de realisatie van de fietsverbinding over het Oude spoorbaantracé. In het kader van het BSL ontvangt de gemeente Waalre cofinanciering van het rijk om onder meer de fietsverbinding te realiseren.

Bij de cofinanciering is een uitvoeringsplicht opgenomen. Indien de maatregelen waarvoor de cofinanciering niet uitgevoerd worden, moeten andere maatregelen genomen worden die een vergelijkbaar of beter effect hebben op de luchtkwaliteit.

De maatregelen uit het BSL zijn door de gemeenten Waalre en Valkenswaard opgenomen in het luchtkwaliteitsplan Valkenswaard en Waalre 2009-2014. Dit plan is in 2009 opgesteld.

2.3.6 Grenscorridor N69

In januari 2010 is het "Afsprakenkader Grenscorridor" tussen 25 partijen vastgesteld. In het afsprakenkader is de koers beschreven en vastgelegd, die is ingezet met de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. In het vervolgproces wordt gewerkt naar een breed gedragen voorkeursoplossing in de vorm van een integraal maatregelenpakket. De fietsverbinding over het spoorwegtracé kan onderdeel zijn van het integrale maatregelenpakket. Daarbij worden alle mogelijke alternatieven voor de N69 open gehouden. Dit kan betekenen dat het voormalige spoorwegtracé ingezet kan worden voor andere oplossingen.

2.3.7 Brainport Slowlane

Een uitwerking van het Brainport concept van de regio Eindhoven is de ontwikkeling van de Slowlane. De Slowlane verbindt de economische top locaties op een zeer hoogwaardige wijze met elkaar. Als gevolg hiervan is de fiets een logisch vervoermiddel tussen de locaties. Om de hoge kwaliteit te bereiken worden de Slowlane vier meter breed, vrijliggend en gecombineerd met een ecologische verbindingzone.

Het HTC is één van de economische toplocaties, die met andere toplocaties wordt verbonden middels de Slowlane. Omdat de fietsverbinding op het Oude spoorbaan aansluit bij de HTC, wordt deze fietsverbinding gezien als "inprikkertje" vanuit de regio naar de Slowlane toe. Hiermee ontstaat een zeer hoogwaardige verbinding die vanuit Valkenswaard en Waalre niet alleen op de HTC aansluit, maar ook de andere economische toplocaties in de regio verbindt.

2.3.8 Intentieverklaring 2010 ten behoeve van subsidieaanvraag

De gemeenten Valkenswaard, Waalre en het SRE hebben een “intentieverklaring fietspad oude spoorbaantracé” opgesteld. De intentieverklaring maakt onderdeel uit van de subsidieaanvraag die door het SRE namens de drie partijen is ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het project “Fiets Filevrij”. Het ministerie heeft de subsidieaanvraag een positieve beoordeling gegeven, waarna een gedetailleerdere aanvraag ingediend moet worden om definitief voor subsidie in aanmerking te komen.

In de intentieovereenkomst spreken de drie partijen uit:

“De partijen gaan, gericht op het verbeteren van regionale en lokale fietsroutes en het stimuleren van het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer, nauw samenwerken in het project fietsverbinding Oude Spoorbaantracé Valkenswaard – Waalre. Zij leveren daarmee een bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid met behoud van een prettig en gezond leefmilieu”

De stappen die gezet worden zijn:

- Partijen verklaren zich bereid om zich in te spannen om de snelfietsroute verder uit te werken op schets- en (globaal) kostenniveau.
- Partijen leveren een optimale inspanning om de benodigde fietsroute op regionaal en lokaal niveau te realiseren, goed uit te rusten en comfortabel te maken.
- Mochten de partijen de snelfietsroute definitief willen indienen voor subsidie vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dan worden er voor 15 augustus 2010 bestuurlijke afspraken voor het realiseren van de snelfietsroutes vastgelegd in een convenant.

Partijen stimuleren het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer door ook blijvend in te zetten op communicatie en innovaties.

2.4 Krachtenveld

In deze paragraaf wordt het krachtenveld beschreven waarbinnen de afweging ten aanzien van de fietsverbinding plaats vindt. De kaders zijn in de vorige paragraaf inzichtelijk gemaakt. In deze paragraaf wordt beschreven hoe de betrokken partijen aankijken tegen de te maken keuzes en de realisatie van de fietsverbinding. Hiervoor zijn de verschillende partijen geïnterviewd.

2.4.1 Provincie Noord Brabant (Grenscorridor)

In het najaar van 2010 wordt voor de gebiedsopgave Grenscorridor een integraal maatregelenpakket vastgesteld in een gebiedsakkoord. Dit maatregelenpakket is er op gericht de problematiek van de N69 te verlichten. Het integrale maatregelenpakket is het resultaat van een proces dat gevoerd wordt volgens de methodiek van de Mutual Gain Approach (Brede Belangen Benadering). Op basis van vertrouwen wordt met alle belangen rekening gehouden om te komen tot een pakket waar draagvlak voor bestaat.

Gezien de aard van het proces van de Grenscorridor en het grote belang om tot draagvlak te komen, wordt vanuit de provincie Noord Brabant gevraagd geen onomkeerbare besluiten te nemen ten aanzien van de fietsverbinding tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven, voordat het integrale maatregelenpakket is vastgesteld. Een onomkeerbaar besluit kan er toe leiden dat alternatieve oplossingen niet mogelijk zijn.

Omdat het integrale maatregelenpakket veel eerder bekend is dan dat het fietspad gerealiseerd wordt, vormt vooralsnog het fietspad geen obstakel voor het proces dat de provincie nu heeft ingezet.

2.4.2 SRE

Vanuit het SRE worden drie punten aangegeven die van belang zijn mee te nemen in de afweging rondom de fietsverbinding Valkenswaard – Waalre – Eindhoven.

- 1) Dossier grenscorridor N69: de verbinding maakt naar alle waarschijnlijkheid deel uit van het integrale maatregelenpakket dat door de verschillende partijen wordt opgesteld. Daarbij is gebruik gemaakt van de ladder van Verdaas, waarbij maatregelen om fietsgebruik te stimuleren één van de sporten is. Indien door de gemeente Waalre besloten wordt geen fietsverbinding te realiseren, geeft dit een groot negatief signaal.
Het geheel is hier duidelijk meer dan de som der delen. Dus nut en noodzaak van een fietspad over het Oude spoorbaantracé moet ook in dit licht worden gezien. Het nut neemt toe naarmate een robuuster en integraler pakket van integrale maatregelen tot stand komt.
- 2) Het SRE heeft namens de gemeenten Waalre en Valkenswaard bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat subsidie aangevraagd. Dit kan mogelijk oplopen tot een subsidiebedrag van € 1,5 miljoen. Als nu de realisatie van het fietspad wordt uitgesteld en later alsnog dit fietspad wordt aangelegd, als onderdeel van een integraal maatregelenpakket, zullen de gemeenten van deze rijkssubsidie geen gebruik meer kunnen maken. Los van de moeite die getroost is om de subsidie binnen te halen en het slechte politieke signaal dat de regio afgeeft ten aanzien van de inzet die zij (niet) wil plegen teneinde het fietsgebruik te stimuleren.
- 3) In januari 2010 is ten behoeve van de subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de fiets-fileproof projecten een intentieverklaring ondertekend door de bestuurders van Eindhoven, Waalre en Valkenswaard. Dit kan leiden tot een subsidieverstreking van 1 à 1,5 miljoen euro voor dit project vanuit het rijk. Klaarblijkelijk kent de gemeente geen waarde toe aan getekende intentieovereenkomsten. Dit zal het broze onderlinge vertrouwen van de partners in de Grenscorridor N69 niet vergroten.

Het SRE waarschuwt vooral voor de signaalwerking die uitgaat van een negatieve keuze over de fietsverbinding.

2.4.3 Valkenswaard

Vanuit het bestaande fietsbeleid is er volgens de gemeente Valkenswaard geen noodzaak om nog een extra fietsverbinding aan te leggen op het Oude spoorbaantracé. Er liggen immers al twee fietspaden in de directe nabijheid.

De gemeente Valkenswaard is van mening dat de fietsverbinding een bijdrage levert aan het toeristisch recreatief beleid dat gevoerd wordt in Valkenswaard. De realisatie van de fietsverbinding, door het aantrekkelijke bosgebied stimuleert het recreatieve fietsgebruik.

In het kader van de verbetering van de luchtkwaliteit zal de fietsverbinding een meerwaarde zijn. Valkenswaard heeft ook middelen gereserveerd voor de aanleg van het fietspunt als maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

Motie gemeenteraad

Vanuit de gemeenteraad van Valkenswaard lag er begin dit jaar een motie om medewerking aan de fietsverbinding per direct te staken. In reactie hierop heeft het (vorige) college in maart 2010 die motie naast zich neergelegd.

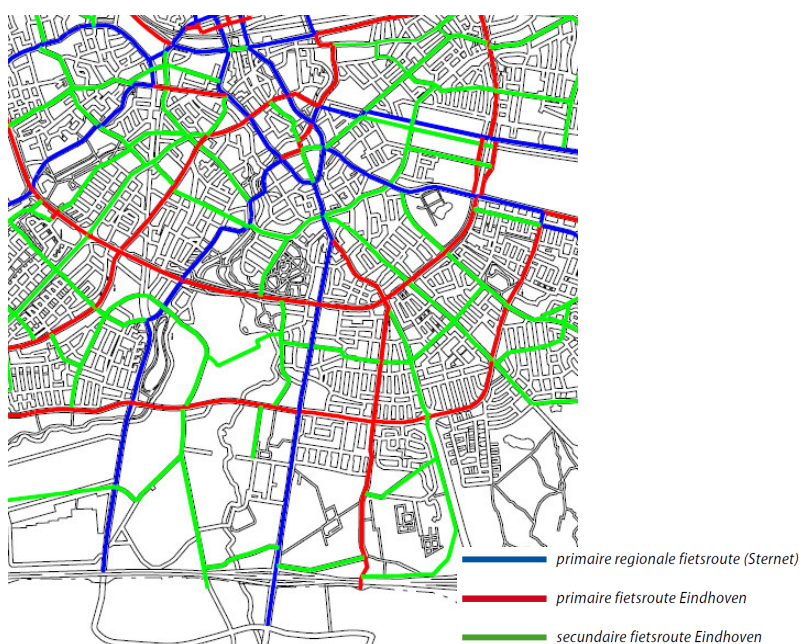
De argumentatie van het college van Valkenswaard om de motie naast zich neer te leggen is:

“Door de aanleg van het fietspad wordt de fietser de mogelijkheid geboden om over een hoogwaardige fietsinfrastructuur de High Tech Campus en de kern van Eindhoven te bereiken. Daarnaast heeft het fietspad een grote meerwaarde voor ons toeristisch recreatief fietsroutenetwerk. De aanleg van het fietspad past binnen de visie van Brainport, het luchtkwaliteitplan Valkenswaard, de gebiedsopgave N69 van de provincie en de filosofie van de werkgroep van het ministerie “fiets filevrij”. Mede door het project fietsfilevrij, kan het project naar alle waarschijnlijkheid rekenen op een omvangrijke subsidie. Ondanks dat het project naar alle waarschijnlijkheid in de miljoenen zal lopen, zal de bijdrage door Valkenswaard niet groter zijn dan € 200.000,--. Deze middelen zijn reeds geoormerkt.”

2.4.4 Eindhoven

In Eindhoven bestaat sinds 2006 de Fietsnota, waarin het Eindhovense fietsbeleid is vastgelegd. In het Actieplan Fiets dat in 2008 is vastgesteld zijn maatregelen gepresenteerd voor een noodzakelijke kwaliteitslag in de fietsvoorzieningen op de korte en middellange termijn. In het Eindhovense fietsbeleid is een fietsnetwerk ontwikkeld met primaire en secundaire routes. De primaire en secundaire routes vormen een geheel met de sternetroutes van het SRE.

In de afbeelding is een deel van het fietsroutenetwerk opgenomen. De fietsverbinding over het spoorwegtracé sluit aan op de primaire regionale fietsroute langs de HTC in Eindhoven dat onderdeel is van het Sternetwerk.



2.4.5 HTC

De fietsverbinding sluit aan op de High Tech Campus (HTC). De HTC is een bedrijvenpark met veel gemeenschappelijke voorzieningen. In het kader van de fietsverbinding is het beleid van de HTC om een zo goed mogelijk vestigingsklimaat te bieden voor bedrijven. Een goed vestigingsklimaat wordt ook gevormd door de bereikbaarheid. De HTC zet daarom in op goede bereikbaarheid voor auto, OV en fiets, maar heeft geen beleid om fietsverkeer extra te stimuleren. Dat wordt overgelaten aan de afzonderlijke bedrijven, die gevestigd zijn op het HTC.



De HTC is niet actief betrokken bij de besluitvorming of de planvorming rond de fietsroute en beschouwt zich dus ook niet als een partij in deze.

Ondanks dat de HTC voor zichzelf geen directe rol ziet weggelegd bij de besluitvorming of de planvorming rond de fietsroute, biedt de bereikbaarheid van de campus vanuit Valkenswaard en Waalre wel een grote kans. De campus wordt vanuit het zuiden goed verbonden door de fietsverbinding. De hoge kwaliteit en directheid van de route dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik.

3 VERKENNING POTENTIEEL, EFFECTEN EN RISICO'S

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de context, kaders en het krachtenveld beschreven die van belang zijn voor het fietspad. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het potentieel, de effecten en de kosten van het beoogde fietspad. Naast deze aspecten wordt ingegaan op de (bestuurlijke) risico's waarmee rekening gehouden moet worden bij de oordeelsvorming over de realisatie van de fietsverbinding.



3.2 Potentieel gebruik verbinding

De potentiële markt voor rechtstreekse fietsverbindingen betreft verplaatsingen met een maximale afstand van 15 kilometer. Deze afstand wordt als maximale afstand beschouwd waarbij het aantrekkelijk is de fiets te gebruiken voor het woon - werkverkeer. De afstand tussen Valkenswaard en het centrum van Eindhoven bedraagt ongeveer 10 kilometer. De verbinding beschikt derhalve over een grote potentie voor een hoog aandeel fiets in de modal-split (van auto- naar fietsgebruik).

In de gebiedsopgave grenscorridor N69 die door adviesbureau Raadhuis in februari 2009 opgesteld is, wordt de potentie van de fiets op de corridor Valkenswaard Eindhoven beschreven.

“Een kwart van alle verplaatsingen in het SRE-gebied vindt plaats met de fiets. Dat lijkt veel, maar in vergelijking met andere stedelijke gebieden is het aan de bescheiden kant. De auto wordt verhoudingsgewijs meer gebruikt dan het landelijke gemiddelde. Er ligt derhalve een uitdaging om het fietsgebruik verder te stimuleren. De afstand tussen Valkenswaard en Eindhoven - en daarmee ook tussen Aalst en Eindhoven – alsmede de gestrektheid van de verbinding zorgen ervoor, dat de fiets als vervoerswijze voor het woon-werkverkeer en woonschoolverkeer op deze relatie kansrijk is. Daarvoor moet echter wel geïnvesteerd worden in de voorzieningen voor de fiets. In het Regionaal akkoord Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad wordt ingezet op het realiseren van een ster- en regionaal fietsnetwerk, van stalling- en oversteekvoorzieningen bij drukke routes en comfortverbetering van het reeds bestaande netwerk. Op de N69-corridor beantwoordt de kwaliteit van de fietsvoorzieningen reeds aan de eisen, verbeteringen zijn echter nog steeds mogelijk. Met name de doorstroming op kruispunten kan beter. In die zin biedt het ongelijkvloers maken van het kruispunt Ring/Aalsterweg in Eindhoven ook kansen voor de fiets. Tevens wordt gedacht aan verfijning van het fietsnetwerk op de corridor, waardoor de bereikbaarheid voor fietsers toeneemt. Concreet gaat het om de nieuwe fietsroute via het oude spoorbaantracé tussen de Europalaan (Valkenswaard-noord) en de Professor Holstlaan (HTC Eindhoven). Op langere termijn kunnen technische innovaties de mogelijkheden van de fiets voor dagelijks gebruik verder vergroten, bijvoorbeeld door de actieradius te verhogen (elektrische fiets [pedelec]).”

Huidig gebruik

Er zijn niet veel telgegevens bekend rondom het fietsgebruik. De provincie Noord Brabant heeft in 2009 een fietstelling uitgevoerd op de N69 tussen Valkenswaard en Waalre. Uit de telling blijkt dat ongeveer 1700 fietsers dagelijks gebruik maken van de verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven langs de N69.

In het rapport “De potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio’s” (Ecorys, juli 2009) is de verdeling tussen auto, fiets en OV voor verschillende routes bekeken in onder meer de omgeving Eindhoven. Uit dit onderzoek blijkt dat er relatief veel wordt gefietst door forenzen naar het centrum van Eindhoven. Vanuit de gehele regio bedraagt het aandeel 39%. Vanuit Valkenswaard echter is het aandeel dat fietst voor het woon- werkverkeer slechts 18%. Er liggen daarom aanzienlijke kansen om de automobilist te verleiden te gaan fietsen.

Potentieel

Uit het Ecorys onderzoek blijkt dat ruim 2500 potentiële forenzen vanuit Waalre en Valkenswaard verleid kunnen worden. Zij kunnen dagelijks gaan fietsen met de realisatie van de snelfietsroute. Dit gaat met name ten koste van verplaatsingen met de auto op deze route.

Ander onderzoek² heeft de volgende effecten als gevolg van de realisatie van hoogwaardige fietsroutes vastgesteld:

- Op de kansrijke routes ziet een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets als alternatief voor de auto.
- Een optimale fietsroute (comfortabel, volledig verlicht, vrijliggend en minder reistijd) verdubbelt het huidige aandeel fietsers van 20 naar 38 procent ten koste van de auto. Dat kan een file schelen.
- Optimalisering van kansrijke fietsroutes reduceert filevertraging met 2 tot 6 procent.

Dit onderzoek bevestigt hiermee de potenties van een hoogwaardig fietspad.

Benutting potentieel

Om het potentieel zoveel mogelijk om te zetten in daadwerkelijke fietsers, is het nodig dat aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. De Taskforce Luchtkwaliteit Waalre heeft enkele genoemd:

- Comfort (o.a. kwaliteit van de verharding, verkeerslichten op groen voor de fietser)
- Veiligheid (verkeersveiligheid, sociale veiligheid)
- Directe verbindingen en samenhang

Het fietspad op de Oude spoorbaan voldoet aan deze randvoorwaarden. Maar er is meer nodig om bij realisatie van het fietspad te zorgen voor het benutten van het potentieel. Automobilisten zijn gewend om te rijden en moeten daarom verleid worden om de auto te verruilen voor de fiets. Voldoende communicatie is daarom essentieel vóór, tijdens en na aanleg van het fietspad om het potentieel zoveel mogelijk te benutten.

² Bron: Met de fiets minder file; eindrapport nulmeting (MuConsult september 2007)

3.3 Effecten van de verbinding

3.3.1 Economie

De ligging van de fietsverbinding langs het Oude spoorbaantracé vormt een hoogwaardige en snelle verbinding van Valkenswaard en Waalre, naar de HTC en verder naar de andere economische centra in Eindhoven via het Sternetwerk en de Slowlane.

Bereikbaarheid

De verbeterde bereikbaarheid per fiets draagt er aan bij dat het aantal verplaatsingen per fiets toeneemt, deels ten koste van verplaatsingen per auto. Vermindering van het aantal autoverplaatsingen draagt bij aan de vermindering van congestie dat leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid op de weg.

Uitstraling

Brainport wordt gevormd door bedrijven, kennis- en researchinstellingen van wereldklasse. Om het vestigingsklimaat voor bestaande en nieuwe innovatieve bedrijven verder te verbeteren worden vele initiatieven genomen (zoals de reeds eerder genoemde Slowlane). Het fietspad past uitstekend binnen het Brainport-concept. Het vergroot de duurzame uitstraling van de regio en het prettige woon- en werkklimaat voor werknemers.

Recreatie en gezondheid

Hoewel de fietsverbinding gericht is op woon-werkverkeer, is het uitermate goed om ook recreatief verkeer te stimuleren. Goede recreatieve verbindingen zorgen voor inkomsten voor lokale bedrijven. Een voordeel voor de werkgevers is dat werknemers die op de fiets naar het werk gaan fitter en productiever zijn. Werknemers die voor het woon-werkverkeer de fiets gebruiken, blijken een dag per jaar minder ziekteverzuim te hebben.

3.3.2 Luchtkwaliteit

Verplaatsingen per auto zijn verantwoordelijk voor een grote bijdrage aan de problemen op het gebied van luchtkwaliteit. In Waalre en Valkenswaard bestaan knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit. Er is een breed pakket van maatregelen opgesteld om knelpunten op te lossen.

De realisatie van de nieuwe fietsverbinding zorgt voor een hoogwaardig alternatief voor de auto. Bij een optimale fietsroute (comfortabel, sociaal veilig, verlicht, vrijliggend en minder reistijd) kan het huidige aandeel fietsers verdubbelen van circa 20 naar 40 procent ten koste van de auto. Doordat dit substitutie effect optreedt, neemt het aantal autoverplaatsingen af en ontstaat mogelijk minder congestie, wat zorgt voor minder uitstoot. De luchtkwaliteit wordt door de aanleg van het fietspad beter. Daarnaast vormt de fietsverbinding een onderdeel van een totaal pakket van maatregelen die allen gezamenlijk een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

3.3.3 Verkeersveiligheid

De belangrijkste fietsroute vanuit Valkenswaard en Aalst naar Eindhoven loopt direct langs de N69. Deze fietsroute kent een groot aantal kruisende wegen, gecombineerd met de hoge intensiteiten op de N69 en er bestaan gevaarlijke situaties voor fietsers. Dit blijkt ook uit bijlage 3, waarin de ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn tussen 2005 en 2009 staan weergegeven.

Door de realisatie van de nieuwe fietsverbinding, ontstaat een verbinding die verkeersveiliger is dan de bestaande verbinding. Op de nieuwe verbinding is minder kruisend verkeer en de grootste kruising met de Willibrorduslaan wordt -met oog op de fietsveiligheid- opnieuw vormgegeven.

3.4 Kosten

Realisatie kosten

Door bureau Kragten is een eerste globale kostenraming opgesteld voor de fietsverbinding. Hierin zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- een fietspad van de Geenhovensedreef in Valkenswaard tot aan de Burgemeester Mollaan in Waalre;
- aftakking van de Heikantstraat tot aan het tracé (aansluiting Dommelen);
- aanpassing kruispunt met Willibrorduslaan;
- verhardingsbreedte van 3,5 meter.

De kosten voor de aanleg van de verbinding liggen afhankelijk van de exacte uitvoering tussen de € 800.000 en € 965.000. In de globale kostenraming is de verlichting niet opgenomen. De kosten voor de verlichting bedragen maximaal € 450.000.

De totale investering bedraagt hiermee tussen de € 1.250.000 en € 1.415.000. Daar bovenop komen nog € 100.000 aan voorbereidingskosten. Voor communicatie rondom de aanleg en vooral ná realisatie wordt € 60.000 gereserveerd. De verwachte totale investering bedraagt circa € 1.575.000.

Beschikbare middelen

De gemeente Waalre beschikt over middelen uit het BSL, hierin zijn de kosten voor een eenvoudig fietspad gedekt. De beschikbare middelen bedragen circa € 670.000. De helft van deze middelen is afkomstig van de provincie Noord Brabant, de andere helft is afkomstig van de gemeente Waalre.

De gemeente Valkenswaard heeft €200.000 geormerkt voor deze verbinding.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft subsidie beschikbaar gesteld voor de verbetering van regionale verbindingen (Fietsfilevrij projecten). Om voor de subsidie in aanmerking te komen, is door de gemeenten Waalre en Valkenswaard, via het SRE een subsidieaanvraag ingediend. De aanvraag is door het ministerie positief beoordeeld en moet nu nader uitgewerkt worden en op 15 september 2010 definitief ingediend worden.

Bij een positieve subsidiebeschikking van het ministerie mag 50% cofinanciering vanuit het rijk verwacht worden, met een maximum van € 1.500.000.

In schema 3.1 zijn de eerder genoemde bedragen opgenomen, waarbij wordt uitgegaan van de variant die qua investeringen het hoogst is.

Schema 3.1: Kosten en baten

Lasten		Baten	
Realisatie kosten maximaal	€ 965.000,--	Subsidie minV&W, 50%	€ 787.500,--
Verlichting maximaal	€ 450.000,--	Bijdrage Valkenswaard	€ 200.000,--
Vorbereidingskosten	€ 100.000,--		
Communicatie	€ 60.000,--	Middelen BSL	€ 620.000,--
Totaal	€ 1.575.000,--		
		Overschot	€ 32.500,--

Ten aanzien van de realisatie is geen overschrijding van de investeringen te verwachten, uitgaande van het verkrijgen van subsidie van het ministerie V&W en de bijdrage van Valkenswaard.

Voor de aanleg van het fietspad heeft Waalre € 670.000 gereserveerd, vanuit de BSL-gelden. Indien deze reservering niet gebruikt wordt voor de realisatie van de fietsverbinding, moet het budget aan een ander project besteed worden met een vergelijkbaar luchtkwaliteitseffect.

3.5 Risico's

In deze paragraaf wordt ingegaan op de risico's die er bestaan indien besloten wordt af te zien van de realisatie van de fietsverbinding.

3.5.1 Grenscorridor

Het proces dat ten aanzien van de grenscorridor gestart is, leidt tot een integraal maatregelenpakket dat in het najaar van 2010 vastgesteld wordt. Waalre is een van de partners in het proces dat leidt tot het integrale maatregelenpakket.

De ladder van Verdaas wordt gebruikt om de nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur te onderbouwen en aan te tonen. De methodiek van de ladder schrijft voor dat eerst andere oplossingen overwogen moeten worden alvorens nieuwe infrastructuur gerealiseerd kan worden. De fietsverbinding is een type maatregel dat in de ladder van Verdaas meegenomen wordt als een alternatief. Het niet doorgaan van het fietspad zorgt voor een verzwakking van de basis voor de West-Parallel of andere oplossingen.

De geloofwaardigheid van Waalre ten opzichte van de partners in de regio kan in het gedrang komen wanneer Waalre besluit niet door te gaan met de fietsverbinding. In het kader van de grenscorridor zijn deze partijen hard nodig om tot een gedragen oplossing te komen.

3.5.2 BSL / NSL

De realisatie van het fietspad is opgenomen in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL). Voor de uitvoering hiervan heeft de gemeente Waalre cofinanciering ontvangen van het Rijk. Aan de cofinanciering is de voorwaarde gesteld dat de maatregelen uitgevoerd moeten worden (uitvoeringsverplichting). Als de maatregelen niet uitgevoerd kunnen worden, moeten andere maatregelen genomen worden met een gelijkwaardig effect op de luchtkwaliteit. In 2015 moet aan de eisen voldaan worden die gesteld zijn ten aanzien van de component stikstofdioxide.

Er is een verkenning uitgevoerd naar alternatieve maatregelen. De Taskforce Luchtkwaliteit heeft alle mogelijkheden bekeken en de geadviseerde maatregelen zijn allemaal opgepakt, waaronder het fietspad op de Oude spoorbaan. De gemeente Waalre heeft daarnaast nog een nieuwe mogelijke maatregel verder onderzocht: de aanleg van lage muurtjes c.q. begroeiing langs de Eindhovenseweg in de kom van Aalst. De positieve effecten hiervan bleken nauwelijks aanwezig te zijn en met name in het geval van lage begroeiing bleken de effecten zelfs gedeeltelijk negatief uit te vallen.

Er bestaat ten aanzien van het besluit over de fietsverbinding een financieel en bestuurlijk risico. Het financiële risico is dat het BSL-geld dat beschikbaar is gesteld door het ministerie moet worden terugbetaald, omdat luchtkwaliteitsmaatregelen niet uitgevoerd worden. Dit kan overigens ook voor de gemeente Valkenswaard gelden, omdat Waalre en Valkenswaard als één knelpunt zijn aangemerkt. Het bestuurlijke risico zit erin dat afspraken gemaakt zijn met de NSL partners (namelijk de gemeente Valkenswaard, de provincie en het Rijk) ten aanzien van de maatregelen die genomen worden om de luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen.

3.5.3 Samenwerking in het kader van het fietspad

Valkenswaard

De gemeente Waalre en Valkenswaard trekken samen op, ten aanzien van de verbetering van de luchtkwaliteit. De gemeenten zijn samen met het SRE ondertekenaar van de "intentieverklaring fietspad Oude spoorbaantracé" met als doel de fietsverbinding te realiseren.

Zoals beschreven in paragraaf 2.4.3, heeft de gemeenteraad van Valkenswaard in februari 2010 een motie aangenomen met als strekking de werkzaamheden ten behoeve van de fietsverbinding te stoppen. Door het college van Burgemeester en Wethouders is deze motie naast zich neer gelegd. Wanneer nu door Waalre besloten wordt om het fietspad stop te zetten, geeft dat mogelijk een verkeerd signaal aan het college van Valkenswaard.

SRE

Het SRE is medeondertekenaar van de intentieverklaring om de fietsverbinding te realiseren. Daaraan gekoppeld is een traject om subsidie voor de fietsverbinding (in het kader van de Fietsfilevrij projecten) te verkrijgen. Indien de gemeente Waalre besluit de fietsverbinding niet te realiseren komt de gemeente Waalre de afspraken die gemaakt zijn met het SRE en de gemeente Valkenswaard niet na. Het niet verkrijgen van een mogelijke subsidie is vervolgens het gevolg en daarmee een gemiste kans.

4 CONCLUSIES

In de vorige hoofdstukken is beschreven wat de consequenties zijn van het al dan niet realiseren van de fietsverbinding Valkenswaard-Waalre-Eindhoven. In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken. In termen van nut en noodzaak wordt aangegeven wat de bevindingen zijn. Samen met de risico's van het al dan niet doorgaan van de fietsverbinding wordt een eindconclusie getrokken.

4.1 Nut en noodzaak

Nut

De fietsverbinding voegt de volgende zaken toe ten opzichte van de bestaande verbinding:

- hoogwaardig alternatief voor de bestaande verbindingen;
- verkeersveiliger route;
- onderdeel van het (hoogwaardige) fietsnetwerk van het SRE;
- sluit aan op de "Slowlane" (Brainport) en daarmee indirect op alle belangrijke economische zones in Eindhoven;
- onderdeel van maatregelenpakket luchtkwaliteit;
- grote groep potentiële gebruikers, omdat de fiets relatief weinig gebruikt wordt door forenzen;
- een goede fietsvoorziening, op een kansrijke verbinding leidt tot een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets als alternatief voor de auto ziet;
- substitutie van auto naar fiets betekent minder congestie, dus betere bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid;
- de ligging van de fietsverbinding biedt kansen voor recreatief gebruik;
- past binnen duurzaam, groen en gezond imago.

Noodzaak

Op zich zijn er voldoende fietsverbindingen van Valkenswaard naar Eindhoven, maar deze fietsverbindingen zijn onvoldoende om automobilisten zo ver te krijgen om de auto te verruilen voor de fiets. Deze modal shift kan wel worden bereikt met een hoogwaardige fietsverbinding die comfortabel en veilig is en een korte en samenhangende routes biedt voor forenzen. Zonder de fietsverbinding vervalt één van de maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit, zonder dat er op voorhand een alternatief voor handen is.

In termen van nut en noodzaak worden de volgende conclusies getrokken:

- *Nut*
De verbinding levert een bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, draagt bij aan de economische kracht van de regio.
- *Noodzaak*
De noodzaak wordt niet gevormd door een gebrek aan fietsverbindingen, maar wel in het kader van de verbetering van de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid in de regio. Het is noodzakelijk een pakket van maatregelen te nemen die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Hoewel het effect van deze ene maatregel beperkt is en moeilijk kwantificeerbaar is, is duidelijk dat juist de integraliteit van de te nemen maatregelen bijdraagt aan het welslagen ervan.

4.2 Risico's

Het niet doorgaan van de fietsverbinding brengt bestuurlijke risico's met zich mee, omdat de verbinding onderdeel uit maakt van een aantal belangrijke kaders en afspraken:

- Gebiedsopgave grenscorridor N69
Fietsverbinding is één van de maatregelen in het kader van de Ladder van Verdaas. Niet doorgaan van de verbinding maakt nieuwe infrastructuur mogelijk lastiger.
Van andere partijen wordt ook inbreng en inzet verwacht. Niet doorgaan van de verbinding kan tot verlies van medewerking leiden.
- Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Voor de fietsverbinding bestaat een uitvoeringsverplichting. Indien de maatregel niet gerealiseerd wordt, moet een alternatieve maatregel uitgevoerd worden met een vergelijkbaar resultaat. Op voorhand lijken op basis van het rapport van de Taskforce Luchtkwaliteit geen alternatieve maatregelen beschikbaar te zijn.
- Geloofwaardigheid
De gemeente Waalre heeft samen met de gemeente Valkenswaard en het SRE in het kader van de Fiets Filevrij projecten een intentieverklaring ondertekend waarin de partijen verklaren zich in te spannen voor de realisatie van de fietsverbinding. Daarnaast is de verbinding opgenomen in regionaal en gemeentelijk beleid. De geloofwaardigheid van de gemeente Waalre komt onder druk te staan als de gemeente afziet van de realisatie van de fietsverbinding.
- Financieel
De gemeente Valkenswaard heeft geld gereserveerd voor de verbinding. Daarnaast is er nu de mogelijkheid voor een aanzienlijke subsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het niet doorgaan betekent dat beide geldstromen komen te vervallen. Het is niet te verwachten dat op een later tijdstip nog uit deze beide bronnen geput kan worden.

De fietsverbinding vormt vooralsnog geen risico voor het proces van de provincie voor de Grenscorridor N69. Mocht eind 2010 blijken dat het Oude spoorbaantracé voor andere doelen nodig is, dan zijn er nog geen onomkeerbare stappen genomen.

Financieel

Volgens de huidige maximale schattingen kost de volledige fietsverbinding, met voorbereiding en communicatie ca. € 1.575.000. Door subsidies en andere bijdragen, is de eigen gemeentelijke bijdrage slechts € 335.000.

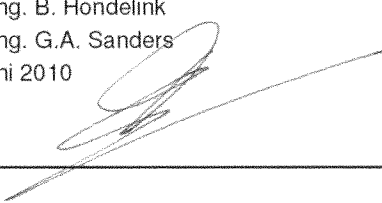
Ten aanzien van de realisatie worden geen overschrijdingen verwacht.

4.3 Eindconclusie

Een hoogwaardige en veilige fietsverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de forens om de auto te verruilen voor de fiets. De fietsverbinding op het Oude spoorbaantracé is de rechtstreekse en logische route van de woongebieden in Valkenswaard en Waalre naar de economische centra in Eindhoven. De fietsverbinding heeft niet alleen positieve effecten voor luchtkwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid, maar past ook goed binnen de uitstraling van de gemeente en biedt kansen voor toerisme.

Met een beperkte gemeentelijke bijdrage kan de fietsverbinding gerealiseerd worden. Niet doorgaan van de fietsverbinding kan de bestuurlijke samenwerking en de realisatie van de Grenscorridor in gevaar brengen.

5 COLOFON

Opdrachtgever	:	Gemeente Waalre
Project	:	Nieuwe kansen voor een oud spoor?
Dossier	:	D2670-01-001
Omvang rapport	:	23 pagina's
Auteur	:	drs. ing. B. Hondelink
Interne controle	:	drs. ing. G.A. Sanders
Projectleider	:	drs. ing. B. Hondelink
Projectmanager	:	drs. ing. G.A. Sanders
Datum	:	23 juni 2010
Naam/Paraaf	:	 drs. ing. B. Hondelink

DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Larixplein 1

5616 VB Eindhoven

Postbus 80007

5600 JZ Eindhoven

T (040) 250 92 50

F (040) 250 92 51

E eindhoven@dhv.nl

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- Grenscorridor N69, Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69, Zuidoostvleugel Brabantstad, 2010
- Luchtkwaliteitsplan Valkenswaard en Waalre, SRE Milieudienst, 2009
- Actielijst Fiets, 101 fietsprojecten in Eindhoven, 2008
- De potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's, Ecorys Nederland B.V., 2009
- Naar een Waalre in evenwicht, Coalitieakkoord 2010 – 2014 Waalre, 2010
- Integrale oplossingsrichting Bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in relatie tot rijksweg N69, Intentieverklaring, Waalre, 2004
- Regionale Fietsnet met Sternet, aanscherping RVVP 2006 – 2015, SRE 2008
- Gebiedsopgave Grenscorridor, Raadhuis Advies B.V., 2009
- Uitgangspunten betreffende globale begroting Fietspad Spoordijk, Kragten B.V., 2010
- Begroting Fietspadtracé gemeente Waalre, Kragten B.V., 2010
- Duurzaamheidsagenda Fietsen: Naar een volwaardige plaats van het fietsen in de mobiliteit, DHV B.V., 2009
- Verkeersonderzoeken en –gegevens, een korte achtergrond, provincie Noord Brabant, 2010
- Met de fiets minder file. Eindrapport nulmeting, MuConsult, 2007
- Fietsplan Gemeente Waalre, eindrapportage, Kragten, november 2008

BIJLAGE 2 GERAADPLEEGDE PERSONEN

SRE
Provincie Noord Brabant
Gemeente Eindhoven
Gemeente Valkenswaard
High Tech Campus

de heer P. Goossens
mevrouw H. Zonnenberg
de heer R. Teunissen
de heer N. Beaumont
de heer H. Arends

BIJLAGE 3 INTENTIEVERKLARING N69

Intentieverklaring

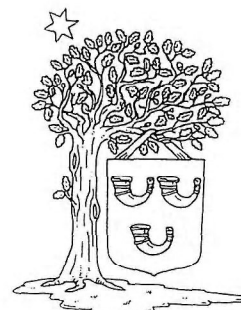
Integrale Oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen in relatie tot rijksweg N69

Rijksweg N69 Eindhoven - Belgische grens

Waalre, 17 mei 2004



Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven



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 Eindhoveneweg 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 gefinancierd 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 Bergeijksdijk-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 achtname 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

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

Namens de gemeente Waalre, de heer 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.

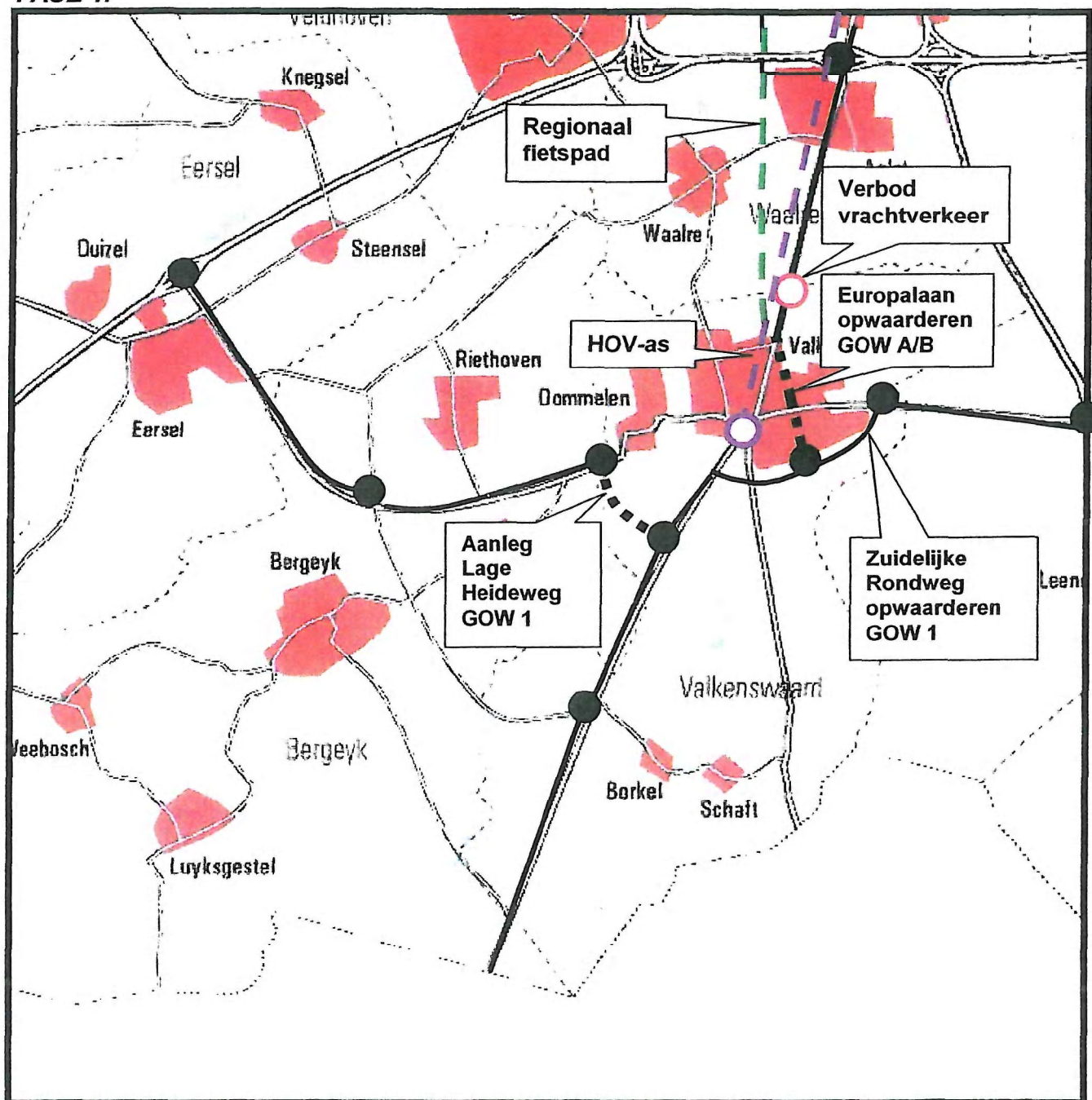
- de Minister van Verkeer en Waterstaat op 21 juni 1999 heeft het standpunt ingenomen dat aanleg/verplaatsing van rijksweg N69 niet meer aan de orde is en er ook geen bedragen hiervoor gereserveerd worden;
- de gemeenten, het SRE en de Provincie structureel overleg plegen -genaamd Wegbeheer (WB)69- inzake 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 3^e 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 België 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 huidige 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

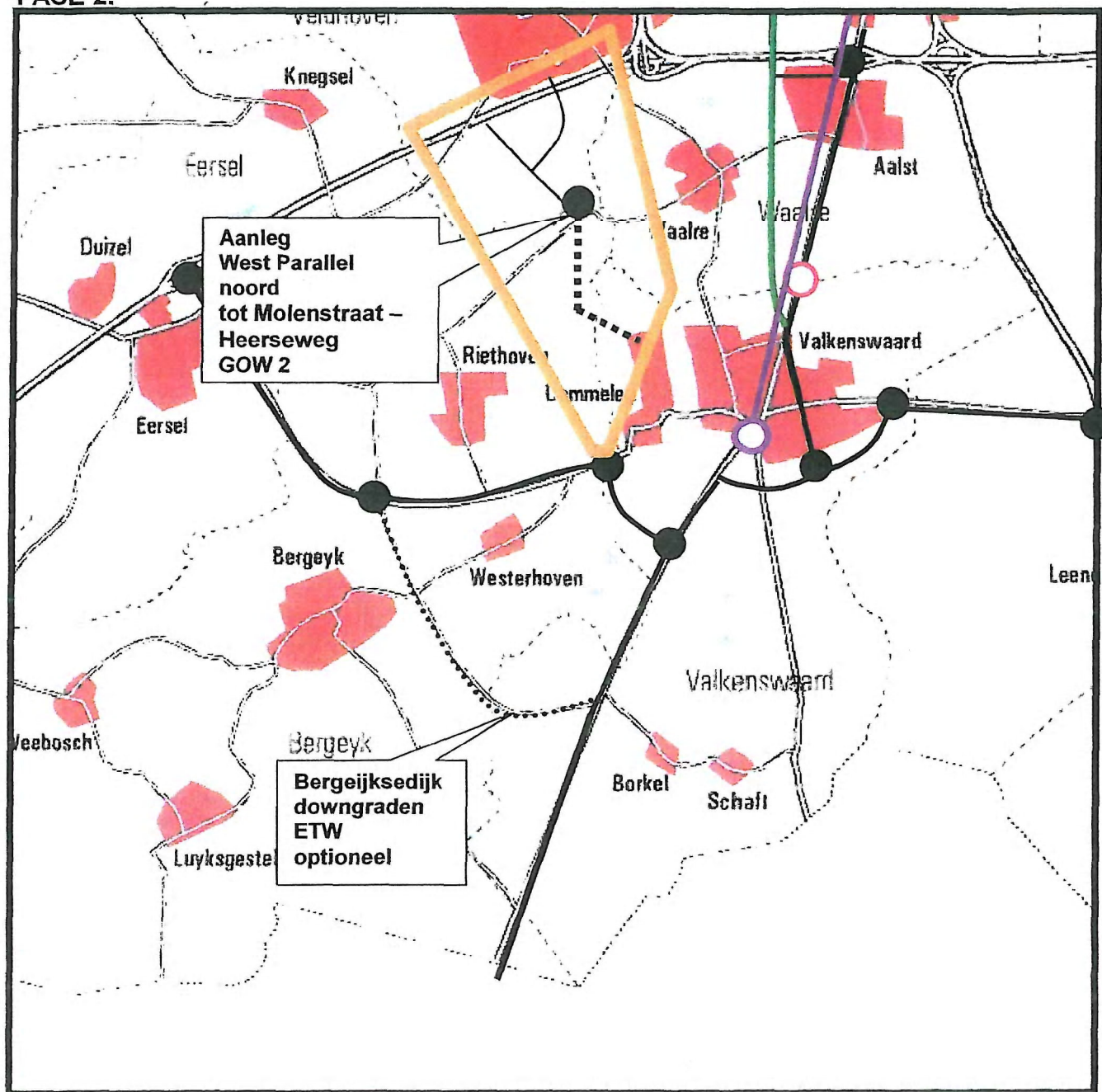
FASE 1.



- 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 mv/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 mv/etm).

BIJLAGE 2: KAARTBEELDEN FASERING OPLOSSINGSRICHTINGEN

FASE 2.



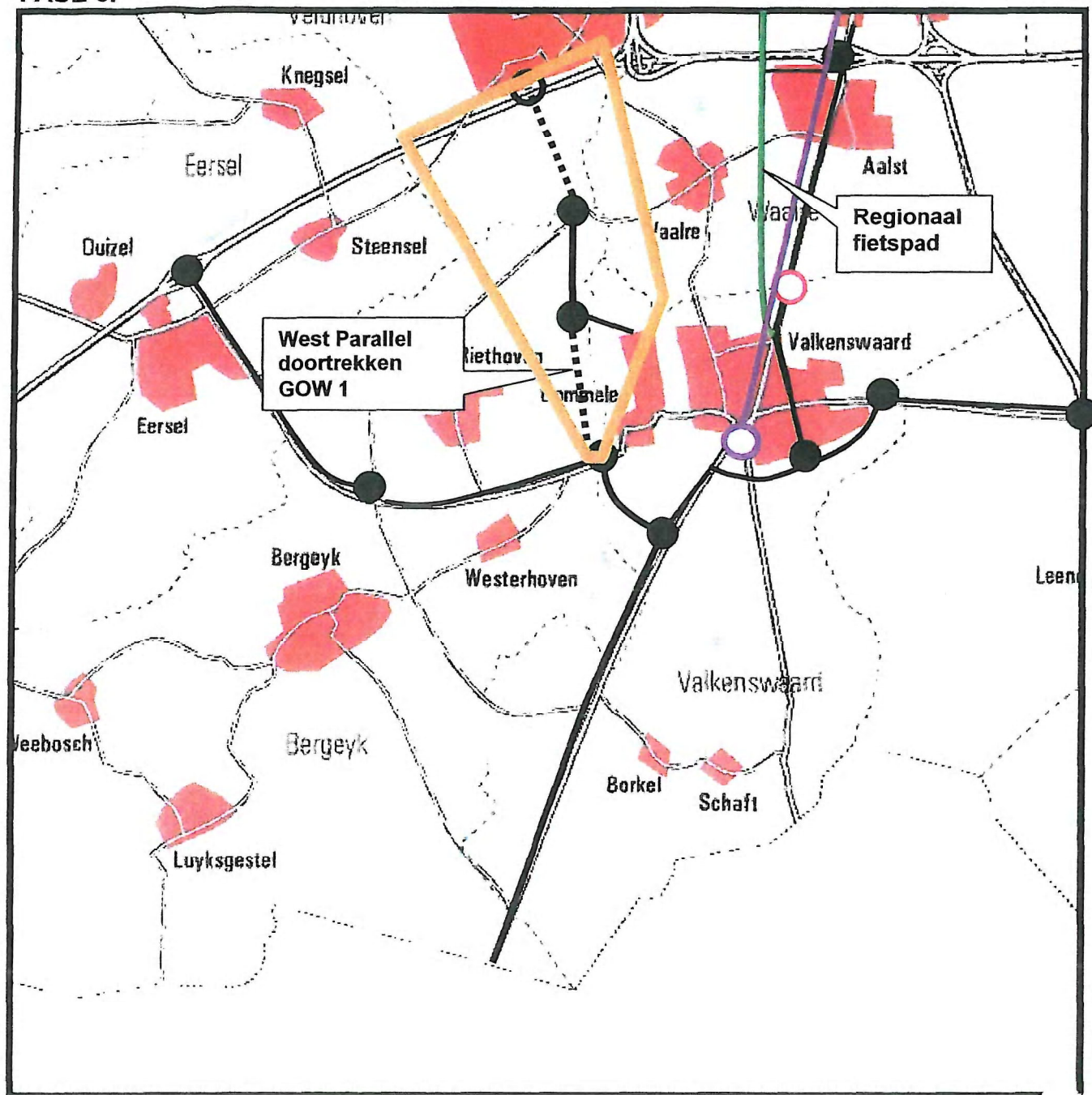
- GOW 2 = lokale weg met een gebiedsontsluitende functie.
(rijstrookindeling 2x1; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit ligt tussen 5.000 mvt/etmaal en 10.000 mvt/etmaal)
- ETW = erftoegangsweg
(ontwerp- en maximumsnelheid 30 tot 60 km/uur; indicatieve verkeersintensiteit ligt tussen 3.000 mvt/etmaal en 6.000 mvt/etmaal)



= Zoekruimte definitief tracé West Parallel

BIJLAGE 2: KAARTBEELDEN FASERING OPLOSSINGSRICHTINGEN

FASE 3.



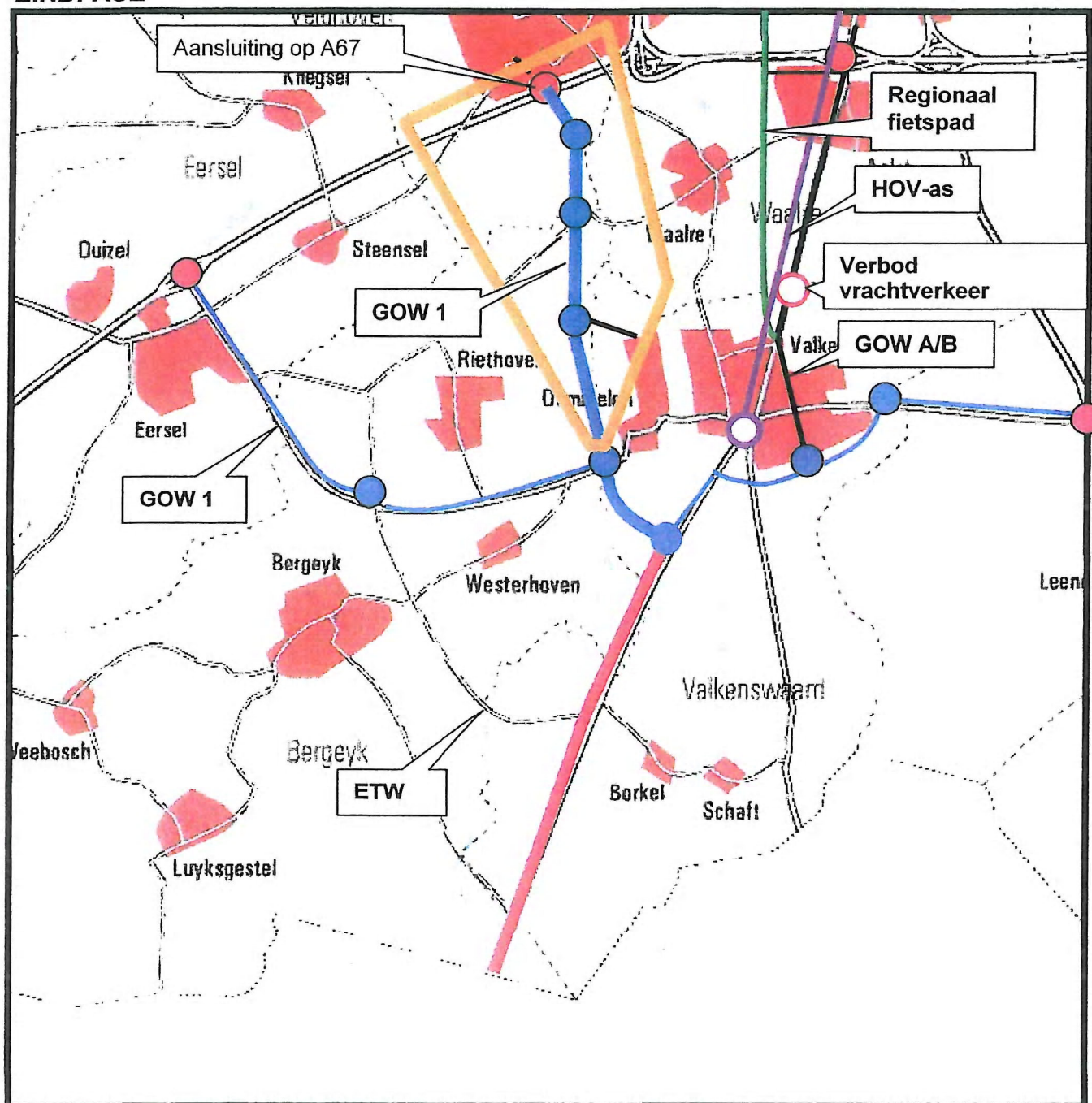
GOW 1 = regionaal verbindende weg
(rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt meer dan 10.000 mv/etmaal).



= Zoekruimte voor definitief tracé van de West Parallel.

BIJLAGE 2: KAARTBEELDEN FASERING OPLOSSINGSRICHTINGEN

EINDFASE



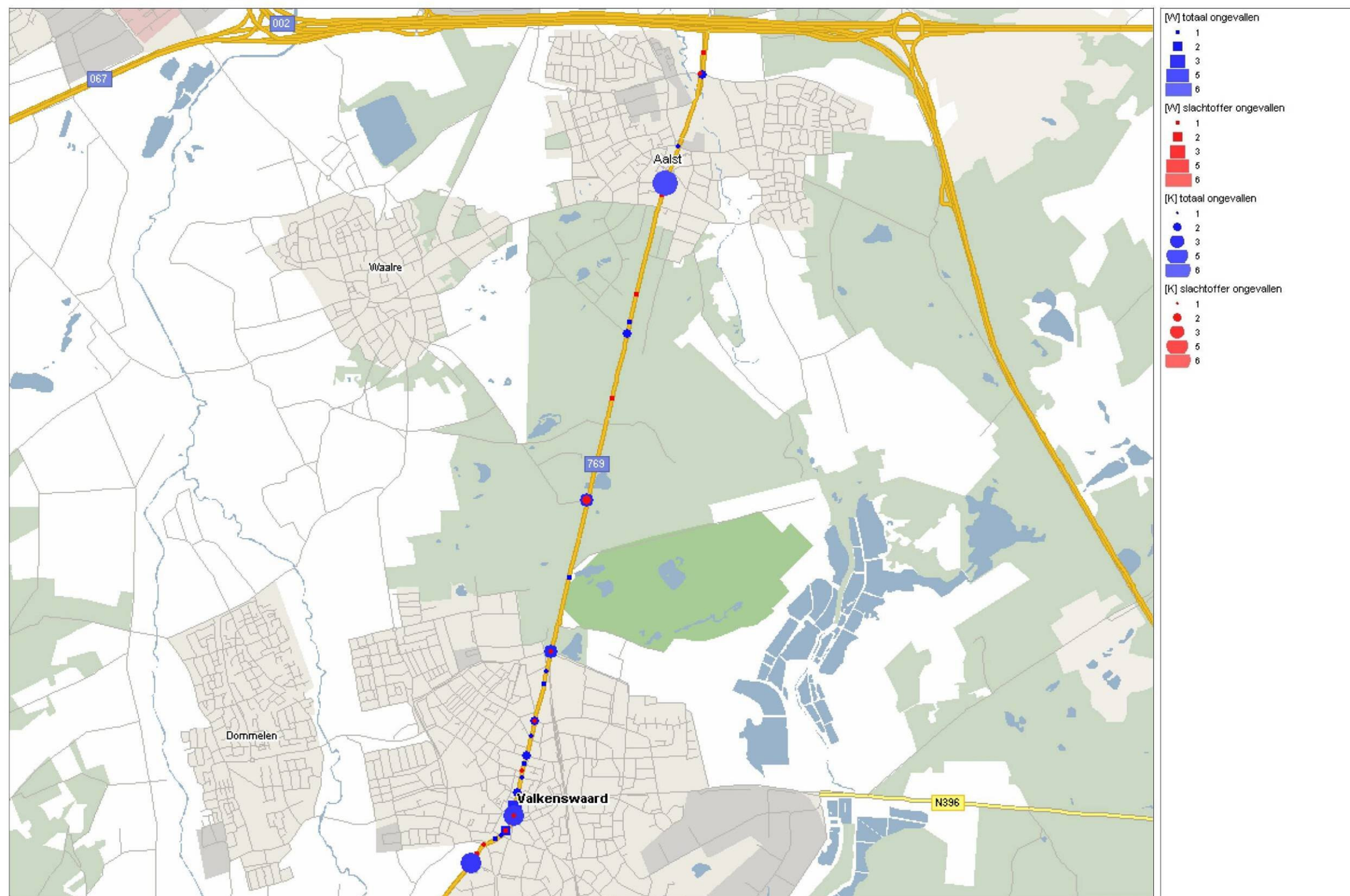
- GOW 1 = regionaal verbindende weg (rijstrookindeling minimaal 2x1, maar indien capaciteit dit vereist 2x2; ontwerp- en maximumsnelheid 80 km/h; gelijkvloerse kruisingen; indicatieve verkeersintensiteit bedraagt meer dan 10.000 mvt/etmaal).
- GOW A/B= gebiedsontsluitingsweg/traverse (rijstrookindeling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

**BIJLAGE 4 OVERZICHT OP KAART MET ONGEVALLLEN WAARBIJ
LANGZAAM VERKEER BETROKKEN IS**

totaal ongevallen/slachtoffer ongevallen
 waalre_valkenswaard fietsers n69 (inperking)



ViaStat-Online, ©2006-2010 Tele Atlas