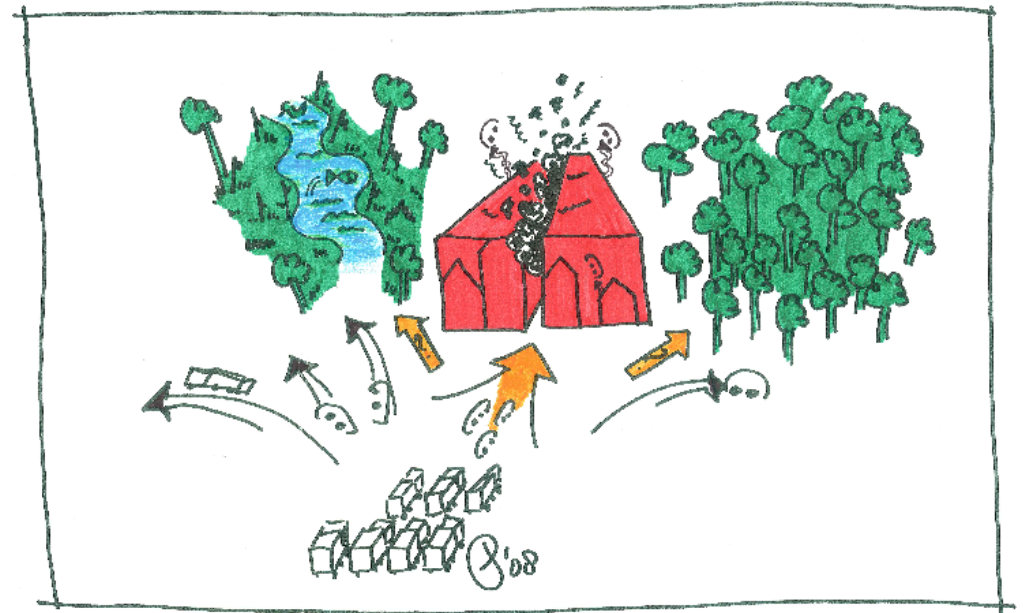


In opdracht van de Provincie Noord-Brabant

Gebiedsopgave Grenscorridor

N69

22 februari 2009



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Aanleiding project	3
1.3	Doel van de Gebiedsopgave	6
1.4	Totstandkoming van de Gebiedsopgave	6
2	VERKENNING VAN HET GEBIED	9
2.1	Gebiedsbeschrijving	9
2.2	Analyse van sterke en zwakke punten	10
2.3	Kernkwaliteiten en knelpunten	10
2.4	Toelichting per aspect	12
2.5	Resumé	29
3	EEN D(R)OMMELSE OPGAVE	31
4	PROJECTEN IN DE OMGEVING	35
4.1	Samenhang in ruimtelijke initiatieven	35
4.2	Relatie met kernkwaliteiten en knelpunten	37
4.3	Relatie met ruimtelijke projecten	38
4.4	Resumé	40
5	HOE VERDER	41
5.1	Naar kwaliteitspakketten	41
5.2	Concepten voor nieuwe infrastructuur	43
5.3	Procesaanpak voor het vervolg	43
5.4	Resumé	45
6	COLOFON	47
BIJLAGE:		
1	OVERZICHT PROJECTEN	49



1

INLEIDING

1.1 Inleiding

De Grenscorridor N69 betreft het gebied ten zuiden van Eindhoven tot aan de Belgische grens en wordt gedragen door de N69. Het gebied betreft een van de deelgebieden van de Zuidoostvleugel van Brabantstad. Voor het realiseren van de ruimtelijk-economische ambities van de Zuidoostvleugel van Brabantstad als Brainport is door de regionale partners - waaronder provincie Noord Brabant, de regiogemeenten en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven - in 2007 het Bereikbaarheidsakkoord Zuidoostvleugel Brabantstad ondertekend. In vervolg hierop zijn afspraken gemaakt met het Rijk over de uitvoering en financiering van deze afspraken. Eén ervan

betreft het gezamenlijk ontwikkelen van een integrale ruimtelijke visie als onderbouwing voor de benodigde ruimtelijke en fysieke investeringen in de regio. Daarvoor is in 2008 een pilot MIRT verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad uitgevoerd. Voorliggende Gebiedsopgave Grenscorridor N69 - één van de deelgebieden van de Zuidoostvleugel Brabantstad - dient hiervoor input te leveren.

Met het Rijk is bovendien overeengekomen dat de N69 in 2008 wordt overgedragen aan de provincie Noord Brabant. Vanwege het omvangrijke leefbaarheids- en bereikbaarheidsknooppunt dat met de N69 samenhangt, is door de gemeenten van de Gensregio samen met provincie Noord Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in 2004 al afgesproken dat ze dit knooppunt gezamenlijk willen aanpakken. Deze Gebiedsopgave Grenscorridor dient daarom tegelijkertijd als input voor dit proces, met name de gewenste vervolgaanpak ervan, waarvan een plan-/MER studie onderdeel uitmaakt.

1.2 Aanleiding project

De N69 is een belangrijke, druk gebruikte uitvalsweg aan de zuidkant van Eindhoven, die de stad verbindt met Aalst, Waalre-dorp en Valkenswaard. Voor deze laatste kernen geldt de N69 bovendien als belangrijkste ontsluitingsroute. En daarnaast heeft de N69 nog een belangrijke functie als internationale schakel tussen de regio Zuidoost-Brabant (Eindhoven) en Belgisch Limburg (Hasselt) en daarmee tussen de autosnelwegnetwerken van Nederland en België.

De N69 is echter niet alleen een wegverbinding: de N69 wordt in de regio ook geassocieerd met een probleem, een probleem dat reeds jaren sleept. De combinatie van enerzijds veel lokaal, regionaal en internationaal verkeer en anderzijds de tracering van de weg dwars door de kernen van Valkenswaard en Aalst leidt daar tot omvangrijke leefbaarheidproblemen en zorgt er dagelijks voor congestie. Het intensieve vrachtverkeer - met name 's-nachts - houdt vele inwoners uit hun slaap en zorgt voor een slechte luchtkwaliteit op en rond de weg. Het verkeer op de N69 heeft veelal geen alternatief: naast de N69 zijn er weliswaar andere routes door de regio, maar deze zijn niet geschikt voor intensief (vracht)verkeer of zijn al zo druk, dat extra verkeer ook daar voor congestie zorgt. Toch worden deze 'alternatieve' routes de laatste jaren wél in toenemende mate door N69-verkeer gebruikt. Gevolg is dat ook op en langs deze wegen leefbaarheidproblemen en congestie ontstaan.

In 1998 is door het Rijk al een tracéstudie uitgevoerd voor de N69, met als doel de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op te lossen. De commissie MER concludeerde op basis van deze studie dat de alternatieven de problemen weliswaar gedeeltelijk oplossen, maar op andere plaatsen weer aanleiding zouden geven tot nieuwe problemen voor leefbaarheid, natuur en landschap. Per saldo was de conclusie dat bij geen van de alternatieven sprake was van een duurzame totaaloplossing, met andere woorden aanleg of wijziging van de N69 niet opwoog tegen de aantasting van de Ecologische en Groene Hoofdstructuur die daar het gevolg van is. De Minister koos op basis hiervan voor het nulalternatief en stelde beperkte financiële middelen beschikbaar aan de regio om aanpassingen te verrichten ter verbetering van de leefbaarheidsituatie ter plekke.

In 2004 concludeerden de bestuurders van alle betrokken gemeenten (Eindhoven, Waalre, Valkenswaard, Veldhoven, Bergeijk, Eersel en Heeze-Leende), de provincie Noord-Brabant en het SRE dat het

zo niet langer kon. Er moest nu maar eens een duurzame oplossing komen voor de N69. Hiertoe ondertekenden ze op 17 mei van dat jaar een intentieverklaring, waarin ze aangaven dat een integrale oplossing moest worden ontwikkeld, waarvan in ieder geval een omleidingroute voor de N69 ter hoogte van Valkenswaard en Aalst deel uitmaakt. Omdat het toen nog een rijksweg betrof lag het initiatief bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Nu per 1 januari 2009 de N69 in beheer is overgedragen aan de provincie is deze laatste eerst aangesprokene voor het treffen van maatregelen.

Een eerste belangrijke stap in de richting van het oplossen van de N69-problematiek is het opstellen van een integrale Gebiedsopgave voor de grenscorridor N69. Daarin wordt op basis van een integrale benadering uiteraard gezocht naar een duurzame oplossing voor de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblemen, maar wordt tevens gezocht naar mogelijkheden om de oplossing van problematiek te koppelen aan een algehele kwaliteitsimpuls van de regio. Verwacht wordt, dat de oplossing zich niet beperkt tot één maatregel, maar dat sprake zal zijn van een heel pakket van maatregelen: de problematiek is daar immers te complex voor. Overeenkomstig de intentieverklaring wordt verwacht, dat de aanleg van een nieuwe infrastructuur - die de functie van de bestaande N69 geheel of gedeeltelijk moet overnemen - onderdeel uit gaat maken van het pakket. In de intentieverklaring wordt gesproken van een omleidingroute, aangeduid met 'Westparallel'. Voordat tot een dergelijke maatregel wordt besloten, moeten ook andere, veelal minder ingrijpende maatregelen in beeld worden gebracht. Daarvoor wordt de 'Zevensprong van Verdaas' * gehanteerd, welke benadering goede mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van een afgewogen, integraal maatregelenpakket.

Indien blijkt dat voor het oplossen van de N69-problematiek een nieuwe wegverbinding inderdaad onontbeerlijk is, dan zijn in het vervolg van het planproces in ieder geval een planstudie en Milieu

Effect Rapport (m.e.r.) nodig. In beide moeten nut en noodzaak van de maatregel expliciet worden aangetoond en moeten alternatieve oplossingen in beeld worden gebracht en tegen elkaar worden afgewogen.

Alvorens te focussen op de planstudie en m.e.r. willen de betrokken overheden met de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 de problematiek eerst vanuit een integraal kader benaderen. In de Gebiedsopgave worden niet zo zeer de technische details van mogelijke maatregelen beschreven, maar wordt geredeneerd vanuit de integrale samenhang van karakteristieke ruimtelijk kwaliteiten en zwakten in de regio en de consequenties hiervan voor de te kiezen oplossingsrichting. Dat gebeurt:

- vanuit de relevante beleidsvelden;
- vanuit de verschillende te onderscheiden sectoren;
- vanuit de verschillende schaalniveaus (lokaal, regionaal, nationaal en internationaal); en
- met meerdere partijen.

Deze bijzondere benadering van het planproces wordt ingegeven door de bijzondere kwaliteit van het studiegebied, afgezet tegen de grote omvang van de problematiek en mogelijke ruimtelijke impact van sommige oplossingsrichtingen. De uiteindelijk te kiezen oplossing(en) mag (mogen) zijn (hun) doel niet voorbijschieten door overmatig afbreuk te doen aan de bijzondere, regionale kwaliteit. De extra inspanning die nu met het opstellen van de Gebiedsopgave gepaard gaat, moet in het vervolg van het planproces als extra kwaliteit in de afweging terugkomen.

*** : De 'Zevensprong van Verdaas'**

(ook aangeduid met 'Ladder van Verdaas') is een oplossingsgerichte benaderingssystematiek vanuit herziene mobiliteitsuitgangspunten. De systematiek houdt in dat bij het zoeken naar oplossingen in volgorde van mogelijkheden van (1) de ruimtelijke ordening, (2) prijsbeleid, (3) openbaar vervoer, (4) mobiliteitsmanagement, (5) benutting en (6) aanpassing aan de bestaande infrastructuur, voordat wordt ingezet op (7) nieuwe infrastructuur om de bereikbaarheid te verbeteren.

1.3 Doel van de Gebiedsopgave

Traditioneel worden de voorbereiding en afweging van bereikbaarheidsproblemen zoals de onderhavige vooral sectoraal benaderd. Inmiddels wordt veel meer vanuit een breed perspectief geredeneerd. Daardoor komt een breder scala van oplossingsmogelijkheden in beeld, waarvan de aanleg van nieuwe infrastructuur er maar één is. Voor de N69 zijn meer dan voldoende redenen aan te voeren om voor de benadering vanuit het brede perspectief te kiezen. Niet het infrastructurele project staat centraal, maar de integrale gebiedsgerichte aanpak met meer uitzicht op benutting van kansen en mogelijkheden in het studiegebied. De N69 staat immers niet los van haar omgeving. De Gebiedsopgave is daarvoor een passend instrument.

Met de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 worden de huidige en toekomstige ruimtelijke kwaliteiten en mogelijkheden van het gebied tussen Eindhoven en de Belgische grens – de zogenaamde kernkwaliteiten – integraal in beeld gebracht. Het doel hiervan is tweeledig:

- Ten eerste vormt de Gebiedsopgave input voor de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, waarin een integrale afweging wordt gemaakt van de ruimtelijk-fysieke investeringen ten behoeve van het behoud cq. het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van de Zuidoostvleugel en het oplossen van de leefbaarheidproblematiek in de kernen Aalst en Valkenswaard.
- Ten tweede is de Gebiedsopgave input voor de verdere planontwikkeling van die ruimtelijk-fysieke investeringen. De Gebiedsopgave geeft integrale inpassings- en spelregels op basis waarvan de ruimtelijke kernkwaliteiten van het studiegebied zoveel mogelijk worden behouden of verder kunnen worden ontwikkeld.

De Gebiedsopgave dient als input voor de planstudie en milieueffectrapportage (MER) in het kader waarvan alternatieven voor de N69 worden ontwikkeld. De Gebiedsopgave wordt tevens gebruikt voor het (eventuele) Regionaal Inpassingsplan (in het kader van de nieuwe Wro). Dit plan wordt pas definitief opgesteld, nadat de m.e.r. is afgerond, een voorkeursalternatief is gekozen, inspraak mogelijk is geweest én besloten is zo'n Inpassingsplan te maken. Het is immers ook mogelijk om een reguliere bestemmingsplanprocedure te doorlopen. In geval van een Inpassingsplan kan bovendien een beeldkwaliteitplan worden gemaakt, als verfijning van de Gebiedsopgave.

1.4 Totstandkoming van de Gebiedsopgave

De werkwijze die leidt tot de Gebiedsopgave grenscorridor N69 omvat de volgende stappen:

1. **Verkennen van het gebied:** Met de beschikbare informatie, beleidsuitgangspunten en relevante ruimtelijke plannen wordt het studiegebied op hoofdlijnen beschreven. Details worden alleen vermeld indien ze van wezenlijke invloed zijn voor het aanstaande planproces. In de verkenning wordt gefocust op de bijzondere kenmerken van het gebied.
2. **Opstellen sterkte-zwakte analyse:** Om het specifieke karakter van het studiegebied helder in beeld te krijgen wordt een sterkte-zwakte analyse uitgevoerd: wat zijn de kernkwaliteiten en wat zijn de knelpunten in het gebied. Daarbij wordt ook ingegaan op de toekomstverwachtingen: blijven kernkwaliteiten in de toekomst onaangetast, verbeteren ze of worden ze juist bedreigd, zijn er kansen om knelpunten in de toekomst op te lossen of blijven ze voortbestaan?
3. **Formuleren uitgangspunten voor vervolg planproces:** Op basis van de sterkte-zwakte analyse worden uitgangspunten geformuleerd.

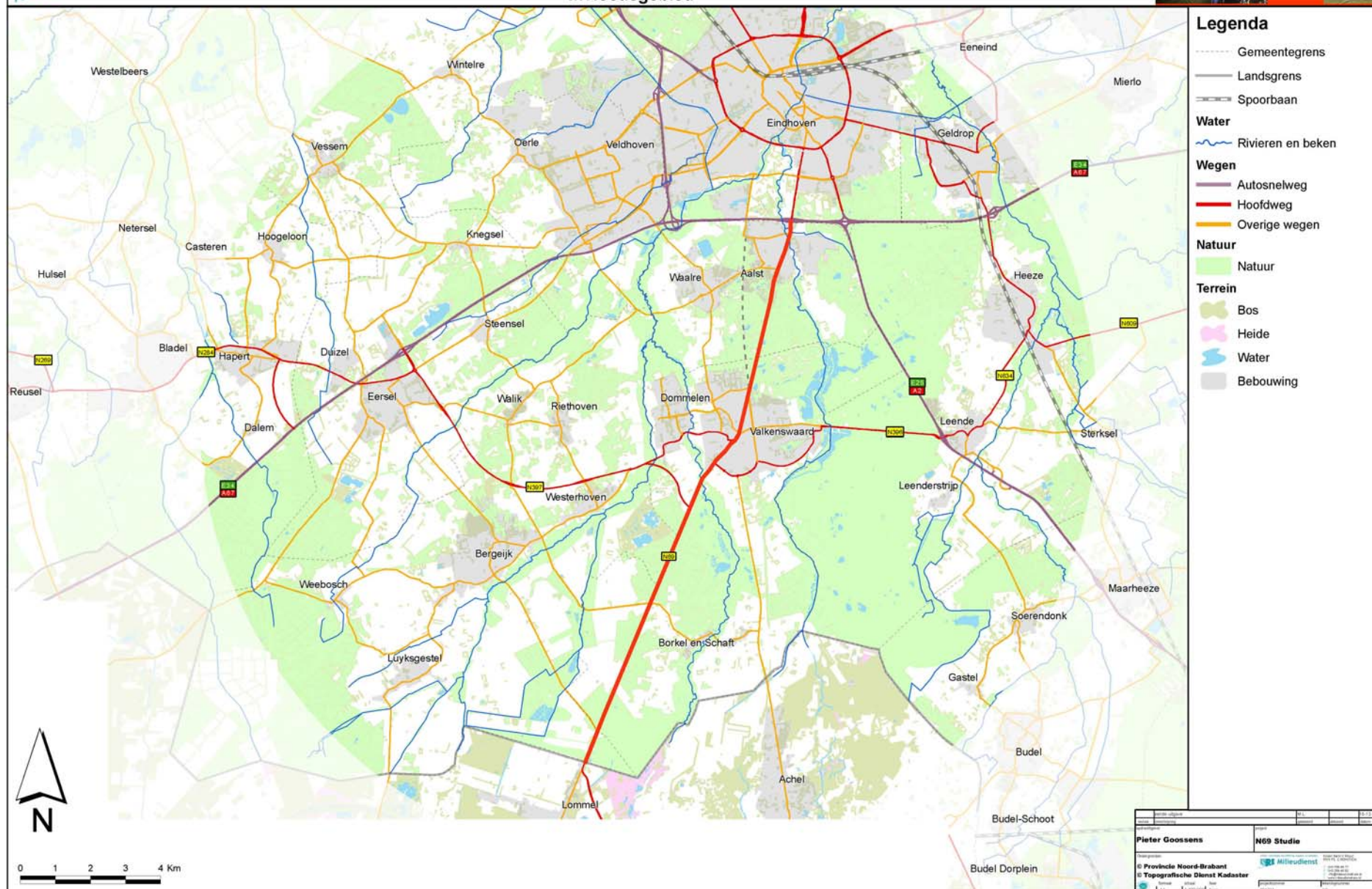


leerd voor de volgende stappen in het planproces. Deze uitgangspunten geven richting aan de te maken keuzes in het studiegebied. De uitgangspunten sluiten niet altijd op elkaar aan en zijn zelfs soms strijdig met elkaar. Daarom worden handvatten aangereikt om hiermee in het vervolgproces om te gaan.

In dit kader wordt geen nieuw onderzoek uitgevoerd. De talrijke eerder uitgevoerde studies bieden vooralsnog voldoende, veelal recente informatie waaruit geput kan worden. Alleen in geval nog extra informatie op specifieke onderwerpen nodig blijkt, wordt nieuw onderzoek uitgevoerd. De verwachting is dat die behoefte niet ontstaat. Op basis van de beschikbare gegevens kan een adequaat beeld worden geschetst van de karakteristiek van het studiegebied én van de aard en omvang van de N69-problematiek.

Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Invloedsgebied



2

VERKENNING VAN HET GEBIED

2.1 Gebiedsbeschrijving

Het studiegebied dat voor de N69-problematiek wordt gehanteerd is relatief groot. Dit hangt samen met het feit dat de invloed van de problemen in relatie tot de N69 inmiddels ver reikt. In het streven een in ruimtelijk-fysieke zin én in verkeerskundig opzicht logisch begreind studiegebied af te bakenen, worden globaal als begrenzing beschouwd:

- de Belgische grens aan de zuidzijde;
- de Randweg Eindhoven en de A67 aan de noordzijde;
- de provinciale weg N397 Eersel-Bergeijk aan de westzijde - in zuidelijke richting verlengd tot aan de Belgisch grens ter hoogte van de huidige grensovergang;
- de A2-Zuid Leenderheide-Leende aan de oostzijde - zuidelijke richting verlengd tot aan de Belgische grens ter hoogte van de huidige grensovergang.

De focus ligt primair op het gebied ten zuiden van Eindhoven tot aan de Belgische grens - de eigenlijke N69-corridor - waarin de kernen Aalst, Waalre-dorp, Valkenswaard en Dommelen liggen. Daarnaast omvat het studiegebied de kernen Bergeijk, Borkel en Schaft, Westervoven, Riethoven, Walik, Eersel en Steensel. Deze liggen buiten de N69-corridor, maar ondervinden wel dagelijks de invloed van de problematiek of zijn daar zelfs onderdeel van. Dit laatste geldt ook voor het noordelijke deel van het studiegebied, gelegen binnen de gemeente Veldhoven (Koningshof en omgeving), en het uiterste oostelijke deel, onderdeel van de gemeente Heeze-Leende (direct westelijk van de kern Leende ter hoogte van de aansluiting A2/Leende).

Het studiegebied behoort tot de Kempen, een gebied dat zich uitstrekt tot in België en wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van arme zandgronden. Als gevolg daarvan was het voor de bevolking van oudsher lastig een goed bestaan op te bouwen en bleef de streek overwegend dunbevolkt. Illustratief in dit verband is de 19e eeuwse aanduiding 'Acht Zaligheden' voor onder meer de kernen Eersel en Steensel, in werkelijkheid een verbastering van het oorspronkelijke 'Acht Armzaligheden'. Grotere steden liggen buiten of aan de rand van het gebied. Vanwege de relatief beperkte verstedelijking heeft het gebied een overwegend groen karakter kunnen behouden, waarin de woonkernen verspreid zijn gelegen. Waar grote delen aanvankelijk nog grotendeels heide, eikenbos en moeras omvatten, zijn deze na de oorlog door bemesting en lintbebouwing gewijzigd in een kleinschalig landschap. Hier en daar komen echter nog grote heide- en bosrelicten voor, zoals het Leenderbos en de Groote Heide aan de oostzijde. Tezamen vormen zij een aaneengesloten natuurgebied van meer dan 3.000 hectare. Het landschap in het studiegebied is afwisselend bebost en open, voornamelijk bepaald door de beekdalen die er doorheen lopen. Elk van deze beekdalen (Tongelreep, Dommel, Keersop en Run) herbergen hoogwaar-

dige natuur- en landschapselementen, waarvan rust en ruimte uitgaat. Het oostelijk deel van het gebied wordt gekenmerkt door veel bos waardoor het een wat gesloten karakter heeft, het westelijk deel is juist meer afwisselend open en gesloten.

De kernen in het studiegebied hebben zich in een proces van industrialisering en bewuste modernisering van veel historische elementen ontdaan. Alleen het pittoreske hart van Eersel vormt hierop een duidelijke uitzondering. Zoals gezegd liggen de grotere steden buiten en/of aan de rand van het studiegebied. Verreweg de belangrijkste is Eindhoven, aan de noordzijde. De invloed van Eindhoven is in het gehele gebied goed merkbaar: de grootste stedelijke verdichting is direct zuidelijk van de stad te vinden, precies in de N69-corridor. De rest van het gebied is aanzienlijk minder sterk verstedelijkt, hetgeen onder meer tot gevolg heeft gehad dat ook de infrastructuur in het gebied weinig omvangrijk is. De belangrijkste wegverbinding is de N69 – een provinciale weg met een profiel van 2x1 rijstrook – die het gebied in noord-zuidrichting doorsnijdt. Direct ten zuiden van de Belgische grens gaat de weg over in een autosnelwegprofiel (N74), dat enkele jaren geleden werd voltooid. De laatste wegvakken van de N74 worden binnen afzienbare termijn uitgebouwd, waardoor een snelle verbinding met Hasselt ontstaat. Direct ten zuiden van de grens takt de Gewestweg N71 aan, die via Geel verbinding geeft met de Antwerpse agglomeratie. Behalve de noord-zuid gerichte N69 is er in het studiegebied nog de provinciale weg N396/N397, die het gebied in oost-westrichting doorsnijdt (Leende-Valkenswaard-Bergeijk-Eersel).

2.2 Analyse van sterke en zwakke punten

In de Gebiedsopgave wordt gezocht naar de onderscheidende factoren van het studiegebied ten opzichte van andere regio's: wat

maakt het gebied zo bijzonder? De zoektocht beperkt zich niet tot de positieve kenmerken - de kernkwaliteiten - maar omvat tevens de negatieve bijzonderheden - de knelpunten. Ook de slecht ontwikkelde aspecten kenmerken immers het gebied en vragen om aandacht. Door met beide op voorhand rekening te houden wordt het mogelijk om vanuit een integrale, ruimtelijke benadering oplossingsrichtingen maximaal in te kaderen.

In de volgende paragrafen wordt behalve een kernachtige omschrijving van de bestaande situatie tevens ingegaan op de toekomstverwachtingen - naar gelang het onderwerp de plannen of de autonome ontwikkeling: blijven kernkwaliteiten in de toekomst onaangetast, verbeteren ze of worden ze bedreigd, zijn er kansen om knelpunten in de toekomst op te lossen of blijven ze voortbestaan?

2.3 Kernkwaliteiten en knelpunten

Kernkwaliteiten

Uit de sterktezwakte analyse komen de volgende kernkwaliteiten in het studiegebied - onderdeel van de Zuidoostvleugel BrabantStad, Brainport - naar voren:

- Grote natuur- en landschapswaarden: de grootste kwaliteit in ruimtelijke zin zijn de in het gebied aanwezige beekdalen, de grote landschappelijke afwisseling en kleinschaligheid - gesloten bosgebieden in het oosten en meer open in het westen - en de relatieve rust ten opzichte van de nabijgelegen stedelijke agglomeratie van Eindhoven.
- Een aaneengesloten landschap: de hiervoor genoemde kwaliteit wordt versterkt door het relatief aaneengesloten karakter en grote oppervlakte van natuur en landschap. Dit aaneengesloten karakter in combinatie met de hoogste natuurkwaliteit biedt



veel bijzondere (beschermd) planten- en diersoorten een goede leefomgeving.

- Bijzondere cultuurhistorische waarden: vele historisch landschappelijke structuren in het studiegebied zijn goed bewaard gebleven en herbergen vele waarden op cultuurhistorisch en archeologisch vlak.
- Een uitnodigend woonmilieu: het studiegebied beschikt over een wervend, groenlandelijk woonmilieu, voornamelijk het gevolg van bovengenoemde 'groene' kwaliteit. Het studiegebied kan het woon- en leefprofiel dat vanuit Brainport wordt nagestreefd uitstekend verwezenlijken.
- Recreatieve potentie: het studiegebied heeft om dezelfde reden een uitgesproken identiteit als recreatief (uitloop)gebied voor het omliggend stedelijk gebied, maar ook voor de bredere omgeving.
- Ligging ten opzichte van economische concentratiegebieden: het studiegebied ligt strategisch in de corridor tussen Brainport Zuidoost Brabant en de economische groeiregio Belgisch Limburg.

Knelpunten

Behalve de kernkwaliteiten brengt de sterktezwakte analyse ook knelpunten in het studiegebied aan het licht:

- De leefbaarheid in N69-kernen: het meest in het oog springende knelpunt wordt gevormd door de leefbaarheidsproblemen die samenhangen met de N69. Deze manifesteren zich vooral in de kernen Valkenswaard en Aalst, maar ook elders in het studiegebied zijn er problemen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder, veroorzaakt door sluipverkeer dat in plaats van de N69 een alternatieve route door het studiegebied zoekt.
- De bereikbaarheid: ook de bereikbaarheid kan als belangrijk knelpunt worden beschouwd. Voornaamste reden is de slechte doorstroming op de N69, veroorzaakt door een menging van (te) veel lokaal en internationaal verkeer. Het internationale deel

van de slechte bereikbaarheid speelt tevens een belangrijke rol in het economische aspect: de N69 is onvoldoende toegerust om de functie van 'linking pin' tussen de hoofdwegennetwerken van Nederland en België goed te kunnen invullen. De congestie hindert daardoor het internationale verkeer door de regio. Het wensbeeld van Brainport kan op dit punt dus niet worden verwezenlijkt.

- Het sluipverkeer: de congestie op de N69 is voor steeds meer automobilisten reden om uit te wijken naar andere routes in het studiegebied, waar vervolgens ook doorstromingsproblemen ontstaan. Het merendeel van deze routes is niet geschikt voor de verwerking van (grote stromen) doorgaand verkeer. Als gevolg hiervan komt de verkeersveiligheid er onder druk te staan en wordt door het verkeer schade berokkend aan bomenlanen en bermen. In sommige gevallen leidt de hoge verkeersdruk noodgedwongen tot verbreding van wegvakken waardoor niet zelden het landschap wordt aangetast (kap van karakteristieke bomenlanen).
- Kwetsbare bedrijvigheid: van oudsher hebben de industriële activiteiten een bovengemiddeld groot aandeel in de bedrijvigheid in de regio. Deze wat eenzijdige samenstelling leidt tot een grotere conjunctuurgevoeligheid. Met name 'oude' industrieën zijn in dit opzicht vaak kwetsbaar. Om dit risico te verminderen, werkt de regio al enige tijd aan het vergroten van de diversiteit van de bedrijvigheid.
- Ruimtelijke barrière: in de kernen Valkenswaard en Aalst is de N69 de oorzaak van ernstige barrièrewerking, hetgeen de maatschappelijke samenhang van de kernen onder druk zet en zich onder meer uit in een subjectief gevoel van onveiligheid bij de zwakkere verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, ouderen): de situatie rond de N69 - met name in de kernen - wordt door hen als onveilig ervaren. Dit wordt overigens niet door de ongevalgegevens bevestigd. Het gevoel van onveiligheid houdt niet

alleen verband met de fysieke uitvoering van de weg, maar ook met het drukke verkeer en de veelvuldig optredende congestie.

Hierna worden per aspect de sterke en zwakke punten van het studiegebied meer in detail toegelicht.

2.4 Toelichting per aspect

Mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid

Het behoeft nauwelijks betoog dat op het terrein van mobiliteit en leefbaarheid - waaronder ook zaken als geluidhinder en luchtkwaliteit worden verstaan - de situatie in delen van het studiegebied (zeer) ongunstig is. In de sterkte-zwakke analyse wordt dit onderdeel daarom aangemerkt als uitgesproken zwak. De belangrijkste wegverbinding in het gebied - de N69 - is structureel overbelast en kent een krappe ruimtelijke inpassing. Dit veroorzaakt omvangrijke leefbaarheids- en gezondheidproblemen en zorgt voor een ernstige barrièrewerking in de kernen van Valkenswaard en Aalst. Het doorgaande gemotoriseerde verkeer en het hoge aandeel vrachtverkeer - overdag, maar zeker ook 's nachts - wordt als zeer hinderlijk ervaren. Uit gezamenlijk onderzoek van de gemeenten Valkenswaard en Waalre blijkt, dat sprake is van een forse overschrijding van de geldende normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit en in de nabije toekomst ook op het gebied van externe veiligheid.

Achtereenvolgens wordt het volgende geconstateerd:

- **Mobiliteit:**

De drukte en doorstromingsproblemen op de N69 - veroorzaakt door een combinatie van lokaal, regionaal en internationaal verkeer - zorgen er al enkele jaren voor dat de toename van het verkeer niet meer via de N69 wordt afgewikkeld, maar wordt opgevangen door alternatieve routes in de regio. Op de

parallele route via Waalre-dorp - Heikantstraat en Onze Lieve Vrouwedijk - is sprake van een zodanig scherpe verkeerstoename dat ook daar de maximale capaciteit inmiddels is bereikt. Hetzelfde geldt voor de N397 via Bergeijk/Eersel. Daarnaast worden diverse routes door het buitengebied gebruikt door sluisverkeer. Deze routes zijn niet berekend op zulke grote hoeveelheden verkeer, hetgeen ten koste gaat van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu ter plaatse. In de figuur 'Eetmaalintensiteiten verkeer 2005' is voor een aantal hoofdverbindingen de etmaalintensiteit aangegeven.

- **Internationale bereikbaarheid:**

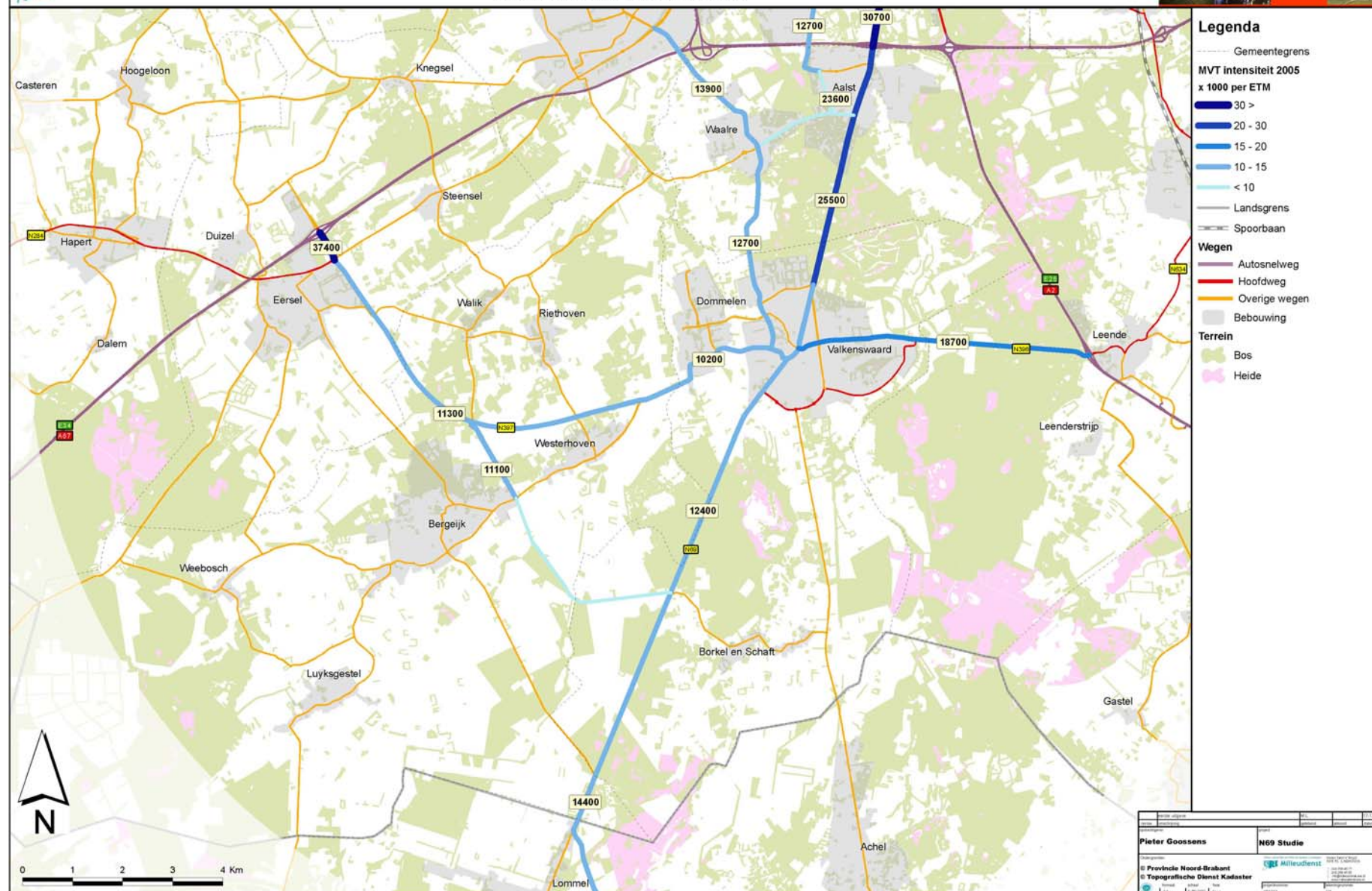
Vanuit internationaal economisch perspectief vervult de N69 een belangrijke functie als verbindend wegvak tussen de autosnelwegnetwerken van Nederland en België. De relatie tussen beide wordt nu immers ingevuld door slechts een beperkt aantal verbindingen bij Breda en Bergen op Zoom (beide in relatie met Antwerpen). In zuidoost Nederland is er alleen de N69, die via de N74 in België ter hoogte van Hasselt aansluiting geeft op het Belgische hoofdwegennet¹. Aan Belgische zijde beschikt de verbinding over het grootste deel al over voldoende allure, het laatste nog niet aangepaste wegvak wordt binnenkort aangepakt. Aan Nederlandse zijde loopt de route echter nog altijd dwars door de kernen van Valkenswaard en Aalst. Ook vanuit internationaal perspectief is dat een onaanvaardbare situatie.

¹ De verbinding tussen Zuid-Limburg en Hasselt wordt in dit verband vanwege de excentrische ligging ten opzichte van het Nederlandse hoofdwegennet niet meegenomen).



Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Etmaalintensiteit verkeer 2005



- **Geluidhinder:**

Het smalle profiel en de korte afstand tot de aangrenzende bebouwing - soms pal aan de weg - zorgen ervoor dat vele woningen in de kernen Aalst en Valkenswaard worden blootgesteld aan een (veel) te hoge geluidbelasting. Liefst 400 woningen zijn direct opgenomen als knelpuntlocaties binnen het saneringsprogramma van de Wet geluidhinder ('A-lijst') omdat zij in 1986 al een geluidbelasting kenden groter dan 65 dB(A). Door de toename van het verkeer ligt die geluidbelasting op dit moment nog eens tot 5 dB(A) hoger. Bedoelde woningen moeten gesaneerd worden door het aanbrengen van geluidisolerende maatregelen aan de gevels. De kosten hiervoor bedragen bijna € 4 miljoen. Naast deze 'zwaarste' gevallen zijn er nog eens 600 woningen in Valkenswaard en Waalre - de B-lijst woningen - die weliswaar een iets lagere geluidbelasting kennen maar desondanks gesaneerd moeten worden. De hiervoor benodigde € 6 miljoen is tot op heden niet beschikbaar.

- **Luchtkwaliteit:**

Wat betreft de blootstelling aan luchtverontreiniging geldt de N69 in Noord-Brabant als één van de meest problematische wegvakken. De luchtkwaliteitsnormen (stikstofdioxide en fijn stof) worden er zwaar overschreden en kunnen leiden tot effecten op de volksgezondheid. Als toetsingskader voor deze normstelling wordt de Wet luchtverontreiniging gebruikt, de Nederlandse implementatie van de Europese wetgeving op dit gebied. Binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt de luchtkwaliteitsproblematiek van de N69 aangemerkt als één van de meest ernstige knelpunten in het land met een duidelijke saneringsopgave. In het kader van Europese afspraken moet deze opgave uiterlijk in 2015 zijn ingevuld. De gemeenten Valkenswaard en Waalre hebben Luchtkwaliteitplannen opgesteld in het kader van het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL), dat voor de pro-

vincie en gemeenten in Brabant het uitvoeringskader vormt voor de aanpak van de luchtkwaliteitsproblemen en als concreet uitvoeringsprogramma wordt gebruikt voor de inzet van rijksmiddelen. Binnen dit programma is € 1 miljoen aan Waalre en Valkenswaard toegekend voor het nemen van luchtkwaliteitsmaatregelen op de N69. Deze maatregelen lossen de knelpunten echter niet op. Daarvoor is een ingrijpender pakket maatregelen nodig, waaronder (waarschijnlijk) ook de inzet van alternatieve routes. De figuren 'Luchtkwaliteit (NO²)' en 'Luchtkwaliteit (PM10)' geven een beeld van luchtkwaliteit in het studiegebied.

- **Barrièrewerking**

In de kernen Valkenswaard en Waalre veroorzaakt de N69 ernstige barrièrewerking vanwege de zeer slechte oversteekbaarheid. Dit is het gevolg van de hoge verkeersbelasting, de vormgeving van de weg en de omliggende openbare ruimte. In het centrum van Valkenswaard zijn de problemen het grootst: hier liggen diverse centrumfuncties (winkels en voorzieningen) aan weerszijden van de drukke weg. Publiek moet zich tijdens het winkelen veelvuldig tussen wachtende vrachtwagen door bewegen. Ook het drukke uitgaansleven op en rond de Markt van Valkenswaard ligt pal aan de weg. Verdere ontwikkeling van het centrum wordt ernstig gefrustreerd door de tweedeling door de N69. In Aalst is er bij de recente herinrichting van het centrum voor gekozen de winkelvoorzieningen met de rug naar de weg te positioneren. Desondanks is ook hier sprake van ernstige hinder als gevolg van barrièrewerking.



Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Luchtkwaliteit 2007 (NO)₂ - stikstofdioxide



Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Luchtkwaliteit 2007 (PM10) - fijnstof



- **Verkeersveiligheid:**

De N69 is in objectieve zin - op basis van de gegevens van de verkeersongevallenregistratie - niet onveiliger dan andere qua vorm vergelijkbare gebiedsontsluitingswegen. Het aantal ongevallen is er weliswaar hoger dan op de meeste minder druk bereden routes in de regio, maar dat is niet abnormaal. Deels is dit ongevallenbeeld het gevolg van de inspanningen die in de afgelopen jaren door de wegbeheerder zijn getroost om bestaande ongevallenconcentraties op te heffen. Toch blijft verkeersveiligheid op de N69 een knelpunt: vooral in de bebouwde kommen van Valkenswaard en Aalst vormt het intensieve verkeer - deels internationaal waaronder veel vrachtverkeer - de aanleiding voor een verkeersonveilig gevoel bij met name de zwakkere verkeerdeelnemers (subjectieve verkeersonveiligheid). Dit draagt bij tot de barrièrewerking in de kernen zoals hierboven omschreven.

- **Externe veiligheid:**

Op het gebied van externe veiligheid worden de wettelijke normen aan weerszijden van de N69 weliswaar (nog) niet overschreden, toch is er sprake van een ongewenste situatie: gevaarlijk transport (op dit moment alleen toegestaan op het wegvak ten zuiden van Valkenswaard), het beperkte wegprofiel en situering van woon- en verblijflocaatie langs de N69 verdragen elkaar niet goed. De kans op een ongeval is zo groot dat - op basis van de op rijksniveau afgesproken risico- en effectnormering - de N69 als een knelpuntlocatie is aangemerkt. Door het toenemende vrachtverkeer zullen in 2010 al op delen van de N69 de normen worden overschreden. Maatregelen zijn dan noodzakelijk. Met de invoering van Basisnet Weg worden de normen nog verder aangedraaid, waardoor de situatie bij de N69 verslechtert: de risicocontouren aan weerszijden van de weg worden groter, waardoor ook het gebied waarbinnen gebruiksbeperkingen gelden aanzienlijk groter wordt. Een en an-

der zal de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden langs de N69 - deels centrumgebied! - fors beperken.

- **Openbaar vervoer:**

Op de relatie tussen het studiegebied en Eindhoven bestaat al van oudsher een omvangrijke openbaar vervoerstroom. De buslijn Valkenswaard-Eindhoven behoort tot de intensiefst gebruikte van de regio. In de afgelopen jaren is veel gedaan om het comfort voor de openbaar vervoerreiziger te vergroten. Zo is gewerkt aan een onbelemmerde doorstroming, onder andere door de aanleg van een vrije baan om de file in de ochtendspits te kunnen passeren. Ondanks deze verbeteringen ondervindt het openbaar vervoer nog steeds veel hinder van het intensieve autoverkeer. Met name in de kernen Valkenswaard en Aalst - maar ook in Eindhoven - is het woekeren met de ruimte en zorgen de kruispunten met verkeerslichten voor flinke vertragingen. Het is duidelijk dat de relatie Eindhoven-Valkenswaard voor openbaar vervoer ook in de toekomst erg kansrijk blijft, gezien de afstand en de gerichtheid van de route. Om daarbij optimaal gebruik te kunnen maken van de mogelijkheden, zijn plannen in voorbereiding om met name de 'keuzereiziger' - de reiziger die ook een alternatief heeft, meestal de auto - beter te kunnen bedienen. Hiertoe wordt een samenhangend kwaliteitsnetwerk van Doorstroom- en Hoogwaardig Openbaar Vervoerassen (HOV) gerealiseerd. Daarmee wordt bereikt:

- dat de kwaliteit en het imago (en daarmee de aantrekkelijkheid) van het openbaar vervoer worden vergroot. De keuze voor het openbaar vervoer als alternatief vervoermiddel ligt hierdoor eerder voor de hand;
- dat het HOV wordt ingezet als sturend element voor de versterking van de ruimtelijke structuur in de regio, in het bijzonder langs te ontwikkelen corridors.

Concreet betekent het voorgaande dat wordt ingezet op de realisering van een radiaalstructuur in de agglomeratie Eindhoven.

ven met assen richting (onder meer) Veldhoven, de High Tech Campus en Valkenswaard. Met name de laatste is van belang voor de N69-problematiek. Gedacht wordt aan een as, die Eindhoven met Valkenswaard verbindt via de N69 danwel de Europalaan, tot aan de Markt in Valkenswaard. Realisering is alleen mogelijk in combinatie met een downgrading van de N69.

- **Fiets:**

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 woon-schoolverkeer op deze relatie kansrijk is. Daarvoor moet echter wel geïnvesteerd worden in de voorzieningen voor de fiets. In het Regionaal akkoord Bereikbaarheidsprogramma Zuidoost-vleugel 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]).

De opstelsom van alle hierboven omschreven problemen op en rond de N69 kan alleen adequaat worden aangepakt door het realiseren van een omvangrijk pakket maatregelen. Ingeschat wordt dat ook nieuwe infrastructuur er onderdeel van uitmaakt. Er wordt uitdrukkelijk ook naar alternatieve, minder ingrijpende maatregelen gekeken (Zevensprong van Verdaas).

Ruimte, wonen en werken

Wonen

Het studiegebied kenmerkt zich door rust en ruimte. Het is er goed wonen. Het aspect wonen krijgt daarom in de sterkte-zwakteanalyse een duidelijke plus. Bij de ontwikkeling van de woonkernen in de regio is in het verleden steeds zorgvuldig omgegaan met de groene omgeving. Niet alleen had dit een positief effect op die groene omgeving, ook de woongebieden zelf hebben er profijt van gehad. Daarnaast is de schaal van de woongebieden een sterk punt: nergens in de bebouwde kommen is het buitengebied ver weg. De Nederlandse woonconsument geeft een hoge waardering aan wonen dichtbij het groen. Daardoor is het erg gewild. Het relatief grote aantal duurdere woningen in het studiegebied zegt wat dat betreft genoeg.

De gemeente Valkenswaard is met ruim 30.000 inwoners in het studiegebied de grootste gemeente. Wel beschouwd bestaat Valkenswaard uit twee kort bij elkaar liggende kernen: naast de hoofdkern Valkenswaard is er de wijk (voormalig zelfstandig dorp) Dommelen, die fysiek volledig wordt gescheiden van de hoofdkern door het Dommeldal. De andere belangrijke gemeente - Waalre - bestaat ook uit twee delen, namelijk de kern Aalst (die wordt doorkruist door de N69) en het meer westelijk gelegen Waalre-dorp. De gemeente telt

circa 16.000 inwoners. Bijzonder voor Waalre is het gemiddeld inkomen per huishouden. Dat ligt fors boven het landelijk gemiddelde en is één van de hoogste van Noord-Brabant. Aalst-Waalre staat aangeschreven als 'gouden randje' van de regio Eindhoven en behoort tot de meest welvarende gemeenten van Nederland.

Bijzonder kenmerk van het studiegebied is dat zowel Valkenswaard als Waalre op de langere termijn nog maar weinig mogelijkheden hebben om buiten de bestaande contouren uit te breiden. Uitgaande van een groeimodel zou dat een knelpunt opleveren. De 'groene' mal rondom de bestaande bebouwing laat amper meer ruimte voor grootschalige uitbreidingen. Dit gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden laat zich voorlopig nog niet voelen. Beide gemeenten hebben namelijk uitbreidingsplannen in voorbereiding op de laatst beschikbare locaties:

- Voor Valkenswaard is dat de uitbreiding Valkenswaard-Zuid, gelegen tegen en deels in het Dommeldal direct zuidwestelijk van de bestaande kern. De ontwikkeling omvat een woongebied met circa 300 woningen en een bedrijventerrein van 30 ha alsmede de aanleg van de Lage Heideweg - de kortsluiting tussen de N69 en de N397 en in de toekomst wellicht een gedeelte van de omleidingroute voor de N69. De hierop betrekking hebbende bestemmingsplannen verkeren in vergevorderd stadium.
- De gemeente Waalre werkt aan de uitleglocatie Waalre-Noord (ten noorden van Waalre-dorp) met circa 600 woningen, gelegen aan de Onze Lieve Vrouwedijk. Het plan omvat tevens investeringen in het omliggende natuur en landschap.

Naast deze uitbreidingslocaties beschikken beide gemeenten ook over diverse inbreidingslocaties. In Valkenswaard is nog plaats voor circa 1.000 woningen, in Aalst en Waalre zijn er dat zo'n 800.

Ook de andere gemeenten in het studiegebied hebben bouwplannen, die tezamen voorzien in een aanzienlijke uitbreiding van de woning-

voorraad. Veel van deze woningen zijn onderdeel van de zogenaamde BOR-afspraken. Deze behelzen een verdeling van een deel van de Eindhovense woningbehoefte over de randgemeenten, omdat Eindhoven zelf onvoldoende ruimte heeft. Vermeldenswaard in dit opzicht zijn de plannen van de gemeente Veldhoven voor de locatie Veldhoven-West (circa 2.800 woningen), direct ten noorden van het studiegebied. Het plan omvat onder andere de aanleg van een westelijke randweg rond Veldhoven met een nieuwe aansluiting op de A67. De aansluiting is gedacht ten zuidwesten van Veldhoven bij de bestaande rustplaats Oeyenbosch. De gemeente Bergeijk bouwt primair op inbreidingslocaties. Het gaat in totaal om circa 1.100 woningen tot en met 2017. In de gemeente Eersel wordt ook gewerkt aan de realisering van diverse inbreidingslocaties. Daarnaast is er de uitbreidingswijk Kerkebogten, waarin ruim 400 woningen worden gerealiseerd. In de gemeente Heeze-Leende ten slotte liggen plannen klaar voor het realiseren van ruim 1.200 woningen.

Werken: het '(inter)nationale' bedrijvigheidsprofiel Brainport

De (inter-)nationale component van het aspect werken kan worden samengevat in één woord: Brainport. Dat is de term waarmee de regio Zuidoost-Brabant - als één van de drie economische pijlers van de Nederlandse economie - in Nota Ruimte wordt aangeduid. Brainport kenmerkt zich door een focus op technologieontwikkeling en innovatie (R&D), gekoppeld aan hoogwaardige maakindustrie. Het is de sector waarin de regio al vele jaren op internationaal niveau uitblinkt. Brainport kijkt uitdrukkelijk over de grenzen. Een goed voorbeeld is de samenwerking tussen kennisinstituten, bedrijfsleven en overheden in het kader van de technologiedriehoek Eindhoven, Aken en Leuven (ELAT). Doel is de driehoek voor 2010 te laten uitgroeien tot een absolute top-technologie regio in Europees- en mondiaal verband.



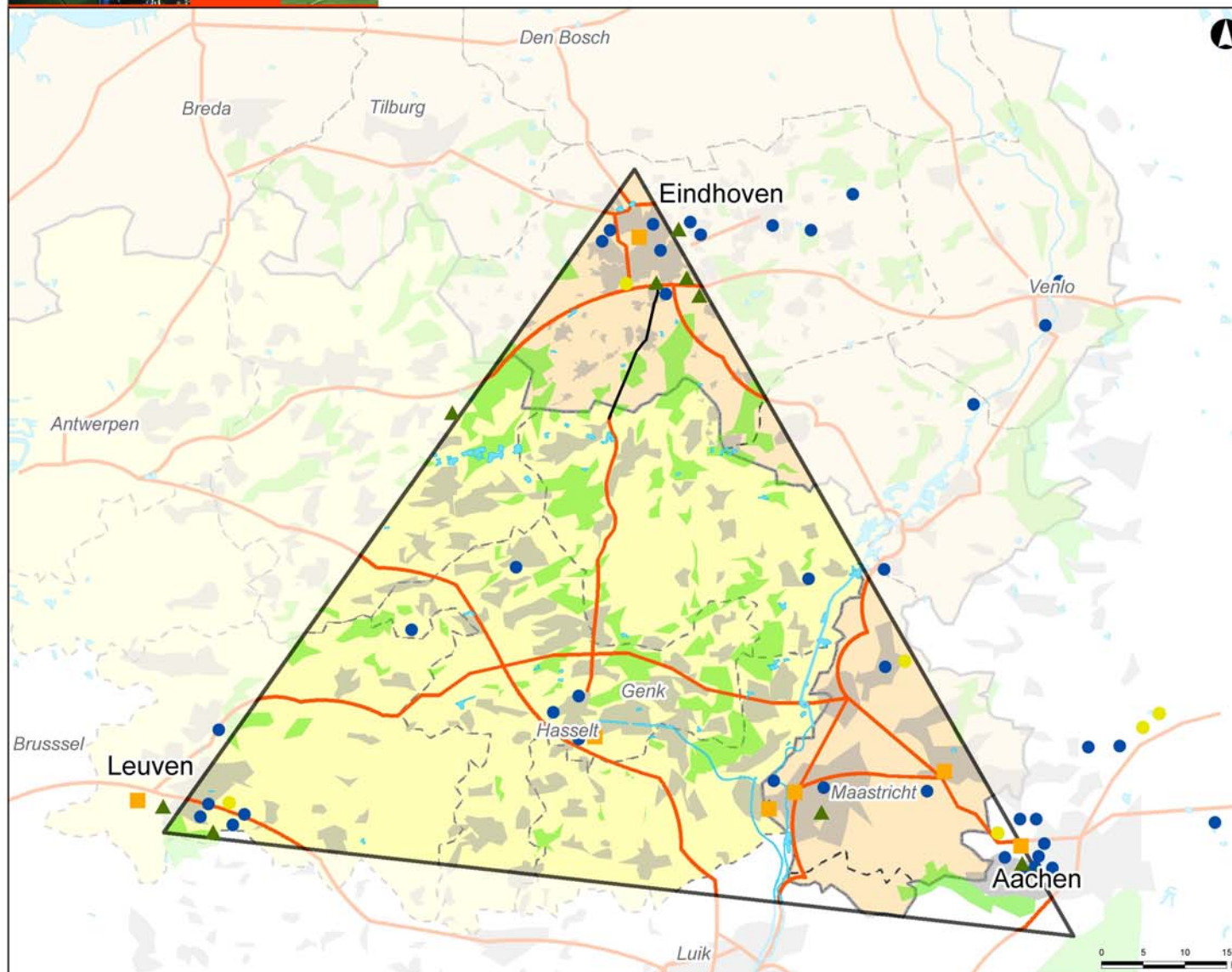
Gebiedsopgave Grenscorridor N69

ELA-triangle

milieu - ruimtelijke ontwikkeling - bouwen - archeologie

SRE Milieudienst

T: 040 259 46 64
F: 040 259 45 99
E: gis.team@milieudienst.sre.nl
W: www.milieudienst.sre.nl



Legenda

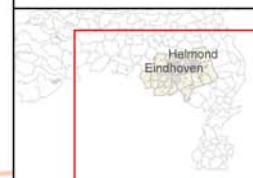
- ▲ Technologische topinstituten
- Technologische topbedrijven
- Onderzoekscampus
- Universiteit

N69

Hoofdwegenet

Ondergrond

- Bebouwing
- Natuur
- Water
- Grens
- Nederland
- België
- Duitsland



Opdrachtgever: Pieter Goossens
Projectnummer: 464211
Kaartnummer: 1
Datum: 13-2-2009
Auteur: ML
Formaat: A3
Schaal: 1:450.000



Brainport is echter meer dan alleen economie. Het mondiaal concurreren met vestigingsplaatsen voor bedrijven met een hoog technologisch en innovatief karakter is alleen mogelijk indien Zuidoost-Brabant een compleet pakket van uitstekende vestigingsvoorwaarden biedt. Het hoog opgeleide, goed betaalde arbeidspotentieel in deze sector stelt hoge eisen aan het woon- en leefklimaat. De werknemers zijn kritisch in de keuze van hun werkplek. In het kader van Brainport wordt Zuidoost-Brabant daarom ingezet op het realiseren van gedifferentieerde milieus - zowel typisch stedelijke als groen-landelijke - met een bijbehorend hoog voorzieningenniveau op het gebied van cultuur, sport en recreatie. Binnen de regio wordt bepaald waar die onderscheidende woonmilieus het beste kunnen worden gerealiseerd. Het groen-landelijke woon- en leefmilieu is al volop aanwezig ten zuiden van Eindhoven. Rust en ruimte werden eerder in deze Gebiedsopgave al aangeduid als belangrijke kernkwaliteit van het studiegebied. Het gewenste woonmilieu is hier dus al voor handen. De opgave in het kader van Brainport wordt dan dit gegeven ook in de toekomst zo te houden.

Als derde belangrijk onderdeel van het concept vereist Brainport een uitstekende (internationale) bereikbaarheid. Technologieontwikkeling kenmerkt zich door een mondiaal karakter en wordt vaak verbonden met de 24-uurs economie. Het is met andere woorden een hoog dynamische sector met elkaar kort opvolgende veranderingen. De sector heeft daarom grote behoefte aan snelle, betrouwbare communicatiekanalen, zowel digitaal als fysiek. Voor dit laatste geldt de N69 vanwege de slechte doorstroming als één van de zorgkindjes in de regio (denk bijvoorbeeld aan de verbindende functie die de N69 moet vervullen in technologiedriehoek Eindhoven-Aken-Leuven).

Werken: het 'regionale' bedrijvigheidsprofiel

Binnen de regio ligt het economisch zwaartepunt in Eindhoven. Dit is onder meer zichtbaar door de forse dagelijkse pendelstromen op de N69 van en naar de stad. Eindhoven zet in op verdere uitbreiding van de economische activiteiten om haar aanjagende rol op dat gebied in regionaal en nationaal opzicht ook in de toekomst te kunnen invullen. Zo heeft in de afgelopen jaren de High Tech Campus als grensverleggende R&D-locatie vorm gekregen en wordt nu hard gewerkt aan de ontwikkeling van bedrijvigheid langs de A2-kennisas. Deze laatste moet met een uitgesproken internationaal vestigingsklimaat de etalage gaan vormen van Brainport. Eén van de onderdelen van de kennisas is een voorgenomen tweede fase van de High Tech Campus, direct ten zuiden van de bestaande Campus in de gemeente Waalre. Op regionaal niveau (Regionale Bedrijventerreinvisie 2008) wordt verder gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe locaties, zoals het Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) en het Kempisch Bedrijven Park. In de regio worden goede mogelijkheden gezien voor de zakelijke dienstverlening in Waalre en versterking van de automotive/metaal- en foodsector in Valkenswaard.

Ook over de grens zijn er belangrijke economische ontwikkelingen. De Belgische gemeente Lommel beschikt over een groot areaal bedrijventerrein (Kristalpark), bestemd voor allerlei grootschalige bedrijvigheid, waaronder multimodale logistiek (overslag IJzeren Rijn). De ontwikkeling moet onder meer het ruimtegebrek in de Antwerpse haven opvangen, maar uiteraard heeft het ruime aanbod ook invloed op het bedrijfsleven in Zuidoost-Brabant.

Uitbreiding van de economische activiteiten in de omgeving van het studiegebied zal ongetwijfeld een verhoogde mobiliteitsvraag tot gevolg hebben, die zich vooral zal manifesteren in de vorm van een toenemende verkeersdruk op de belangrijke hoofdwegen in het studiegebied, met name de N69.

Werken: het 'lokale' bedrijvigheidsprofiel

Tot slot is er de bedrijvigheid in het studiegebied zelf, het 'lokale' bedrijvigheidsprofiel. Die wijkt niet noemenswaardig af van die elders in de regio. Vergelijkbaar met de rest van Zuidoost-Brabant ligt de focus op industrie. Dit maakt de bedrijvigheid wel bovengemiddeld kwetsbaar voor conjuncturele schommelingen. In het verleden bleek dat al meermaals.

Elk van de gemeenten in het studiegebied heeft zijn eigen economische accenten, in Waalre de zakelijke dienstverlening, in Valkenswaard van oudsher de industrie (toeleveranciers in de industrie en handel/reparatie, metaal, transportmiddelen- en levensmiddelenindustrie). Ook de kernen westelijk van het studiegebied hebben ieder hun eigen economische profiel: Bergeijk industrie en toerisme, Eersel gedifferentieerd handel, industrie, zakelijke dienstverlening en toerisme. In de gemeente Cranendonck zijn de metaal (zink) en handel sterk vertegenwoordigd.

Het - ruimte-intensieve - industriële karakter van de bedrijvigheid heeft er mede toe geleid dat het studiegebied over relatief veel bedrijventerreinen beschikt. Verder uitbreiden is moeilijk. Evenals bij wonen is de beschikbare ruimte daarvoor beperkt. Er is momenteel in het studiegebied nog maar weinig bedrijfsruimte beschikbaar. Er wordt echter gewerkt aan uitbreiding: Valkenswaard werkt aan circa 30 ha nieuw terrein op de locatie Valkenswaard-Zuid, Waalre wil Ekenrooij Noord ontwikkelen (7 ha hoogwaardig zaken-terrein). Meer westelijk ontwikkelt Bergeijk 5 ha terrein in het plan Waterlaat en participeert ze in de ontwikkeling van het Kempisch Bedrijven Park bij Bladel. Op het gebied van grootschaliger bedrijfs-huisvesting is het studiegebied afhankelijk van de regionale voorraad bedrijventerreinen. Volgens de Regionale Bedrijventerreinenvisie zijn deze ontwikkelingen voldoende voor de bediening van de vraag naar bedrijfsruimte tot 2020.

Landschap en natuur

Landschap

De beekdalen in het studiegebied zorgen voor een afwisselend en visueel aantrekkelijk landschap, bestaande uit een mengeling van kleinschalige agrarische kavels, zandpaden, houtsingels en kleinere boscomplexen. Het gebied kenmerkt zich door een grote mate van rust in een drukke stedelijke agglomeratie, mede vanwege het grotendeels ontbreken van intensief gebruikte infrastructuur. De waarde als landelijk woonmilieu en recreatief uitloopgebied is een factor van betekenis die als kernkwaliteit, naast het handhaven en versterken van de landschappelijke kwaliteiten, meegewogen dient te worden in de integrale afweging.

Het studiegebied kent vele waarden op cultuurhistorisch en archeologisch vlak. Het herbergt veel archeologische resten - daterend van de Steentijd tot de Late Middeleeuwen - en bevat enkele archeologische monumenten. De oude essen en akkers vormen conserverende factoren en hebben derhalve een hoge archeologische verwachtingswaarde. Historische stedenbouwkundige en groenstructuren in het gebied zijn goed bewaard gebleven. De beekdalen vertonen plaatselijk natuurlijke hoogteverschillen. Dit zijn aardkundige waarden die in sommige gevallen beschermingswaardig zijn. Een groot deel van de omgeving maakt onderdeel uit van het Belvédèregebied 'Dommeldal'. In Belvédèregebieden is sprake van een accumulatie van cultuurhistorisch en archeologisch belangrijke waarden en mogelijkheden. Het gebied bestaat uit het dal van de Dommel met zijbeken en omliggende gebieden die er historisch mee samenhangen.

De waarden van het gebied voor landschap, cultuurhistorie en recreatie worden benoemd in de Nota Ruimte, de Nota Belvédère en het Regionaal Structuurplan (RSP/UP).

Natuur

Ten zuidwesten van Eindhoven vormen de beekdalen met de tussenliggende Ecologische Hoofdstructuur een groot en vrijwel aaneengesloten netwerk met hoge ecologische waarden. In het gebied liggen de natte natuurparels Grootgoor, Dommeldal en Beekloop/Keersop, gebieden met de hoogste natuurwaarden. Dit uit zich in soortenrijkdom van rode lijstsoorten en via Natura 2000 beschermde soorten. Tussen Valkenwaard en Aalst ligt een uitgestrekt bosgebied met lokaal hoge natuurwaarden.

Conform het natuurbeleidsplan moet de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) uiterlijk in 2012 gerealiseerd zijn door middel van aankoop of particulier natuurbeheer. Na verwerving wordt de EHS ingericht naar het natuurdoeltype, zodat in 2020 de gewenste kwaliteit is behaald. De EHS kent dus een kwantitatief en een kwalitatief aspect. De gewenste kwaliteit hangt samen met opheffen van verdroging, sterk verminderen van stikstofdepositie (o.a. door verkeer), opheffen van versnippering en verstoring (door o.a. geluid en licht). In het streekplan 2002 zijn naast de EHS (= GHS natuur) ook andere gebieden binnen de GHS en de AHS landschap aangegeven. In deze gebieden bevinden zich waarden die vanuit het streekplan beschermd worden.

Natuurgebieden worden door ecologische verbindingzones (EVZ's) met elkaar verbonden zodat migratie van soorten mogelijk wordt. Het Streekplan vermeldt alle EVZ's, zowel droge als natte. De breedte bedraagt 25 meter. De meeste EVZ's in het studiegebied liggen langs de beken en verbinden de natte natuurparels met elkaar. In 2020 moeten alle EVZ's zijn gerealiseerd.

In het studiegebied komen veel bijzondere soorten planten en dieren voor. Deze soorten zijn bijzonder vanuit Europees perspectief of bijzonder doordat ze op een rode lijst voorkomen. Tevens zijn aan-

wezige soorten beschermd vanuit de Flora en Faunawet. Om de instandhouding van de beschermde soorten te garanderen, worden maatregelen getroffen. Europees natuurbeschermsbeleid is in Nederland doorvertaald in de Natuurbeschermingswet. Vanuit deze wet worden zowel gebieden (Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), als soorten beschermd, onder andere tegen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor het studiegebied is de bescherming van enkele soorten in beken van toepassing, met name de drijvende waterweegbree, die in de meeste beken voorkomt. De beken behoren bij het habitatrichtlijngebied Leenderbos etc. [bron: NB wet 1998]

Water en klimaat

De beekdalen van de Run, de Keersop (met enkele bovenlopen) en de Dommel zijn zoekgebieden voor regionale waterberging en potentieel natte gebieden met kansen voor ontwikkeling van natte natuur en waterberging. Voor delen van het oppervlak van de beekdalen zijn waterbergingdoelstellingen vastgesteld in verband met de veiligheid voor burgers en de bestrijding van verdroging. Op dit moment zijn grote delen van de beekdalen in het gebied al verdroogd, er ligt dus een omvangrijke taak. Doelstelling is de gewenste natuurkwaliteit in de EHS te realiseren vóór 2020.

In de natte natuurparels Grootgoor, Dommeldal en Beekloop/Keersop wordt de gewenste verhoging van de waterstand gerealiseerd tot aan de randen van het gebied. De hierdoor optredende vernatting bevordert het tot stand komen van de beoogde natuurdoeltypen in deze gebieden, waardoor de ecologische waarde ervan verder stijgt. Dit heeft overigens wel gevolgen voor de andere gebruikers in de omgeving: de oplopende grondwaterstand kan aanleiding zijn voor het verplaatsen van bijvoorbeeld landbouwactiviteiten. In ruimtelijk-fysieke zin worden de beekdalen in het gebied aangepakt ten einde de situatie van voor de ruilverkaveling te herstellen. Te denken valt aan hermeandering - waardoor de benodigde ruimte

voor de beken overigens aanzienlijk toeneemt - en het vervangen van stuwen door vispassages. Samen met de vernattingsmaatregelen wordt het daarmee mogelijk omstreeks 2020 alle beken in het gebied weer de natuurlijke systemen met ecologische en landschappelijke waarde te laten zijn, die ze een eeuw geleden al waren.

Tenslotte is de waterkwaliteit van belang. In de Kaderrichtlijn Water wordt omschreven welke kwaliteitseisen in 2015 moeten zijn bereikt. Momenteel worden deze eisen voor het studiegebied verder uitgewerkt. In het Reconstructieplan Boven Dommel zijn voor de beken in het studiegebied de functies waternatuur en viswater (doelstelling voor aanwezigheid van vissoorten) vastgesteld. In 2020 zal de waterkwaliteit weliswaar verder verbeterd zijn, maar voor de Dommel nog niet het optimale niveau hebben bereikt. Reden is de negatieve invloed vanuit België.

Landbouw

Het in het studiegebied aanwezige areaal landbouw wijkt niet af van het gangbare in vergelijkbare regio's. Er is geen sprake van specifieke specialisaties of een bovenmatige grootschaligheid of juist kleinschaligheid. Vergelijkbaar met elders in Nederland neemt het aantal agrarische bedrijven af, voornamelijk vanwege schaalvergroting. Landbouw vormt geen kernkwaliteit voor het studiegebied. Wel draagt de landbouw positief bij aan de belangrijkste kernkwaliteit, namelijk natuur en landschap: het zo kenmerkende afwisselende landschap (afwisselend dorpen-natuur-landbouw en daardoor afwisselend open-gesloten landschap) wordt mede bepaald door de landbouw. Deze zorgt immers voor de open gedeelten.

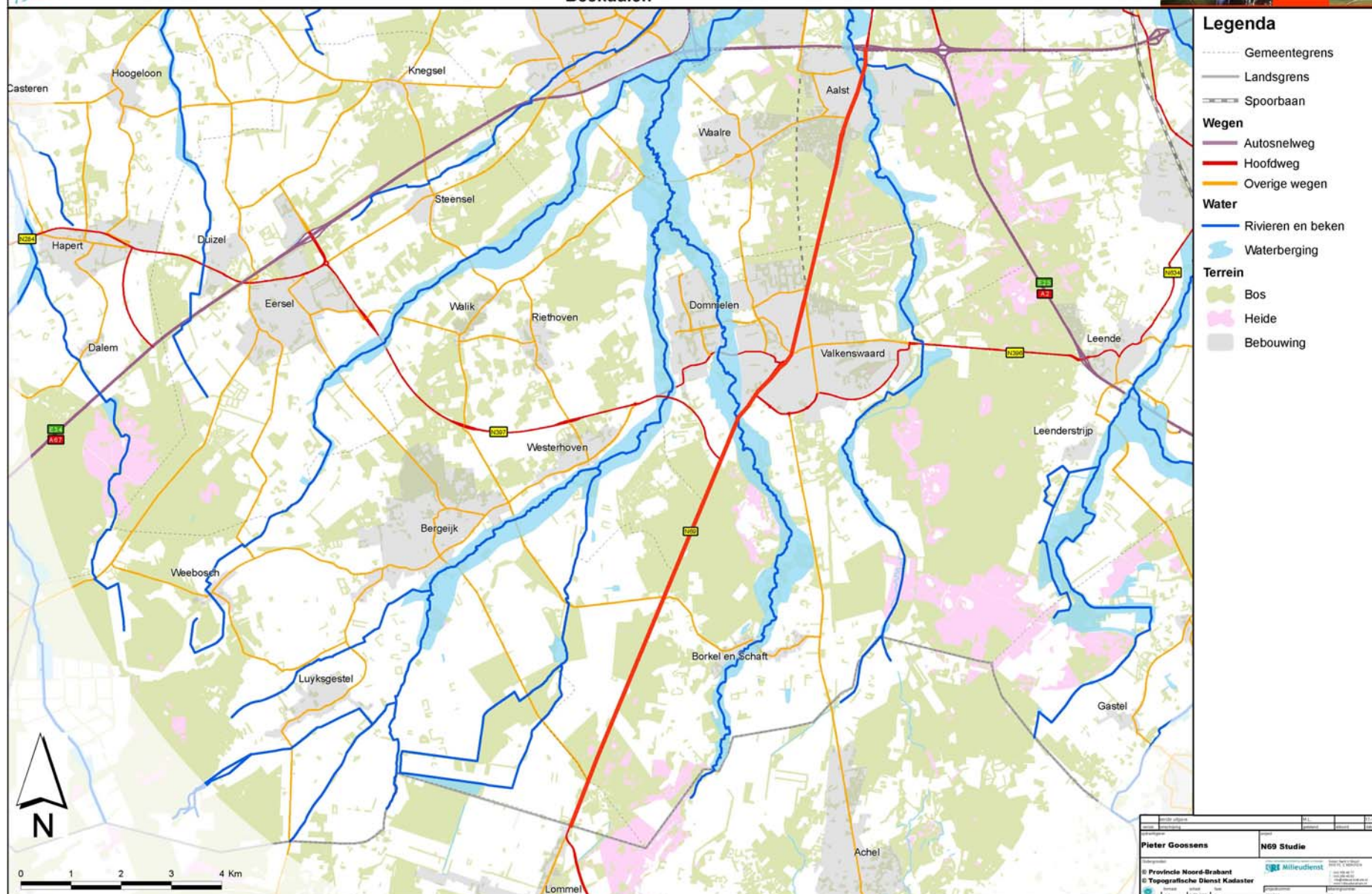
Hoewel het in dit kader niet wordt aangemerkt als knelpunt, is de huidige landbouwkundige structuur in het studiegebied niet optimaal. Veel bedrijven hebben een groot gedeelte van hun landbouwpercelen op afstand, hetgeen de bedrijfsvoering bemoeilijkt. In het

kader van de reconstructie wordt daarom een kavelruilproject opgestart ter versterking van de landbouwkundige structuur, realisatie EHS en realisatie van de waterdoelen. Met name voor de rundveehouderij als beheerder van het landelijk gebied is een goede toekomst in het gebied weggelegd. Het kavelruilproject in Bergeijk is reeds opgestart. Voor de kavelruil Valkenswaard-Waalre wordt momenteel de kansrijkheid onderzocht. Het oosten van het studiegebied is in de reconstructieplannen grotendeels weergegeven als extensiveringsgebied. Hier gelden beperkingen voor de uitbreiding van de intensieve veehouderij. Er wordt wel ruimte geboden aan andere vormen van veehouderij, zoals melkvee. In het westelijk gedeelte van het studiegebied liggen meerdere verwevingsgebieden en een landbouwontwikkelingsgebied, waar ruimte is voor respectievelijk enkele duurzame intensieve veehouderij locaties en grootschalige intensieve veehouderijen. De landbouwontwikkelingsgebieden liggen in het studiegebied ten zuidoosten van Eersel.



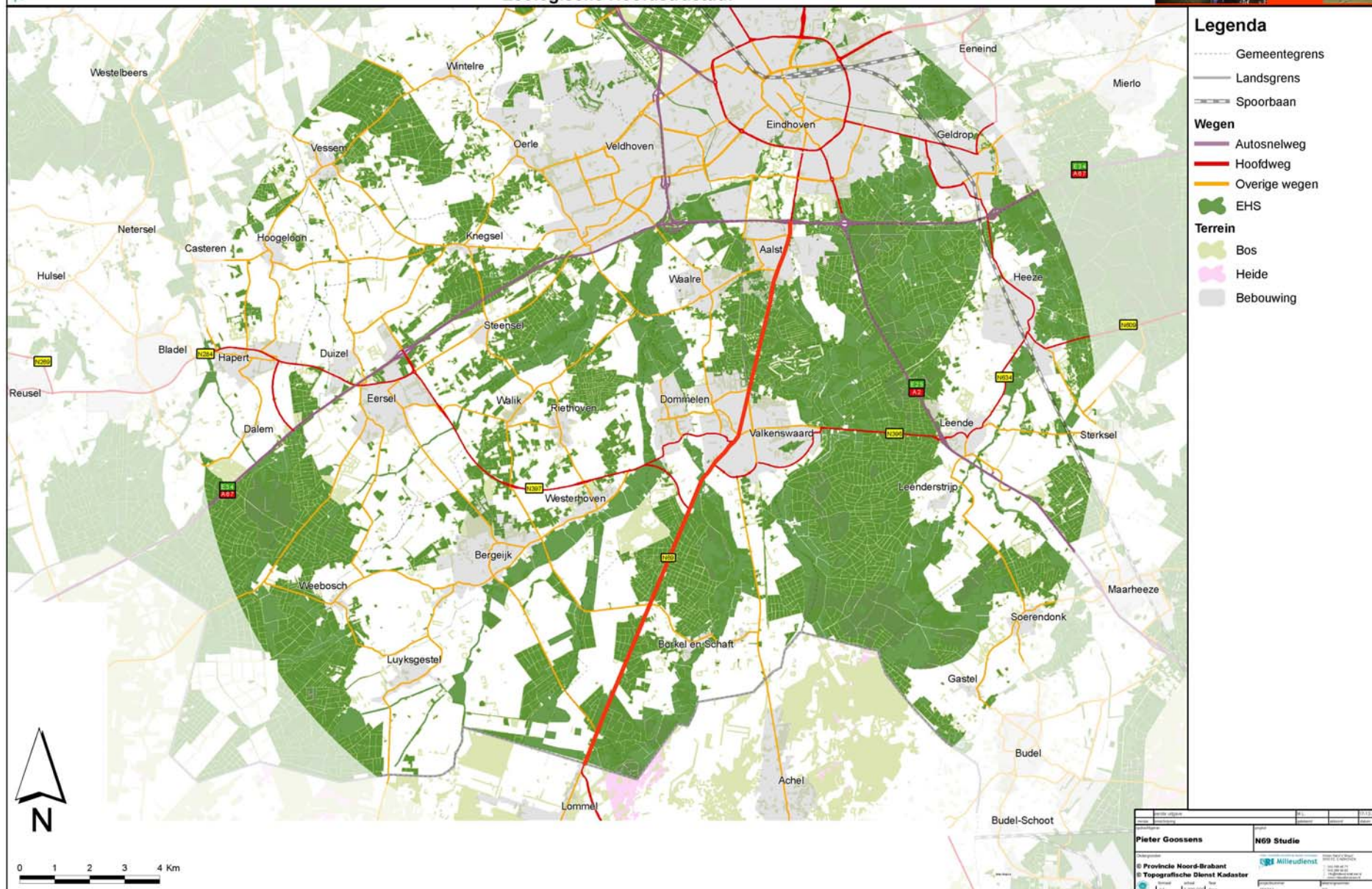
Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Beekdalen



Gebiedsopgave Grenscorridor N69

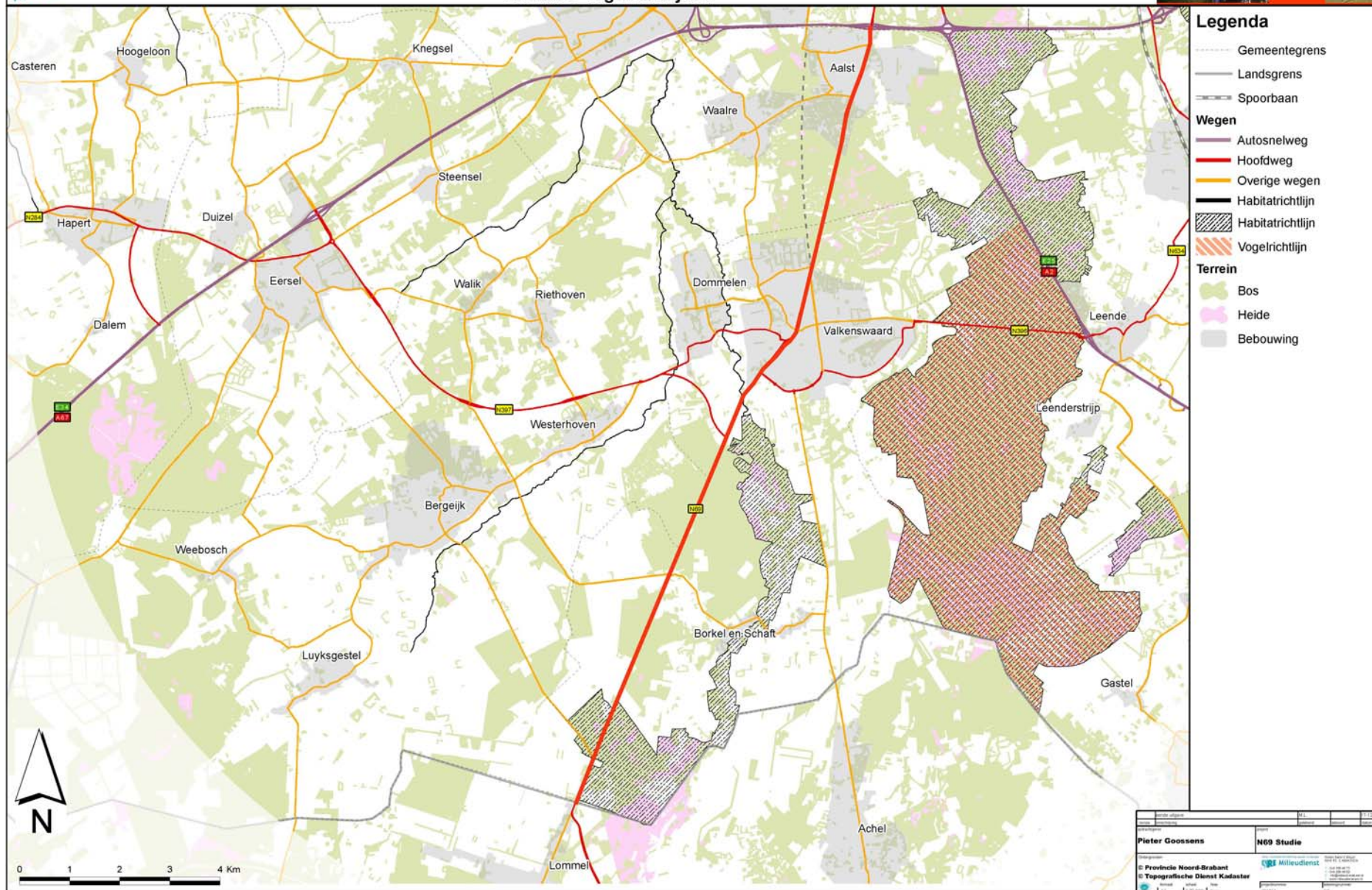
Ecologische Hoofdstructuur





Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Habitat & Vogelrichtlijnen







2.5 Resumé

Kernkwaliteiten

De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied moeten zijn gericht op het behoud en het versterken van de hiervoor omschreven kernkwaliteiten. Daarmee wordt de aantrekkelijkheid als hoogwaardig woonmilieu en recreatief uitloopgebied verder vergroot. Hieraan ontleent het gebied haar identiteit. Nieuwe ontwikkelingen - hetzij door 'eigen' plannen, hetzij door externe invloed - kunnen de kernkwaliteiten versterken, maar ook bedreigen. Eén zeer relevante in dit opzicht is het mogelijke toekomstscenario, waarin de N69 wordt omgelegd door het buitengebied. Is dit een kans om binnen de woonkernen het leefmilieu sterk te verbeteren of is het juist een potentiële bedreiging van de 'groene' rust en samenhang van dat buitengebied? Hierop wordt in het volgende hoofdstuk verder ingegaan.

Niet zozeer een kernkwaliteit, maar in dit kader wel van belang is de positie van de Grenscorridor binnen het economische zwaartepunt Brainport, en dan met name de ligging in internationaal verband: de regio ligt in de verbindingszone tussen Eindhoven en Belgisch Limburg. Enkele van de beschouwde ruimtelijke projecten hebben tot doel de economische betekenis van de regio verder te versterken.

Knelpunten

In de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het studiegebied wordt aangestuurd op het zoveel mogelijk wegnemen van de genoemde knelpunten. Daardoor kan het woon- en leefmilieu verder verbeteren. Voor een aantal knelpunten is het vinden van een oplossing erg moeilijk zonder gelijktijdig kernkwaliteiten aan te tasten. Duidelijk is dat de meeste knelpunten direct of indirect samenhangen met de N69-problematiek. Ook hiervoor geldt dat oplossingen een bedrei-

ging kunnen vormen voor één of meer van de eerder genoemde kernkwaliteiten in het gebied.

3

EEN D(R)OMMELSE OPGAVE

De Gebiedsopgave grenscorridor N69 heeft níet de intentie een uitputtende opsomming te geven van alle aspecten die verband houden met de N69-problematiek. Alle eerder opgediepte informatie nog maar weer eens opschrijven heeft weinig toegevoegde waarde. De Gebiedsopgave wil de problematiek rond de N69 vanuit een andere invalshoek bekijken. Ze wil de vinger op de zere plek leggen, zonder daarbij in een vertroebelende brij van details te vervallen. Weliswaar leidt dit soms tot minder genuanceerde formuleringen, het maakt het wél veel gemakkelijker de problemen op hoofdlijnen te benoemen. Voor het goede begrip: de Gebiedsopgave vormt een onderdeel van het proces dat moet leiden tot een duurzame oplossing voor de N69-problematiek. Uitgangspunt in de Gebiedsopgave is echter niet primair de problematiek, maar veel meer het eigene – de kwaliteiten – van het studiegebied en het proces:

- Wat zijn de kwaliteiten die het studiegebied zo bijzonder maken?

- Wat zijn de cruciale factoren in het verdere proces om tot de gewenste structurele oplossing te komen?
- En waar liggen de risico's waarmee in het komende proces rekening gehouden moet worden?

Hieronder wordt getracht op deze vragen een antwoord te geven.

Het antwoord begint bij het omschrijven van de grootste kwaliteit van het studiegebied: het groene karakter, veelal met bijzondere kwaliteiten. Natuurlijk zijn er nog diverse andere kwaliteiten, maar de groene kwaliteit is toch de meest in het oog springende. Het oostelijk deel van het gebied wordt gekenmerkt door veel bos en een wat gesloten karakter, met de Tongelreep als hoogste waarde. Het westelijk deel is meer afwisselend open en gesloten. Liefst drie beekdalen doorsnijden het gebied, die van de Dommel, de Keersop en de Run, de eerste twee in de zuid-noordrichting, de laatste in west-oostrichting. Alle drie beekdalen waren aanleiding tot het ontstaan van hoogwaardige natuur- en landschapselementen, waarvan rust en ruimte uitgaat. De diversiteit is groot: natte beekdalgronden en droge, hoge zandgronden wisselen elkaar af.

Tezamen leidt dit tot een typisch Brabants landschap, zoals dat in het verleden in het grootste deel van de provincie voor kwam. Het bijzondere van het studiegebied ligt hierin, dat dat Brabantse landschap hier - in tegenstelling tot veel andere gebieden - niet ten prooi is gevallen aan de oprukkende verstedelijking. Weliswaar zijn er diverse grotere en kleinere bebouwde kernen - Valkenswaard, Dommelen, Westerhoven, Aalst en Waalre - maar deze zijn over het algemeen ingepast in de 'groene mal' van hun omgeving. Ondanks de groei die deze kernen hebben doorgemaakt, is de hoge kwaliteit, diversiteit en met name de onderlinge samenhang van natuur en landschap in het studiegebied voor een belangrijk deel gehandhaafd. Het beperkte aantal doorsnijdingen door infrastructuur draagt hier ook in positieve zin aan bij.

De groene kwaliteit is inmiddels niet alleen (meer) een kwestie van de smaak van de toevallige waarnemer. De kwaliteit van het landschap is ook onderkend door de verschillende overheden, nationaal en internationaal. Mede door toedoen van Europese regelgeving genieten grote delen van het studiegebied wettelijke bescherming door aanwijzing als ecologische en/of groene hoofdstructuur, natte natuurparel, en Natura 2000-gebied. Die bescherming gaat ver: aantasting is alleen mogelijk indien de maatschappelijke noodzaak onomstotelijk is aangetoond, alle alternatieve oplossingen ontoereikend blijken, de schadelijke invloed van oplossingen geminimaliseerd is én voorzien is in compensatiemaatregelen.

De groene kwaliteit heeft echter ook een keerzijde: de ruimte voor groei in het gebied wordt er door beperkt. De belangrijke groene waarden hebben er in het verleden mede toe geleid dat de ontwikkeling van de woonkernen 'gedempt' is verlopen. Allereerst was geschikte (droge, hooggelegen) bouwgrond rond de kernen slechts beperkt aanwezig. Bovendien ging bijna elke uitbreiding van het bebouwde oppervlak direct ten koste van de aanwezige natuurwaarden, hetgeen de afweging vaak ernstig bemoeilijkte. Inmiddels is zo het grootste deel van de 'beschikbare' grond in het gebied gebruikt en zijn de kernen voor verdere groei grotendeels aangewezen op inbreiding en herstructurering. Ditzelfde deed zich voor met de verkeersontsluiting van het gebied. Daar waar elders in de voorbije decennia meestal komomleidingen zijn aangelegd om het doorgaande verkeer uit de kern weg te halen, daar is dat in het studiegebied om uiteenlopende redenen nooit gebeurd. Wel zijn er steeds nieuwe plannen gemaakt om de verkeersproblemen op te lossen, maar deze zijn tot op heden geen van alle uitgevoerd. Aan de tracéreservering voor RW69 tussen Valkenswaard en Dommelen is bijvoorbeeld nooit invulling gegeven en ook de geplande lokale omleiding aan de westzijde van Waalre is nooit gerealiseerd. Zo kan het gebeuren dat ook anno 2009 nog steeds grote aantallen doorgaand verkeer zich over de N69 dwars door het centrum van Valkenswaard en Aalst heen

wringen en dat inmiddels diverse drukbereden sluiproutes door de omgeving zijn ontstaan. Doorgaand verkeer dat welbeschouwd geen alternatief heeft en het dus niet kwalijk kan worden genomen dat het daar rijdt.

Het ontbreken van een deugdelijke verkeersstructuur is al jaren aanleiding voor een stortvloed van klachten over de leefbaarheid. Terechte klachten, naar blijkt uit de resultaten van metingen naar geluidhinder en luchtkwaliteit. Op het gebied van de geluidhinder moeten vele honderden woningen worden gesaneerd, voor wat betreft de luchtkwaliteit prijken de kernen Valkenswaard en Waalre hoog op de landelijke knelpuntenlijst. Voorwaar een twijfelachtige eer.... Ondertussen is het verkeer - lokaal én internationaal - zoveel in omvang toegenomen, dat bijna dagelijks sprake is van congestie, niet alleen op de N69 zelf maar ook op de diverse sluiproutes door de omgeving. Ook dit is weer aanleiding voor vele klachten, niet alleen van burgers maar ook vanuit het bedrijfsleven, dat zich zorgen maakt over de huidige en toekomstige groeimogelijkheden in het gebied zelf, maar ook in de Eindhovense regio: voor Brainport is de slecht functionerende N69 een bedreiging voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid. Zonder maatregelen zal de situatie in de komende jaren alleen maar verder verslechteren.

Het is wat betreft de N69-problematiek dus níet meer de vraag OF er iets moet gebeuren, het gaat er om WAT er moet gebeuren. Het beantwoorden van het WAT blijkt lastig. Zo lastig zelfs, dat pogingen in het verleden nooit tot een goede, afdoende oplossing hebben geleid. Telkens was er een andere reden waarom het niet lukte. Reden genoeg dus om je af te vragen waarom het nu ingezette proces dan wél tot een goed resultaat gaat leiden? Welnu, daarvoor zijn meerdere redenen. Het gesternte waaronder deze poging plaats vindt, is veel beter dan eerder het geval was:

- De ontwikkelingen rond Brainport en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) hebben de N69-

problematiek vanuit integrale optiek op de nationale agenda gezet.

- Met de overdracht van de N69 van Rijk naar provincie hoeven de N69-problemen niet langer meer landelijk te concurreren met andere verkeers- en leefbaarheidknelpunten. De regio heeft nu zelf de regie in handen en beschikt bovendien over – weliswaar beperkte – financiële middelen om oplossingen daadwerkelijk uit te voeren.
- Het huidige proces is ontsproten aan een bestuurlijk initiatief vanuit de regio, waar alle rechtstreeks betrokken bestuurders expliciet mee hebben ingestemd. Op bestuurlijk niveau is dus sprake van algemeen commitment over de noodzaak van een oplossing. Dit gezamenlijk optrekken zorgt voor meer wederzijds begrip voor elkaars standpunten.
- De (Europese) regelgeving is in de afgelopen jaren zodanig aangescherpt, dat de leefbaarheidsituatie in Valkenswaard en Aalst op basis van de milieunormering inmiddels van slecht naar onhoudbaar is geworden. Ook de maatschappelijke ontwikkelingen in de afgelopen jaren – en daarmee samenhangend de algemene opvattingen over leefbaarheid – maken de situatie rond de N69 steeds schrijnender en onacceptabeler.
- De in eerdere studies geformuleerde ‘worstcase’-scenario’s blijken in de tussentijd waarheid te zijn geworden: door de aanhoudende groei van zowel het (inter-)nationale als het regionale verkeer is het verwachte probleem van toen nu gewoon de huidige situatie.

De mate van (objectief vast te stellen) urgentie van de problemen is in de loop der jaren dus alleen maar verder toegenomen. Datzelfde geldt voor de bereidheid om er daadwerkelijk iets aan te doen. Maar uiteindelijk moet gewoon de beste oplossing worden gekozen. Een oplossing waar nieuwe infrastructuur vrijwel zeker een belangrijk onderdeel van uitmaakt. En dan komt toch weer de lastige kwestie naar voren die al die jaren een oplossing in de weg staat: Als we de

aanleg van nieuwe infrastructuur nodig vinden, waar moet die infrastructuur dan komen en welk offer staat daar tegenover? Dit is een moeilijke opgave, die bij nadere beschouwing twee kanten heeft: enerzijds de nooit objectief te maken afweging tussen leefkwaliteit, groene waarden en economie, anderzijds de afweging over de verdeling van de ‘pijn’, die de realisering van nieuwe infrastructuur in een dichtbevolkt land als het onze altijd met zich mee brengt.

- Ten eerste de nooit objectief sluitend te maken afweging tussen enerzijds de woon- en leefkwaliteit in de kernen en anderzijds het behoud van de ‘groene’ waarden in het buitengebied. Het inpassen van nieuwe infrastructuur in het buitengebied leidt onherroepelijk tot aantasting van die groene waarden, oplossingen zoeken binnen de kernen biedt daarentegen onvoldoende garantie voor de gewenste verbetering van de woon- en leefkwaliteit of leidt juist tot enorme kosten.
- Ten tweede is er de minstens zo lastige afweging tussen enerzijds de effectiviteit van een nieuwe weg en anderzijds de ligging ten opzichte van de bestaande woongebieden. Dit deel van de opgave tekent zich pas de laatste jaren duidelijk af en houdt verband met het gebruik van de N69: onderzoek wijst uit dat een substantieel deel van het dagelijkse verkeer op de N69 een directe relatie heeft met de eraan gelegen woonkernen. Dat is bij nader inzien wel logisch, maar dat het in verhouding zo’n grote groep is stond niet iedereen even helder voor ogen. Dit gegeven leidt tot een voor sommigen pijnlijke conclusie: hoe verder de nieuwe infrastructuur van de bestaande bebouwing wordt gerealiseerd, des te minder effect heeft ze op de verkeersdruk op de bestaande N69. Of anders gezegd: wil een nieuwe verbinding soelaas bieden, dan moet het tracé bij wijze van spreken door de achtertuinen van bestaande woongebieden lopen. De weerstand die dat begrijpelijkerwijs oproept, is in de nabije toekomst waarschijnlijk één van de moeilijkst te nemen horden op weg naar een structurele oplossing voor de N69.

Vooraf weten we dat het uitstippelen van een nieuw wegtracé in dit land een buitengewoon lastige, tijdvretende en weerbarstige klus is. Risicovol zijn vooringenomenheid, het filteren van informatie en het ontwijken van discussies. Voorbeelden elders in Nederland laten zien, dat een proces met open vizier en ruimte voor hoor en wederhoor en zorgvuldig omgaan met in het geding zijnde belangen de meeste kans biedt op uiteindelijk succes. Openheid betekent overigens niet dat de regie van het proces uit handen wordt gegeven. Wél is belangrijk om de voortgang – zowel inhoudelijk als procesmatig – zorgvuldig in beeld te houden en bereid te zijn telkens bij te sturen indien daar aanleiding toe is. Op die manier ontstaat op afzienbare tijd écht uitzicht op een oplossing voor de N69.

Zie hier in het kort de 'D(r)ommelse' opgave - oplossing versus te brengen offer(s) - waarmee de N69-discussie moet afrekenen. Een lastig karwei, maar ook een karwei dat nu eens echt moet worden geklaard. Pappen en nathouden is immers geen optie meer. Om de kans op een succesvol planproces te maximaliseren moet breed worden ingezet:

- Breed wat betreft inhoud. Eerdere studies hadden een primair verkeerskundige insteek. Nu moet de materie echt integraal worden beschouwen - volgens de bedoelingen van het MIRT - dat wil zeggen vanuit de aspecten leefbaarheid, mobiliteit, natuur en landschap en economie, maar ook vanuit bijvoorbeeld financiële haalbaarheid. Innovatieve oplossingen moeten ruimte kunnen krijgen, onder andere vanwege duurzaamheid.
- Breed wat betreft zoekgebied voor oplossingen - geografisch en inhoudelijk. Niet vooraf het zoekgebied – en daarmee het aantal mogelijke oplossingen – beperken, maar eerst juist een breed spectrum van oplossingen onder de loep nemen. Daarna kunnen de mogelijkheden beargumenteerd ingeperkt worden tot de meest probleemoplossende en kansrijke alternatieven. Dit beperkt de kans dat achteraf oplossingsvarianten moeten worden toegevoegd omdat deze eerder over het hoofd zijn ge-

zien, iets dat de geloofwaardigheid van de studie aantast en bijna altijd tot vertraging leidt.

- Breed wat betreft proces. Snelheid is geboden, maar haastige spoed is zelden goed. Het proces moet in de eerste plaats zorgvuldig zijn en ruimte bieden aan ieders mening en belang. Voor elk van de processtappen moet voldoende tijd worden ingebouwd. De einddatum moet echter wél worden vastgelegd, zodat er druk op het proces blijft en het project niet 'wegloopt'.
- Breed wat betreft communicatie, zodat de vele belanghebbenden het planproces met alle voorstellen en besluiten goed kunnen volgen en er op kunnen reageren. Er hoeft niets te worden verborgen, alle discussies – procesmatig en inhoudelijk - kunnen open worden gevoerd. Onduidelijkheden in de communicatie of achterkamerdiscussies leiden tijdens het besluitvormingsproces vaak tot weerstand waardoor het proces ernstige schade oploopt.

4

PROJECTEN IN DE OMGEVING

4.1 Samenhang in ruimtelijke initiatieven

Net als elders in Nederland wordt ook in het studiegebied druk gewerkt aan nieuwe ruimtelijke initiatieven en het beheer van bestaande ruimtelijke kwaliteiten. De in deze Gebiedsopgave gekozen integrale benadering vereist, dat inzicht wordt verkregen in deze ontwikkelingen - en dan vooral in de relatie die ze eventueel hebben met de karakteristiek van het studiegebied en de N69-problematiek. In een hiervoor georganiseerde ambtelijke workshop eind 2008 werd door alle betrokken overheden een lange lijst van projecten opgesteld, waaraan nu gewerkt wordt. De projecten variëren van woningbouwinitiatieven in de kernen tot en met kavelruil in het buitengebied. Doel van de workshop was een - liefst actieve - relatie te leggen tussen deze projecten en de N69-problematiek. In bijlage 1 is de gehele lijst met beschouwde ruimtelijke projecten opgenomen.

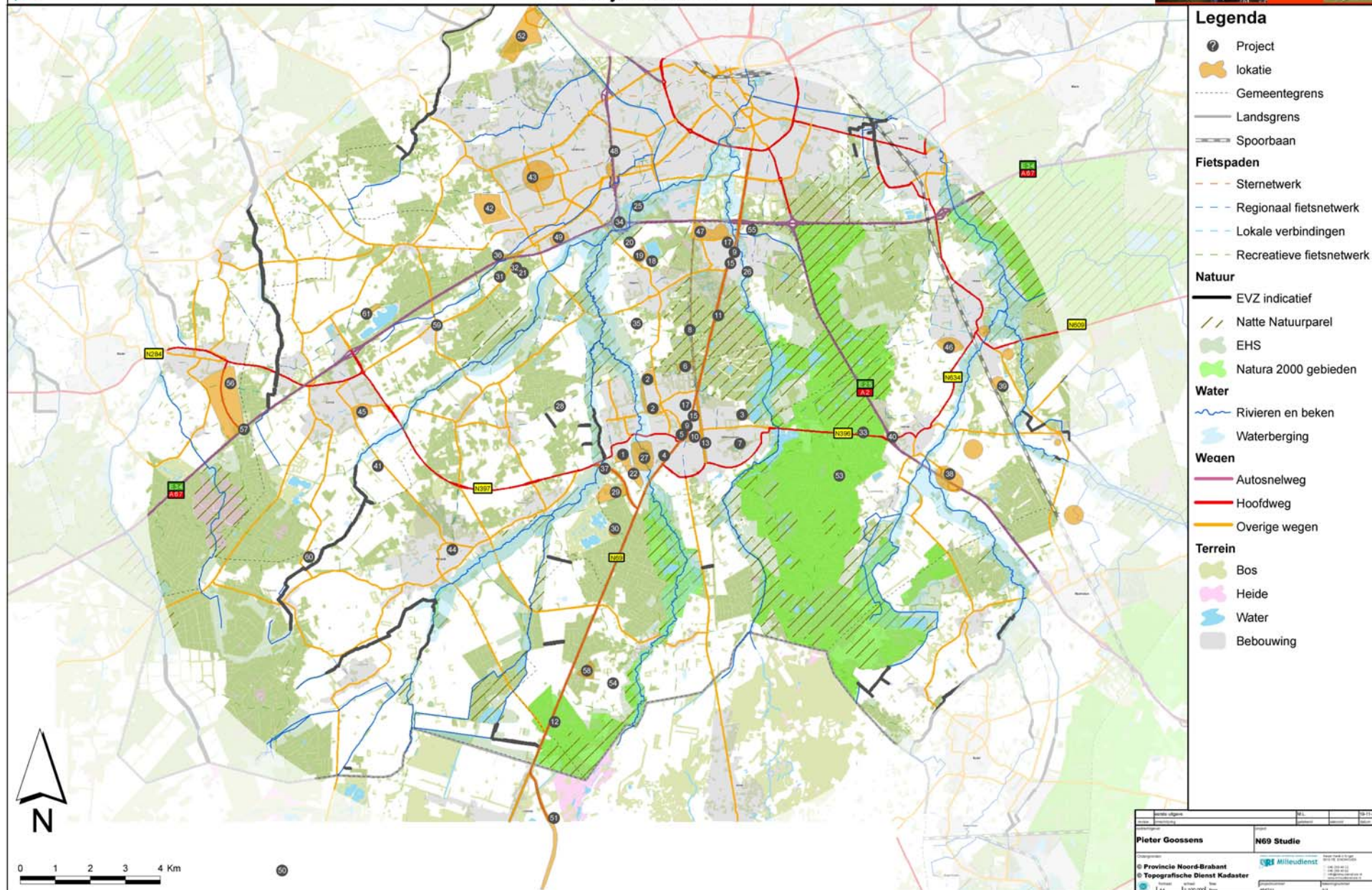
Brede, integrale benadering

In het kader van een m.e.r.-traject moeten alle projecten, die qua problematiek, effecten of op ruimtelijk gebied samenhangen met de probleemstelling - in dit geval de N69-problematiek - worden omschreven. Daarbij staat de onderlinge samenhang centraal. Helaas gebeurt dat vaak pas op het moment dat oplossingsrichtingen voor de probleemstelling al zijn uitgekristalliseerd, waardoor het moeilijk wordt om projecten nog wederzijds op elkaar te laten reageren.

Voor de N69-problematiek voldoet deze werkwijze daarom niet: de integrale benadering vereist een bredere blik, vergelijkbaar met het opstellen van een structuurvisie. Dat is mogelijk door de relatie tussen projecten en de N69-problematiek in een vroegtijdig stadium expliciet aan de orde te stellen en niet alleen vanuit de N69-problematiek te redeneren, maar ook vanuit de karakteristiek van het studiegebied. Op die manier wordt een versterkend of verzwakend effect van een gerelateerd project vroegtijdig in beeld gebracht en kan er beter rekening mee worden gehouden in het vervolgproces: moet het project wel in de gedachte vorm doorgang vinden of sterker nog: is het überhaupt wel wenselijk om het project door te zetten, in welke vorm dan ook? In de Gebiedsopgave N69 wordt aangestuurd op het vroegtijdig onderkennen van synergiemogelijkheden met andere projecten en/of conflicterende belangen. Dit is een lastig proces, aangezien traditioneel ruimtelijke ontwikkelingen bij uitwerking in de eerste plaats op zichzelf worden beschouwd en nog te weinig in samenhang met andere projecten.

Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Projectoverzicht



4.2 Relatie met kernkwaliteiten en knelpunten

In de workshop is nagegaan welke ruimtelijke projecten een relatie hebben met de in de Gebiedsopgave omschreven kernkwaliteiten en knelpunten. In totaal zijn ruim 60 ruimtelijke projecten benoemd. Ze verkeren elk in een verschillend stadium van ontwikkeling: sommige zitten in de initiatieffase, andere zijn al verder uitgewerkt of zijn al in uitvoering.

Kernkwaliteiten

Uit de inventarisatie wordt duidelijk, dat de grote natuur- en landschapswaarden in het gebied in diverse projecten extra aandacht krijgen. Doel is een verdere kwaliteitsverbetering van de groene waarden, met name in de aanwezige beekdalen. Ook de aaneengeslotenheid van het landschap krijgt in projecten invulling, onder andere door de aanleg van ecologische verbindingzones en kavelruilprojecten.

Van een andere orde - maar eveneens onderkend als kernkwaliteit - is het uitnodigende woonmilieu. Overal in het gebied komen woningbouwprojecten voor, veelal binnen de bestaande contouren, maar hier en daar ook als uitbreidingsgebieden (zoals Valkenswaard-Zuid, Waalre-Noord en Eersel-Kerkebogten). In lijn met het Brainport-concept wordt gestreefd naar diversiteit in woonmilieus. Of dat ook wordt gerealiseerd is in dit stadium nog niet te zeggen. De recreatieve potentie van het studiegebied krijgt aandacht in de vorm van kwaliteitsverbetering van het buitengebied, maar ook door concrete recreatieprojecten, zoals de uitbreiding van Kempervennen en het Eurocircuit.

Sommige ruimtelijke projecten dragen niet bij aan versterking van de kernkwaliteiten in het studiegebied maar vormen juist een po-

tentiële bedreiging van die kwaliteiten. Met name de ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied - voor woningbouw, bedrijvigheid en recreatie (waaronder bijvoorbeeld het Eurocircuit) - doen ongetwijfeld afbreuk aan de groene waarden. Ook een mogelijk nieuw tracé voor de N69 zal de groene waarden in het buitengebied geen goed doen.

Knelpunten

Bij de bepaling van mogelijke relaties tussen ruimtelijke projecten en de N69-problematiek valt op, dat de meeste knelpunten direct of indirect het gevolg zijn van de N69-problematiek. Het zijn daarom vooral de aan de N69 gerelateerde projecten, die de ruimtelijke knelpunten oplossen of verlichten:

- een nieuwe N69-tracering;
- verbetering van openbaar vervoer en fietsverbindingen
- instelling van een vrachtwagenverbod op de N69;
- afwaardering van de 'oude' N69 en;
- herinrichting van de N69-corridor

Dit zijn allemaal - veelal sterk met elkaar samenhangende - maatregelen die bijdragen aan verbetering van de leefbaarheid in N69-kernen, verbetering van de bereikbaarheid, vermindering van het sluipverkeer door het buitengebied en vermindering van de barrièrewerking in de N69-kernen. Aan de vermindering van de kwetsbaarheid van het bedrijfsleven in het plangebied wordt bijgedragen door de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, onder andere in Valkenswaard en Waalre, in Eindhoven (A2-zone) en Bladel (Kemisch Bedrijven Park). Ook de centrumontwikkeling en de ontwikkelingen in de recreatie zorgen op den duur voor een verbreding van het profiel van de bedrijvigheid.

Sommige projecten leiden juist tot vergroting van de knelpunten in het studiegebied, omdat ze extra verkeer genereren. Denk daarbij aan de woningbouwprojecten, nieuwe bedrijvenlocaties en intensie-

ve recreatieprojecten. Zolang er geen afdoende oplossing voor de N69 is gerealiseerd, betekent meer verkeer een verdere verslechtering van de leefbaarheid in de kernen, een verslechterde bereikbaarheid van de regio en meer sluipverkeer door het buitengebied. De projecten verhogen dus nog eens de urgentie van maatregelen om de N69-problematiek op korte termijn op te lossen. In de huidige stand van de planvorming wordt dat echter niet als opschortende voorwaarde geformuleerd, waardoor de kans bestaat dat het één wordt gerealiseerd zonder dat het ander wordt opgelost.

4.3 Relatie met ruimtelijke projecten

In de workshop is ook nagegaan of de ruimtelijke projecten een relatie hebben met de N69-problematiek. Er zijn verschillende relaties denkbaar:

- inhoudelijk én ruimtelijk;
- voornamelijk inhoudelijk en;
- voornamelijk ruimtelijk.

Voor enkele projecten is geconcludeerd dat er geen relevante relatie bestaat met de N69-problematiek, dat wil zeggen geen relatie die het N69-project noemenswaardig beïnvloedt.

In bijlage 1 is een overzicht van alle beschouwde projecten opgenomen. Hieronder volgt een overzicht van de onderkende relaties.

▪ Inhoudelijke en ruimtelijke relatie

Enkele projecten dragen min of meer rechtstreeks bij aan het oplossen van de N69-problemen. Daarmee kunnen ze dus onderdeel vormen van een N69-maatregelenpakket. Allereerst is er de studie naar de aanleg van een omleidingsroute voor de N69. Vanzelfsprekend draagt deze in belangrijke mate bij aan het oplossen van de N69-problemen. De precieze ligging en uitvoe-

ring van de omleiding bepalen voor een belangrijk deel het oplossend effect ervan. Tevens wordt gedacht aan verbetering van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen, met als doel de automobilist te prikkelen zijn auto vaker te laten staan. Gedacht wordt aan hoogwaardige openbaar vervoer tussen Eindhoven en Valkenswaard met een rechtstreekse doorkoppeling naar Hasselt en een nieuwe, rechtstreekse fietsverbinding tussen Eindhoven en Valkenswaard via de oude spoorlijn.

Behalve de inhoudelijke samenhang hebben de bovengenoemde projecten ook een ruimtelijke samenhang met de N69-problematiek. Ze moeten immers ruimtelijk worden ingepast op plaatsen waar die ruimte al in gebruik is voor andere functies. De extra benodigde ruimte gaat waarschijnlijk dus ten koste van die andere functies, bijvoorbeeld openbaar vervoer in plaats van autoverkeer. Valkenswaard heeft een mobiliteitsplan opgesteld, waarin ze aangeeft hoe het centrumwegvak van de N69 zijn verkeersfunctie verliest en het verkeer wordt omgeleid. In de plannen zit ook een herinrichting van de Markt in het centrum en het realiseren van een alternatieve route: de Europalaan. Om de milieuproblemen echter structureel op te kunnen lossen is het nodig een omleidingsroute voor de N69 (buiten de kern om) te realiseren.

Een maatregel om de hinder van de N69 al op korte termijn in te dammen is de instelling van een vrachtwagenverbod op de N69 vanaf Valkenswaard tot aan de Randweg Eindhoven. Uit onderzoek blijkt dat deze maatregel het hinderprobleem alleen maar verplaatst, tot aan het moment dat een eventuele omleidingsroute voor de N69 beschikbaar komt. Daarom wordt het vrachtwagenverbod voorlopig nog in beraad gehouden. Dit ligt anders met de Lage Heideweg ten zuiden van Valkenswaard. Dit nieuwe wegvak verbindt de N69/Luikerweg met de N397 rich-

ting Eersel en kan gezien worden als eerste aanzet voor een westelijke omleiding voor de N69. De plannen voor de Lage Heideweg zijn ver gevorderd. Op zichzelf draagt de Lage Heideweg overigens nauwelijks bij aan de oplossing van de N69-problematiek, aangezien uit onderzoek (met het gemeentelijk verkeersmodel) blijkt dat het N69-verkeer zijn route naar aanleiding van het beschikbaar komen van de Lage Heideweg nauwelijks wijzigt.

- **Voornamelijk inhoudelijke relatie**

De invloed van de N69-problematiek reikt ver, dat is eerder al geconstateerd. Als gevolg daarvan hebben projecten een relatie met de N69, waarvan dat niet voor de hand ligt. Eén daarvan betreft de planstudie naar het sluipverkeer door het middengebied Eersel-Bergeijk. Een oorzaak van dit sluipverkeer is gelegen in de grote verkeersdruk op de N397, die weer het gevolg is van het vele verkeer dat de drukte op de N69 ontwijkt. In die zin levert een oplossing voor deze sluipverkeerproblematiek ook een (beperkte) bijdrage aan de oplossing van de N69-problematiek. Datzelfde geldt voor de nieuwe aansluiting A67/KBP bij Hapert, als gevolg waarvan de verkeersdruk op rotonde de Stuiver bij Eersel vermindert en de doorstroming op de N397 dus wordt bevorderd. Omgekeerd zorgen de diverse woningbouwprojecten, bedrijventerrein- en recreatieontwikkelingen juist voor een vergroting van de problemen rond de N69. Dit laatste geldt wellicht ook voor de - nog prille - plannen om de aansluiting A2/Leende (bij de N396) aan de kant van Leende af te koppelen om zo het vele sluipverkeer door de dorpskom terug te dringen. Afhankelijk van de wijze waarop deze maatregel wordt uitgewerkt, kan ze invloed hebben op de oplossingsmogelijkheden voor de N69-problematiek. Ten slotte zal de voltooiing van de uitbouw van de N74 in België de N69-problematiek vergroten: voltooiing leidt immers tot een vergro-

ting van het verkeersaanbod ter hoogte van de grens: de N69 is dan de enige nog overgebleven schakel in de verbindingroute tussen de autosnelwegennetwerken van Nederland en België, die niet geschikt is voor de verwerking van een internationale verkeersstroom.

- **Voornamelijk ruimtelijke relatie**

Voor enkele projecten is geconstateerd dat er een ruimtelijke samenhang kan zijn met de N69, in bijzonder indien er een alternatieve tracering voor de N69 nodig is. Behalve de eerder genoemde projecten betreft het diverse natuurontwikkelingsprojecten rondom de beekdalen en beheersplannen voor de Natura 2000-gebieden. Bij de inpassing van een nieuw N69-tracé vormt bescherming van deze zones met hoge natuurlandschappelijke waarde een belangrijke randvoorwaarde. Aantasting wordt slechts in het uiterste geval én onder strenge voorwaarden geaccepteerd. Ook de aanleg van droge ecologische verbindingzones, de kavelruilprojecten, landbouwonwikkelingsgebieden (LOG's) en waterbergingsprojecten in het studiegebied kunnen een ruimtelijke relatie met een nieuw N69-tracé hebben. Een goede en tijdige afstemming tussen beide biedt uitzicht op synergievoordeel. Hetzelfde geldt voor het natuurplan Waalre en het landschapsplan Waalre-Noord, in het kader waarvan de gemeente Waalre in delen van haar buitengebied in kwaliteitsverbetering wil investeren.

4.4 Resumé

In het N69-planproces wordt - behalve naar een oplossing van de milieu- en bereikbaarheidsproblemen - gezocht naar een, substantiële verbetering van de aanwezige kernkwaliteiten. Met name op het gebied van natuur en landschap biedt het studiegebied daartoe goede mogelijkheden. Mede getuige de hiervoor omschreven relaties wordt dat een hele opgave: verbetering van de kernkwaliteiten en oplossing van de knelpunten lijken elkaar niet zelden tegen te werken. Verbetering van het één gaat al snel ten koste van het ander. Dé oplossing bestaat dus niet. Zaak is een compromis te vinden tussen de in het gebied aanwezige belangen en functies en daaruit tevens de kansen voor kwaliteitsverbetering te destilleren.

Om dit te bereiken moet de N69-problematiek op een voldoende hoog abstractieniveau worden beschouwd en in relatie worden gebracht met de op stapel staande ruimtelijke ontwikkelingen. Een eventueel nieuwe N69-tracering is zodanig ingrijpend, dat de samenhang met de omgeving expliciet in beeld moeten worden gebracht met als doel de negatieve effecten op de omgeving zoveel mogelijk te beperken en zoveel mogelijk synergievoordelen te behalen.



5

HOE VERDER

5.1 Naar kwaliteitspakketten

Wellicht ten overvloede, maar toch: de basis (en aanleiding) voor de Gebiedsopgave vormen de problemen rond de N69. De zwaar aangestaste leefbaarheid en dito bereikbaarheid moeten eindelijk eens worden verbeterd. In deze Gebiedsopgave wordt de lat echter hoger gelegd: de aanpak van de N69-problemen wordt aangegrepen om tegelijkertijd een substantiële kwaliteitsimpuls te geven aan de ontwikkeling van het gehele gebied. Er wordt dus gezocht naar een 'kwaliteitspakket', wat de regio als geheel op een hoger plan brengt en de N69-problemen oplost. Een integrale benadering dus.

Wat allemaal onderdeel uit gaat maken van zo'n kwaliteitspakket is nu nog niet duidelijk. De verwachting is dat nieuwe infrastructuur nodig is, hoewel dat dus nog niet zeker is. Andere maatregelen (volgens de systematiek van de Zevensprong van Verdaas) kunnen ook een belangrijke bijdrage leveren aan de oplossing.

Nieuwe infrastructuur zal ongetwijfeld een grote impact hebben op de leefomgeving. Een impact die positief uitpakt op de plaatsen waar nu de 'bestaande' N69 ligt en waarschijnlijk negatief op de plaatsen waar het nieuwe tracé een plekje vindt. Maar ook andere maatregelen hebben - ruimtelijke - invloed op hun omgeving. De kunst is te zoeken naar maatregelen, die én de problemen oplossen én extra impulsen geven voor de verdere ontwikkeling van natuur en landschap. De kernkwaliteiten kunnen een goed kader vormen om ruimtelijke maatregelen op integrale wijze aan te toetsen. Vooropgesteld uiteraard dat de maatregel op zich doelmatig is.

Er wordt dus gezocht naar een kwaliteitspakket met maatregelen voor de korte termijn en voor de lange termijn. Ongeacht of nieuwe infrastructuur deel uit maakt van het kwaliteitspakket is het verstandig een m.e.r.-procedure onderdeel van die zoektocht uit te laten maken. De MER biedt immers uitstekende handvatten om alternatieve maatregelen te bepalen, te scoren op (milieu)effecten en tegen elkaar af te wegen. De volgende uitgangspunten worden daarbij gehanteerd.

1. De groen-blauwe structuren als de basis

De kwaliteiten van landschap, natuur, water en cultuurhistorie vormen de basis van het studiegebied. Deze kwaliteiten moeten worden behouden en liefst verder versterkt. Eventuele schade kan worden beperkt door bij het opstellen van oplossingsrichtingen te redeneren vanuit de groen-blauwe structuur. Zo moeten oplossingen op of nabij het bestaande tracé niet zonder meer worden uitgesloten, ondanks de ongetwijfeld aanzienlijke inpassingproblemen en bijkomende kosten die ze met zich meebrengen. Bij tracering door het buitengebied moet worden uitgegaan van de groen-blauwe kwaliteit (lagenbenadering). Dat sluit aantasting van de waarden ter plaatse weliswaar niet uit, maar beperkt deze wel tot het absolute minimum. Bovendien worden initiatieven ontplooid om extra groen-blauwe kwaliteit



toe te voegen: van een bedreiging wordt weer een kans gemaakt, niet alleen ter compensatie van een ingreep, maar juist als aanleiding om aanwezige kansen en potenties te verzilveren.

2. Leefbare kernen door nieuwe infrastructuur

De leefbaarheidproblemen in de kernen langs de N69 zijn onacceptabel en moeten in ieder geval worden opgelost. Elke maatregelen die hier niet of onvoldoende in voorziet, is op voorhand onacceptabel. Oplossingen die gebruik maken van het bestaande tracé of er in de directe nabijheid van liggen moeten dus zodanig zijn uitgevoerd dat de hinder tenminste tot onder de wettelijk normen wordt beperkt. Uiteraard moet worden beoordeeld of de extra kosten die dat met zich meebrengt verantwoord zijn. Eerder is geconstateerd dat hoe verder de nieuwe infrastructuur van het bestaande tracé wordt gerealiseerd, des te minder effect ze heeft op de verkeersdruk op de bestaande N69 en dus ook weinig invloed meer heeft op de verbetering van de leefbaarheid aldaar. De precieze geografische ligging van de oplossingsrichtingen is daarom van grote invloed op het oplossend vermogen ervan. Oplossingen die de leefbaarheidproblemen alleen maar verplaatsen naar elders worden als niet kansrijk aangemerkt.

3. Benutten potenties wonen en recreëren

De opgave is om de identiteit als een hoogwaardig landelijk woonmilieu met diverse recreatieve mogelijkheden te behouden. Wordt gekozen voor tracering 'buiten om', dan worden hoge eisen gesteld aan de inpassing ervan. Een tracering dicht langs de bestaande kernen kan bijdragen aan een duurzame afronding van het bebouwde gebied en minimaliseert de inbreuk op het waardevolle buitengebied, waarbij barrièrewerking wordt voorkomen. Het kan echter ook leiden tot afname van het woongenot. De toegankelijkheid van het omliggende landschap als uitloopgebied voor omwonenden en recreanten moet

tenminste worden gewaarborgd door een netwerk van recreatieve verbindingen en oversteekmogelijkheden, met een goede aanhaking op de verschillende kernen.

4. Verbeteren van de bereikbaarheid

Voor een vitale ontwikkeling van het studiegebied is een oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek noodzakelijk, niet in het minst vanuit economisch perspectief. De verschillende gebruiksvormen van de N69 - lokaal korte afstandsverkeer en internationaal lange afstandsverkeer - vragen ieder om een specifieke benadering. Dit kan leiden tot separate oplossingen voor elk van deze verkeerssoorten. Uiteraard moet elke oplossing voldoende capaciteit bieden voor een adequate verwerking van het verkeer, ook in de toekomst (robuustheidstoets). Voor het lokale en regionale gebruik moeten oplossingen een goede aanhaking krijgen op het bestaande lokale wegennet, nabij de bestaande woonkernen worden getraceerd en zo min mogelijk omrijdbewegingen introduceren ten opzichte van parallelle bestaande routes. Voor het internationale gebruik moeten oplossingen voldoende 'uitstraling' (allure) krijgen als doorgaande, route. Dit betekent concreet een eenduidige uitvoering over de gehele lengte van het tracé;

5. Stimuleren van economische ontwikkelingen

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor nieuwe bedrijvigheid, ook geredeneerd vanuit het Brainport-concept. Oplossing van de bereikbaarheidsproblemen heeft daarom een stimulerende werking op de economische ontwikkeling van het studiegebied. Voorwaarde is dat de ontwikkeling van nieuwe bedrijvenlocaties en revitalisering van bestaande in ruimtelijke zin af worden gestemd op het maatregelenpakket voor de N69. Bereikbaarheid is immers iets van deur tot deur. Bovendien moet goed in beeld worden gebracht over welke vorm van verplaatsingen we het hebben: lokale, interlo-

kale of internationale. Niet alleen de bedrijvigheid in het studiegebied zelf, maar ook die in de omliggende regio is gebaat bij een goede oplossing voor de N69. In ELAT-verband wordt al lange tijd uitgezien naar een verbeterde verbinding met Leuven via de N69. Ook de toekomstige relatie tussen Brainport en de economische ontwikkeling van Belgisch Limburg is daar zeker bij gebaat. Het gaat dan in de eerste plaats om personenvervoer en kleinschalig goederenvervoer, maar wel met een uitgesproken internationaal karakter. Pas in tweede instantie wordt gedacht aan grootschalig goederenvervoer.

5.2 Concepten voor nieuwe infrastructuur

Zonder in dit stadium al expliciet op tracés voor nieuwe infrastructuur in te gaan - dat moment komt immers in de volgende stap van het planproces - kan op basis van het voorgaande wél iets gezegd worden over de denkbare concepten voor de tracering, te weten:

- traceringen door het buitengebied;
- traceringen dicht langs de bestaande kernen;
- traceringen die gebruik maakt van reeds bestaande wegverbindingen buiten de kernen om (bijvoorbeeld de N396 of N397);
- traceringen die gebruik maakt van het 'bestaande' N69-tracé.

Elk van deze traceringen kan op verschillende wijzen worden uitgevoerd, afhankelijk van de leefbaarheids- en inpassingseisen ter plaatse. Indien in het verdere planproces blijkt dat het uiteenraffen van de verkeerssoorten - lokaal en internationaal - soelaas biedt, is het mogelijk dat meerdere traceringen in combinatie aan de orde kunnen komen. Zaak is, dat uiteindelijk alleen afdoende maatregelenpakketten in het vervolg worden meegenomen.

5.3 Procesaanpak voor het vervolg

Omgaan met de D(r)ommelse opgave

Hoe wordt nu gegarandeerd dat het vervolg van het planproces rond de D(r)ommelse opgave daadwerkelijk breed en integraal wordt ingestoken? Hoe bewerkstelligen we dat de D(r)ommelse opgave met voldoende omzichtigheid wordt behandeld? De Gebiedsopgave biedt hiertoe aanknopingspunten. De integrale blik staat centraal: aspecten worden op structuurniveau en in onderlinge samenhang beschouwd, waardoor een completer inzicht ontstaat in de positieve en negatieve effecten van maatregelen. Het redeneren vanuit de kernkwaliteiten van het gebied zal de planvoorbereider prikkelen tot het bedenken van oplossingen, waarvoor geldt dat de kernkwaliteiten er maximaal in worden ontzien.

Een brede MER: de Dommelse MER

Een goede borging voor de integrale benadering wordt bereikt door het m.e.r.-traject (milieu-effect-rapport) zo breed mogelijk in te zetten. Deze brede Dommelse MER heeft tot doel het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteiten van de regio met als harde randvoorwaarde het oplossen van de N69-problematiek. Niet alleen wordt gekeken naar de milieueffecten van maatregelen, tevens wordt nadrukkelijk ingezoomd op de inventarisatie, uitwerking en detaillering van mogelijke oplossingsrichtingen.

De m.e.r.-methodiek maakt het mogelijk om een in planologisch, juridisch en procedureel opzicht zorgvuldig proces te doorlopen, waardoor de belangenafweging op een transparante en eenduidige wijze kan plaatsvinden. Het biedt bovendien goede handvatten om in het proces tussentijds bij te sturen, als de voortgang dat vraagt. Onder de 'paraplu' van het m.e.r.-traject kunnen gedurende de gehele doorlooptijd alle nodig geachte deelprocessen worden on-

dergebracht, waarbij maximale vrijheid wordt geboden aan de te hanteren methode(n).

In de Startnotitie van de Dommelse MER wordt uitputtender dan gebruikelijk gezocht naar oplossingsrichtingen, gebruik makend van het principe van de Zevensprong van Verdaas. In een trechterend proces worden oplossingsrichtingen stapsgewijs op onderdelen uitgewerkt, beoordeeld en eventueel naar aanleiding daarvan aangepast. Uiteindelijk resteert een beperkt aantal oplossingsrichtingen, dat voor verdere be-MER-ing in aanmerking komt. Met de brede scoop bij aanvang wordt voorkomen dat in een later stadium nog nieuwe alternatieve oplossingen in het proces moeten worden ingepast. Dit werkt bijna altijd vertragend, de transparantie en daarmee de betrouwbaarheid van het proces worden erdoor aangetast.

Werken via drie sporen

De gedetailleerde bestudering van oplossingsrichtingen in het kader van de Startnotitie vereist veel werk op diverse fronten. Er worden drie parallelle sporen onderscheiden: behalve de in een m.e.r.-traject gebruikelijke afweging op het gebied van natuur en milieu, is ook een technische en financiële afweging nodig. Met name de technische afweging vergt enige uitleg. Dit spoor moet meer helderheid verschaffen in de wijze waarop oplossingsrichtingen in termen van (technische) uitvoering en inpassing kunnen worden geoptimaliseerd, zodanig dat de eindwaardering van de varianten er wezenlijk door wordt beïnvloed. Normaal gesproken is technische detaillering pas in een (veel) later stadium aan de orde, maar gezien de aard van de maatregel kan de wijze van uitvoering van een oplossing het verschil maken tussen kansrijk en kansarm. Via het financiële spoor wordt getoetst wat de financiële gevolgen zijn van gekozen (technische) oplossingen, op basis waarvan het realiteitsgehalte kan worden ingeschat. Dat gebeurt niet alleen aan de kostenkant, ook mogelijke kostendragers worden in dit spoor tegen het licht gehouden.

Objectiviteit van informatie

Bestuurders moeten kunnen beschikken over voldoende eenduidige, liefst objectieve informatie om een afgewogen beslissing te kunnen nemen. De objectiviteit blijkt in de praktijk echter nogal eens subjectief van aard. Vergelijkingen zijn immers vaak niet objectief. De uitkomst van afwegingen hangt grotendeels af van de waardering die een ieder geeft aan elk van de in ogenschouw genomen aspecten. Toch is het zaak in een delicaat project als het onderhavige objectiviteit zo lang mogelijk vast te houden. Indien de informatie per aspect daaraan voldoet, dan is het te verdedigen dat bij de eindafweging ook (subjectieve) maatschappelijke, financiële en bestuurlijke gevoeligheden alsmede politieke voorkeuren worden betrokken. Door de integrale benadering wordt de waarde van de regionale kernkwaliteiten sowieso op prominente wijze ingebracht.

Omgaan met belangen

In ons dichtbevolkte land krijgen nieuwe ruimtelijke initiatieven al snel te maken met een breed scala van (uiteenlopende) belangen. Ook in het kader van dit project mag er vanuit worden gegaan, dat vele, vaak tegenstrijdige belangen een rol gaan spelen. Mede door de ervaringen uit het verleden wordt nu ingezet op een benadering, die maximale ruimte biedt aan het vroegtijdig detecteren van die belangen en er zodanig mee omgaan, dat ze zoveel mogelijk een plaats in het proces krijgen: de zogenaamde Mutual Gain Approach (MGA)*. Deze methodiek biedt goede mogelijkheden om uiteenlopende belangen zodanig met elkaar in verband te brengen, dat win-win-situaties ontstaan. Binnen het m.e.r.-traject is alle ruimte om voor een dergelijke methodiek te kiezen.

5.4 Resumé

Aan het eind van dit procesonderdeel tekent zich de MER duidelijk af als volgende stap. Het wordt een bijzondere MER vanwege de brede scope. Zo bijzonder, dat het een duidelijk herkenbare, eigen naam verdient: de Dommelse MER. De MER, die een oplossing moet geven voor de D(r)ommelse opgave.

*: De 'Mutual Gains Approach'

is een procesaanpak, waarin met oprechte interesse (dus niet omdat het 'moet') in het belang van alle betrokken partijen wordt gezocht naar winst voor iedereen. Er worden zes basisprincipes onderscheiden:

- 1 inventariseer eerst zorgvuldig alle belangen van de in het proces betrokken partijen;
- 2 stimuleer het uitvoeren van gezamenlijk onderzoek om zo ook gezamenlijk (gedragen) resultaat te bereiken;
- 3 zoek naar mogelijkheden om de impact van maatregelen te minimaliseren of desnoods te voorzien in compensatie;
- 4 neem de verantwoordelijkheid, maar geef fouten toe en deel de macht;
- 5 ben ten allen tijde geloofwaardig;
- 6 zet in op het bouwen van duurzame relaties.

- Het redeneren vanuit de kernkwaliteiten levert een helder onderscheid tussen de hoog gewaardeerde en lager gewaardeerde aspecten. Door deze kwaliteiten expliciet mee te nemen in het afwegingskader wordt de integrale benadering als het ware gewaarborgd.
- Het van het begin af aan leggen van een relatie tussen het 'basisprobleem' N69 en het streven naar een algehele verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied, biedt goede mogelijkheden om meerdere, uiteenlopende belangen in het proces te honoreren.
- Het van aanvang af gedetailleerd bestuderen van oplossingsrichtingen doet recht aan het delicate afwegingsproces, zeker waar het gaat om de inpassing van nieuwe infrastructuur. Dit gaat immers verder dan alleen een 'streep op het papier'.
- Het streven naar volledigheid in het planproces schept vertrouwen bij belanghebbenden in het gevolgde proces. Alle denkbare oplossingen zijn in de afweging meegenomen, er is niets te verbergen.
- Bestuurders kunnen vertrouwen op de objectiviteit en compleetheid van de onderzoeken, waarover zij beschikken. Daardoor krijgt de eindafweging en het uiteindelijke besluit de maximaal mogelijke transparantie. In de eindafweging kunnen bovendien alle gevoeligheden worden meegenomen en is het goed mogelijk de pijn van het besluit rechtvaardig te verdelen.

Voorwaarde voor dit alles is dat de Dommelse MER breed en integraal wordt ingestoken en met behulp van MGA de spelende belangen op een zorgvuldige manier in het proces worden gekanaliseerd.

Uit de Gebiedsopgave is bovendien duidelijk geworden, dat een integrale werkwijze meerdere voordelen biedt, die tezamen wellicht het verschil maken in het succes van het planproces:



6

COLOFON

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant

Project

PNB0802/Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Rapport

Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Status

Definitief, versie 6

Auteurs

ir. Berry Verlijdsdonk, drs. Roland Roijackers

Datum

22 februari 2009

Kenmerk

RA09/016

Bijlage 1

OVERZICHT PROJECTEN

Plannen/studies in de Grenscorridor N69

Genoemd tijdens de workshop N69 d.d. 23 oktober 2008

Nummer	Project	Thema
1	Woningbouw uitbreiding Valkenswaard-Zuid	Wonen
2	Dommelkwartier	Wonen
3	Woningbouw inbreiding Valkenswaard Mozaïek	Wonen
4	Woningbouw inbreiding Valkenswaard Leenderweg	Wonen
5	Woningbouw inbreiding Valkenswaard	Wonen
	<i>Milieusanering N69-corridor</i>	
	<i>BSL-projecten</i>	
6	Sportpark Den Dries Valkenswaard	Groen en recreatie
	<i>Mobiliteitsmanagement pakket aan maatregelen N69</i>	Bereikbaarheid
7	Gebiedsvisie en revitalisering Schaapsloop	Bereikbaarheid
8	Fietspad oude spoorweg Eindhoven-Waalre-Valkenswaard	Bereikbaarheid
9	Afwaardering N69	Bereikbaarheid
10	Herinrichting markt Valkenswaard	Bereikbaarheid
11	HOV Gennepark Valkenswaard	Bereikbaarheid
12	Koppeling HOV HTC-Valkenswaard-Hasselt (Spartacus)	Bereikbaarheid
13	Reconstructie Europalaan	Bereikbaarheid
14	Mobiliteitsplan Valkenswaard	Bereikbaarheid
15	Vrachtwagenverbod N69	Bereikbaarheid

Nummer	Project	Thema
16	Regionaal fietsnetwerk SRE	Bereikbaarheid
17	Overdracht N69	Bereikbaarheid
18	Woningbouw Waalre-Noord	Wonen
19	Bedrijventerrein Waalre-Noord	Werken
20	Landschapsplan Waalre-Noord	Groen en recreatie
21	Woningbouw Koningshoeve	Wonen
22	Valkenswaard-Zuid bedrijventerrein	Werken
23	Kavelruilproject Bergeijk	Groen en recreatie + werken
24	Kavelruilproject Valkenswaard	Groen en recreatie + werken
25	Natuurontwikkeling Dommel, Keersop, Run, Beekloop, Tongelreep	Groen en recreatie
26	Natuurontwikkeling natte natuurplek Grootgoor, Dommeldal, Keersopdal, Malpy-Beemden, De Plateaus, Beekloop en Tongelreep	Groen en recreatie
27	Waterberging Valkenswaard-Zuid	Groen en recreatie
28	Aanleg droge ecologische verbindingzones	Groen en recreatie
	<i>Ontwikkeling groene-blauwe infra Veldhoven/Waalre</i>	Groen en recreatie
29	Opwaardering Eurocircuit	Groen en recreatie
30	Uitbreiding Kempervennen	Groen en recreatie
31	Bedrijventerrein De Heibloem Veldhoven	Werken
32	Uitbreiding congrescentrum Koningshof	Werken
33	Ecoducten (over Leenderweg en over A2)	Groen en recreatie
34	UP Veldhoven-Zuid	Groen en recreatie
35	Waalre natuurplan	Groen en recreatie
36	Aansluiting verlengde Kempenbaan en Zilverbaan (Veldhoven-West)	Bereikbaarheid
37	Aanleg Lage Heideweg	Bereikbaarheid
	<i>Aanleg N69, rechtstreekse aansluiting op A67</i>	Bereikbaarheid
38	Aansluiting Leende bij Zevenhuizen	Bereikbaarheid
39	LOG's Heeze-Leende	Werken
40	Studie turbotondes aansluiting Leende	Bereikbaarheid
41	Studie sluipverkeer Eersel-Bergeijk	Bereikbaarheid
42	Woningbouw Veldhoven-West (Zilverackers)	Wonen
43	Inbreiding Veldhoven	Wonen



Nummer	Project	Thema
44	Inbreiding Bergeijk	Wonen
45	Inbreiding Eersel	Wonen
46	Inbreiding Heeze-Leende	Wonen
47	Doorontwikkeling High-Tech Campus	Werken
48	Gebiedsopgave A2-zone	Werken
49	Uitbreiding bedrijventerrein De Run	Werken
50	Uitbreiding bedrijventerrein Kristalpark Lommel (BE)	Werken
51	N74 (BE)	Bereikbaarheid
52	Uitbreiding Eindhoven Airport	Bereikbaarheid
53	Beheersplannen Natura 2000 (gebied x)	Groen en recreatie
54	Beheersplannen Natura 2000 (gebied y)	Groen en recreatie
55	(kleine) Bedrijventerrein ontwikkeling bij Waalre	Werken
56	Kempisch bedrijvenpark (KBP)	Werken
57	Nieuwe aansluiting KBP op A67	Bereikbaarheid
58	Sanering militair MOB terrein	?
59	Dorpsontwikkelingsplan Eersel	Bereikbaarheid
60	LOG	Werken
61	Uitbreiding E3 strand	Groen en recreatie