

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER
Gebiedsopgave Grenscorridor N69
ten behoeve van raadpleging en inspraak

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant
Directie Economie en Mobiliteit
T.a.v. mevr. M.M.J. Peelen
Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Auteurs

Advies- en Ingenieursbureau
Oranjewoud
dhr. T. Artz en dhr. B. van Dijk
Beneluxlaan 7
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

datum vrijgave

2 augustus 2010

beschrijving versie

definitief

goedkeuring

drs. B. van Dijk

vrijgave

ir. H.A.M. van de Wetering

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en achtergrond	3
1.2	Proces: van Afsprakenkader naar Gebiedsakkoord via een brede belangenbenadering	5
1.3	Procedures: structuurvisie en plan-m.e.r.	8
1.4	Notitie reikwijdte en detailniveau	9
1.4.1	<i>Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau</i>	9
1.4.2	<i>Kennisgeving, raadpleging, inspraak en advies</i>	9
1.4.3	<i>Onderzoeken, Gebiedsakkoord, brede plan-MER en ontwerp-structuurvisie</i>	10
1.5	Leeswijzer en terminologie	11
2	Doelstelling van de gebiedsopgave	13
2.1	Integrale gebiedsopgave	13
2.2	Leefbaarheid	14
2.3	Bereikbaarheid	16
2.4	Ruimtelijke kwaliteiten	20
3	Integrale maatregelenpakketten	25
3.1	Maatregelen	25
3.1.1	<i>Verbetermaatregelen</i>	25
3.1.2	<i>Infrastructurele maatregelen</i>	27
3.1.3	<i>Ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel)</i>	28
3.1.4	<i>Korte termijn maatregelen</i>	30
3.1.5	<i>Uitwerking van maatregelen</i>	30
3.2	Beschrijving integrale maatregelenpakketten	30
3.2.1	<i>Totstandkoming integrale maatregelenpakketten</i>	30
3.2.2	<i>Nulplus (0+)</i>	32
3.2.3	<i>Midden</i>	34
3.2.4	<i>Westparallel</i>	36
3.2.5	<i>Intentieverklaring</i>	38
3.2.6	<i>West</i>	39
3.2.7	<i>Oost</i>	41
3.2.8	<i>Oost+West</i>	43
3.2.9	<i>Zuid</i>	44
3.2.10	<i>Combinaties van pakketten</i>	46
3.2.11	<i>Uitgangspunten voor onderzoek nieuwe infrastructuur</i>	47
4	Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek	49
4.1	Inleiding	49
4.2	Effectenonderzoek	50
4.3	Duurzaamheidsscan	54
4.4	Belangenonderzoek	54
4.5	Onderzoek uitvoeringsstrategie	54

Referenties

Afkortingen en begrippen

Bijlagen

Bijlage 1 Algemene informatie m.e.r.

Bijlage 2 Ruimtelijke en landschappelijke analyse Grenscorridor

Bijlage 3 Parallel lopende ontwikkelingen

Bijlage 4 Beleidskader

Bijlage 5 Beoordelingskader effectenonderzoek

Kaartbijlagen

Kaart 1 Plangebied

Kaart 2a Landschapstypen

Kaart 2b Landschappelijke eenheden

Kaart 2c Ruimtelijke kwaliteiten

Kaart 2d Ruimtelijke potenties

Kaart 3a Ondergrond bij kaarten Integrale maatregelenpakketten

Kaart 3b Integraal maatregelenpakket Nulplus (0+)

Kaart 3c Integraal maatregelenpakket Midden

Kaart 3d Integraal maatregelenpakket Westparallel

Kaart 3e Integraal maatregelenpakket Intentieverklaring

Kaart 3f Integraal maatregelenpakket West

Kaart 3g Integraal maatregelenpakket Oost

Kaart 3h Integraal maatregelenpakket Oost+West

Kaart 3i Integraal maatregelenpakket Zuid

1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 inhoudt en wie er bij betrokken zijn. Vervolgens wordt het proces beschreven, dat moet leiden tot een totaaloplossing voor de Gebiedsopgave. Uitgelegd wordt welke procedures doorlopen worden en wat de rol is van deze notitie reikwijdte en detailniveau. Tot slot wordt beschreven wat waar in deze notitie beschreven is.

1.1 Aanleiding en achtergrond

Voornemen

De provincie Noord-Brabant streeft samen met vijftientig betrokken partijen naar een totaaloplossing van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op en rond de N69 (vanaf Eindhoven-Zuid tot in België), waarmee de ruimtelijke en functionele kwaliteiten in het gebied Grenscorridor N69 integraal worden versterkt.

De vijftientig betrokken partijen zijn Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de betrokken Nederlandse gemeenten (Eindhoven, Valkenswaard, Waalre, Eersel, Bergeijk, Heeze-Leende en Veldhoven) en de Vlaamse overheden (Vlaamse Overheid, gemeente Lommel, provincie Limburg), Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie, Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, Waterschap de Dommel, Rijkswaterstaat, Actiegroep N69, EVO, Transport en Logistiek Nederland, Kamer van Koophandel, Brabants-Zeeuwse Werkgeversorganisatie, Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie en RECRON. In deze notitie worden de partijen gezamenlijk aangeduid als "samenwerkende partijen".

Aanleiding

Door de forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69, een weg die tussen de Belgische grens en Eindhoven ligt en door de kernen van Valkenswaard en Aalst loopt, overbelast. Dit leidt tot een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming met als neveneffecten o.a. reistijdverlies, filevorming, sluipverkeer en leefbaarheidsproblemen (luchtverontreiniging en geluidsoverlast) in de kernen in het gebied: Aalst, Waalre, Dommelen, Valkenswaard, Eersel, Bergeijk, Veldhoven, Eindhoven-Zuid.

De N69 ligt centraal in een gebied, dat ook wel de Grenscorridor wordt genoemd en dat het gebied vanaf Eindhoven-Zuid tot in België beslaat, zie figuur 1.1. In de bijlage is de kaart vergroot opgenomen (kaart 1). De N69 vormt de centrale ontsluitingsroute voor de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre. Daarnaast is het ook een belangrijke schakel voor het internationaal (vracht)verkeer tussen België en Nederland.



Figuur 1.1 Plangebied Grenscorridor N69 (bron: SRE/Raadhuis, 2009)

Voorgeschiedenis

De problematiek van de N69 speelt al decennia lang. Al geruime tijd wordt gezocht naar een oplossing. In 1998 is door het Rijk (de N69 was tot eind november 2008 een Rijksweg) een tracéstudie uitgevoerd met als doel de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblematiek op te lossen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998). Als één van de oplossingen kwam een nieuwe weg ten westen van Valkenswaard en Waalre uit de tracéstudie. Echter deze weg gaat ten koste van natuur- en landschappelijke waarden. Het Rijk vond uiteindelijk een nieuwe weg niet opwegen tegen het verlies van deze waarden en koos voor een nulplusalternatief, verbeteren van de bestaande N69.

In 2004 besloten de bestuurders van de gemeenten Eindhoven, Waalre, Valkenswaard, Veldhoven, Eersel, Bergeijk en Heeze-Leende, Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) dat de situatie aangepakt diende te worden. Dit heeft geleid tot het sluiten van een intentieovereenkomst op 17 mei 2004. In de intentieovereenkomst is besloten dat een integrale (verkeers)oplossing moet worden ontwikkeld, waarin in ieder geval een alternatief voor de N69 opgenomen is. Eind 2008 is de N69 door het Rijk overgedragen aan de Provincie Noord-Brabant.

De provincie heeft vanuit haar verantwoordelijk het proces nieuw leven in geblazen om tot een oplossing voor de problematiek op en rond de N69 te komen. In het rapport Gebiedsopgave Grenscorridor N69 (Raadhuis, 2009) heeft de provincie haar visie op het proces gegeven. De conclusie van het rapport volgend, kiest de provincie voor een brede benadering, bestaande uit een brede doelstelling, een breed plangebied, een breed inhoudelijk onderzoek en een brede participatie van betrokken partijen.

1.2 Proces: van Afsprakenkader naar Gebiedsakkoord via een brede belangenbenadering

Proces: van Afsprakenkader naar Gebiedsakkoord

Brede Belangen Benadering

Op basis van de conclusies uit het rapport Gebiedsopgave Grenscorridor N69 en het advies van de commissie Elverding: “Beter en Sneller” is de provincie begin 2009 gestart met een nieuw proces. Een proces waarbij vanuit een brede belangen benadering wordt gezocht naar een integrale oplossing van de problematiek in de Grenscorridor. De brede belangenbenadering vindt plaats door middel van actieve betrokkenheid van de samenwerkende partijen. Regelmatig vindt overleg op ambtelijk en bestuurlijk niveau plaats. De belangrijkste kenmerken van deze brede belangenbenadering zijn:

1. Streven naar winst voor alle samenwerkende partijen.

Dit wordt gedaan door de belangen van de samenwerkende partijen te inventariseren en zo breed mogelijk naar oplossingen te zoeken. Een oplossing die aansluit bij de belangen van de samenwerkende partijen is uiteindelijk de beste oplossing.

2. Gezamenlijk zoeken naar oplossingen.

Hierbij worden creatieve werkvormen en gezamenlijk onderzoek ingezet om inzicht te krijgen in ontbrekende informatie en te zoeken naar winst voor de samenwerkende partijen.

3. Onderhandelen over een totaaloplossing.

Uiteindelijk wordt over een totaaloplossing besloten en niet per maatregel. Dit is in lijn met het rapport van de Commissie Elverding waarin gesteld wordt dat door een gebiedsgerichte insteek middels getrechterde besluitvorming het beste gewerkt kan worden naar een voorkeursalternatief/oplossingsrichting dat een breed draagvlak kent.

4. Houden aan de gemaakte afspraken.

Elkaar vertrouwen geven door afspraken na te komen.

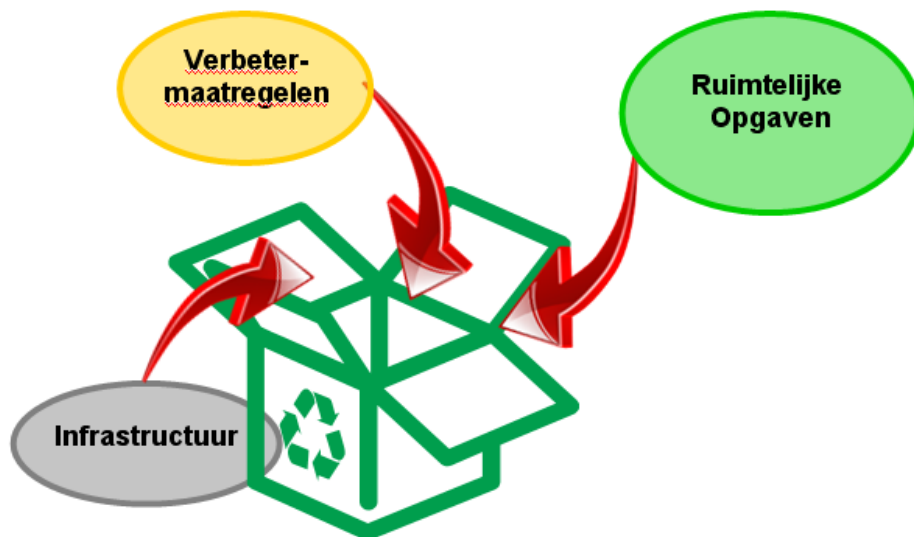
5. Transparante besluitvorming.

Duidelijkheid over wie waarover op welk moment een besluit neemt en heldere communicatie naar de achterbannen en de regio.

De brede belangenbenadering is ingezet door de samenwerkende partijen actief in het proces te betrekken. Daarnaast door zeer regelmatig met deze partners plenair (in ambtelijke en bestuurlijke overleggen), maar ook bilateraal te overleggen en door daarnaast ook actief hun achterbannen, waaronder de gemeenteraden te informeren.

Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69

De eerste fase van deze samenwerking heeft in februari 2010 geleid tot een door de samenwerkende partijen gedragen "Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69". Hierin is afgesproken dat de partijen gezamenlijk werken aan een totaaloplossing voor de Grenscorridor in de vorm van één integraal en breed gedragen voorkeurspakket van maatregelen. Een integraal maatregelen pakket bestaat daarbij uit verbetermaatregelen, infrastructurele maatregelen en ruimtelijke maatregelen (figuur 1.2).



Figuur 1.2 Integrale maatregelpakket

Verbetermaatregelen

Verbetermaatregelen betreffen verkeer- en vervoerskundige maatregelen, waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid verbeterd wordt zonder grootschalige aanpassingen aan bestaande infrastructuur of nieuwe infrastructuur en overige flankerende maatregelen ten behoeve van verbetering van de leefbaarheid;

Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen betreffen reconstructie van bestaande infrastructuur en/of de aanleg van nieuwe infrastructuur, inclusief verleggingen of mogelijk verdiepte ligging van infrastructuur;

Ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel)

Ruimtelijke maatregelen betreffen maatregelen op het gebied van landschap, natuur, landbouw, water, recreatie, wonen en werken.

De maatregelpakketten worden breed onderzocht op: oplossend vermogen, duurzaamheid, belangen en uitvoerbaarheid, om uiteindelijk te komen tot een breed gedragen integraal voorkeurspakket van maatregelen.

Eindresultaat is een Gebiedsakkoord, waarin het integrale voorkeurspakket van maatregelen wordt vastgelegd samen met afspraken over hoe, wanneer en door wie de maatregelen worden uitgevoerd. Het streven is dat de samenwerkende partijen begin 2011 dit Gebiedsakkoord ondertekenen.

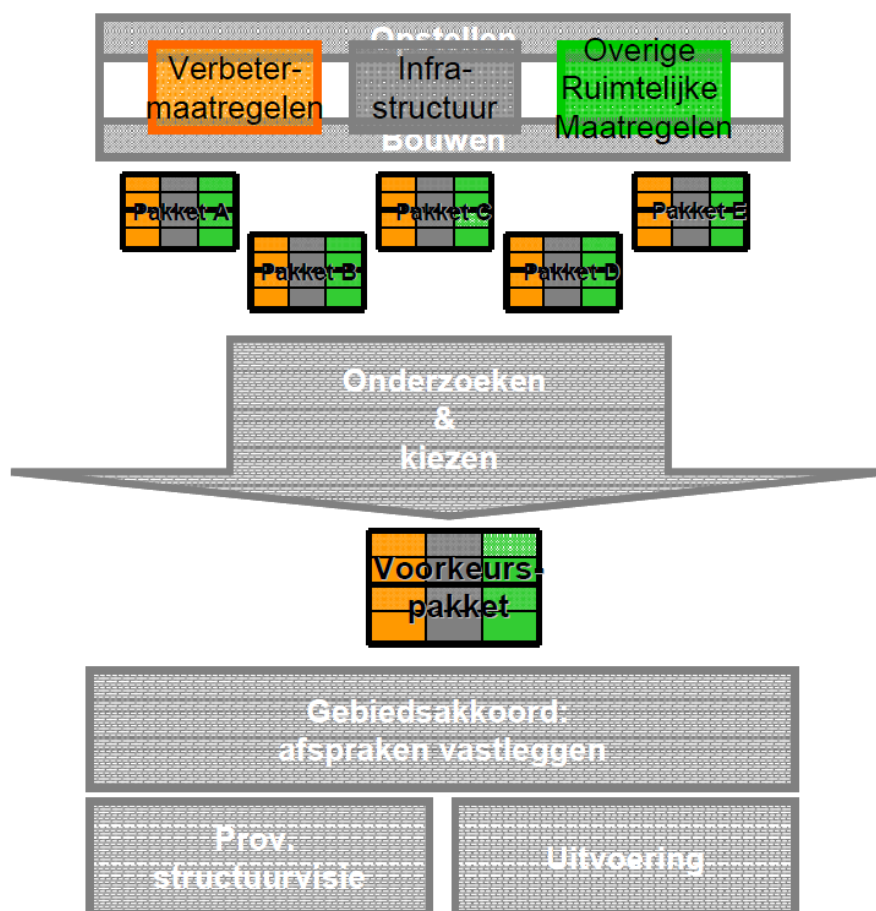
Voor de ruimtelijke verankering van maatregelen uit het gebiedsakkoord is afgesproken dat een structuurvisie wordt opgesteld, in de vorm van een partiële herziening van de provinciale Structuurvisie. En dat daarvoor een plan-m.e.r.-procedure wordt gestart (zie paragraaf 1.3).

Van Afsprakenkader naar Gebiedsakkoord

Om te komen tot een Gebiedsakkoord worden gezamenlijk de volgende stappen doorlopen:

- Definieren van doelstellingen vanuit een probleemanalyse (zie hoofdstuk 2);
- Definieren van maatregelen (verbetermaatregelen, infrastructurele maatregelen en ruimtelijke maatregelen vanuit de doelstellingen (zie hoofdstuk 3);
- Opstellen/Bouwen van integrale maatregelpakketten ten behoeve van een totaaloplossing (zie hoofdstuk 3);
- Breed onderzoeken van de integrale maatregelpakketten (zie hoofdstuk 4);
- Onderhandelen over en kiezen van het voorkeurspakket van maatregelen;
- Vastleggen van het voorkeurspakket en uitvoeringsafspraken in het Gebiedsakkoord;
- Ruimtelijk-planologische verankeren van het voorkeurspakket in een (herziening van de) structuurvisie;
- Uitvoeren van het Gebiedsakkoord:

Het Gebiedsakkoord is daarmee de basis voor het vervolgproces. Onderstaande figuur geeft dit schematisch weer.



Figuur 1.3 Stappenschema plan van aanpak Gebiedsopgave Grenscorridor N69

1.3 Procedures: structuurvisie en plan-m.e.r.

Oplossing en proces leidend, procedures ondersteunend

Het vinden van een totaaloplossing, het voorkeurspakket van maatregelen en afspraken over de uitvoering van de maatregelen zijn leidend. Dit wordt vanuit een brede belangenbenadering gestuurd. Procedures, zoals ruimtelijke orderingsprocedures en m.e.r.-procedures zijn daarbij noodzakelijk maar niet leidend.

Onderzoeken naar een oplossing zijn in eerste instantie vooral ondersteunend aan het proces en zijn de onderbouwing van de besluitvorming. De resultaten van de onderzoeken worden bijeengebracht in een onderzoeksrapport ter onderbouwing van de keuzes die vastgelegd worden in het Gebiedsakkoord. De resultaten van het onderzoek naar de integrale maatregelenpakketten worden voorgelegd aan de samenwerkende partijen. Besproken wordt of en zo ja welk aanvullend onderzoek nodig is, en of de onderzochte pakketten voldoende beeld geven. Eventueel aanvullend onderzoek wordt ook in het onderzoeksrapport opgenomen. Mede op basis van de onderzoeksresultaten bepalen de samenwerkende partijen wat in het voorkeurspakket van maatregelen en in de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 komt.

Procedures: structuurvisie en plan-m.e.r.

In het Gebiedsakkoord wordt het voorkeurspakket van maatregelen opgenomen. Door de samenwerkende partijen is besloten de daaruit voortvloeiende ruimtelijke maatregelen in eerste instantie ruimtelijk-planologisch vast te leggen in een (herziening van de) provinciale structuurvisie Grenscorridor N69. In het vervolg van deze notitie aangeduid met 'structuurvisie'.

In het kader van de op te stellen structuurvisie Grenscorridor N69 wordt een zogenaamde plan-m.e.r.-procedure doorlopen. De m.e.r.-procedure is een procedure die bedoeld is om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Een plan-m.e.r. bestaat uit een aantal procedurele stappen en een aantal producten (zie bijlage 1). Het startdocument van de plan-m.e.r. procedure is deze notitie reikwijdte en detailniveau, in het vervolg aangeduid met "notitie". Het eindproduct van de plan-m.e.r. procedure is een milieueffectrapport (plan-MER).

De plan-m.e.r.-procedure is een wettelijk verplichte procedure, omdat de structuurvisie kaderstellend is voor:

- Activiteiten die (mogelijk) m.e.r.-plichtig zijn conform de Wet Milieubeheer en het Besluit Milieueffectrapportage: bijv. aanleg van nieuwe infrastructuur, grootschalige natuurontwikkeling e.d.;
- Activiteiten die (mogelijk) een wezenlijk negatief effect hebben op een Natura 2000-gebied en waarvoor (mogelijk) een passende beoordeling conform de Natuur-beschermingswet moet worden opgesteld: in de Grenscorridor is het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux' gelegen. Daarnaast zijn enkele in het plangebied gelegen beken (Dommel, Keersop, Run, Tongelreep) aangewezen als Natura 2000-gebied.

M.e.r.-terminologie

In dit rapport worden de termen MER en m.e.r. gebruikt. MER staat voor milieueffect-rapport, m.e.r. staat voor de procedure van de milieueffectrapportage als geheel. In bijlage 1 is achtergrondinformatie gegeven over m.e.r. in het algemeen en plan-m.e.r. in het bijzonder.

1.4 Notitie reikwijdte en detailniveau

1.4.1 Doel van de notitie reikwijdte en detailniveau

Het uitbrengen van deze notitie reikwijdte en detailniveau heeft als doel informatie te verschaffen over de opzet en de inhoud (reikwijdte en detailniveau) van de onderzoeken in het kader van het Gebiedsakkoord en de op basis daarvan op te stellen structuurvisie. Het doel en de opzet van de notitie is daarmee breder dan dat van een "normale" plan-m.e.r.-procedure, er wordt meer onderzocht dan alleen milieueffecten. In deze notitie is aangegeven wat wordt onderzocht en op welke manier. De notitie reikwijdte en detailniveau dient om belanghebbenden te informeren en te raadplegen over de manier waarop de voorgestelde maatregelen / maatregelenpakketten worden onderzocht. Centrale vraag hierbij is: *Wat moet op welke manier onderzocht worden om de besluitvorming in het kader van het Gebiedsakkoord te ondersteunen en een keuze voor de oplossing van de problematiek te onderbouwen, rekening houdend met de eisen en randvoorwaarden, die daaraan worden gesteld vanuit de Wet Milieubeheer.*

1.4.2 Kennisgeving, raadpleging, inspraak en advies

Kennisgeving

Conform de eisen van de Wet Milieubeheer is door middel van een publicatie kennis gegeven van de start van de structuurvisie- en plan-m.e.r.-procedure. De kennisgeving is in januari 2010 gepubliceerd voorafgaand aan de ondertekening van het Afsprakenkader. Na de publicatie is de concept notitie reikwijdte aan de bestuurders van de samenwerkende partijen gestuurd, maar nog niet aan ter raadpleging en inspraak gepubliceerd. Bij deze notitie is een nieuwe publicatie opgesteld om opnieuw kennis te geven van de start van de procedures. In de kennisgeving is aangegeven:

- Welke partijen geraadpleegd worden;
- Dat raadpleging plaatsvindt op basis van deze notitie;
- Dat er mogelijkheid is om in te spreken op de notitie;
- Dat de Commissie m.e.r. wordt geraadpleegd;
- Dat te zijner tijd het plan-MER samen met de ontwerp-structuurvisie ter visie zal worden gelegd en dat dit in een publicatie wordt aangekondigd;
- Ligging in/bij Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en passende beoordeling in MER.

Raadpleging, inspraak en advies

Het is conform de Wet Milieubeheer verplicht "betrokken adviseurs en bestuurlijke partijen te raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau". De wijze waarop dit gebeurt, is niet bij wet vastgelegd en staat vrij. In het geval van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 wordt de raadpleging breed opgezet: alle samenwerkende partijen worden geraadpleegd. Dit gebeurt op basis van deze notitie reikwijdte en detailniveau.

Het is aan de samenwerkende partijen zelf te bepalen hoe de raadpleging binnen de organisatie wordt vormgegeven. In ieder geval worden alle colleges van B&W en besturen geraadpleegd. Daarna kan op initiatief van de besturen de notitie ook ter raadpleging worden voorgelegd aan de achterbannen, gemeenteraden/raadscommissies.

De notitie wordt tevens voor een advies toegestuurd naar de ministeries van VROM, LNV en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, wettelijke adviseurs in het kader van m.e.r.-procedures. Ook is de Commissie m.e.r. gevraagd een advies uit te brengen over de reikwijdte en detailniveau.

Inspraak

De notitie reikwijdte wordt opengesteld voor openbare inspraak. Een ieder kan gedurende de inspraakperiode, zoals deze is genoemd in de publicatie reageren op de notitie reikwijdte en detailniveau. In de publicatie is aangegeven op welke wijze dit kan. Tevens worden in de inspraakperiode twee informatieavonden georganiseerd, waarop informatie kan worden verkregen.

Inspraaknota

De resultaten van de raadpleging, advies en inspraak worden gebundeld in een inspraaknota. In deze nota wordt tevens aangegeven hoe met de reacties wordt opgegaan. Indien nodig wordt de notitie reikwijdte en detailniveau aangepast naar aanleiding van de reacties. Dit wordt besproken met de samenwerkende partijen en vastgesteld door Gedeputeerde Staten (GS).

1.4.3 Onderzoeken, Gebiedsakkoord, brede plan-MER en ontwerp-structuurvisie

Op basis van deze notitie reikwijdte en detailniveau, als nodig aangevuld en aangepast met resultaten van de raadpleging, inspraak en advies, worden onderzoeken ten behoeve van het Gebiedsakkoord uitgevoerd. De onderzoeksresultaten worden gebundeld in een onderzoeksrapport. Dit onderzoeksrapport is geen "standaard" plan-MER vanwege het brede karakter en wordt daarom brede plan-MER genoemd. Het brede plan-MER voldoet wel aan alle wettelijk daaraan gestelde eisen.

Het brede plan-MER voor de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 heeft als belangrijkste doel het grote aantal mogelijke oplossingen te onderzoeken, zodat de bestuurders gemotiveerd een voorkeurspakket van maatregelen kunnen kiezen.

Dit ten behoeve van het opstellen van een Gebiedsakkoord en daarna de ontwerp-structuurvisie. Het brede plan-MER motiveert de keuzes die in het Gebiedsakkoord en de ontwerp-structuurvisie worden vastgelegd.

Vanuit de brede belangenbenadering worden de samenwerkende partijen in het gebied en project intensief betrokken bij de totstandkoming van het plan-MER, Gebiedsakkoord en de ontwerp-structuurvisie. Onderzoeken worden gezamenlijk voorbereid, uitgezet, begeleid en beoordeeld (Joint Fact Finding). Daarnaast worden achterbannen geïnformeerd.

Het brede plan-MER wordt met de ontwerp-structuurvisie openbaar ter visie gelegd ten behoeve van inspraak en aan de wettelijke adviseurs en de commissie m.e.r. ter toetsing voorgelegd. De resultaten van de inspraak en toetsing worden eventueel verwerkt in de definitieve structuurvisie. De definitieve structuurvisie wordt vastgesteld en gepubliceerd.

Vervolg proces: uitvoeringsstrategie / inpassingsplan of bestemmingsplan / besluit-m.e.r.
Het voorkeurspakket uit het Gebiedsakkoord wordt verder uitgewerkt richting uitvoering en concrete ruimtelijk-planologisch vastlegging en een bestemmingsplan of inpassingsplan. Indien in een inpassingsplan of bestemmingsplan een m.e.r.-plichtige activiteit wordt geconcretiseerd, moet in het kader van de ruimtelijke ordeningsprocedure een besluit-m.e.r. procedure (ook wel project-m.e.r. procedure genoemd) worden doorlopen. In het besluit MER wordt het voorkeurspakket verder op inrichtingsniveau uitgewerkt, op milieueffecten onderzocht en beoordeeld. Overige maatregelen en afspraken worden verder uitgewerkt en uitgevoerd conform de afspraken hierover in het Gebiedsakkoord.

1.5 Leeswijzer en terminologie

Afbakening plangebied

Voor het zoeken naar oplossingen en het samenstellen van integrale maatregelenpakketten voor de Gebiedsopgave wordt het plangebied gebruikt zoals weergegeven in figuur 1.1 (zie bijlage, Kaart 1). Het betreft het gebied van Eindhoven tot en met Lommel (België) en van Leende tot en met Eersel. Mogelijke maatregelen zullen voornamelijk binnen dit gebied worden genomen.

Indien maatregelpakketten binnen dit plangebied significante (negatieve) effecten hebben op de omgeving kunnen daarvoor maatregelen, buiten dit plangebied, onderdeel gaan uitmaken van het integrale maatregelenpakket. Omgekeerd is ook mogelijk, namelijk dat niet specifiek regionale maatregelen, zoals prijsbeleid, met een significant effect op knelpunten /kwaliteiten in het plangebied, onderdeel uit kunnen gaan maken van een integraal maatregelenpakket.

In onderzoeks-/m.e.r.-terminologie wordt daarnaast de term studiegebied gebruikt: het gebied waarin effecten worden verwacht en worden onderzocht. De grootte van het studiegebied varieert per aspect en moet in het onderzoek nader worden gespecificeerd. Voor archeologie bijvoorbeeld is het studiegebied over het algemeen het gebied waar bodemingrepen worden voorzien. Voor geluid is het studiegebied over het algemeen veel groter dan het gebied waarin de ingreep plaatsvindt en wordt onder andere bepaald door de reikwijdte van het verkeers- en geluidseffect.

Definitie referentiesituatie

De Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is een project over meerdere jaren. Uitgangspunt voor het onderzoek is de referentiesituatie in 2020. De referentiesituatie is de huidige situatie plus de al parallel lopende ontwikkelingen¹ in het gebied. Deels hebben deze ontwikkelingen een relatie met de Gebiedsopgave (ruimtelijk en/of functioneel), deels niet. De huidige situatie is de ruimtelijke, functionele, verkeers- en milieusituatie zoals die op het moment van het publiceren van de Gebiedsakkoord is: 2010.

In het onderzoek worden de effecten van de maatregelen in de Gebiedsopgave beschreven en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (en niet ten opzichte van de huidige situatie). Wel wordt ter referentie ook het verschil tussen referentie en huidig beschreven. In bijlage 2 (Ruimtelijke en landschappelijke analyse Grenscorridor N69) wordt een globale beschrijving gegeven van de Grenscorridor. Waar nodig wordt dit in het brede plan-MER / onderzoeksrapport verder uitgewerkt.

¹ In m.e.r.-terminologie worden lopende ontwikkelingen "autonome ontwikkelingen" genoemd. Vanuit communicatief oogpunt gezien is gekozen voor de term lopende ontwikkelingen. Autonoom laat zich lezen als zijnde de ontwikkelingen die geen relatie hebben met de Gebiedsopgave. Dit wordt hier echter niet bedoeld.

In bijlage 3 (Parallel lopende ontwikkelingen) wordt een overzicht gegeven van de “parallel lopende ontwikkelingen” in het gebied en hoe hiermee wordt omgegaan in de onderzoeken. Ook dit overzicht wordt indien nodig in het brede plan-MER verder uitgewerkt en geactualiseerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een probleemanalyse gegeven op basis waarvan de doelstellingen zijn geformuleerd. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van mogelijke maatregelen en een inventarisatie en beschrijving van integrale maatregelpakketten. In hoofdstuk 4, ten slotte, wordt beschreven hoe de integrale maatregelpakketten worden onderzocht. Voor een verklaring van de gebruikte afkortingen en begrippen wordt verwezen naar het overzicht achter in deze notitie.

In de bijlagen wordt allereerst achtergrondinformatie gegeven over de m.e.r.-procedure (bijlage 1). Daarna wordt een globale beschrijving gegeven van de Grenscorridor (bijlage 2) en de parallel lopende ontwikkelingen (bijlage 3). Waar nodig wordt dit in het onderzoeksrapport verder uitgewerkt. Bijlage 4 geeft een overzicht van het beleidskader zoals dat in het brede plan-MER gehanteerd zal worden. Bijlage 5 geeft een uitwerking van de methodiek van het effectenonderzoek. Daarnaast zijn diverse kaarten opgenomen in de kaartbijlagen.

Terminologie

In deze notitie wordt een aantal termen herhaaldelijk gebruikt:

- **Gebiedsopgave:** Het streven van de samenwerkende partijen naar een totaaloplossing, waarmee de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van de Grenscorridor N69 tussen Eindhoven-Zuid en Lommel integraal worden versterkt, inhoudend het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op en rond de N69 en het verbeteren van kwaliteit op het gebied van landschap, natuur, water, wonen, werken, landbouw en recreëren;
- **Grenscorridor:** Gebied aan weerszijden van de N69 ten zuiden van Eindhoven, van Eindhoven-Zuid tot Lommel en van Eersel tot Heeze-Leende, plangebied voor de Gebiedsopgave;
- **Integraal maatregelenpakket:** pakket van verbeter-, infrastructurele en ruimtelijke maatregelen om een oplossing te geven voor de Gebiedsopgave;
- **Samenwerkende partijen:** de partijen die samen de gebiedsopgave op hebben gepakt: Provincie Noord-Brabant, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de betrokken gemeenten (Eindhoven, Valkenswaard, Waalre, Eersel, Bergeijk, Heeze-Leende en Veldhoven), Vlaamse overheden (Vlaamse Overheid, gemeente Lommel, Provincie Limburg), publieke en private organisaties (Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie, Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, Waterschap de Dommel, Rijkswaterstaat, Actiegroep N69, EVO, Transport en Logistiek Nederland, Kamer van Koophandel, Brabants-Zeeuwse Werkgeversorganisatie, Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie en RECRON);
- **Brede plan-MER:** onderzoeksrapport ten behoeve van het Gebiedsakkoord en (in latere fase) de structuurvisie;
- **MER:** milieueffectrapport;
- **m.e.r.:** milieueffectrapportage (procedure).

2 Doelstelling van de gebiedsopgave

In dit hoofdstuk wordt de Gebiedsopgave beschreven: Wat is de problematiek en welke doelen worden aan de oplossing gesteld. Vanuit het integrale karakter van de Gebiedsopgave worden probleem en doelstelling voor drie aspecten belicht: leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

2.1 Integrale gebiedsopgave

De oorspronkelijke aanleiding van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is de bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen Aalst-Waalre en Valkenswaard. In het verleden is eerder gezocht naar een oplossing, maar niet gevonden. De Provincie Noord-Brabant heeft nu gekozen voor een brede aanpak van een brede belangenbenadering (zie ook hoofdstuk 1). Het plangebied is vergroot (de gehele Grenscorridor) en de doelstelling verbreed.

Door de samenwerkende partijen wordt erkend dat de Grenscorridor N69 kampt met leefbaarheids- (luchtkwaliteit, geluid en veiligheid) en bereikbaarheidsknelpunten (lokaal, regionaal, (inter)nationaal). Zoals al in de inleiding gesteld streven de samenwerkende partijen naar een totaaloplossing, waarmee ook de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van de Grenscorridor integraal worden versterkt. Dit houdt in het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op en rond de N69 en het verbeteren van de kwaliteit van landschap, natuur, water, wonen, werken, landbouw en recreëren. Belangrijk hierbij is dat problemen niet worden verplaatst naar elders.

Om invulling te geven aan de brede doelstelling is een groot aantal doelen benoemd binnen drie hoofdthema's:

- Leefbaarheid;
- Bereikbaarheid;
- Ruimtelijke kwaliteit.

Er is voor gekozen dit te doen in de vorm van verbeterdoelen. Deze verbeterdoelen zijn bewust nog open en abstract geformuleerd om zo open mogelijk naar oplossingen / maatregelen te kunnen zoeken.

Onderstaand worden voor de drie thema's leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit een beschrijving gegeven van de bestaande problematiek en de verbeterdoelen die worden nagestreefd. Daar waar nodig worden deze in het brede plan-MER verder uitgewerkt.

2.2 Leefbaarheid

Problematiek

Mede door de hoge verkeersintensiteiten op de N69 en een aantal omliggende wegen (zie paragraaf 2.3) en het relatief hoge percentage vrachtverkeer staat de leefbaarheid in de kernen van het gebied onder druk. Dit geldt specifiek voor de kernen van:

- Aalst (N69 Eindhovenseweg, sluipverkeer);
- Waalre (Heikantstraat, Onze Lieve Vrouwedijk, sluipverkeer);
- Valkenswaard (N69: Eindhovenseweg, Markt, Luikerweg);
- Dommelen (N397 en sluipverkeer);
- Eindhoven Zuid (Aalsterweg, Leenderweg);
- Eersel (N397 en sluipverkeer);
- Bergeijk (N397 en sluipverkeer);
- Westerhoven (N397 en sluipverkeer);
- Riethoven (N397 en sluipverkeer);
- Steensel (sluipverkeer);
- Veldhoven (Kempensbaan, Dommelstraat-zuid).

In deze kernen bestaat de leefbaarheidsproblematiek uit:

- Verslechterde luchtkwaliteit;
- Geluidhinder;
- Trillingshinder;
- Verslechterde oversteekbaarheid / barrièrewerking;
- Gevoel van verkeersonveiligheid.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitsproblematiek speelt met name in de kernen van Aalst (langs de N69), Valkenswaard (langs de N69, de Markt) en aan de zuidzijde van Eindhoven (Leenderweg, Aalsterweg). Op deze locaties worden normen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) overschreden. Voor deze locaties is door de betreffende gemeenten een luchtkwaliteitsplan opgesteld. De luchtkwaliteitsplannen laten zien dat ook in de nabije toekomst, ondanks de verwachte afname van de achtergrondconcentratie en verminderde uitstoot door schonere auto's, normen worden overschreden. Het luchtkwaliteitsplan Valkenswaard en Waalre 2009-2014 laat zien dat alleen met inzet van een verscheidenheid aan maatregelen de luchtkwaliteit binnen de normen kan worden gebracht. De voorgestelde maatregelen omvatten o.a.:

- Afleiden van verkeer over nieuwe infrastructuur (de zogenaamde Westparallel);
- Vrachtwagenverbod in de kernen van Valkenswaard en Aalst;
- Reconstructie van de Europalaan in Valkenswaard;
- Dynamisch verkeersmanagement;
- Schoon gemeentelijk wagenpark;
- Schone bussen;
- Aanleg fietspaden;
- Stimuleren openbaar vervoer;
- Extra openbaar vervoer-verbinding;
- Snelheidsbeperking.

De overschrijdingspunten in Valkenswaard, Aalst en Eindhoven zijn opgenomen in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) en vandaar uit opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis van het NSL heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel gekregen om te voldoen aan de normen: tot 2011 voor PM10 en tot 2015 voor NO2. De verwachting is dat de norm voor fijn stof kan worden gehaald, maar dat de norm voor stikstofdioxide een forse inspanning, o.a. nieuwe infrastructuur, zal vragen.

In het overige deel van het gebied is de luchtkwaliteit binnen de normen. Maar ook hier geldt dat er sprake is van luchtverontreiniging door (vracht)verkeer op wegen waar het niet bedoeld is (sluipverkeer) en door stagnatie van (vracht)verkeer.

Geluid- en trillingshinder

Woningen en andere geluidgevoelige objecten ondervinden geluidhinder van verkeer langs de wegen. De geluidhinder is het grootst op die wegen waar:

- Veel verkeer rijdt;
- Een hoog percentage vrachtverkeer voorkomt;
- Verkeer een hoge snelheid mag hebben;
- Geluidproducerende wegdektypes zijn gebruikt;
- Woningen en andere gevoelige objecten dicht langs de weg staan;
- Verkeer dat optrekt en afremt, bijv. bij verkeerslichten.

In de huidige situatie is dit met name het geval in de kernen: Aalst, Waalre, Valkenswaard, Dommelen, Eersel, Bergeijk, Veldhoven en Eindhoven-Zuid. Maar ook in de andere kernen en in het buitengebied kan sprake zijn van geluidhinder. Op dit moment is er nog geen inzicht in de actuele problematiek. In het kader van het plan-MER wordt geïnventariseerd waar geluidnormen worden overschreden en in welke mate.

Verslechterde oversteekbaarheid en barrièrewerking

De hoge verkeersdruk op de N69 leidt tot barrièrewerking in Valkenswaard en Aalst. Het centrum wordt "doorsneden" en het kost meer tijd om over te steken. Door de stagnatie op de N69 en het verspreiden van verkeer op andere wegen komt ook in andere kernen de oversteekbaarheid in gedrang.

Verkeersonveiligheid

Risico's voor de verkeersveiligheid zijn hoge verkeersdruk op wegen die er niet goed voor zijn gedimensioneerd, gemengd auto-, vracht en langzaam verkeer en verslechterde oversteekbaarheid. In het kader van het brede plan-MER zal de verkeersveiligheidssituatie worden onderzocht, deels door een analyse van de verkeersintensiteiten in relatie tot het wegprofiel, deels door inventarisatie van verkeersongevalgegevens.

Verbeterdoelen

Op basis van bovenstaand beschreven problematiek zijn de volgende verbeterdoelen voor leefbaarheid geformuleerd:

- Betere luchtkwaliteit
 - Minder overschrijdingsknelpunten
 - Betere luchtkwaliteit algemeen
- Minder geluidhinder
 - Minder overschrijdingsknelpunten
 - Minder geluidhinder algemeen
- Betere oversteekbaarheid /
- Minder barrièrewerking in kernen
- Minder trillingshinder
- Betere verkeersveiligheid
 - Minder verkeersongevallen
 - Veiliger gevoel in verkeer
 - Meer wegen met Duurzame veilige inrichting
- Aantrekkelijkere woon- en leefomgeving

2.3 Bereikbaarheid

Onderstaande analyse van de bereikbaarheidsproblematiek is gebaseerd op twee analyses: een kentekenonderzoek en verkeersmodelresultaten. Een kentekenonderzoek heeft als doel op basis van kentekentellingen het aandeel doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer over de N69 te meten. De verkeersmodelresultaten zijn resultaten van een modellering van de verkeersbewegingen over de N69 en aangrenzende wegen. Beide typen analyses hebben voor- en nadelen. De verkeerstellingen zijn momentopnames en inmiddels gedateerd. In het najaar van 2010 wordt een nieuw kentekenonderzoek verricht (als de infrastructurele werken van de randweg Eindhoven afgerond zijn). Verkeersmodelresultaten zijn geen werkelijke verkeersbewegingen (waar rijdt het verkeer), maar een benadering van de werkelijkheid (hoe zouden verkeer willen rijden). Combinatie van beide analyses geeft het beste beeld van de bereikbaarheid.

Problematiek

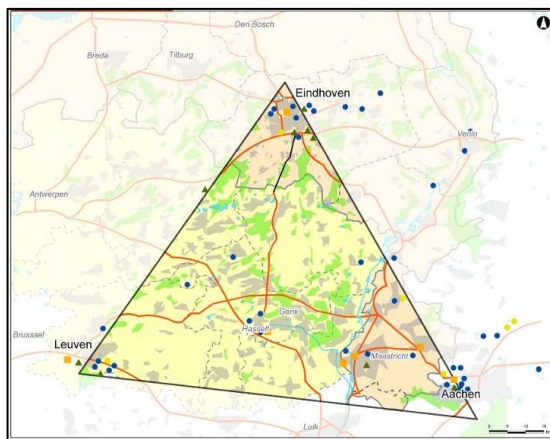
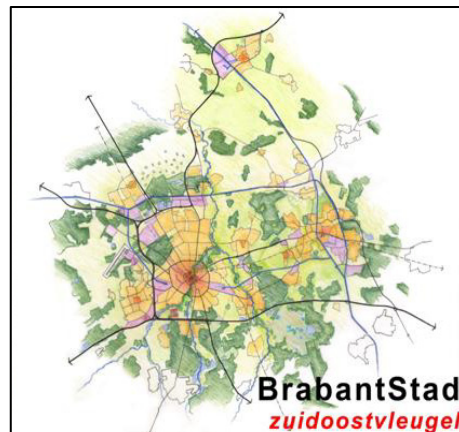
Verkeersintensiteiten

De N69 is een drukke weg die tussen Lommel, Neerpelt (in België) en Eindhoven ligt en door de kernen van Valkenswaard en Aalst loopt. De N69 vormt de centrale ontsluitingsroute voor de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre van en naar Eindhoven en is daarmee tevens een belangrijke verkeersas binnen de Zuidoostvleugel Brabantstad en binnen Brainport Eindhoven (voor meer informatie over Zuidoostvleugel Brabantstad en Brainport Eindhoven zie kader: De Grenscorridor N69 in groter verband: Zuidoostvleugel, Brainport en ELAt-driehoek). Daarnaast is de N69 een belangrijke schakel voor het (inter)nationale (vracht)verkeer tussen België en Nederland. De N69 is vanuit België de verbinding met de A67 en A2. De N69 is zowel van belang voor het (vracht)verkeer uit de regio Lommel/Neerpelt (waar ontwikkeling van een groot bedrijventerrein, Kristalpark, is voorzien) richting Eindhoven als voor het internationale doorgaande verkeer uit de regio Hasselt, Leuven, Aaken en Eindhoven, de zogenaamde ELAt driehoek (voor meer informatie over de ELAt driehoek zie kader).

De Grenscorridor N69 in groter verband: Zuidoostvleugel, Brainport en ELAt driehoek

In het Programma **Zuidoostvleugel BrabantStad** wordt door alle overheden (Rijk, provincie, SRE, gemeenten en waterschappen) en andere partners samengewerkt aan de realisatie van een integraal maatregelenpakket gericht op verbetering van woon- en werkklimaat, leefomgeving (natuur /landschap) en bereikbaarheid. Achterliggende gedachte is dat dit een belangrijke bijdrage levert aan het vestigingsklimaat en daarmee de concurrentiepositie van Brainport en Nederland.

Brainport is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio van Nederland en een belangrijke kennisregio in Europa en daarbuiten. De kern van Brainport is een regio rondom Eindhoven van 21 gemeenten, met circa 725.000 inwoners en 385.000 arbeidsplaatsen. De complete keten is in Brainport vertegenwoordigd: van fundamentele research tot het ontwikkelen, produceren en vermarkten van innovatieve producten.



Verder vormt Brainport, samen met Leuven en Aken, de **kennisdriehoek ELAT** (Eindhoven - Leuven - Aken triangle). ELAT is een Europees netwerk van organisaties, bedrijven en kennisinstellingen.

De felle concurrentie met andere Europese regio's en het feit dat de positie van Brainport in internationaal vergelijkende rangorde onder druk staat, was voor de diverse overheden de reden om in 2007 de handen ineen te slaan en te komen tot het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel

BrabantStad. In 2008 is het bereikbaarheidsprogramma, samen met de ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM, Economische Zaken en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, verder uitgewerkt en gedetailleerd in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

De sterke positie van Brainport is mede te danken aan de unieke combinatie van wonen, werken en landschap. Quality of life is een unique selling point van de regio. In het verleden vormde infrastructuur het motief voor het merendeel van de diverse opgaven, om daarmee problemen aan te pakken. Maar nu zit de sterkte juist in het integrale denken, het combineren van verschillende beleidsvelden en het daarmee creëren en benutten van kansen. Op dit moment loopt in de Zuidoostvleugel BrabantStad een aantal grote gemeentegrensoverschrijdende deelopgaven van dit integraal denken.

Door de forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast geraakt, met name tussen Valkenswaard Zuid en de A67, hetgeen zich vertaalt in een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming met als neveneffecten o.a. reistijdverlies, filevorming en sluipverkeer. Deze problemen spelen in de kernen van Aalst, Waalre, Valkenswaard en Eindhoven, maar hebben inmiddels ook een negatieve uitstraling (bijv. sluipverkeer) op de Grenscorridor als geheel, bijv. in Eersel, Bergeijk, Veldhoven en Eindhoven-Zuid. De N69, met name tussen Valkenswaard en Eindhoven, is de laatste decennia veel drukker geworden en hierdoor overbelast geraakt. Dit heeft ertoe geleid dat verkeer andere wegen is gaan zoeken in de regio. Met name de Heikantstraat, Onze Lieve Vrouwedijk, N397, N396 zijn in toenemende mate gaan dienen als alternatief voor de N69. Ook op wegen rondom de N397 is het drukker geworden, bijv. op de Bergeijksedijk, Fressevenweg, Enderakkers, alsmede op enkele wegen in Veldhoven, bijv. Dommelstraat en Kempenbaan.

Aandeel vrachtverkeer

Het aandeel vrachtverkeer op de doorgaande wegen in het gebied is hoog, variërend van 7% op de Aalsterweg en het noordelijk deel van de N69 tot 20% op het zuidelijk deel van de N69, N396 en N397.

Herkomst-bestemming van het verkeer

Zowel in het kentekenonderzoek als het verkeersmodelonderzoek is gekeken naar waar het verkeer vandaan komt en waar het naar toe gaat, de zogenaamde herkomst en-bestemming. Belangrijkste constatering uit het kentekenonderzoek zijn:

- 50% van het grensoverschrijdende verkeer vanuit België naar Nederland was internationaal doorgaand verkeer: 23% via de N69 naar Eindhoven, 19% via de N397 naar de A67, 8% via de N396 naar de A2;
- De overige 50% had een bestemming in het gebied;
- 53% van het verkeer dat vanuit het noorden Valkenswaard binnen reed, was doorgaand verkeer: 20% via de N69 naar België, 15% via de N396 naar de A2, 8% via de N397 naar de A67, 10% overig;
- De overige 47% had een bestemming in Valkenswaard;
- 71% van het verkeer dat vanuit het zuiden Valkenswaard binnen reed, was doorgaand verkeer: 36% via de N69 naar Eindhoven, 23% via de N396 naar de A2, 8% over de N397, 12% overig;
- De overige 29% had een bestemming in Valkenswaard.

Als belangrijke verkeersstromen werden genoemd:

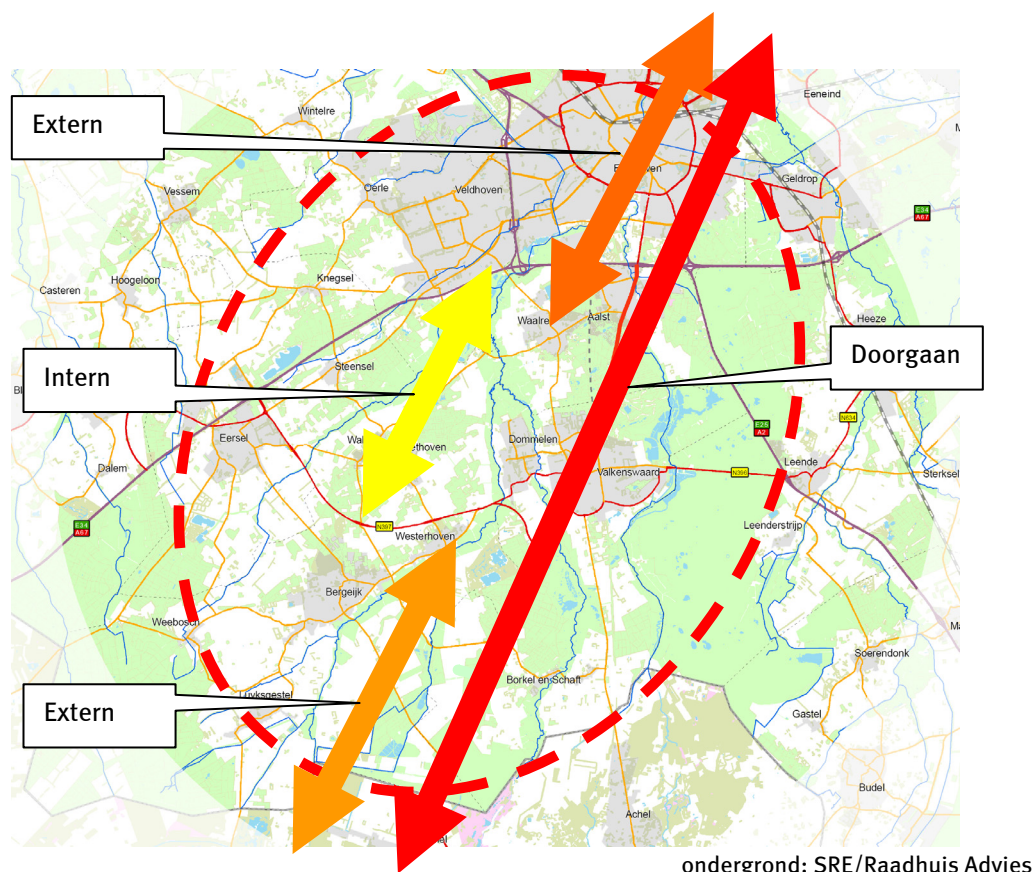
- Doorgaand verkeer van en naar België via de N69 naar de A2 en Eindhoven;
- Doorgaand verkeer van en naar België via de N69 en N397 naar de A67;
- Woon-werkverkeer tussen Valkenswaard-Aalst/Waalre en Eindhoven/A2/A67.

In het verkeersmodelonderzoek is voor een aantal wegen en het gebied als geheel gekeken waar het verkeer vandaan komt of naar toe gaat. Op het noordelijk deel van de N69 zit met name verkeer van en naar Eindhoven-Aalst-Waalre-Valkenswaard. In de ochtendspits betreft dit meer dan 50% werkgerelateerd verkeer, in de avondspits is het 30% werkgerelateerd verkeer. Op het zuidelijk deel van de N69 zit veel verkeer van en naar België en daarnaast verkeer van en naar Valkenswaard, Bergeijk en de snelwegen. In de ochtendspits betreft dit meer dan 60% werkgerelateerd verkeer, in de avondspits is het 45% werkgerelateerd verkeer. Op de N397 zit vooral verkeer van en naar Bergeijk, Eersel, Valkenswaard en Eindhoven. Opvallend is het grote aandeel verkeer dat een herkomst of bestemming België heeft. Op de N396 zit veel verkeer van en naar Valkenswaard, Heeze-Leende. Opvallend is de functie voor Neerland (Limburg) en, in

mindere mate België. Op zowel de N396 als de N397 betreft het in de ochtendspits ca. 55% werkgerelateerd verkeer, in de avondspits ca. 35% werkgerelateerd verkeer.

Verdeling doorgaand, intern en extern verkeer

Het aandeel intern verkeer (met herkomst én bestemming in de Grenscorridor, zie ook figuur 2.1) varieert van 1% op de N396 tot 35-39% op het noordelijk deel van de N69 en Heikantstraat / Onze Lieve Vrouwedijk. Het aandeel doorgaand verkeer (met herkomst én bestemming buiten de Grenscorridor) varieert van 3% op het noordelijk deel van de N69 en Heikantstraat / Onze Lieve Vrouwedijk tot meer dan 30% ten zuiden van Valkenswaard. Het merendeel van het verkeer in de Grenscorridor betreft extern verkeer (met een herkomst en/of bestemming binnen de Grenscorridor): 60-80%.



Figuur 2.1 Definitie intern, extern, doorgaand verkeer

Vervoerswijzekeuze/aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer

In de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre ligt het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer lager dan in Nederland gemiddeld: 2-3% openbaar vervoer tegenover 7% in Nederland als geheel, 26-30% fiets tegenover 41% in Nederland als geheel.

Verbeterdoelen

Op basis van bovenstaand beschreven problematiek zijn de volgende verbeterdoelen voor bereikbaarheid geformuleerd:

- Betere doorstroming regionaal;
- Betere doorstroming nationaal;
- Betere doorstroming internationaal;
- Betere lokale ontsluiting;
- Betere koppeling netwerken (ketenmobiliteit);
 - Meer overstapmogelijkheden;
 - Betere overstapmogelijkheden;
- Minder sluipverkeer;
- Minder vrachtauto's door de kernen;
- Meer gebruik openbaar vervoer;
 - Kortere reistijd openbaar vervoer;
 - Aantrekkelijker openbaar vervoer;
- Meer gebruik fiets;
 - Meer routes fiets;
 - Aantrekkelijker routenetwerk fiets.

2.4 Ruimtelijke kwaliteiten

Landschapsanalyse Grenscorridor

In het kader van de Gebiedsopgave is een analyse uitgevoerd naar landschappelijke kwaliteiten, knelpunten en potenties. Het landschap in de Grenscorridor is zeer afwisselend. De onderscheidende landschapstypen beekdalen, boscomplexen, oude cultuurgronden en jonge ontginningen, die ontstaan zijn vanuit de ondergrond en de manier waarop het gebied ontgonnen is zijn nog goed afleesbaar (zie ook bijlage Kaart 2a Landschapstypen).

- **Beekdalen;**
Er stromen vijf beken en enkele van hun bovenlopen door het gebied; de Dommel als hoofdloop, waar de Run en de Keersop binnen het studiegebied in uitmonden en de Tongelreep en Kleine Dommel, die ten noorden van het studiegebied eveneens in de Dommel stromen. Op een aantal plekken zijn de beken en hun beekdal goed herkenbaar, maar op veel plekken zijn ze vanuit het landschap onzichtbaar en ontoegankelijk. De ordenende structuur die de beken vroeger hadden, is in de huidige situatie verdwenen. Ook het landschappelijke onderscheid tussen beekdalen met hun weidegronden, hooilanden en houtwallen en de hogere gronden met akkers en lintdorpen is vrijwel verdwenen.
- **Boscomplexen;**
De boscomplexen zijn aangeplant op de oorspronkelijke heidegronden en bestaan uit bossen, heidegebieden en vennetjes. In de oude stuifduingebieden is het reliëf zeer expressief en het padenverloop grillig, soms is nog duingebied aanwezig. Het bos op de oude heidegronden is rationeel verkaveld en veel minder reliëfrijk.
In het gebied is een fijnmazig netwerk van zandpaden aanwezig, zowel in de bossen als in de meer open gebieden met een agrarisch gebruik. Dit netwerk is relatief weinig versnipperd en onaangetast in tegenstelling tot de zandpaden in veel andere delen van Brabant en Nederland. De zandpaden karakteriseren het landschap en stralen rust uit en hebben daardoor een aantrekkingskracht voor recreanten.

- Oude cultuurgronden;
Herkenbaar aan hun kleinschalige, vaak grillige verkaveling, wegbeplanting met eiken en (bol gelegen) akkercomplexen met aangrenzende (restanten van) lintbebouwing. Toch zijn veel van de oorspronkelijke ‘akkers’ verdwenen omdat de dorpen, die allemaal op de oude cultuurgronden zijn gelegen, zich juist op deze plekken hebben uitgebreid. Kansen zijn hier vaak blijven liggen, omdat de meeste dorpsuitbreidingen zich met ‘de rug’ naar het landschap keren en van een onderlinge relatie tussen dorpen en landschap, zoals die er vroeger was, nauwelijks meer sprake is.
- Jonge Ontginningen;
De jonge heideontginningen zijn van veel latere datum en worden gekarakteriseerd door een rationele verkaveling met lange rechte wegen. Soms zijn deze wegen beplant met kleine berken of eiken, maar vaak zijn ze onbeplant. Deze gebieden zijn opener en grootschaliger en worden vaak begrensd door bosranden. Hier komt geen dorpsbebouwing voor, alleen vrijliggende (vaak grote) agrarische erven.

Het onderscheid in landschapstypen is minder duidelijk dan vroeger, maar toch zijn veel kenmerken nog zichtbaar. Dit uit zich ook in de hoge cultuurhistorische waardering van het gebied.

Op basis van de verschillende landschapstypen kan een aantal grotere landschappelijke eenheden benoemd worden (zie ook bijlage Kaart 2b Landschappelijke eenheden):

Dommeldelta: beekdalengebied in het noordwestelijk deel van de Grenscorridor;

- Enkenzoom: gebied ten noorden van Eersel, Bergeijk, vooral gekenmerkt door oude cultuurgronden;
- Agrarische complexen: gebied ten zuiden van Eersel en Bergeijk, vooral gekenmerkt door jonge heideontginningen;
- Natuur/boscomplexen: Malpie, Plateaux-Hageven, Leendebos-Groote Heide: grote bos en heide complexen.

In het gebied is een duidelijke tweedeling in landschappelijke beleving. Het oostelijk deel kenmerkt zich door grote boscomplexen met een hoge ecologische waarde. Hier bepalen voornamelijk grotere aaneengesloten boscomplexen het beeld. Op een aantal plekken wordt deze natuurcomplexen doorsneden door infrastructuur. Gedeeltelijk is het gebied voor de mens ontoegankelijk door afgesloten recreatieve functies of natuurgebieden (o.a. golfbaan, bungalowterrein). Het westelijke deel van het studiegebied kenmerkt zich door een half open en soms open landschap. De landbouw is een belangrijke landschappelijke drager van de open delen van het gebied. Zowel oude als jonge ontginningen komen voor in dit deel van het studiegebied.

Ruimtelijke kwaliteiten en knelpunten

In de landschapsanalyse zijn als belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten zijn benoemd (zie ook bijlage Kaart 2c Ruimtelijke kwaliteiten):

- Intensief bekensysteem, met lokaal herkenbare beekdalen en grote ecologische kwaliteiten;
- Uitgestrekt zandpadennetwerk, karakteriseert landschap van rust en stilte;
- Afwisselend landschap door verschillende landschapstypen en kenmerkende landschappelijke eenheden;
- Onderscheid tussen oostelijk deel gebied met grote aaneengesloten natuurcomplexen en (half) open westelijk deel met hoge cultuurhistorisch landschappelijke en ecologische waarden, waar landbouw de drager is;
- Relatieve rust in nabijheid van stedelijke agglomeratie van Eindhoven / Brainport, waardoor het gebied een aantrekkelijk recreatief uitloopegebied en een uitnodigend woonmilieu vormt.

Als belangrijkste knelpunten zijn benoemd:

Landschap en cultuurhistorie

- De cultuurhistorisch-landschappelijke verscheidenheid verdwijnt en is niet beleefbaar;
- De beken zijn op veel locaties niet beleefbaar;
- Rust en stilte in het gebied staan onder druk;
- Spanning tussen landschap/cultuurhistorie en ruimtelijke ontwikkeling;

Bodem en Water

- Te weinig ruimte/grond voor beekherstel / hermeandering;
- Spanning tussen waterdoelstellingen en landbouw;

Natuur

- Stagnatie realisatie Ecologische Hoofdstructuur en ecologische verbindingzones;
- Toenemende verstoring op natuurgebieden;
- Spanning tussen natuur en landbouw;
- Spanning tussen natuur en recreatie.

Landbouw

- Spanning landbouw – water/natuur;
- Ruimtelijke claims zetten ontwikkeling landbouw onder druk.

Recreatie

- Landschap nog onvoldoende toegankelijk en beleefbaar;
- Routenetwerk nog onvoldoende verbonden;

Wonen en werken

- Spanning wonen/werken – landschap/natuur/landbouw;
- Kernranden vaak van landschap afgericht in plaats van er naar toe.

Ruimtelijke potenties

Vanuit de landschappelijke kwaliteiten en knelpunten zijn de volgende ruimtelijke potenties benoemd (zie ook bijlage Kaart 2d Ruimtelijke potenties):

- Landschappelijke impuls beekdalen, waarbij recreatieve, ecologische en agrarische kansen worden benut;
- Transformatie huidige N69 tot ‘landgoedlaan’ als ordenende landschappelijke structuur;
- Streven naar grote en robuuste landschappelijke eenheden;
- Versterken ruimtelijke karakteristieken en gebruikswaarde verschillende landschapstypen;
- Versterken beleefbaarheid landschap door vergroten (recreatieve) toegankelijkheid;
- Versterken ruimtelijke kwaliteit dorpsranden door verbeteren relatie dorpen en landschap;
- Benutten kansen die ontstaan in dorpscentra door mogelijke afwaardering N69.

Daarnaast is verbetering van de internationale ruimtelijk-functionele kwaliteit van de Grenscorridor binnen de Zuidoost-Vleugel en de ELAt-driehoek (zie paragraaf 2.3 en bijlage 2 Ruimtelijke en landschappelijke analyse Grenscorridor) als geheel een te benutten potentie.

Deze vormen de basis voor de verbeterdoelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteiten en de basis voor het formuleren van ruimtelijke maatregelen in hoofdstuk 3 Integrale maatregelenpakketten.

Verbeterdoelen

Op basis van bovenstaand beschreven problematiek zijn de volgende verbeterdoelen voor ruimtelijke kwaliteiten geformuleerd:

- Grotere landschappelijke kwaliteit
 - Grotere herkenbaarheid landschap/landschapstypen
 - Grotere beleefbaarheid landschap/landschapstypen
 - Grotere toegankelijkheid landschap
- Beter watersysteem (voor zover nog niet voorzien in bestaand beleid)
 - Meer ruimte beekherstel
 - Meer ruimte waterberging
 - Betere waterkwaliteit
 - Minder spanning landbouw-water
- Sterkere natuur (voor zover nog niet voorzien in bestaand beleid)
 - Grotere biodiversiteit
 - Sterkere biotopen/habitats
 - Sterkere ecologische verbindingen
 - Minder versnippering natuur
 - Minder spanning natuur-landbouw
 - Minder spanning natuur-recreatie
- Grotere beleefbaarheid cultuurhistorie
- Aantrekkelijker woon- en werkomgeving
(lokaal, regionaal in Zuidoostvleugelverband, (inter)nationaal in ELAt-verband)
- Aantrekkelijker werkomgeving
- Sterkere landbouw
 - Meer ruimte voor landbouw
 - Meer ruimte voor verbreding landbouw
 - Minder versnippering landbouw
 - Betere landbouwstructuur
 - Meer multifunctioneel ruimtegebruik landbouw
- Sterkere recreatie
 - Sterkere bestaande kwaliteiten
 - Meer routes
 - Aantrekkelijkere routes
 - Meer voorzieningen
 - Aantrekkelijkere voorzieningen
 - Grotere recreatieve toegankelijkheid
 - Grotere rustgebieden
 - Minder energiegebruik en CO2 uitstoot
- Minder gebruik primaire grondstoffen
- Zorgvuldiger ruimtegebruik

definitief
2 augustus 2010

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

3 Integrale maatregelenpakketten

In dit hoofdstuk worden vanuit de probleem en doelstellingen maatregelen beschreven, die (gezamenlijk) tot een oplossing moeten leiden. Eerst worden afzonderlijke verbetermaatregelen, infrastructurele maatregelen en ruimtelijke maatregelen beschreven. Vervolgens worden deze maatregelen gecombineerd in integrale maatregelenpakketten.

3.1 Maatregelen

3.1.1 Verbetermaatregelen

Verbetermaatregelen zijn maatregelen bedoeld om de mobiliteitsvraag zodanig te beïnvloeden zodat deze vraag (beter) aansluit op beleidsmatige doelstellingen. Negatieve effecten ervan op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid moeten worden beperkt. Verbetermaatregelen zijn de stappen 1 t/m 5 maatregelen in de Zevensprong van Verdaas (ook wel Ladder van Verdaas genoemd).

Zevensprong van Verdaas

De Zevensprong van Verdaas houdt in dat bij het samenstellen van maatregelpakketten in volgorde van mogelijkheden van

- (1) de ruimtelijke ordening
- (2) prijsbeleid
- (3) openbaar vervoer
- (4) mobiliteitsmanagement
- (5) benutting
- (6) aanpassing aan de bestaande infrastructuur, naar maatregelen wordt gezocht voordat wordt ingezet op
- (7) nieuwe infrastructuur om de bereikbaarheid te verbeteren.

Verbetermaatregelen als onderdeel van de integrale maatregelenpakketten

Verbetermaatregelen worden in de integrale maatregelpakketten opgenomen. Dit betreft maatwerk: afhankelijk van de in een oplossing gekozen infrastructurele maatregelen wordt onderzocht welk pakket aan verbeteringsmaatregelen daar bij past. Belangrijk aandachtspunt is dat verbetermaatregelen niet los van elkaar en los van infrastructurele maatregelen gezien kunnen worden, maar in samenhang met elkaar onderzocht moeten worden.

In de systematiek van Verdaas wordt stap voor stap de Zevensprong doorlopen. Bij elke stap wordt onderzocht wat het probleemoplossend vermogen is en wat het resterend probleem is. In het kader van de Gebiedsopgave wordt deze methodiek pragmatisch en zorgvuldig ingezet: stap 1 t/m 5 (verbetermaatregelen) worden als geheel eerst onderzocht, waarna bekeken wordt of voor de oplossing van het resterend probleem stap 6 (aanpassing bestaande infrastructuur) dan wel stap 7 (nieuwe infrastructuur) nodig is.

Verbetermaatregelen in relatie tot nulplusmaatregelen / nulplusalternatief

Naast onderzoek aan oplossingen met nieuwe ruimtelijke ingrepen en (negatieve) milieueffecten moet worden onderzocht of het mogelijk is invulling te geven aan de gebiedsopgave met een oplossing bestaande uit maatregelen zonder groot ruimtelijk beslag en met minder negatieve milieueffecten, het zogenaamde nulplusalternatief. Het nulplusalternatief voor de Gebiedsopgave bestaat uit de verbetermaatregelen en overige nulplusmaatregelen, zoals kleinschalige aanpassing aan bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld verbetering kruispuntvorm, kruispuntinrichting, extra opstelstrook e.d.). Dit is geconcretiseerd in een nulpluspakket (zie paragraaf 3.3.2). en vervolgens op effect en realiteitsgehalte worden onderzocht.

Tabel 3.1 Overzicht mogelijke verbetermaatregelen

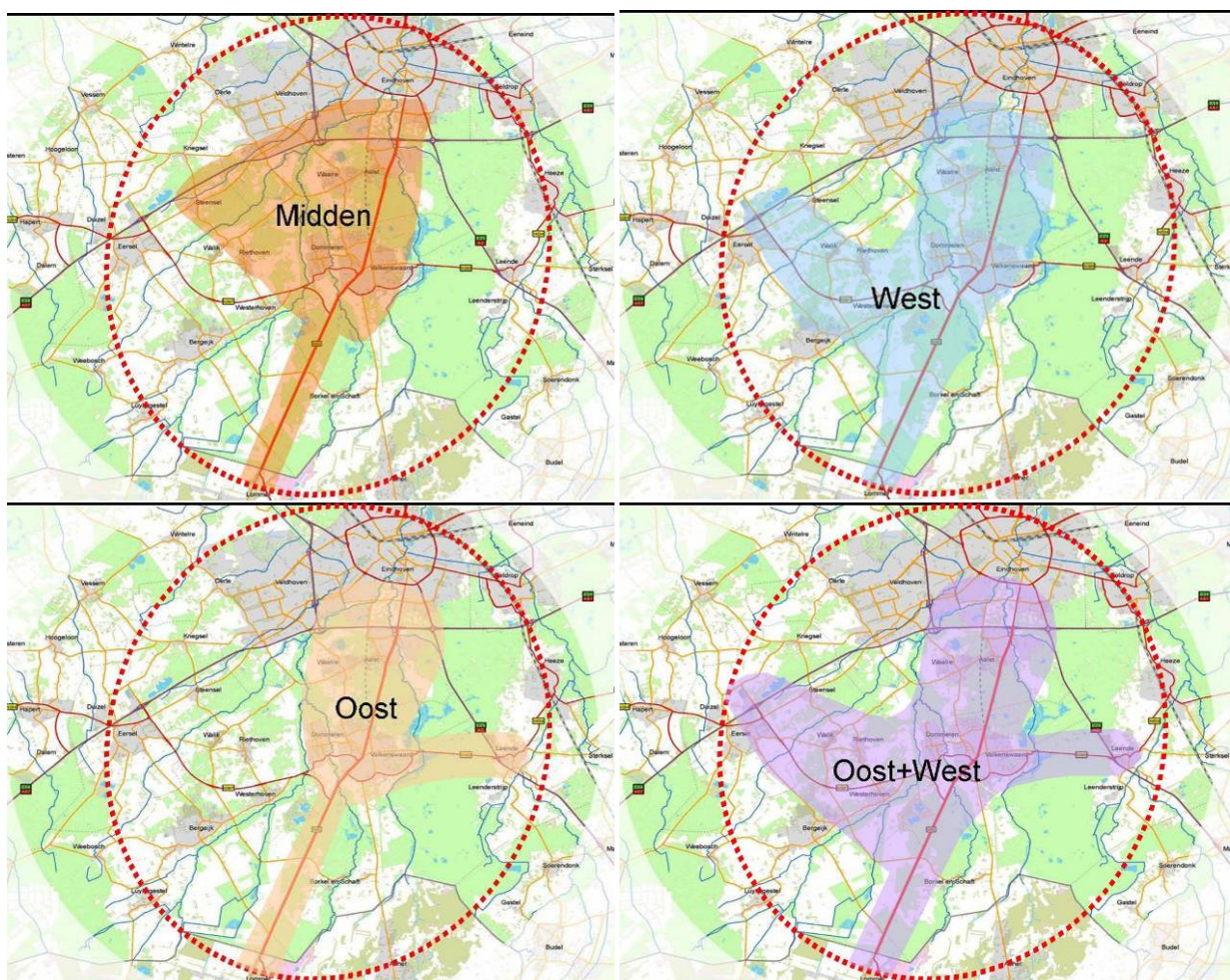
Categorie	Verbetermaatregel
Ruimtelijke ordening	Kritisch zijn op ruimtelijke ontwikkeling en ontsluiting
Prijsbeleid	Kilometerheffing (1) Tolheffing
Openbaar vervoer	• Extra lijn • Frequentie verhogen • Hoogwaardig openbaar vervoer (vrijliggend, hoogfrequent, kwalitatief) • Tram (Spartacus)
Fiets	• Fietsroute ("standaard") • Fietsroute + ("snel fietspad") • Punten voor transportfietsen / elektrische fietsen / leenfietsen; • Fietsparkeren • Fietsrotonde
Mobiliteitsmanagement	• Transferium/P&R/Carpool • Milieuzonering • Vrachtwagenverbod • Venstertijden vrachtverkeer • Route informatie panelen / Dynamische (verkeers) informatie • Parkeerbeleid
Benutting	• Verkeerscirculatie optimaliseren • Verkeersregelinstallatie (VRI), kruispunt optimaliseren • Ongelijkvloerse kruising • Gefaseerd oversteken • Duurzaam Veilige Inrichting • Dosering met verkeersregelinstallatie (VRI) • Tovergroen (doorstroming vrachtwagens) • Groene golf (alle verkeer) • Eenrichtingsverkeer • Afwaarden weg • Afsluiten weg • 30 km/uur inrichting • 60 km/uur inrichting • Herinrichten weg (capaciteit verlagen) • Opwaarderen weg (capaciteit verhogen)
Overige	• Verdiepte aanleg • Geluidschermen • Luchtschermen • Stiller wegdek

(1) Prijsbeleid staat ter discussie. In het kader van het onderzoek wordt nog nader onderzocht of en zo ja hoe rekening gehouden kan/moet worden met prijsbeleid

3.1.2 *Infrastructurele maatregelen*

Infrastructurele maatregelen hebben betrekking op aanpassing van bestaande infrastructuur (in de vorm van bijvoorbeeld reconstructie, verdieping, verlegging) en op de aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur. Deze maatregelen maken onderdeel uit van de stappen 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas. Met de samenwerkende partijen zijn op basis van de bereikbaarheidsanalyse infrastructuurle maatregelen geïnventariseerd. Hierbij is gewerkt vanuit de oplossingsgebieden, zie figuur 3.2, zoals benoemd in het Afsprakenkader en concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau d.d. januari 2010). Voor een beschrijving van de geformuleerde infrastructuurle oplossingen binnen deze gebieden wordt verwezen de beschrijving van de integrale maatregelpakketten in paragraaf 3.2.

Belangrijke opmerking vooraf is dat de infrastructuurle maatregelen op globaal niveau zijn uitgewerkt. Dat betekent dat nog geen concrete tracé's zijn ontworpen, maar zones waar een tracé zou kunnen liggen. Ook is op dit moment nog geen uitgewerkt beeld van het profiel, de snelheid en de aansluitingen van een nieuwe weg. In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe hiermee in het onderzoek wordt omgegaan.



ondergrond: SRE/Raadhuis Advies

Figuur 3.2 Oplossingsgebieden (Afsprakenkader januari 2010)

3.1.3 *Ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel)*

Met ruimtelijke maatregelen (niet infrastructureel) worden maatregelen bedoeld om de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied te versterken. Het zijn maatregelen op een diversiteit van aspecten: landschap, natuur, landbouw, water, recreatie, wonen, werken en voorzieningen. Uitgangspunt hierbij is de bestaande waarden zoveel mogelijk te behouden, te herstellen (waar nodig) en te versterken (waar mogelijk). Ruimtelijke maatregelen gaan verder dan de wettelijk verplichte compensatie van natuur: ook realisatie van water-, landbouw- en recreatieve doelstellingen vallen onder ruimtelijke maatregelen.

In het voorjaar van 2010 is in enkele creatieve sessies onderzocht wat ruimtelijke maatregelen voor de Gebiedsopgave kunnen zijn. Vanuit de doelstellingen en de landschapsanalyse zijn ruimtelijke kwaliteiten en potenties benoemd die als uitgangspunt dienen voor het invullen van ruimtelijke maatregelen. Op basis van deze kwaliteiten en potenties zijn vervolgens gezamenlijk mogelijke ruimtelijke maatregelen geformuleerd, waarmee deze kwaliteiten kunnen worden versterkt en potenties kunnen worden benut. De ruimtelijke maatregelen vallen grofweg gezien uiteen in twee categorieën:

- Ruimtelijke impulsen: maatregelen om, ook los van nieuwe infrastructuur, ruimtelijke kwaliteiten te versterken en potenties te benutten.
- Inpassingsmaatregelen, gekoppeld aan infrastructurele maatregelen en bedoeld om deze ruimtelijk-landschappelijk zo optimaal mogelijk in te passen

Hieronder wordt een impressie gegeven van mogelijke ruimtelijke maatregelen. Het is een selectie uit het totaal van voorgestelde maatregelen. Veel maatregelen zijn nog niet concreet uitgewerkt en gekoppeld aan locaties in het gebied en/of gekoppeld aan mogelijke infrastructurele maatregelen. In het vervolg van het onderzoek wordt dit waar nodig voor de besluitvorming concreter gemaakt.

Ruimtelijke impulsen

Versterking van het beekdal

Naast de huidige N69 zijn vooral de beekdalen structuurdragers in de Grenscorridor. In de landschapsanalyse is geconstateerd dat de beekdalen op veel locaties kwaliteit hebben verloren en niet of minder herkenbaar en beleefbaar zijn. Een ruimtelijke impuls kan beekdalversterking zijn.

Versterken robuuste eenheden

Ruimtelijke maatregelen om de robuuste eenheden verder te versterken zijn:

- Oude cultuurgronden: behoud en versterking kleinschaligheid, aanplant erfbeplanting en boomlanen;
- Jonge ontginningen: aanzetten ontginningslijnen door beplanting, inpassing grote erven.

Versterking ruimtelijke kwaliteit kernen

- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen woningen naar het landschap richten in plaats van ervan af;
- In Aalst en Valkenswaard het centrum herinrichten gericht op de N69 en de overzijde in plaats van er af.

Versterken natuur

Er wordt al veel nieuwe natuur gerealiseerd in de Grenscorridor, zowel natte natuurparels, bos als ecologische verbindingzones. Ruimtelijk impuls vanuit de Gebiedsopgave is het opzoeken van de knelpunten en hier impuls aan geven.

Versterken water

Er lopen al veel waterprojecten in de Grenscorridor. Ruimtelijk impuls vanuit de Gebiedsopgave is het opzoeken van de knelpunten en hier impuls aan geven.

Versterken landbouw

Er speelt al veel op het gebied van landbouw in de Grenscorridor Reconstructie, WILG Valkenswaard-Aalst-Waalre, vrijwillige kavelruil Bergeijk-Eersel. Ruimtelijk impuls vanuit de Gebiedsopgave is het opzoeken van de knelpunten en hier impuls aan geven.

Versterken recreatie

Ruimtelijk impuls vanuit de Gebiedsopgave voor recreatie is vooral het verder aaneensluiten van het routenetwerk en het verder ontsluiten en beleefbaar maken van het buitengebied van de Grenscorridor als uitloopegebied voor de kernen.

Afwaardering N69

Voor de afwaardering van de N69 is een aantal beelden gevormd, bijv. een landgoedlaan: een weg als belangrijke landschappelijke structuurdrager met een duidelijke keuze voor de functie en het bijpassende profiel, begeleid door bomenrijen. Verkeerstechnisch moet bij afwaardering gedacht worden aan een erftoegangsweg (60 km/uur).

Inpassingsmaatregelen

Er zijn op twee schaalniveaus inpassingsmaatregelen geformuleerd:

- Op lokaal niveau: inpassing van de weg in de ruimte / het landschap;
- Op gebiedsniveau: waar kan vanuit ruimtelijk-landschappelijke optiek nieuwe infrastructuur het beste gesitueerd worden.

De analyse op gebiedsniveau heeft vanuit de ruimtelijk-landschappelijke kwaliteiten, knelpunten en potenties een idee opgeleverd waar nieuwe infrastructuur, indien noodzakelijk, het beste gelegen kan zijn. Dit heeft een paar nieuwe varianten opgeleverd:

- Een variant voor nieuwe infrastructuur aan de zuidzijde van de Grenscorridor (zie verder paragraaf 3.2.9);
- Een variant waarbij het zuidelijk deel van de N69 niet door het boscomplex rond de Malpie te laten liggen, maar eromheen te leggen (bijv. aan de westzijde).

Op lokaal niveau is een diversiteit aan ruimtelijke inpassingsmaatregelen geformuleerd. Voorbeeld hiervan is de passage van een beekdal. Als een beekdal gepasseerd dient te worden door nieuwe infrastructuur dient dit vanuit ruimtelijk-landschappelijk oogpunt bij voorkeur loodrecht op de beek te gebeuren. De passage zelf kan worden geaccentueerd middels een bijzondere brug met aandacht voor de beleving van het beekdal vanaf de weg en met aandacht voor de voldoende ruimte voor water, ecologie, recreatie e.d.

3.1.4 *Korte termijn maatregelen*

Maatregelen die bijdragen aan de Gebiedsopgave en nu al in gang gezet of zelfs uitgevoerd kunnen worden, moeten niet blijven liggen. Gedurende het proces wordt actief gezocht naar maatregelen die los van het plan- en besluitvormingstraject voor het grote geheel al uitgevoerd kunnen worden: de korte termijn maatregelen. Het betreft maatregelen, die los van het ruimtelijk besluit en/of realisatie van nieuwe infrastructuur en/of ruimtelijke opgaven, uitgevoerd kunnen worden. Aandachtspunt hierbij is dat uitvoering van korte termijn maatregelen niet inhoudelijk en procedureel interfereren met de plan- en besluitvorming voor de lange termijn maatregelen. Zo moeten geen korte termijn maatregelen genomen worden die later teruggedraaid moeten worden en/of die keuzes ten aanzien van lange termijn maatregelen onmogelijk maken. De korte termijn maatregelen maken deel uit van de integrale maatregelpakketten en worden als zodanig op gelijkwaardige manier als lange termijn maatregelen onderzocht en beoordeeld.

3.1.5 *Uitwerking van maatregelen*

In de komende periode worden maatregelen waar nodig en mogelijk nog verder geconcretiseerd, met name als dit nodig blijkt te zijn voor de keuze en besluitvorming in het Gebiedsakkoord. In het brede plan-MER zal dit worden beschreven en gemotiveerd.

3.2 Beschrijving integrale maatregelpakketten

3.2.1 *Totstandkoming integrale maatregelpakketten*

De samenwerkende partijen hebben op basis van de in hoofdstuk 2 beschreven verbeterdoelen en de in paragraaf 3.1 beschreven maatregelen, integrale maatregelpakketten samengesteld. Dit vanuit de uitgangspunten dat zo breed mogelijk gezocht is naar oplossingen en pakketten, de pakketten zo goed als mogelijk de problematiek in de Grenscorridor moeten oplossen en dat de pakketten moeten bestaan uit verbetermaatregelen, infrastructurele maatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Hierbij is ervoor gekozen om de drie typen maatregelen in balans met elkaar te laten zijn. Dit is "evenwichtig investeren" genoemd. Principe van "evenwichtig investeren" is dat de ruimtelijke investering is afgestemd op de infrastructurele investering. Met andere woorden bij een forse infrastructurele maatregel hoort een forse ruimtelijke investering, een geringere infrastructurele maatregel mag gepaard gaan met een vergelijkbare ruimtelijke investering.

In eerste instantie zijn pakketten samengesteld vanuit de vier oplossingsgebieden zoals benoemd in het Afsprakenkader: Midden, Oost, West, Oost+West met daaraan toegevoegd een nulpluspakket. Gedurende het proces zijn daar pakketten aan toegevoegd. Binnen oplossingsgebied Midden is onderscheid gemaakt in een pakket dicht bij de kernen Aalst-Waalre-Valkenswaard (pakket Midden) en een pakket met een oplossing verder naar het westen (pakket Westparallel). Vanuit het bestuurlijk overleg is gevraagd ook expliciet het pakket van de Intentieverklaring 2004 te onderzoeken. Tot slot is vanuit de analyse de wens ontstaan een pakket aan de zuidzijde van de Grenscorridor te onderzoeken. In totaal geeft dit acht pakketten:

- Nulplus;
- Midden;
- Westparallel;
- Intentieverklaring;
- West;
- Oost;
- Oost + West;
- Zuid.

In de komende paragrafen worden de pakketten beschreven. De pakketten worden toegelicht aan de hand van de volgende opzet:

- Grondgedachte / thema;
- Infrastructurele maatregelen en varianten;
- Verbetermaatregelen;
- Ruimtelijke maatregelen; .

In de kaartbijlage is per pakket een grotere kaart opgenomen inclusief legenda en een kort samenvattend overzicht van de maatregelen.

Belangrijke opmerking vooraf is dat de pakketten op structuurniveau zijn uitgewerkt, het niveau waarop in het Gebiedsakkoord een keuze gemaakt kan en gaat worden. De uitwerking is nog niet op detailniveau zoals in een bestemmingsplan of besluit-m.e.r.

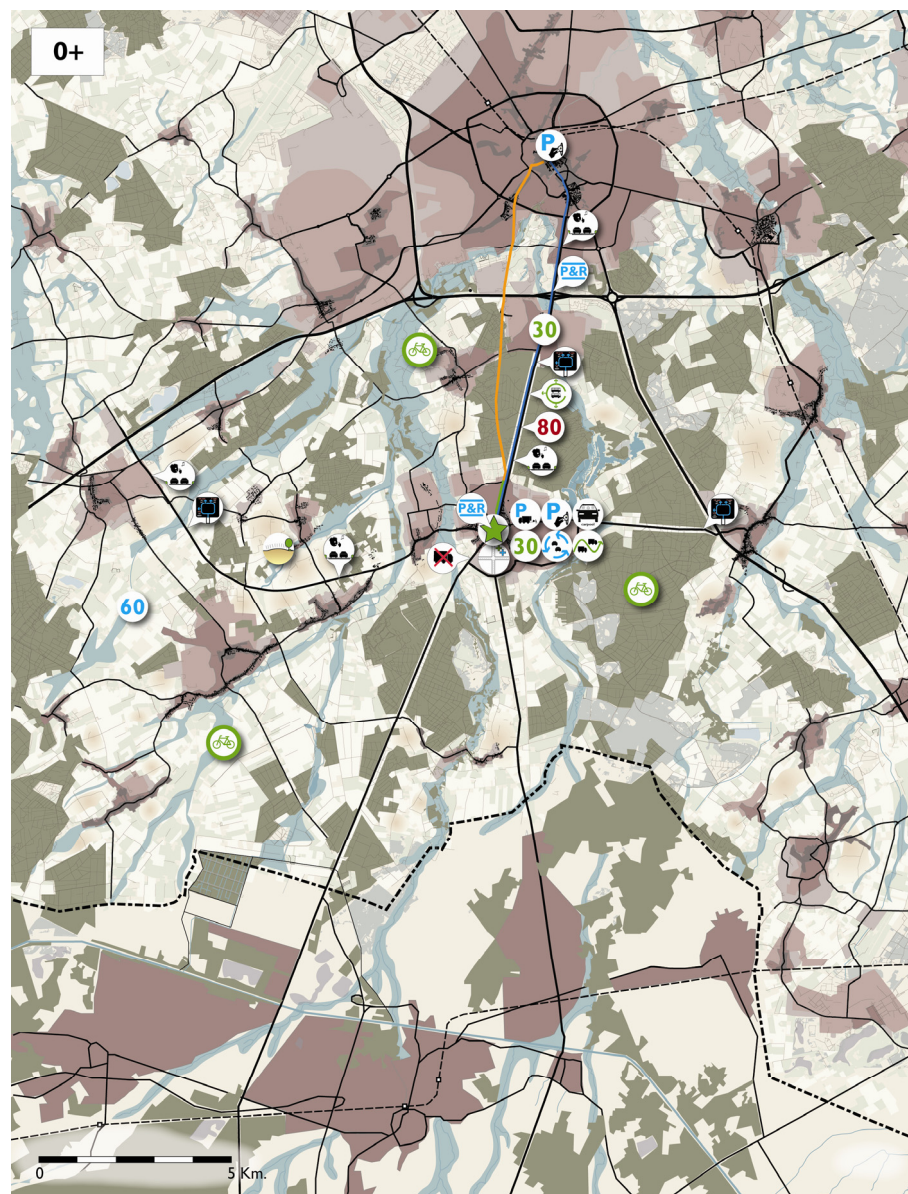
Dit betekent dat nog geen exacte wegtracé's ontworpen zijn en/of concrete uitwerkingen van verbeter- en ruimtelijke maatregelen. De pakketten beschreven principes en globaal de maatregelen. In hoofdstuk 4 Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek wordt beschreven hoe hiermee in het onderzoek wordt omgegaan.

De pakketten bevatten in eerste instantie alleen maatregelen in de "eigen omgeving". Mocht een pakket aanleiding geven tot maatregelen elders in de Grenscorridor, wordt dit onderzocht door pakketten te combineren (zie paragraaf 3.2.10)

3.2.2 *Nulplus (0+)*

Grondgedachte / Thema

Grondgedachte van maatregelenpakket Nulplus is met zo min mogelijk maatregelen met ruimtebeslag en/of negatieve milieueffecten, zoveel mogelijk invulling aan de doelstellingen te geven. Dat betekent dat maatregelen zich met name concentreren op de belangrijkste problematiek: de leefbaarheid in de kernen Aalst, Waalre, Valkenswaard, Dommelen, Eindhoven-Zuid, Bergeijk en Eersel. Nulplus betekent ook dat er geen nieuwe infrastructuur wordt aangelegd, dat gebruik gemaakt blijft worden van de bestaande wegenstructuur via de provinciale wegen N69, N397 en N396 en dat de problematiek wordt aangepakt met verbetermaatregelen. In Nulplus wordt vanuit het principe "evenwichtig investeren" geen nieuwe grote ruimtelijke ingrepen/inspanningen gedaan, maar wordt zoveel mogelijk aangesloten op al lopende ontwikkelingen. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Nulplus. In de bijlage Kaart 3b is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.



H+N+S Landschapsarchitecten

Infrastructurele maatregelen en varianten

Geen

Verbetermaatregelen

Om de problematiek in de kernen aan te pakken wordt met verbetermaatregelen getracht:

- De (auto)mobiliteit zoveel als mogelijk te beïnvloeden;
- De snelheid van het verkeer in de kernen te verlagen;
- Het aandeel vrachtverkeer op de grootste knelpunten te verlagen;
- De doorstroming te verbeteren.

Verbetermaatregelen die hiervoor onderzocht worden zijn:

- Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer door:
 - De realisatie van een P&R (parkeren en reizen) / Transferium bij de A67 / Aalsterweg (in combinatie met strenger parkeerbeleid Eindhoven en Valkenswaard);
 - Realisatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen Eindhoven en Aalst-Valkenswaard;
 - Onderzoek naar de mogelijkheden voor realisatie van een tramlijn tussen Eindhoven - Valkenswaard --Hasselt (aansluitend op de Spartacus lijn in België).
 - Stimuleren gebruik regulier openbaar vervoer;
- Stimuleren van het gebruik van de fiets door bijvoorbeeld aanleg van een snelle / aantrekkelijke fietsverbinding over het oude spoorbaantracé in Aalst-Waalre
- Verbeteren van de doorstroming door invoeren:
 - Groene golf (alle verkeer) door Aalst en Valkenswaard;
 - Tovergroen (vrachtverkeer) door Aalst en Valkenswaard;
 - Optimalisering van de verkeerscirculatie in de kernen.
- Herinrichting van de kernen van Aalst en Valkenswaard tot 30 km gebied;
- Dynamisch verkeersmanagement op de N69 Valkenswaard-Aalst, N396 en N397.

Andere verbetermaatregelen die onderzocht worden zijn:

- Verbeteren van de (verkeers)veiligheid door Duurzaam Veilige inrichting van wegen buitengebied;
- Verminderen van de geluidhinder door:
 - Gebruik stiller asfalt;
 - Onderzoek naar venstertijden / vrachtwagenverbod in het centrum van Valkenswaard (gecombineerd met verbeteren route zuidelijke rondweg en Schaapsloop).

Ruimtelijke maatregelen

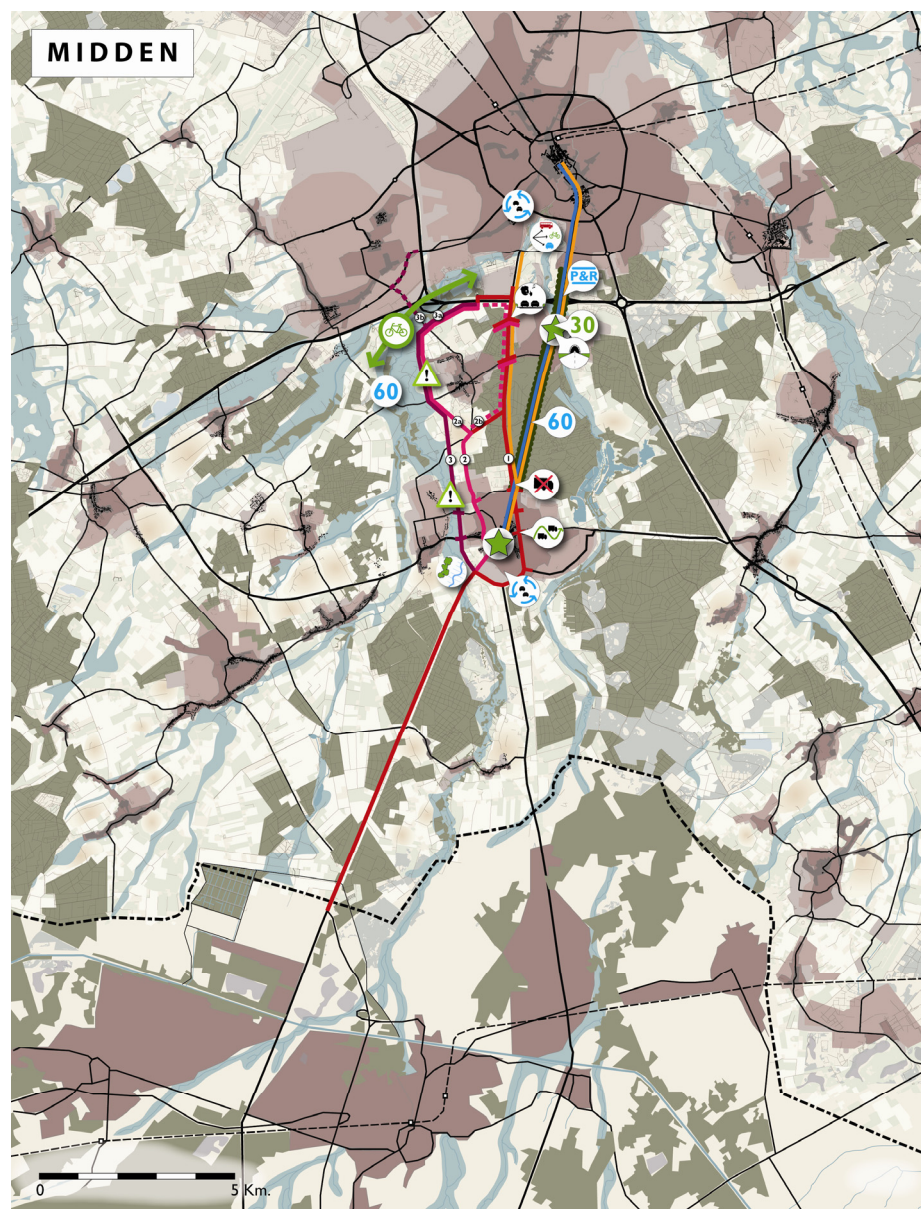
Binnen Nulplus wordt ingezet op de volgende Ruimtelijke maatregelen:

- Verbeteren van de recreatieve waarde van het gebied door het verbeteren van de toegankelijk en de beleefbaarheid van het buitengebied, bijv. door het optimaliseren van het routenetwerk fiets in het beekdalengebied, ten zuiden van Bergeijk en door het Leenderbos;
- Versterken van de landschappelijke kwaliteiten van de diverse landschapstypen door het stimuleren van de aanleg van kleine landschapselementen (houtwallen, poelen, erf- en laanbeplanting);
- Stimuleren van al lopende ontwikkelingen in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), wateropgaven, reconstructie e.d.;
- Kritisch zijn op landschappelijk negatieve ruimtelijke ontwikkelingen.

3.2.3 Midden

Grondgedachte / Thema

Grondgedachte van maatregelenpakket Midden is het zoeken naar een oplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek dicht bij het probleem en daarmee in of dicht bij de N69 door Aalst en Valkenswaard. Daarvoor wordt in het pakket Midden het doorgaande verkeer afgeleid uit het centrum van Valkenswaard en Aalst en op nieuwe infrastructuur afgewikkeld, westelijk van de N69, zo dicht mogelijk tegen de kernen aan. Daarnaast wordt een oplossing op het bestaande N69-tracé (bijv. in de vorm van een tunnel / verdiepte ligging) onderzocht. De infrastructurele maatregelen worden aangevuld met verbetermaatregelen in en rond de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard. Ruimtelijke maatregelen richten zich met name op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water en natuur, recreatie en landbouw. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Midden. In bijlage Kaart 3c is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.



H+N+S Landschapsarchitecten

Infrastructurele maatregelen en varianten

Binnen maatregelenpakket Midden zijn diverse infrastructurele varianten mogelijk (zie kaart):

1. Opwaarderen van de Europalaan in Valkenswaard en doortrekken van de Europalaan in noordelijke richting over het oude Spoorbaantracé naar de Prof. Holstlaan in Eindhoven en de aansluiting van High Tech Campus Eindhoven op de A2 gebruiken (via een parallelweg aan de noordzijde). Hierbij moet de nieuwe weg over het oude Spoorbaantracé tussen Valkenswaard en Aalst aangesloten worden op de huidige N69, moet de Heikantstraat / Onze Lieve Vrouwedijk geknipt worden ten zuiden van Waalre;
2. Nieuwe weg vanaf Valkenswaard Noord langs de westzijde van Waalre (2a) of over het oude spoorbaantracé (2b) naar de A67 (aansluiting High Tech Campus);
3. Vanaf Valkenswaard-Zuid nieuwe weg tussen Valkenswaard en Dommelen naar de A67 aansluiting High Tech Campus (3a) of gebruik maken van de bestaande aansluiting Veldhoven op de A2/N2 (3b);
4. Variant over huidig tracé N69: ondertunneling in Aalst en/of ondertunneling in Valkenswaard en/of ondertunneling Europalaan;
5. Geen nieuwe regionale verbinding, maar gebruik en eventueel opwaarderen lokale oplossingen.

Verbetermaatregelen

Verbetermaatregelen zijn gericht op

- Verbeteren leefbaarheid kern Aalst-Waalre-Valkenswaard, door:
 - Afwaardering van de huidige N69 van Valkenswaard tot A67 (uitgezonderd bestemmingsverkeer, landschapslaan, 60 km/u route);
 - Realisatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-Eindhoven-Aalst-Valkenswaard;
 - Realisatie P&R bij A67/Aalsterweg;
 - Onderzoeken mogelijkheden aansluiting op tramverbinding Spartacus Hasselt-Valkenswaard/Eindhoven;
 - Sturend parkeerbeleid in Eindhoven en Valkenswaard, wellicht ook in Waalre
 - Vrachtwagenverboden daar waar alternatieve routes voorhanden zijn;
 - Doorstroming met verkeerslichtenregelingen verbeteren daar waar nodig, op basis van een verkeersmanagementstrategie (BBZoB);
- Verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid Eindhoven-Zuid door:
 - Ontvlechting verkeersmodaliteitstromen in Eindhoven. Hierdoor is er meer ruimte voor vrijliggende HOV-infra op Aalsterweg doordat de (boven)lokale autostroom via de Prof. Holstlaan richting Eindhoven gaan;
- Verbeteren leefbaarheid / voorkomen verslechtering leefbaarheid buitengebied, door:
 - In het hele gebied, die wegen, die als verblijfsgebied gelden, ook als zodanig Duurzaam Veilig in te richten (30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom), dit o.a. om sluipverkeer te voorkomen;
 - Toepassen stil(ler) asfalt op N397;
- Verbeteren recreatieve/ecologische waarde buitengebied, door:
 - In het gehele gebied het recreatieve en utilitaire fietsroute netwerk beter te benutten, te faciliteren, te bewegwijzeren;
 - Toegankelijk maken van grote natuurgebieden voor fiets en voetganger .

Ruimtelijke maatregelen

Ruimtelijke maatregelen binnen pakket Midden zijn vooral gericht op het behoud van de relatief rustige, en stille driehoek Eersel-Valkenswaard-Veldhoven (beekdalengebied) en het “vrijhouden” van het landschap voor andere functies (landbouw, recreatie waterberging en natuurontwikkeling, o.a. realisatie toeristische poort bij Knooppunt de Hogt, versterken beekdalen en natuurcomplexen). Specifieke maatregelen moeten gericht worden op het beschermen van het waardevolle landschap tussen Dommelen en Valkenswaard en ten westen van Waalre.

3.2.4 Westparallel

Grondgedachte / Thema

Grondgedachte van maatregelenpakket Westparallel is het verminderen van de verkeersintensiteit op de N69 door de kernen van Aalst en Valkenswaard, zonder vergroting van de verkeersdruk op de N397 en N396. Hiervoor wordt nieuwe infrastructuur ten westen van Valkenswaard en Waalre voorzien met een nieuwe aansluiting op de A67. De infrastructurele maatregelen worden aangevuld met verbetermaatregelen in en rond de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard. Ruimtelijke maatregelen richten zich met name op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water en natuur, recreatie en landbouw.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Westparallel. In bijlage kaart 3d is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.

Infrastructurele maatregelen en varianten

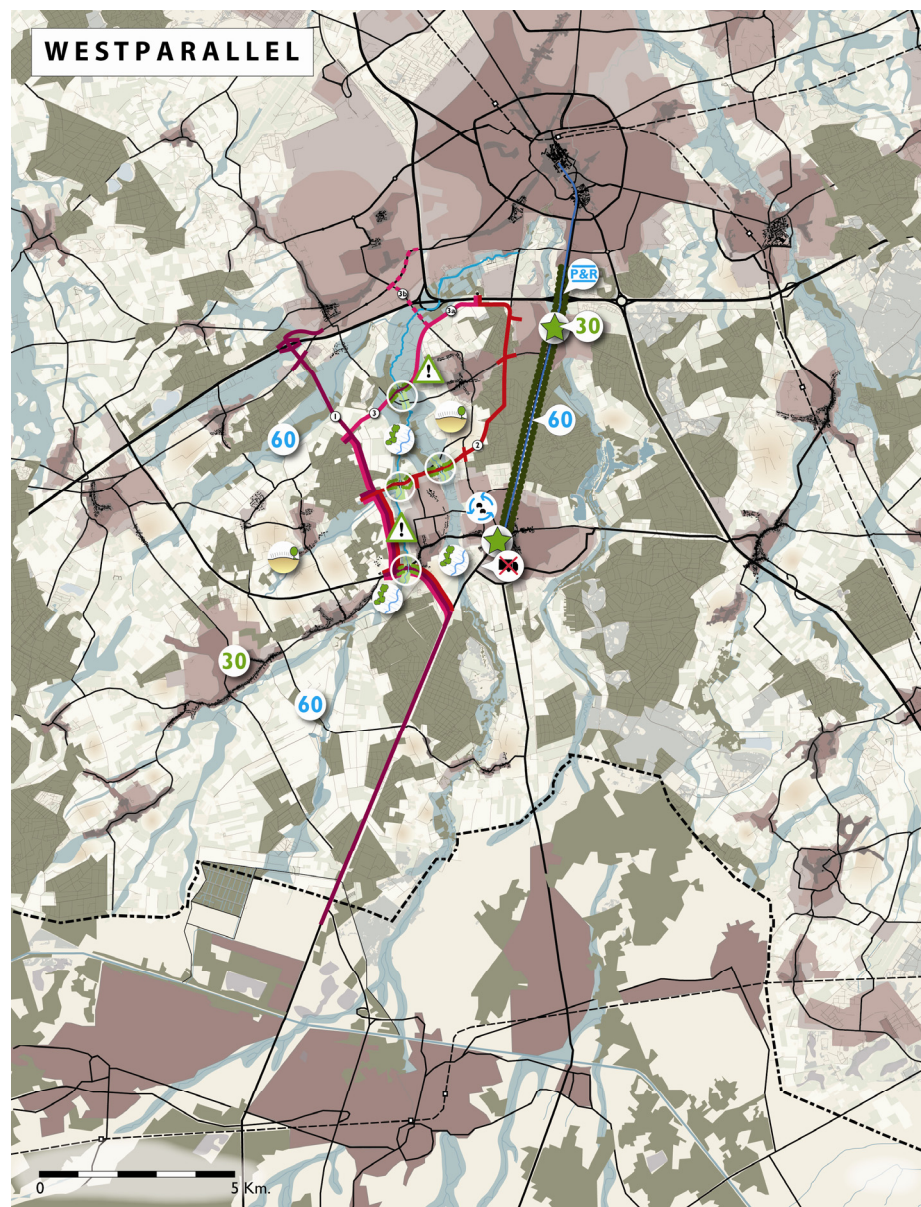
Het basistracé voor pakket Westparallel loopt vanaf Valkenswaard-Zuid via een nieuwe weg (Lage Heideweg) langs de Keersopperdreef ten westen van Dommelen door het beekdalengebied naar een nieuwe aansluiting op de A67 ter hoogte van Veldhoven-west (variant 1). Varianten leiden naar de aansluiting High Tech Campus Eindhoven

- Via het Oude Spoorbaantracé (variant 2);
- Via Waalre-Noord (variant 3) met aansluiting op de A67 bij High Tech Campus (3a) of gebruik maken van de bestaande aansluiting van Veldhoven op de N2/A2 (3b);
- Via het Oude Spoorbaantracé, lokale ontsluiting Valkenswaard, aantakkend op de Westparallel (variant 4).

Verbetermaatregelen

Verbetermaatregelen in pakket Westparallel richten zich met name op het verbeteren van de leefbaarheid in Aalst, Waalre en Valkenswaard en het verbeteren van de leefbaarheid / voorkomen van verslechtering van de leefbaarheid op de kernen in het buitengebied:

- Afwaarderen en herinrichten N69/Eindhovenseweg in Valkenswaard en Aalst;
- Vrachtwagenverbod kernen Valkenswaard en Aalst;
- Verbeteren verkeerscirculatie Valkenswaard;
- Afwaarderen, opwaarderen en afsluiten van wegen of alleen bestemmingsverkeer ter verbetering lokale bereikbaarheid en ter vermindering sluipverkeer;
- In het gehele gebied het recreatieve fietsroute netwerk beter benutten, faciliteren, bewegwijzeren;
- Beter toegankelijk maken van natuur voor fietsers en voetgangers;
- Goede en veilige oversteekbaarheid voor langzaam verkeer in het gehele gebied;
- HOV Eindhoven-Aalst-Valkenswaard;
- Snelle fietsroute over of langs het Oude Spoorbaantracé.



H+N+S Landschapsarchitecten

Ruimtelijke maatregelen

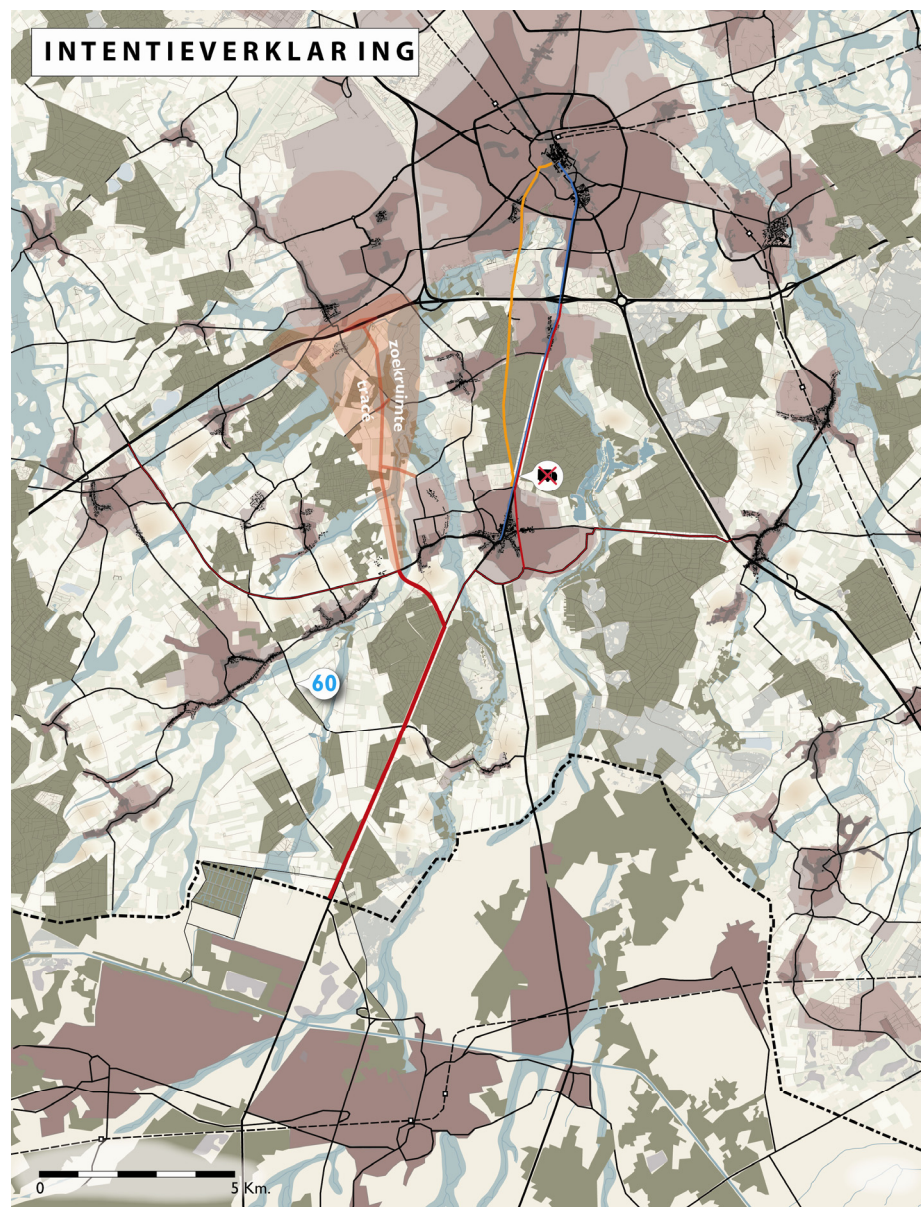
Ruimtelijke maatregelen binnen pakket Westparallel richten zich vooral op de inpassing van de nieuwe structuur in het beekdalengebied en meer specifiek de inpassing in het beekdal van de Keersop bij Dommelen:

- Haakse oversteek over Keersop en accentueren oversteek met bijzondere brug;
- Goede inpassing van de doorsnijdingen van de overige beekdalen en mogelijk maken beekherstel;
- Benutten van economische potenties van de ruimtelijke kwaliteiten:
 - Agrarisch; maximaal faciliteren van potenties die bij het gebied passen, soms is dat verbrede landbouw soms is dat intensiveren of vergroten van landbouw;
 - Recreatie & Toerisme: kan in het gehele gebied, passend bij de omgevingsfuncties en kwaliteit;
- Wonen en werken; idem als het qua schaal maar past bij de functies en kwaliteiten van het omliggende gebied;
- Herverkaveling van agrarische ruimte, gericht op toekomstbestendige en –gerichte landbouw;
- Realiseren waterberging en versterking beekdal langs / bij nieuwe weg.

3.2.5 *Intentieverklaring*

Grondgedachte / Thema

Grondgedachte van het maatregelenpakket Intentieverklaring is het formuleren van een maatregelenpakket dat gelijk is aan het pakket aan maatregelen in de Intentieverklaring, zodat deze gelijkwaardig onderzocht en vergeleken kan worden met de andere voorgestelde pakketten. De grondgedachte sluit aan bij die van pakket Westparallel: het verminderen van de verkeersintensiteit op de N69 door de kernen van Aalst en Valkenswaard, zonder vergroting van de verkeersdruk op de N397 en N396. Hiervoor wordt nieuwe infrastructuur ten westen van Valkenswaard en Waalre voorzien met een nieuwe aansluiting op de A67. De infrastructurele maatregelen worden aangevuld met verbetermaatregelen in en rond de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Intentieverklaring. In bijlage Kaart 3e is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.



Infrastructurele maatregelen en varianten

- Aanleg Lage Heideweg (fase 1);
- Aanleg van een West Parallel Noord conform Intentieverklaring 2004 (fase 2, 3 en eindfase, waarbij opgemerkt moet worden dat binnen het zoekgebied gezocht wordt naar een aansluiting op de A2, zoals in Intentieverklaring is aangegeven.

Verbetermaatregelen

- Vrachtwagenverbod op de N69 (fase 1);
- Afwaarderen Fressevenweg/Bergeijkse dijk/Endeakkers (fase 2);
- Opwaarderen Europalaan (fase 1);
- Indien nodig opwaarderen van de N396 (fase 1) en N397 (inclusief Stuivertje, eindfase);
- HOV over de N69 (fase 1);
- Regionale fietsverbinding over oude spoorbaantracé (fase 1);
- Stimuleren carpools.

Ruimtelijke maatregelen

Geen.

3.2.6 West

Grondgedachte / Thema

Grondgedachte van maatregelenpakket West is dat een deel van de problematiek in de Grenscorridor kan worden opgelost door het afleiden van doorgaand verkeer richting de A67 over nieuwe infrastructuur en/of een opgewaardeerde N397. Verbetermaatregelen richten zich met name op het voorkomen van negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur en het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen langs de N397.

Ruimtelijke maatregelen richten zich met name op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water en natuur, recreatie en landbouw. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket West. In bijlage Kaart 3f is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.

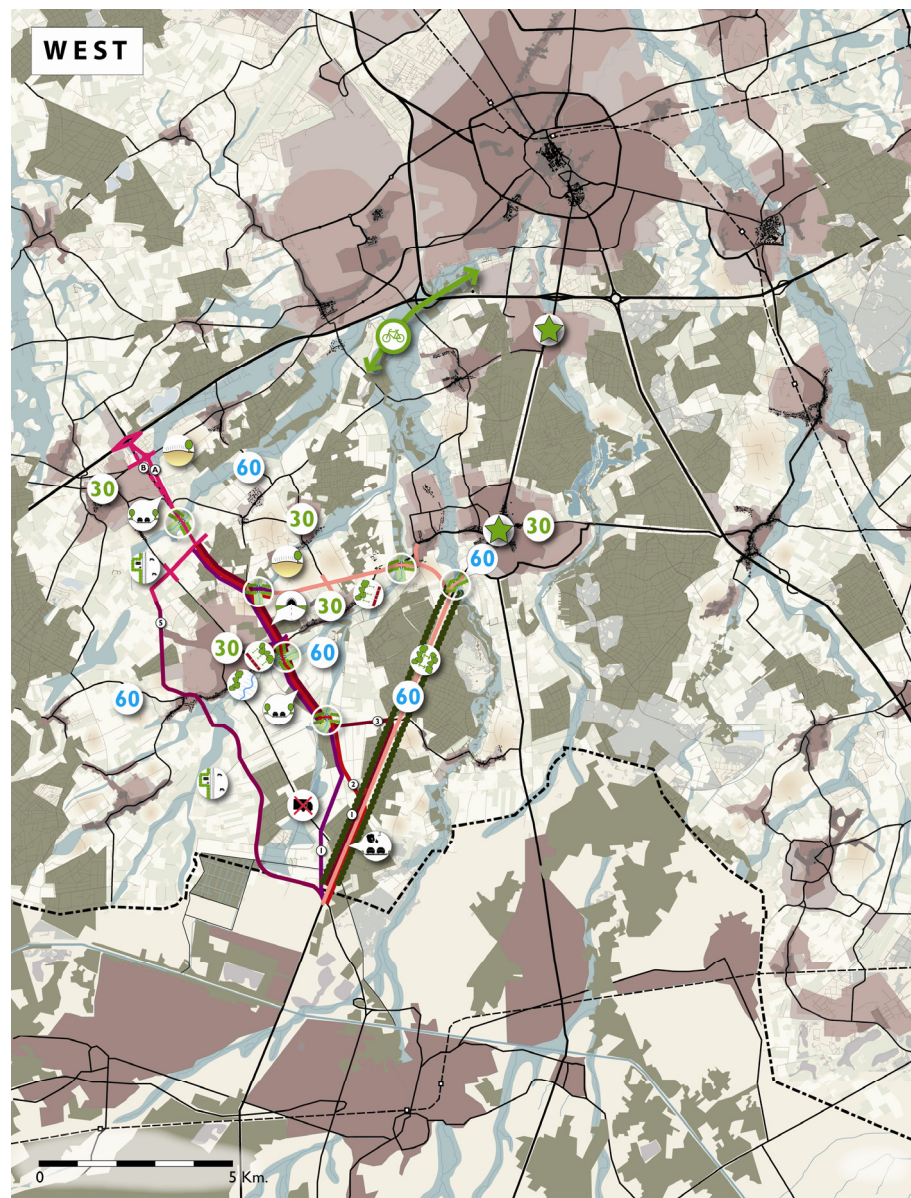
Infrastructurele maatregelen en varianten

West kan op diverse manieren infrastructureel worden vormgegeven:

1. Vanaf de grens nieuwe infrastructuur die ten westen langs natuurgebied de Plateaux gaat, via nieuwe infrastructuur naar Fressevenweg, Endeakkers, N397, Stuivertje, A67;
2. N69 traject, Bergeijkse Dijk, en verder vergelijkbaar met 1;
3. N69 traject, dan voorbij natuurgebied de Plateaux nieuwe infrastructuur naar Fressevenweg en verder vergelijkbaar met 1;
4. N69, Lage Heideweg, N397, Stuivertje, A67;
5. Vanaf grens nieuwe infrastructuur die Bergeijk westelijk passeert en Loo oostelijk, aansluiten op noordelijke randweg die gepland is, aansluiten op N397, en verder vergelijkbaar met 1.

In alle varianten geldt:

- Aanpassing/opwaardering Stuivertje, waarbij de keuze is dit op de huidige locatie te doen (B) of verschoven naar het noordoosten (verder van de kern van Eersel af) (A);
- Bij de Belgische grens al dan niet een (on)gelijkvloerse kruising bij eventuele nieuwe infra en de huidige N69.



H+N+S Landschapsarchitecten

Verbetermaatregelen

Verbetermaatregelen in pakket West richten zich met name op het verbeteren van de leefbaarheid in Aalst, Waalre en Valkenswaard en het verbeteren van de leefbaarheid / voorkomen van verslechtering van de leefbaarheid op de kernen in het buitengebied:

- Duurzaam veilige inrichting van het lokale wegennet: 30 km/uur in de kernen, 60 km/uur op wegen in het buitengebied;
- Afwaarden, opwaarden en afsluiten van wegen of alleen bestemmingsverkeer ter verbetering lokale bereikbaarheid en ter vermindering sluipverkeer;
- Maatregelen ter voorkoming van vrachtverkeer op noordelijk deel N69;
- Geluidwerende voorzieningen zoals stiller asfalt, verdiepte ligging/tunnel;
- In het gehele gebied het recreatieve fietsroute netwerk beter benutten, faciliteren, bewegwijzeren;
- Goede en veilige oversteekbaarheid voor langzaam verkeer in het gehele gebied;
- Toegankelijk maken van grote natuurgebieden voor fiets en voetganger.
- HOV Eindhoven-Aalst-Valkenswaard;
- Een snelle fietsroute Bergeijk Riethoven.

Ruimtelijke maatregelen

Ruimtelijke maatregelen binnen pakket West richten zich vooral op de inpassing van de nieuwe structuur in de beekdalen en het benutten van de potenties in het beekdalengebied.

- Goede inpassing doorsnijdingen beekdalen;
- Benutten van economische potenties van de ruimtelijke kwaliteiten:
 - Agrarisch; maximaal faciliteren van potenties die bij het gebied passen, soms is dat verbrede landbouw soms is dat intensiveren of vergroten van landbouw;
 - Recreatie & Toerisme: kan in het gehele gebied, passend bij de omgevingsfuncties en kwaliteit;
 - Wonen en werken; idem als het qua schaal maar past bij de functies en kwaliteiten van het omliggende gebied;
- Aaneengesloten robuuste natuur: verbinding natuurcomplexen versterken langs N69 (Malpie, Plateaux), beekdalherstel;
- Het “vrij houden” van het open landschap voor andere functies en gebruiken (recreatie, toerisme, landbouw, waterberging, natuurontwikkeling, wonen en werken;
- Nieuwe economische activiteiten (wonen, werken, recreëren) mits deze passen bij de schaal van het gebied;
- herverkaveling van agrarische ruimte, gericht op toekomstbestendige en –gerichte landbouw;
- Realiseren waterberging en versterking beekdal langs / bij nieuwe weg;
- Dorpsranden Bergeijk en Eersel herontwikkelen en oriënteren op het landschap.

3.2.7 Oost

Grondgedachte / Thema

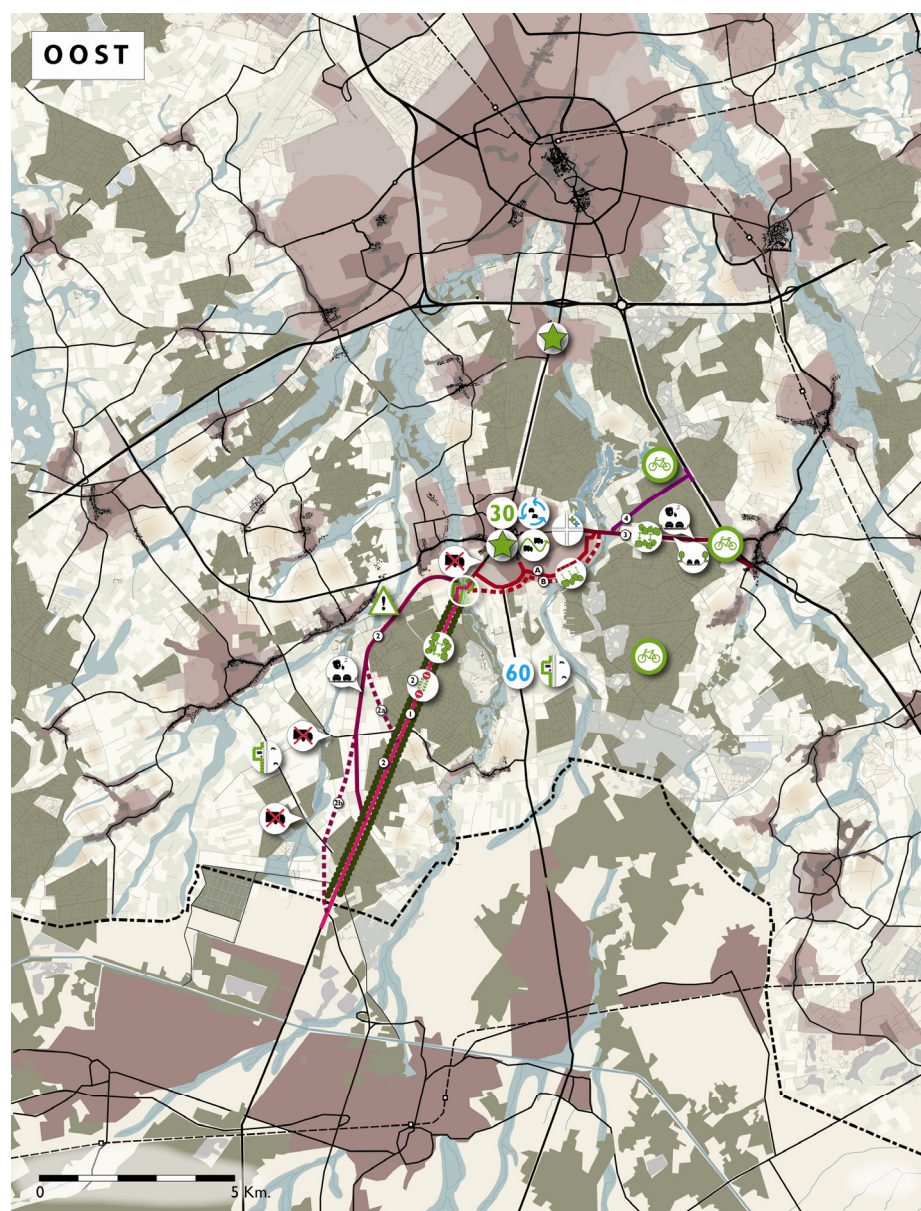
Grondgedachte van maatregelenpakket Oost is dat een deel van de problematiek in de Grenscorridor kan worden opgelost door het afleiden van doorgaand verkeer richting de A2 over nieuwe infrastructuur en/of een opgewaardeerde N396. Verbetermaatregelen richten zich met name op het voorkomen van negatieve effecten van de nieuwe infrastructuur op de nabijgelegen kern van Valkenswaard. Ruimtelijke maatregelen richten zich met name op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water en natuur, recreatie en landbouw.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Oost. In bijlage Kaart 3g is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.

Infrastructuurele maatregelen en varianten

Basistracé (1) voor pakket Oost is het huidige tracé: vanaf de grens het zuidelijk deel van de N69 / Luikerweg, de zuidelijke rondweg / Schaapsloop, N396/Leenderweg, aansluiting Heeze-Leende op de A2. Op de vier tracédelen zijn varianten mogelijk:

- Het zuidelijk deel van de N69: Ten westen van Malpiebergsche Heide, rekening houdend met Beekloop en Keersop, "strak" tegen bos aan (2), afwaarden zuidelijk deel N69 (zie ook maatregelpakket West);
- De zuidelijke rondweg Valkenswaard / Schaapsloop: Nieuwe Schaapsloop ten zuiden van huidige (B), verkleinen aantal rotondes van 5 naar 2 a 3, Alternatief: (afgestemde) VRI's Tovergroen/Groene golf, onderzoek naar mogelijke snelheden;
- De aansluiting op de A2: Door Valkenhorst naar nieuwe aansluiting op A2 ten noorden van huidige aansluiting (4) of de door de gemeente Heeze-Leende gewenste nieuwe ontsluiting ten zuiden van huidige gebruiken (3).



H+N+S Landschapsarchitecten

Verbetermaatregelen

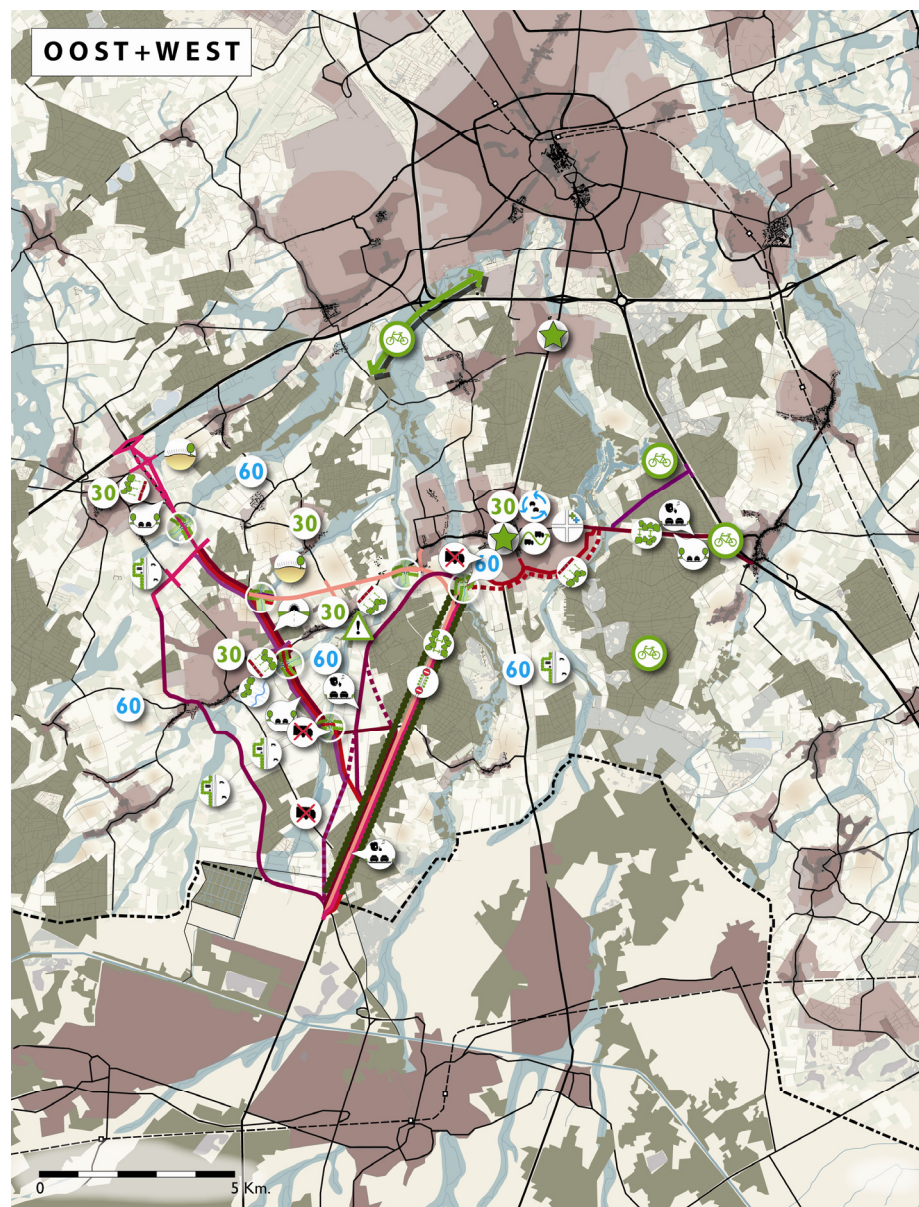
- Flankerende maatregelen Bergeijksedijk / Fressevenweg / Aartslaan ter voorkoming sluipverkeer richting Bergeijk;
- Flankerende maatregelen N69 en Europalaan ter vermindering vrachtverkeer door kern (alleen bestemmingsverkeer of vrachtwagenverbod);
- Goede en veilige oversteekbaarheid voor langzaam verkeer in het gehele gebied;
- Mitigeren hinder op omliggend natuur/recreatiegebied door maatregelen als stiller asfalt.

Ruimtelijke maatregelen

- Herstructurering bedrijventerrein Schaapsloop;
- (Mogelijke) verdiepte ligging N396;
- Optimaliseren recreatieve potenties door ontsluiting en verder ontwikkeling recreatieve poorten Zeelberg (ten zuiden van visvijvers Tongelreep) en Leenderbos (langs N396 in nabijheid op/afrit A2);
- Behoud en recreatief ontsluiten van cultuurhistorisch-landschappelijk waardevol gebied ten zuiden van Valkenswaard (Deelshurk, Venbergen, Venbergse watermolen, Zeelberg, Driebruggen, Bruggerhuizen, visvijvercomplex;
- Beschermen van het waardevol beekdal van de Keersop (bij variant 2);
- Beter recreatief oversteekbaar maken van de N396;
- Herverkaveling van agrarische ruimte, gericht op toekomstbestendige en –gerichte landbouw.

3.2.8 Oost+West

Naast Oost en West apart wordt conform het Afsprakenkader in het brede plan-MER ook een pakket onderzocht waarin Oost en West gecombineerd worden. Doorgaand verkeer wordt zowel in oostelijke en westelijke richting afgeleid. In principe is dit pakket een combinatie van de pakketten Oost en West. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Oost+ West. In bijlage Kaart 3h is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.



H+N+S Landschapsarchitecten

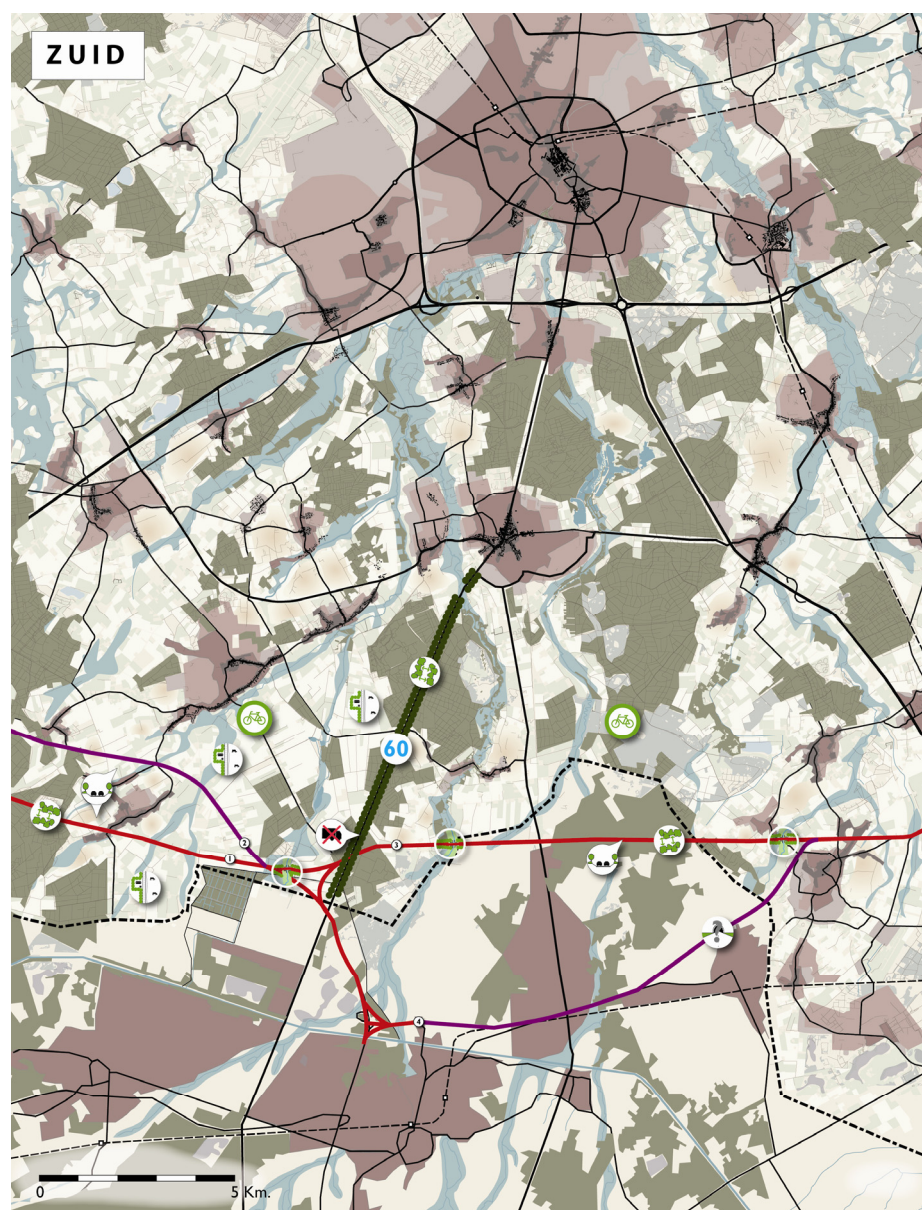
3.2.9 Zuid

Grondgedachte / Thema

Pakket Zuid is nieuw ten opzichte van het Afsprakenkader, en is ontwikkeld vanuit de grondgedachte om de ruimtelijke / landschappelijke kwaliteiten van de Grenscorridor maximaal te ontzien door doorgaand internationaal verkeer van en naar België dicht bij de bron/bestemming af te leiden met oost-west verbindingen in het zuidelijk deel van de Grenscorridor (deels Nederlands / deels Belgisch grondgebied). Dit zal gepaard moeten gaan met verbetermaatregelen en ruimtelijke maatregelen om de nieuwe infrastructuur goed in te passen in de kernen en de bestaande landschappelijke en ecologische waarden in dit deel van de Grenscorridor. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de maatregelen in pakket Zuid. In bijlage Kaart 3i is een vergrote versie van de kaart opgenomen met een legenda en een samenvatting van de grondgedachte en de maatregelen.

Infrastructuurele maatregelen en varianten

1. Zuidelijke variant westelijk deel (naar A67): vanaf N74 langs grens, onderlangs Maaij, onderlangs Luijksgestel, onderlangs Postelse Heide, langs grens naar A67;
2. Noordelijke variant westelijk deel (naar A67): Vanaf N74 langs grens, onderlangs Maaij, bovenlangs Luijksgestel, langs grens naar A67;
3. Noordelijke variant oostelijk deel (naar A2): vanaf N74 om Plateaux, onderlangs Borkel, onderlangs Grote Heide, bovenlangs Gastel, Budel, aansluiting Budel op A2;
4. Zuidelijke variant oostelijk deel (naar A2); N74, richting Broeseind, over spoorbaantracé door Achel en Hamont naar A2.



H+N+S Landschapsarchitecten

Verbetermaatregelen

- Flankerende maatregelen ter voorkoming sluipverkeer;
- Goede en veilige overstekbaarheid voor langzaam verkeer in het gehele gebied.

Ruimtelijke maatregelen

- Inpassing nieuwe infrastructuur langs kernen;
- Inpassing beekdalpassages;
- Inpassing in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) / Natura 2000;
- Verdiepte ligging/tunnel;
- Herinrichten zuidelijk deel N69 als landgoedlaan;
- Versterken recreatieve verbindingen (fiets/wandelen);
- Herverkaveling van agrarische ruimte, gericht op toekomstbestendige en –gerichte landbouw.

3.2.10 Combinaties van pakketten

De in de voorgaande beschreven integrale maatregelpakketten worden in het brede plan-MER onderzocht en beoordeeld (zie hoofdstuk 4 Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek voor een beschrijving van de wijze waarop). Echter, gezien de problematiek en doelstellingen wordt op voorhand verwacht dat de integrale maatregelpakketten, zoals beschreven in dit hoofdstuk, afzonderlijk mogelijk niet tot een totaaloplossing zullen leiden en dat daarom ook combinaties van pakketten onderzocht moeten worden. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de onderzoeksopzet en volgorde waarin de integrale maatregelpakketten afzonderlijk en in combinatie worden onderzocht.

Tabel 3.1 Overzicht te onderzoeken integrale maatregelpakketten

Maatregelpakket	Toelichting
0 (Referentiesituatie)	Referentiesituatie, basis voor probleemanalyse, bepaling doelstellingen en bepaling effecten
0+ (Nulplus)	Pakket, waarin Grenscorridor (het gebied) maximaal ontzien wordt en waarin met minimale maatregelen zoveel als mogelijk aan doelstellingen geprobeerd wordt te voldoen. Maximaal inzetten op niet-infrastructurele maatregelen om mobiliteit te beïnvloeden
<i>Pakketten:</i> Midden Westparallel Intentieverklaring West Oost Oost+ West Zuid	Pakket met nieuwe infrastructuur (lokaal en/of regionaal) dicht bij kernen Aalst-Waalre en Valkenswaard Pakket met nieuwe infrastructuur door beekdalengebied Pakket conform Intentieverklaring 2004 Pakketten waarbij doorgaand verkeer afgeleid wordt over: nieuwe of bestaande (N397) infrastructuur nieuwe of bestaande (N396) infrastructuur bestaande infrastructuur (N396 en N397) nieuwe infrastructuur vanaf N74 naar A2 en A67 door zuid
<i>Combinaties van pakketten</i> Westparallel gecombineerd met Nulplus of Midden Intentieverklaring gecombineerd met Nulplus of Midden West gecombineerd met Nulplus Midden Oost gecombineerd met Nulplus of Midden Oost+West gecombineerd met Nulplus of Midden Zuid gecombineerd met Nulplus of Midden	Combinatiepakket afleiden doorgaand verkeer en oplossing gericht op problematiek kernen, waarbij de pakketten gecombineerd worden met nulplusmaatregelen dan wel, indien nodig, maatregelen uit het pakket Midden om een totaaloplossing te bieden voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor.

Hierbij wordt een pragmatische, op de besluitvorming gerichte, aanpak gehanteerd. Niet alle pakketten worden volledig en tot in detail onderzocht. Eerst worden de pakketten onderzocht op probleemoplossend / doelrealiserend vermogen: in hoeverre worden met een pakket de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen opgelost en in hoeverre wordt met de pakketten invulling gegeven aan de overige doelstellingen (zie hoofdstuk 4 voor een beschrijving van de onderzoeksmethodiek). Wanneer een pakket niet voldoende probleemoplossend / doelrealiserend is, kan dit reden zijn dit pakket niet verder te onderzoeken. De na de eerste onderzoeksstap overgebleven pakketten worden daarna onderzocht op milieueffecten, duurzaamheid, belangen en realiseerbaarheid (zie verder hoofdstuk 4).

3.2.11 *Uitgangspunten voor onderzoek nieuwe infrastructuur*

Zoals al in paragraaf 3.2.1 is gesteld zijn de integrale maatregelpakketten op structuurniveau uitgewerkt en is de uitwerking nog niet op detailniveau zoals bijv. in een bestemmingsplan. Dit betekent dat nog geen exacte wegtracé's ontworpen zijn en dat er nog geen concreet beeld op voorhand bestaat van het benodigde / gewenste profiel en snelheid. Het is juist onderdeel van de brede plan-MER om te bekijken welk wegtype / profiel en welke snelheid nodig. Maar voor het onderzoek is een eerste uitgangspunt noodzakelijk, waarbij het belangrijk is dat dit uitgangspunt hetzelfde in alle pakketten gehanteerd wordt om de pakketten eerlijk met elkaar te kunnen vergelijken.

Startuitgangspunt voor nieuwe infrastructuur is een gebiedsontsluitingsweg 2x1 rijstroken, 80 km/uur. Daarnaast zal worden onderzocht wat het (aanvullende) effect is van 2x2 rijstroken, 100 km/uur.

Startuitgangspunt voor afwaardering van de bestaande N69 is een erftoegangsweg, 2x1 rijstroken, 60 km/uur.

definitief
2 augustus 2010

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

4 Beoordelingskader en onderzoeksmethodiek

Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze de integrale maatregelenpakketten worden onderzocht en beoordeeld. Specifiek wordt ingegaan op de verschillende methoden van onderzoek: onderzoek naar probleemoplossend vermogen en effecten, onderzoek naar duurzaamheid, onderzoek naar belangen, onderzoek naar uitvoeringsaspecten.

4.1 Inleiding

De integrale maatregelpakketten (afzonderlijk en in combinaties), zoals beschreven in hoofdstuk 3 worden onderzocht en beoordeeld om te komen tot een voorkeurspakket. Dit voorkeurspakket wordt vastgelegd in het Gebiedsakkoord en ruimtelijk-planologisch in een herziening van de structuurvisie. De beoordeling vindt plaats vanuit vier invalshoeken:

- In hoeverre lossen de pakketten de problemen op, geven ze invulling aan de doelstellingen van de Gebiedsopgave en welke (milieu)effecten hebben de oplossingen?
- Zijn de oplossingen duurzaam, robuust en toekomstvast?
- Behartigen de oplossingen de belangen van de samenwerkende partijen?
- Zijn ze vanuit technisch, procedureel en financieel opzicht uitvoerbaar? Wanneer worden ze uitgevoerd, door wie en onder welke voorwaarden?

Hiervoor wordt een viertal onderzoeken uitgevoerd:

- Effectenonderzoek (m.e.r.-onderzoek): onderzoek naar probleemoplossend / doelrealiserend vermogen en milieueffecten;
- Duurzaamheidsscan: analyse in hoeverre pakketten duurzaam worden geacht;
- Belangenonderzoek: analyse welke belangen worden behartigd en welke niet of zelfs geschaad;
- Onderzoek uitvoeringsstrategie: onder welke voorwaarden zijn de integrale maatregelpakketten uitvoerbaar.

Zoals in hoofdstuk 3 is gesteld, wordt het onderzoek vormgegeven als een trechteringsproces. Eerst wordt onderzocht of pakketten voldoende probleemoplossend / doelrealiserend zijn. Zo niet worden pakketten niet verder onderzocht. Pakketten die voldoende probleemoplossend / doelrealiserend zijn, worden verder onderzocht op de overige aspecten.

De resultaten van al deze onderzoeken worden bijeengebracht in een onderzoeksrapport/brede Plan-MER.

Mede op basis van de verzamelde onderzoeksresultaten in het brede plan-MER wordt door de bestuurders van de samenwerkende partijen overlegd om tot één breed gedragen voorkeurspakket van maatregelen te komen. Dit pakket zal worden vastgelegd in een Gebiedsakkoord vergezeld van de afwegingen en afspraken om tot uitvoering te komen. De keuze en de afspraken worden vervolgens voorgelegd aan de achterbannen van de samenwerkende partijen.

4.2 Effectenonderzoek

Het effectenonderzoek beschrijft per integraal maatregelpakket de effecten en het oplossend vermogen van de maatregelen op:

- Leefbaarheidsknelpunten (luchtkwaliteit, geluid en veiligheid);
- Bereikbaarheidsknelpunten (lokaal, regionaal, (inter)nationaal);
- Ruimtelijke kwaliteiten (stedenbouw, landschap, bodem, water, natuur, archeologie, cultuurhistorie, kabels en leidingen, externe veiligheid, wonen, werken / economie, recreatie, landbouw, sociale, aspecten en gezondheid). Het effectenonderzoek wordt uitgevoerd voor een scala aan aspecten.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt in doelcriteria (criteria die het probleemoplossend vermogen / doelrealiserend vermogen toetsen) en effectcriteria (criteria, die de overige effecten op de omgeving toetsen). Voor de doelcriteria geldt het overzicht van verbeterdoelen (mooier, beter, sneller e.d.) vanuit drie hoofdthema's betere bereikbaarheid, betere leefbaarheid en betere ruimtelijke kwaliteit als basis.

Voor de beoordeling van het doelrealiserend vermogen van integrale maatregelenpakketten in het brede plan-MER worden de verbeterdoelen waar mogelijk concreter (meetbaarder) gemaakt. De samenwerkende partijen bepalen gezamenlijk op basis van de onderzoeksresultaten wanneer een pakket of maatregel "goed" is en wanneer niet. Voor de effectcriteria is gebruikt gemaakt van criteria die gangbaar zijn in m.e.r. en die een toegevoegde waarde hebben in het onderzoek. In de bijlage wordt specifiek ingegaan op het effectenonderzoek. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de gehanteerde onderwerpen/criteria.

De criteria worden pragmatisch onderzocht: vooral gericht op die informatie van het meest van belang is voor de keuze, d.w.z. gericht op die aspecten die het meeste onderscheid geven tussen de pakketten en die aspecten die het meeste effect met zich meebrengen. Voor een groot aantal onderwerpen volstaat in dit stadium een kwalitatieve (beschrijvende) aanpak op basis van al bestaande informatie (bijv. kaartmateriaal van de provincie). Voor een aantal thema's is meer detail nodig, wat vraagt om een kwantitatieve (berekennende) aanpak. Dit geldt met name voor bereikbaarheidsaspecten, waarvoor modelberekeningen worden ingezet.

Onderstaande tabel 4.2 geeft een overzicht van de onderzoeksmethode per onderwerp.

In bijlage 5 is een uitgebreidere beschrijving opgenomen van de onderzoeksmethodiek per onderwerp.

Tabel 4.1 Beoordelingskader effectenonderzoek

Leefbaarheid	Verbeterdoelen	Milieueffecten	Onderwerpen / Criteria
Luchtkwaliteit	Betere luchtkwaliteit Minder overschrijdingen	Uitstoot luchtverontreinigende stoffen Gezondheid	Stikstofoxiden (NOx,) fijn stof (PM10)
Geluid	Minder geluidhinder Minder overschrijdingen	Geluidbelaste woningen/ gehinderden /natuur Gezondheid	Geluidbelast oppervlak Geluidbelast oppervlak natuur Geluidgehinderden
Oversteekbaarheid	Betere oversteekbaarheid, Minder barrièrewerking	Oversteekbaarheid, barrièrewerking	Oversteek mogelijkheden
Trillingen	Minder trillingshinder	Trillingshinder	Trillingshinder
Verkeersveiligheid	Minder verkeersongevallen Veiliger gevoel in verkeer Meer wegen met Duurzame veilige inrichting	Verkeersveiligheid	Aantal en ernst ongevallen Blackspots Subjectieve verkeersveiligheid
Woon- en leefomgeving	Aantrekkelijkere woon- en leefomgeving	Sociale aspecten Gezondheid	Sociale relaties
Externe veiligheid	Geen verbeterdoel benoemd	Groepsrisico (GR) Persoonlijk risico (PR)	Bronnen, Kwetsbare objecten Groepsrisico (GR), Persoonlijk risico (PR)

Bereikbaarheid	Verbeterdoelen	Milieueffecten	Onderwerpen/ Criteria
Doorstroming	Betere doorstroming regionaal Betere doorstroming nationaal Betere doorstroming Internationaal	Wegenstructuur Bereikbaarheid Verkeersafwikkeling Sluipverkeer Openbaar vervoer Langzaam verkeer/ Landbouwverkeer	Wegenstructuur auto Etmaalintensiteiten Spitsintensiteiten Intensiteit/capaciteit Verdeling over dag Verdeling over vervoerswijze Herkomst-bestemming Reistijd Openbaar vervoerstructuur / haltes Fietsstructuur
Ontsluiting	Betere lokale ontsluiting		
Ketenmobiliteit	Betere koppeling netwerken Meer en betere overstap-mogelijkheden		
Sluipverkeer	Minder sluipverkeer		
Openbaar vervoer	Meer gebruik openbaar vervoer Kortere reistijd Aantrekkelijker openbaar vervoer		
Fiets	Meer gebruik fiets Meer en aantrekkelijkere routes		

Tabel 4.1 Beoordelingskader effectenonderzoek

Ruimtelijke kwaliteit	Verbeterdoelen	Milieueffecten	Onderwerpen
Landschap	Grotere herkenbaarheid landschap Grotere beleefbaarheid landschap Grotere toegankelijkheid landschap	Landschappelijke Structuur Ruimtelijk-visuele kwaliteit Landschappelijke waarden Aardkundige waarden Stedenbouwkundige structuur	Landschappelijke hoofdstructuur, Openheid, Zichtlijnen, Contrasten, (Beschermd) landschappelijke waarden, (Beschermd) aardkundige waarden, Stedenbouwkundige hoofdstructuur
Bodem	Geen verbeterdoel benoemd	Bodemwaarden, Grondverzet, Bodemkwaliteit	Bodemwaarden, Grondverzet Bodemkwaliteit
Water	Meer ruimte beekherstel en waterberging Betere waterkwaliteit Minder spanning landbouw-water	Oppervlaktewater, Grondwater Waterkwaliteit	Oppervlaktewater, Beekherstel, Waterberging Grondwater, Kwel, Waterkwaliteit
Natuur	Grotere biodiversiteit Sterkere biotopen/habitats Sterkere ecologische verbindingen Minder versnippering natuur Minder spanning natuur-landbouw/recreatie	Beschermd gebied Beschermd soorten Ecologische relaties	Beschermd gebied Beschermd soorten Ecologische relaties Verlies Versnippering Verstoring Vervuiling
Cultuurhistorie	Grotere beleefbaarheid cultuurhistorie	Beschermd waarden Overige waarden Ensemblewaarde	Monumenten Overige waarden Ensemblewaarden Toegankelijkheid
Archeologie	Geen verbeterdoel benoemd	Archeologische waarden	Archeologische waarden
Woon- en werkomgeving	Aantrekkelijker woon- en werkomgeving	Effect op bestaande en voorziene woningbouw en werklocaties Potenties voor nieuwe ontwikkelingen	Woningbouwlocaties Werklocaties Toename landschappelijk, ecologische, cultuurhistorie en recreatieve kwaliteiten
Landbouw	Meer ruimte voor landbouw Meer ruimte voor verbreding landbouw Minder versnippering landbouw Betere landbouwstructuur Meer multifunctioneel ruimtegebruik landbouw	Ruimtebeslag, ruimtelijke structuur, verkaveling, resterende geschiktheid, potenties voor verbrede landbouw	Verlies landbouwgrond, versnippering, afname veldkavels, afname huiskavels, afname bereikbaarheid mogelijkheden voor schaalvergroting, mogelijkheden voor verbreding
Recreatie	Sterkere bestaande kwaliteiten Meer en aantrekkelijkere routes Meer en aantrekkelijkere voorzieningen Grotere recreatieve toegankelijkheid Grotere rustgebieden	Effect op bestaande en voorziene recreatieve voorzieningen, potenties voor recreatieve ontwikkeling	Aantal, lengte en kwaliteit routes Aantal en kwaliteit voorzieningen Toegankelijkheid Rust- en stiltegebieden
Duurzaamheid	Energiegebruik/CO2 uitstoot	Energiegebruik/CO2 uitstoot Ruimtegebruik Grondstoffengebruik	Energiegebruik/CO2 uitstoot Ruimtegebruik Grondstoffengebruik
Kabels en leidingen	Geen verbeterdoel benoemd	Conflict met hogedrukleiding, rioolpersleiding, leidingstraten	Hogedrukleiding, rioolpersleiding, leidingstraten

Tabel 4.2 Onderzoeksmethode effectenonderzoek

Thema	Aspecten	Benodigd detailniveau plan-m.e.r.	Onderzoeksmethode
Verkeer en vervoer	Wegenstructuur	Detail	Beschrijvend
	Bereikbaarheid		
	Verkeersafwikkeling		Verkeersmodelberekening
	Verkeersveiligheid	Globaal, op zoek naar belemmeringen en kansen	Beschrijvend
	Langzaam verkeer		
	Openbaar vervoer		
Geluid	Geluidbelaste woningen/ gehinderden/ natuur	Globaal, op zoek naar knelpunten	“Eenvoudige” berekeningen
Luchtkwaliteit	NOx, PM10, PM2,5		“Eenvoudige” berekeningen
Trillingen	Trillingsgehinderden		Beschrijvend
Kabels en leidingen	Hogedruk / rioolpersleidingen e.d.		
Externe Veiligheid	PR en GR		“Eenvoudige” berekeningen
Wonen	Effect op bestaande en voorziene woningbouw- en werk locaties	Globaal, op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen en kansen voor versterking	Beschrijvend, bureaustudie op basis van vrij beschikbare info en een locatiebezoek (quickscan)
Werken / Economie			
Recreatie	Effect op bestaande en voorziene voorzieningen, potenties voor ontwikkeling		
Landbouw	Ruimtebeslag, ruimtelijke structuur, verkaveling, resterende geschiktheid, potenties voor verbrede landbouw		
Stedenbouw	Stedenbouwkundige structuur	Globaal, op zoek naar maatgevende kenmerken en kansen voor versterking	Beschrijvend, bureaustudie op basis van vrij beschikbare info en een locatiebezoek (quickscan)
Landschap	Landschappelijke Structuur		
	Ruimtelijk-visuele Kwaliteit		
	Landschappelijke waarden		
	Aardkundige waarden		
Bodem	Bodemopbouw, Bodemkwaliteit, Bodemverzet	Globaal	Beschrijvend, bureaustudie
Water	Oppervlaktewater	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (kwel) en kansen (waterberging, beekherstel)	Beschrijvend, bureaustudie + eerste afstemming met waterschap (watertoets)
	Grondwater		
	Waterkwaliteit		
Natuur	Beschermde gebieden	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (Natura 2000, EHS, topgebieden / Natte Natuurparels, populaties strikt beschermde soorten) en kansen (EHS, EVZ, biotoopontwikkeling)	Beschrijvend, bureaustudie (beschikbare gegevens provincie, natuurbeherende organisaties, + veldbezoek (quickscan)
	Beschermde soorten		
	Ecologische relaties		
Archeologie	Archeologische monumenten	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (monumenten)	Beschrijvend, bureaustudie + afstemming regionaal archeoloog
	Arch. verwachtingswaarde		
Cultuurhistorie	Beschermde waarden	Globaal op zoek naar maatgevende kenmerken, belemmeringen (monumenten)	Beschrijvend, bureaustudie + veldbezoek (quickscan)
	Overige waarden		
	Ensemblewaarde		
Sociale aspecten	Hinderbeleving (o.a. barrièrewerking, oversteekbaarheid), Sociale relaties	Globaal	Beschrijvend
Gezondheid		Globaal, op zoek naar belemmeringen/ kansen	Beschrijvend
Duurzaamheid	Energiegebruik/CO2 uitstoot	Globaal, op zoek naar kansen	Beschrijvend

4.3 Duurzaamheidsscan

Deze scan geeft aan hoe vanuit de samenwerkende partijen aangevuld met een wetenschappelijke blik de integrale maatregelpakketten op duurzaamheid, toekomstvastheid en robuustheid scoren.

De basis hiervoor is de systematiek van de ppp-scan (people-planet-profit).

4.4 Belangenonderzoek

In een belangenonderzoek wordt elk integraal maatregelpakket gelegd naast de belangen van de samenwerkende partijen. Per maatregelpakket wordt een belangenmatrix met verkeerslichtkleuren ingevuld, waarbij de kleuren aangeven of aan de diverse belangen tegemoet wordt gekomen. Integrale maatregelenpakketten moeten aan zoveel mogelijk belangen voldoen, in ieder geval de belangen van de samenwerkende partijen behartigen. Deze analyse wordt door de samenwerkende partijen gezamenlijk gedaan.

4.5 Onderzoek uitvoeringsstrategie

De integrale maatregelpakketten moeten uitvoerbaar zijn. Daarom wordt onderzocht onder welke voorwaarden de maatregelenpakketten uitvoerbaar zijn. Voor de uitvoering zijn drie aspecten belangrijk: fasering, financiën en uitvoeringsorganisatie. Hierbij worden de risico's (kansen én bedreigingen) en de consequenties van de technische uitvoerbaarheid meegenomen. De fasering, financiën en uitvoeringsorganisatie worden zoveel mogelijk per integraal maatregelpakket bekeken om de beoordeling effectief te houden. Uiteraard wordt in het onderzoek de wisselwerking tussen de drie aspecten ook meegenomen.

Bij financiën wordt onderzocht of en hoe elk integraal maatregelpakket financieel uitvoerbaar is. Dit onderzoek bestaat uit:

- Een inschatting van de totale kosten van de integrale maatregelpakketten, gebaseerd op een inschatting van de kosten per maatregel, waarbij globale maatregelen ook globaal financieel ingeschat worden;
- Het benoemen van de duurste maatregelen per thema (o.a. ruimtelijke, verbeter- en infrastructurele maatregel);
- Een inschatting van de financiële risico's van de integrale maatregelpakketten;
- Een voorstel voor een financieel haalbaar integraal maatregelpakket (indien het beschikbare budget wordt overschreden wordt er een voorstel gedaan voor de dekking; dit kan bestaan uit bijdragen van stakeholders en shareholders, bestaand beleid, bouwmogelijkheden, subsidies, etc.). Hierbij wordt uitgegaan van het principe van evenwichtig investeren, zoals in paragraaf 3.2.1 beschreven.

Bij de planning worden de juridisch-planologische procedures meegenomen en wordt onderzocht wanneer de integrale maatregelpakketten kunnen zijn uitgevoerd. Dit wordt onderzocht op basis van:

- Een voorstel voor het juridisch-planologisch en besluitvormingstraject;
- Een inventarisatie van het kritische tijdspad voor de uitvoering (aan de hand van onder andere de te doorlopen procedures, de mogelijkheden van de Crisis- en herstelwet, de besluitvorming, de eventuele onteigeningen, de technische haalbaarheid, de benodigde vergunningen en de aanbestedingstrajecten);
- Een inventarisatie van de belangrijkste risico's in de planning en mogelijkheden tot versnelling.

Tot slot wordt onderzocht per integraal maatregelpakket wat een uitvoeringsorganisatie kan zijn. Dit gebeurt op basis van:

- Een inventarisatie van de uitvoerende partij (voor benodigde juridisch-planologisch traject en uitvoering) op basis van het bevoegd gezag/ de meest belanghebbende voor de maatregelen;
- Een voorstel voor de uitvoeringsorganisatie van de integrale maatregelpakketten, inclusief de bewaking van de uitvoering door de shareholders en stakeholders;
- Een voorstel voor de benodigde juridische kaders;
- Een inventarisatie van de belangrijkste risico's voor de uitvoering.
- Uitgangspunt hierbij is dat een integraal maatregelpakket vraagt om een integrale uitvoering van alle daarin opgenomen maatregelen. Hiervoor is borging van het "evenwichtig investeren" nodig.

definitief
2 augustus 2010

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Referenties

Deze bijlage geeft een overzicht van de onderzoeksrapporten en beleidsdocumenten, die gebruikt zijn voor deze notitie reikwijdte en detailniveau.

Bestuurlijk Overleg Gebiedsopgave Grenscorridor N69 (2010). Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (2004). Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Ministerie van V&W (2001). Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21^e eeuw.

Ministerie van VROM (2004a). Nota Ruimte.

Ministerie van VROM (2004b). Nota Mobiliteit.

Ministerie van VROM (2010a). Wet Milieubeheer.

Ministerie van VROM (2010b). Besluit milieueffectrapportage.

Ministerie van V&W, Provincie Noord-Brabant, SRE (2006). Netwerkanalyse BrabantStad.

Ministerie van V&W (1998). Vierde Nota Waterhuishouding.

Ministerie van V&W (1998). Trajectnota N69.

Ministeries van VROM, EZ, LNV, V&W, F en BZ (2001). Nationaal Milieubeleidsplan 4.

Ministeries van LNV, VROM en V&W (2000). Natuur voor mensen, mensen voor natuur, Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw.

Provincie Noord-Brabant (2010). Structuurvisie provincie Noord-Brabant (Ontwerp).

Provincie Noord-Brabant (2009). Brabant Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

Provincie Noord-Brabant (2008). Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2009-2013.

Provincie Noord-Brabant, SRE, Ministeries van VROM, V&W, LNV, Economie (2008). MIRT verkenning Zuidoost Vleugel BrabantStad.

Provincie Noord-Brabant (2008). Interim Structuurvisie provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2006). Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2005). Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan Boven-Dommel.

Provincie Noord-Brabant (2005). Reconstructieplan Beerze Reusel.

SRE/Raadhuis in opdracht van provincie Noord-Brabant (2009). Gebiedsopgave Grenscorridor N69,

Vlaams Ministerie van financiën en begroting, innovatie, media en ruimtelijke ordening (2003). Ruimtelijk Structuurplan Limburg.

definitief
2 augustus 2010

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Afkortingen en begrippen

In deze bijlage worden afkortingen en begrippen, zoals gebruikt in deze notitie reikwijdte en detailniveau toegelicht.

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd, in het geval van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 een integrale oplossing of integraal maatregelenpakket
autonome ontwikkeling	1. ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het plangebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit 2. ontwikkeling van het plangebied zonder de voorgenomen activiteit In het kader van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 wordt niet gesproken van autonome ontwikkeling, maar van parallel lopende ontwikkeling.
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
besluit-m.e.r.	milieubeoordeling gekoppeld aan concreet besluit (vergunning of bestemmingsplan/inpassingsplan) (procedure)
Besluit-MER	milieueffectrapport behorend bij de besluit-m.e.r.-procedure
bevoegd gezag	1. de overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
brede plan-MER	onderzoeksrapport voor de Gebiedsopgave Grenscorridor N69, waarin naast milieu-/m.e.r.-aspecten ook duurzaamheid, belangen en realiseerbaarheid onderzocht worden.
brede belangenbenadering	procesmethodiek waarbij vanuit de belangen van de betrokken partijen geprobeerd wordt tot een oplossing te komen
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieueffectrapportage
Commissie voor de m.e.r.	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbinding zones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingzone (EVZ)	gebied opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat verbreding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt

effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
evenwichtig investeren	uitgangspunt voor samenstelling integrale maatregelenpakket: het binnen een integraal maatregelenpakket in balans zijn van de maatregelen (verbeter, infrastructureel en ruimtelijk).
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
Gebiedsopgave	het streven van de samenwerkende partijen naar een totaal-oplossing, waarmee de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van de Grenscorridor N69 tussen Eindhoven-Zuid en Lommel integraal worden versterkt, inhoudend het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op en rond de N69 en het verbeteren van kwaliteit op het gebied van landschap, natuur, water, wonen, werken, landbouw en recreëren
Grenscorridor	gebied aan weerszijden van de N69 ten zuiden van Eindhoven, van Eindhoven-Zuid tot Lommel en van Eersel tot Heeze-Leende, plangebied voor de Gebiedsopgave
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer (vrijliggend, frequent, kwalitatief)
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
integraal maatregelenpakket	pakket van verbeter-, infrastructurele en ruimtelijke maatregelen om een oplossing te geven voor de Gebiedsopgave
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieueffectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuvordering, naar verwachting dusdanige nadelige milieueffecten dat een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit

milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieueffecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
notitie reikwijdte en detailniveau	startdocument voor de m.e.r.-procedure
nulplusalternatief	alternatief waarbij met maatregelen met minimale ruimtelijke impact en minimale negatieve milieuaspecten invulling wordt gegeven aan de doelstelling.
plan-m.e.r.	milieubeoordeling gekoppeld aan kaderstellend plan (structuurvisie, globaal bestemmingsplan/inpassingsplan) (procedure)
plan-MER	milieueffectrapport behorend bij de plan-m.e.r.-procedure
raadpleging	het aan betrokken bestuurlijke organen vragen naar advies over de reikwijdte en het detailniveau van het plan-m.e.r.
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
samenwerkende partijen	de partijen die samen de gebiedsopgave op hebben gepakt: Provincie Noord-Brabant, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), de betrokken gemeenten (Eindhoven, Valkenswaard, Waalre, Eersel, Bergeijk, Heeze-Leende en Veldhoven), Vlaamse overheden (Vlaamse Overheid, gemeente Lommel, Provincie Limburg), publieke en private organisaties (Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie, Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, Waterschap de Dommel, Rijkswaterstaat, Actiegroep N69, EVO, Transport en Logistiek Nederland, Kamer van Koophandel, Brabants-Zeeuwse Werkgeversorganisatie, Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie en RECRON
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs

definitief
2 augustus 2010

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69

Bijlage 1 Algemene inleiding m.e.r.

In deze bijlage wordt de m.e.r.-procedure uitgelegd. Ingegaan wordt o.a. op begrippen uit de m.e.r.-procedure, de verschillende onderdelen van de procedure en de rolverdeling.

In het kader van de plan- en besluitvorming voor ruimtelijke ontwikkelingen moet in een aantal gevallen een m.e.r.-procedure worden doorlopen (m.e.r. staat voor milieueffect-rapportage). Wet- en regelgeving ten aanzien van m.e.r. is vastgelegd in de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r.

M.e.r. beoogt een vroegtijdige en volwaardige inbreng van het milieubelang in de plan- en besluitvorming. Deze inbreng wordt wettelijk geborgd door het stellen van eisen aan de inhoud (o.a. het opstellen van een milieueffectrapport (MER)) en aan de procedure (o.a. inspraak en toetsing).

De m.e.r.-regelgeving maakt onderscheid in twee m.e.r.- procedures:

- Plan-m.e.r.: milieubeoordeling gekoppeld aan een kaderstellend plan of besluit;
- Besluit- of project-m.e.r.: milieubeoordeling gekoppeld aan een concreet besluit of vergunning.

Plan-m.e.r. en besluit/project-m.e.r. beogen hetzelfde: vroegtijdige en volwaardige inbreng van het milieubelang in de plan- en besluitvorming. Het verschil tussen plan-m.e.r. en besluit/project-m.e.r. zit in de plaats in de planvorming (plan-m.e.r. eerder dan besluit/project-m.e.r.) en de bij wet gestelde inhoudelijke en procedurele eisen (bij besluit/project-m.e.r. meer dan bij plan-m.e.r.).

In het Besluit m.e.r. is een overzicht gegeven van activiteiten waarvoor m.e.r. van toepassing is, drempelwaarden waarboven sprake is van m.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsplicht en de plannen en besluiten waaraan de m.e.r. of m.e.r.-beoordeling gekoppeld is.

Of en zo ja welke m.e.r.-procedure doorlopen moet worden hangt af van:

- Is de voorgenomen activiteit een activiteit zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.?
- Worden de in het Besluit m.e.r. genoemde drempelwaarden overschreden ?
- Wordt de voorgenomen activiteit gekoppeld aan een plan- en/of besluit zoals genoemd in het Besluit m.e.r. ?
- Wordt de voorgenomen activiteit concreet vastgelegd in een (eind-) bestemmingsplan of vergunning of globaal in een kaderstellend plan of globaal bestemmingsplan.

Daarbij is een aantal opties mogelijk:

- Geen m.e.r.-procedure
als de voorgenomen activiteit geen m.e.r.-plichtige activiteit is en/of drempelwaarden niet worden overschreden en/of de voorgenomen activiteit niet is gekoppeld aan m.e.r.-plichtig plan of besluit;
- Een besluit/project-m.e.r.-procedure
als de voorgenomen activiteit een m.e.r.-plichtige activiteit is, drempelwaarden worden overschreden en de voorgenomen activiteit gekoppeld is aan m.e.r.-plichtig besluit of vergunning, dat de voorgenomen activiteit concreet vastlegt;
- Een m.e.r.-beoordelingsprocedure
als de voorgenomen activiteit geen m.e.r.-plichtige activiteit is, de drempelwaarden voor de m.e.r.-plicht niet worden overschreden, maar wel die voor de m.e.r.-beoordelingsplicht en de voorgenomen activiteit gekoppeld is aan m.e.r.-plichtig besluit of vergunning, dat de voorgenomen activiteit concreet vastlegt;

- **Een plan-m.e.r.-procedure**
als de voorgenomen activiteit een m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit is, drempelwaarden worden overschreden en de voorgenomen activiteit gekoppeld is aan m.e.r.-plichtig plan of besluit, dat kaderstellend is voor de voorgenomen activiteit, maar deze niet concreet vastlegt.
Daarnaast is een plan-m.e.r. verplicht als het plan kaderstellend is voor een activiteit, waarvoor een passende beoordeling nodig is. Een passende beoordeling is nodig als een activiteit mogelijk significant negatieve effecten heeft op een Natura 2000-gebied. Het maakt hierbij niet uit of de activiteit wel of niet in het Besluit m.e.r. genoemd is.

Definities m.e.r.

m.e.r.

milieueffectrapportage: procedure om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in te brengen in de plan- en besluitvorming voor activiteiten, waarvan op voorhand wordt verwacht dat zij (grote) milieueffecten met zich meebrengen.

MER

milieueffectrapport: belangrijkste document in de m.e.r.-procedure, waarin de effecten van een voorgenomen activiteit worden onderzocht en beoordeeld.

Plan-m.e.r. (= locatie m.e.r.)

milieubeoordeling gekoppeld aan een wettelijk en/of bestuursrechtelijk verplicht plan of besluit dat kaderstellend is voor een (mogelijk) m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit en/of kaderstellend is voor een activiteit waarvoor een passende beoordeling moet worden doorlopen, vanwege verwacht effect op Natura 2000-gebieden.

Besluit-m.e.r. (= project-m.e.r., = inrichtingsm.e.r.)

milieubeoordeling gekoppeld aan een besluit of vergunning, waarin de voorgenomen activiteit concreet wordt vastgelegd.

M.e.r.-beoordeling

procedure waarin de beslissing of in het kader van een ruimtelijk-planlogische procedure een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar een beslissing is van bevoegd gezag.

Formele stappen en inhoud plan-m.e.r.

De Wet Milieubeheer geeft een aantal procedurele eisen voor plan-m.e.r.:

1. Openbare kennisgeving, terinzagelegging stukken betreffende het voornemen en mogelijkheid geven tot inspraak;
2. Raadplegen betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport en (facultatief) raadpleging commissie m.e.r.;
3. Opstellen plan-MER;
4. Ter inzage legging van het plan-MER en de ontwerp-structuurvisie en de daarbij behorende inspraakmomenten en raadpleging/toetsing Commissie m.e.r. (loopt gelijk met de terinzagelegging);
5. Motiveren gevolgen van de plan-m.e.r.-procedure in definitieve structuurvisie;
6. Bekendmaking en mededeling van het plan;
7. Evaluatie.

Stap 1: Openbare kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een milieueffectrapport (plan-MER) op te stellen gepubliceerd. In deze openbare kennisgeving wordt tevens aangegeven dat er zienswijzen over het voornemen ingebracht kunnen worden, dat er stukken ter inzage worden gelegd en of de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) wordt geraadpleegd. In de kennisgeving dient ook vermeld te worden of er activiteiten plaatsvinden in de Ecologische Hoofdstructuur en/of een passende beoordeling in het plan-MER wordt opgenomen.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen

Na de publicatie van de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport worden bepaald. Hiervoor wordt aan de betrokken adviseurs en bestuurlijke instanties om advies gevraagd. Hiervoor bestaan geen wettelijke eisen.

Voor deze plan-m.e.r.-procedure is gekozen voor het opstellen en het naar de samenwerkende partijen voor een reactie toezenden van deze notitie reikwijdte en detailniveau. Daarnaast vindt publicatie en openbare terinzagelegging plaats.

Tijdens de raadpleging wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage geraadpleegd. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie. In de fase van bepaling van reikwijdte en detailniveau mag de Commissie m.e.r. op vrijwillige basis geraadpleegd worden.

Stap 3: Opstellen milieueffectrapport (plan-MER)

De kern van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door het milieueffectrapport (plan-MER). Het milieueffectrapport is een centraal onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld op milieueffecten. Het milieueffectrapport dient als milieu-informatiebron voor de ruimtelijke procedure. Het milieueffectrapport (plan-MER) wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau.

Het milieueffectrapport moet de volgende onderdelen bevatten (vrij naar wettekst):

- Een beschrijving waarom de voorgenomen activiteit, de gebiedsopgave Grenscorridor N69, wordt ondernomen en wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing genomen dient te worden, en de motivering van de bandbreedte (scenario's en mogelijke alternatieven of varianten);
- Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voorzover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben. Daarnaast dient de te verwachten autonome ontwikkeling van het milieu beschreven te worden;
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de beschreven verwachte (autonome) ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de beschouwing genomen voorgenomen activiteit (inclusief bandbreedte);
- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport (plan-MER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit(en) en van de beschreven bandbreedte.

Stap 4: Ter inzage legging en inspraak

Het milieueffectrapport en de ontwerp-structuurvisie worden tegelijkertijd openbaar ter inzage gelegd. Eenieder kan gedurende de inspraakperiode een reactie op beide documenten geven. In dezelfde periode vindt de raadpleging/toetsing van de Commissie m.e.r. plaats. De Commissie m.e.r. zal het milieueffectrapport toetsen op juistheid en volledigheid en toetsen of het milieueffectrapport invulling geeft aan het door de Commissie gegeven advies over de reikwijdte en het detailniveau. De Commissie zal daarbij op verzoek de ingediende inspraakreacties op het milieueffectrapport betrekken.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

In de definitieve vast te stellen structuurvisie wordt gemotiveerd hoe met de uitkomsten van het milieueffectrapport en de inspraakreacties en toetsing door de Commissie m.e.r. is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de eisen van de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht wordt de definitieve structuurvisie bekend gemaakt.

Stap 7: Evaluatie

Conform de eisen van de Wet milieubeheer dient het bevoegde gezag aan te geven hoe zij de voorspelde effecten in het MER evalueert en of dit leidt tot aanpassing van de besluitvorming dan wel extra (mitigerende) maatregelen.

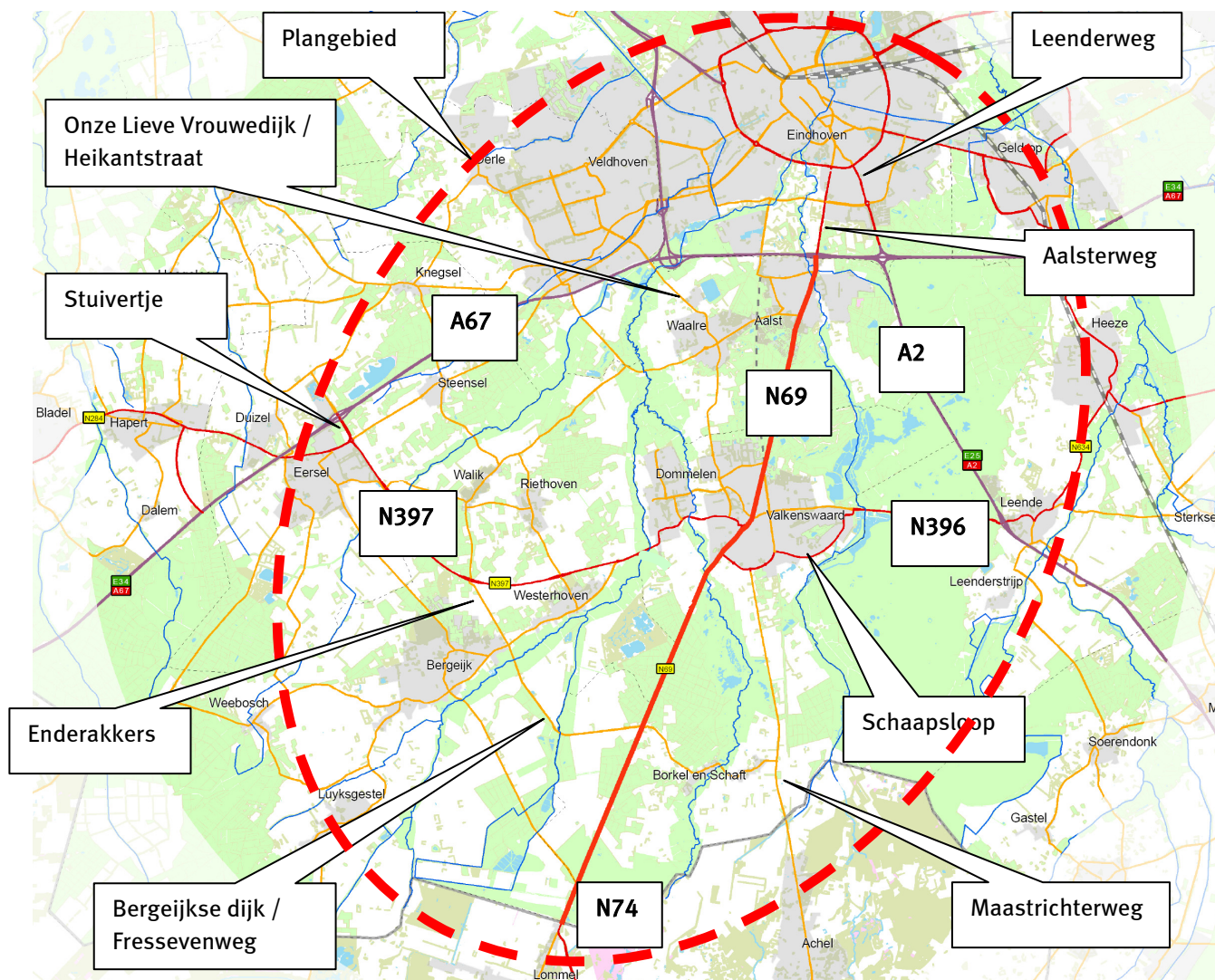
Bijlage 2 Ruimtelijke en landschappelijke analyse Grenscorridor N69

In deze bijlage wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in de Grenscorridor N69. Er wordt ingegaan op de diverse (milieu)aspecten.

Wonen, werken, recreëren, verkeer en vervoer

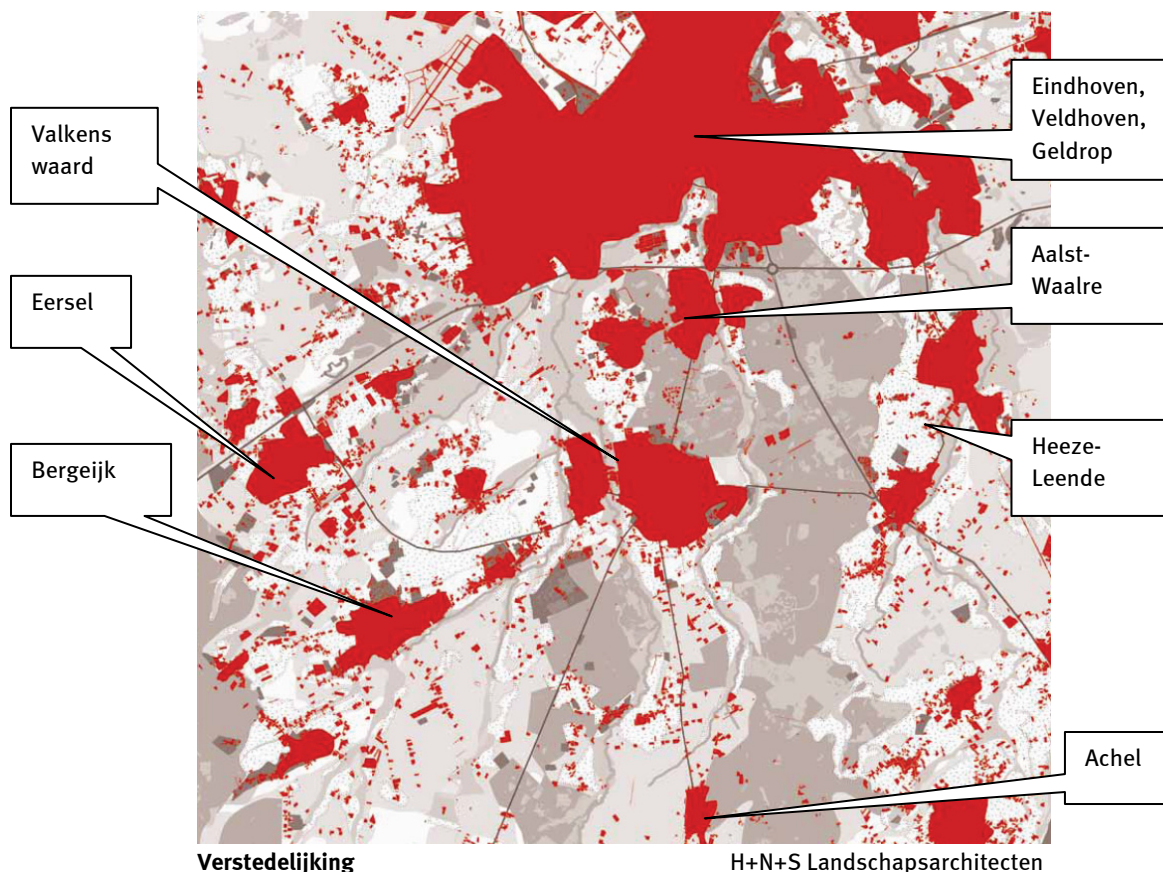
In het plangebied liggen de gemeenten Valkenswaard, Waalre, Bergeijk, Eersel, Heeze-Leende (bij elkaar bijna 100.000 inwoners). Deels in het plangebied gelegen zijn de gemeenten Veldhoven, Eindhoven en Lommel.

Het plangebied kenmerkt zich door kernen temidden van een groene, waterrijke omgeving. De belangrijkste kernen in het plangebied zijn: Valkenswaard (inclusief Dommelen), Waalre-dorp, Aalst, Eersel, Bergeijk, Leende en delen van Veldhoven en Eindhoven. Direct ten zuiden van de plangebiedsgrens ligt een aantal Vlaamse kernen: Lommel, Neerpelt, Hamont en Achel.



ondergrond: SRE/Raadhuis Advies

Plangebied Grenscorridor N69 (bron: SRE/Raadhuis, 2009)



Het plangebied betreft een deelgebied van de Zuidoostvleugel BrabantStad en bevindt zich in de Brainport Eindhoven, die in de Nota Ruimte wordt aangeduid als één van de drie pijlers van de Nederlandse economie (Min. VROM, 2004). Brainport wil en heeft een internationale uitstraling, hetgeen zich vertaalt in de kennisdriehoek Eindhoven - Leuven - Aken (ELAt). De regio kan deze rol alleen spelen als er sprake is van een compleet pakket van optimale vestigingsvoorwaarden, zoals de beschikbaarheid van (hoogopgeleid) personeel, goede verbindingen én hoge eisen aan het woon- en leefklimaat. Het moge duidelijk zijn dat het plangebied daar een belangrijk onderdeel van is. Op regionaal niveau ligt het economisch zwaartepunt in Eindhoven, hetgeen zichtbaar is door de dagelijkse pendelstromen op de N69 van en naar Eindhoven.

De belangrijkste ontsluitingswegen in het gebied zijn de N69, maar ook de N396 en N397. Deze provinciale wegen komen uit op de A2 in het oosten en de A67 in het westen en noorden. De N69 is een drukke weg die tussen Lommel, Neerpelt (in België) en Eindhoven ligt en door de kernen van Valkenswaard en Aalst loopt. De N69 vormt de centrale ontsluitingsroute voor de kernen Valkenswaard, Aalst en Waalre van en naar Eindhoven en is daarmee tevens een belangrijke verkeersas voor Brainport Eindhoven. Daarnaast is de N69 een belangrijke schakel voor het (inter)nationale (vracht)verkeer tussen België en Nederland. De N69 is vanuit België de verbinding met de A67 en A2. De N69 is zowel van belang voor het (vracht)verkeer uit de regio Lommel/Neerpelt (waar ontwikkeling van een groot bedrijventerrein, Kristalpark, is voorzien) richting Eindhoven als voor het internationale doorgaande verkeer uit de regio Hasselt, Leuven, Aaken en Eindhoven, de zogenaamde ELAt driehoek.

Door de forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast geraakt, met name tussen Valkenswaard Zuid en de A67, hetgeen zich vertaalt in een verslechterde bereikbaarheid en doorstroming met als neveneffecten o.a. reistijdverlies, filevorming en sluipverkeer. Deze problemen spelen in de kernen van Aalst, Waalre, Valkenswaard en Eindhoven, maar hebben inmiddels ook een negatieve uitstraling (bijv. sluipverkeer) op de Grenscorridor als geheel, bijv. in Eersel, Bergeijk, Veldhoven en Eindhoven-Zuid. De N69, met name tussen Valkenswaard en Eindhoven is de laatste decennia veel drukker geworden en hierdoor overbelast geraakt. Dit heeft ertoe geleid dat verkeer andere wegen is gaan zoeken in de regio. Met name de Heikantstraat, Onze Lieve Vrouwedijk, N397 en N396 zijn in toenemende mate gaan dienen als alternatief voor de N69. Ook op wegen rondom de N397 is het drukker geworden, bijv. op de Bergeijksedijk, Fressevenweg, Enderakkers, alsmede op enkele wegen in Veldhoven, bijv. Dommelstraat en Kempenbaan.

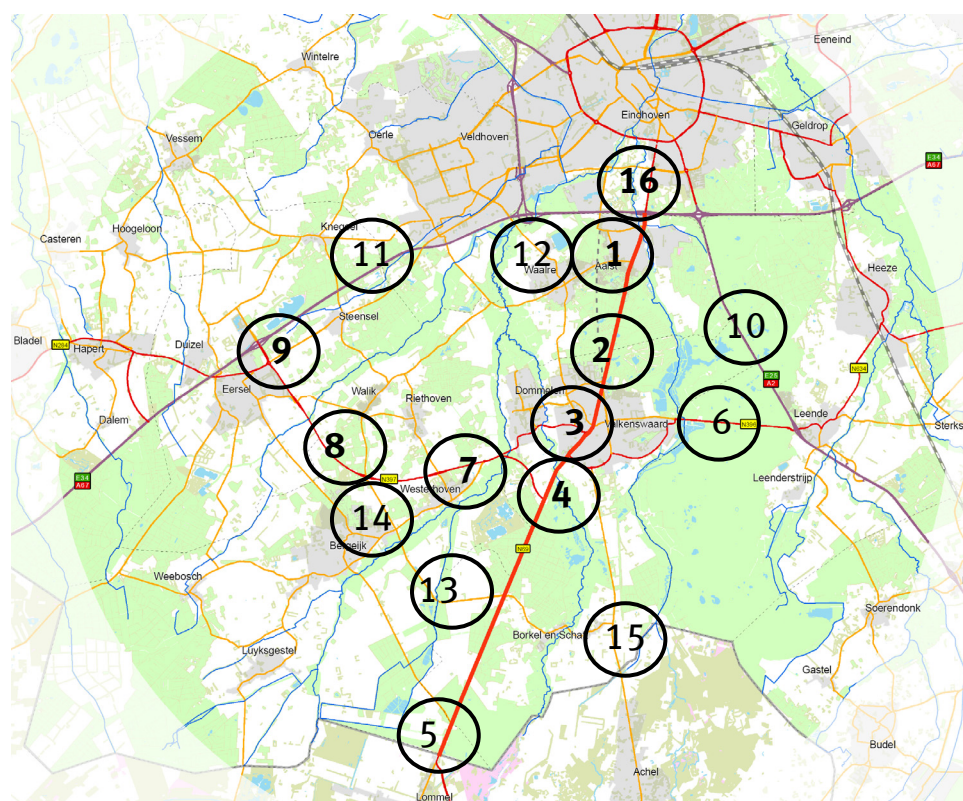
De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in het gebied in 2005 (kentekenonderzoek) en 2020 (verkeersmodelonderzoek).

Tabel Verkeersintensiteiten (mvt/etm)

nr	Weg	Type weg	Verkeersbewegingen		
			2005	2020	%
			Kenteken onderzoek	Verkeers model	Vracht verkeer
1	N69 kern Aalst	GOW B (bibeko 50 km/uur)		25.000	
2	N69 Eindhovenseweg	GOW A (bubeko 80)	25.000	23.000	7%
3	N69 Markt Valkenswaard	GOW B (bibeko 50 km/uur)		13.000	
4	N69 Luikerweg	GOW A (bubeko 80 km/uur)		15.000	20%
5	N69 grensovergang	GOW A (bubeko 80 km/uur)	15.000	18.000	
6	N396 Leenderweg	GOW A (bubeko 80 km/uur)	11.000	19.000	19%
7	N397 Dommelsedijk	GOW A (bubeko 80 km/uur)		11.000	
8	N397 Provincialeweg	GOW A (bubeko 80 km/uur)	19.000	22.000	22%
9	N397 Stuivertje-A67	GOW A (bubeko 80 km/uur)		41.000	
10	A2	Stroomweg 1 (120 km/uur)		110.000	
11	A67	Stroomweg 1 (120 km/uur)		100.000	
12	Heikantsstraat / Onze Lieve Vrouwedijk	GOW A (bubeko 80 km/uur) en GOW B (bibeko 50 km/uur)	12.500	15.000	
13	Bergeijkse Dijk / Fressevenweg	GOW A (bubeko 80 km/uur)		10.000	
14	Enderakkers	GOW A (bubeko 80 km/uur)		20.000	
15	Maastrichterweg	GOW A (bubeko 80 km/uur)		10.000	
16	Aalsterweg	GOW B (bibeko 50 km/uur)		28.000	7%

GOW = Gebiedsontsluitingsweg, bibeko = binnen de bebouwde kom, bubeko = buiten de bebouwde kom, cijfers afgerond op duizendtallen

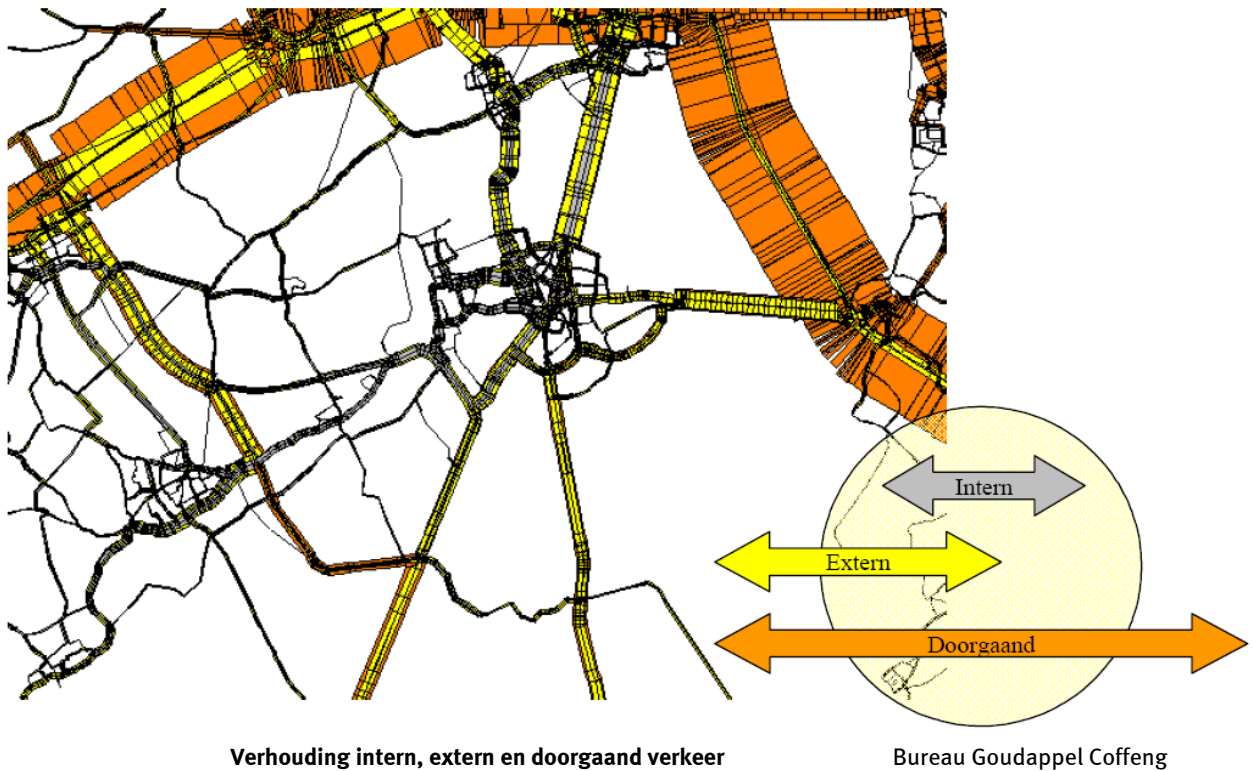
Bureau Goudappel Coffeng



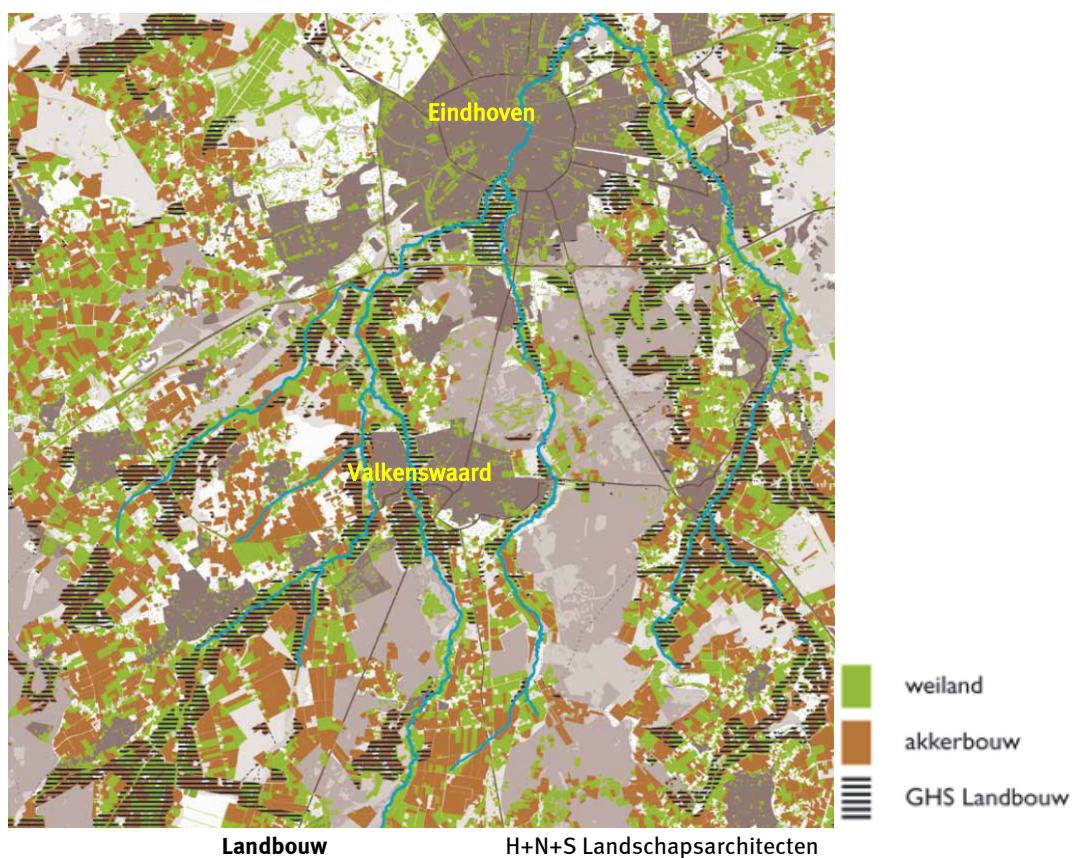
Locatie wegvakken

ondergrond: SRE/Raadhuis Advies

Onderstaande figuur geeft een beeld van de verhouding tussen intern, extern en doorgaand verkeer. Duidelijk herkenbaar zijn de externe verkeersstromen op de N69, N396, N297 en de problematiek op de omliggende wegen Lage Heikantstraat / Onze Lieve Vrouwedijk, Fressevenweg, Bergeijksdijk en Endeakkers.

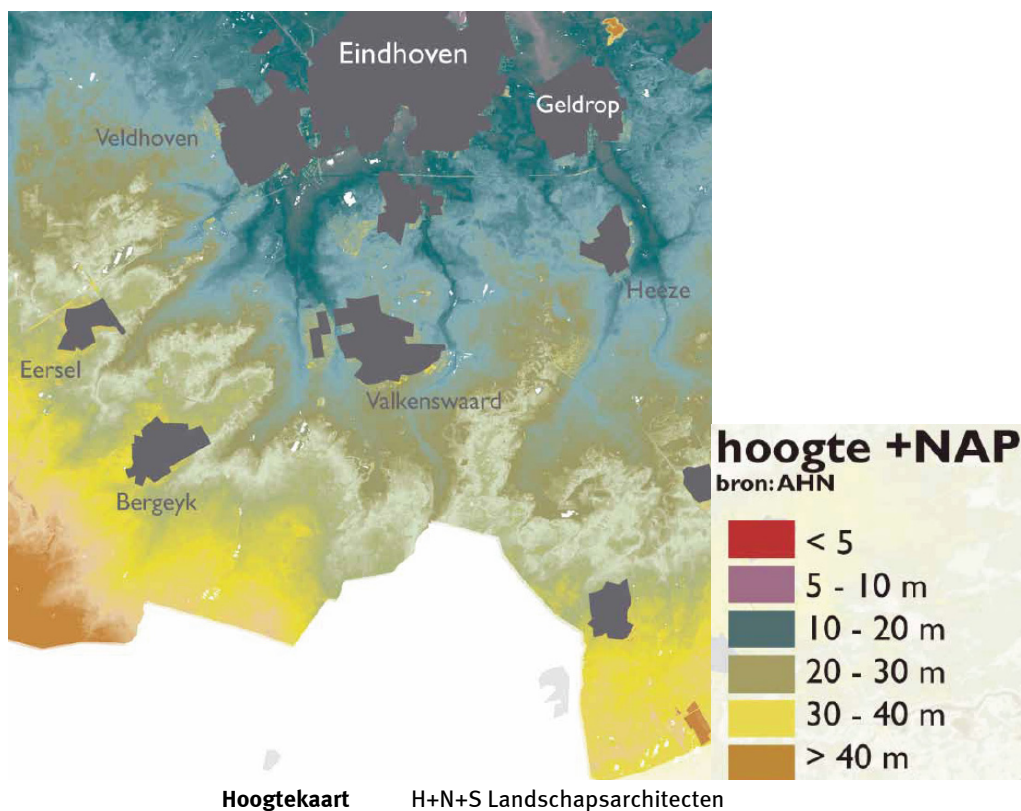


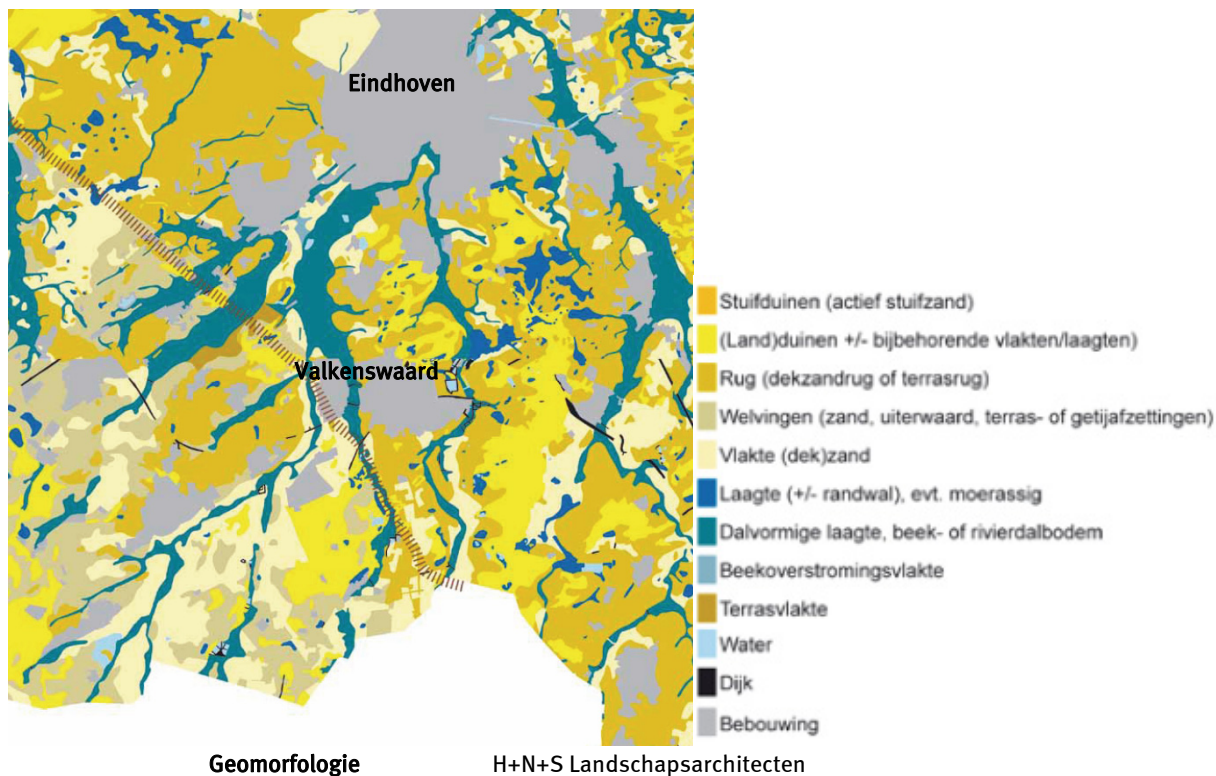
De bedrijvigheid op lokaal niveau is vergelijkbaar met de rest van Zuidoost-Brabant met de focus voornamelijk op industrie en agrarische activiteiten. Ten aanzien van de landbouw geldt dat momenteel in het kader van de reconstructie kavelruilprojecten zijn of worden opgezet, teneinde de landbouwkundige structuur te versterken: de vrijwillige kavelruil Bergeijk-Eersel en het WILG-inrichtingsplan Valkenswaard-Waalre. In het plangebied zijn enkele landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's) aanwezig. Binnen het plangebied zijn veel mogelijkheden voor recreatie en ontspanning. Niet alleen door de vele natuurgebieden, zoals de beekdalen en bossen, maar ook door bijvoorbeeld de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen als campings, bungalowparken en golfbanen.



Landschap, water, natuur, cultuurhistorie en archeologie

De beekdalen in het gebied zorgen voor een afwisselend en visueel aantrekkelijk landschap, bestaande uit een mengeling van kleinschalige agrarische kavels, zandpaden, houtsingels en kleinere boscomplexen. 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, meegenomen zal worden. Geologisch gezien ligt het gebied in de Centrale Slenk, een dalingsgebied. Door het gebied ligt in noordwest-zuidoost richting de breuk van Vessem. Geomorfologisch bestaat het gebied uit dekzandruggen en stuifduinen gevormd in de laatste IJstijd, later doorsneden door beken als de Dommel, Tongelreep, Run, Keersop en Beekloop. Dit leidt tot een gevarieerd reliëf in het gebied. De beekdalen zijn de belangrijkste landschappelijke structuurdragers in het gebied en daarmee een belangrijke ruimtelijke kwaliteit. Lokaal zijn de beekdalen nog goed herkenbaar en beleefbaar, maar langs grote delen niet meer. In het gebied zijn een aantal aardkundige gebieden aangewezen: de Malpie en het complex van Leenderbos, Tongelreep en Groote Heide.





Geologie en geomorfologie

De Grenscorridor 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. Ook de cultuurhistorisch/landschappelijke waarden in het gebied zijn goed bewaard gebleven.

De ontginningsgeschiedenis verdeelt het gebied in twee deelgebieden:

- Oude bouwlanden: vroege ontginningen (middeleeuwse) langs de beken
- Jonge ontginningen: late ontginningen (eind 19^e en begin 20^e eeuw) van de woeste gronden hoger op de dekzandruggen.

Dit onderscheid in ontginningstypen is deels nog goed herkenbaar in het gebied, maar het onderscheid begint te verdwijnen.

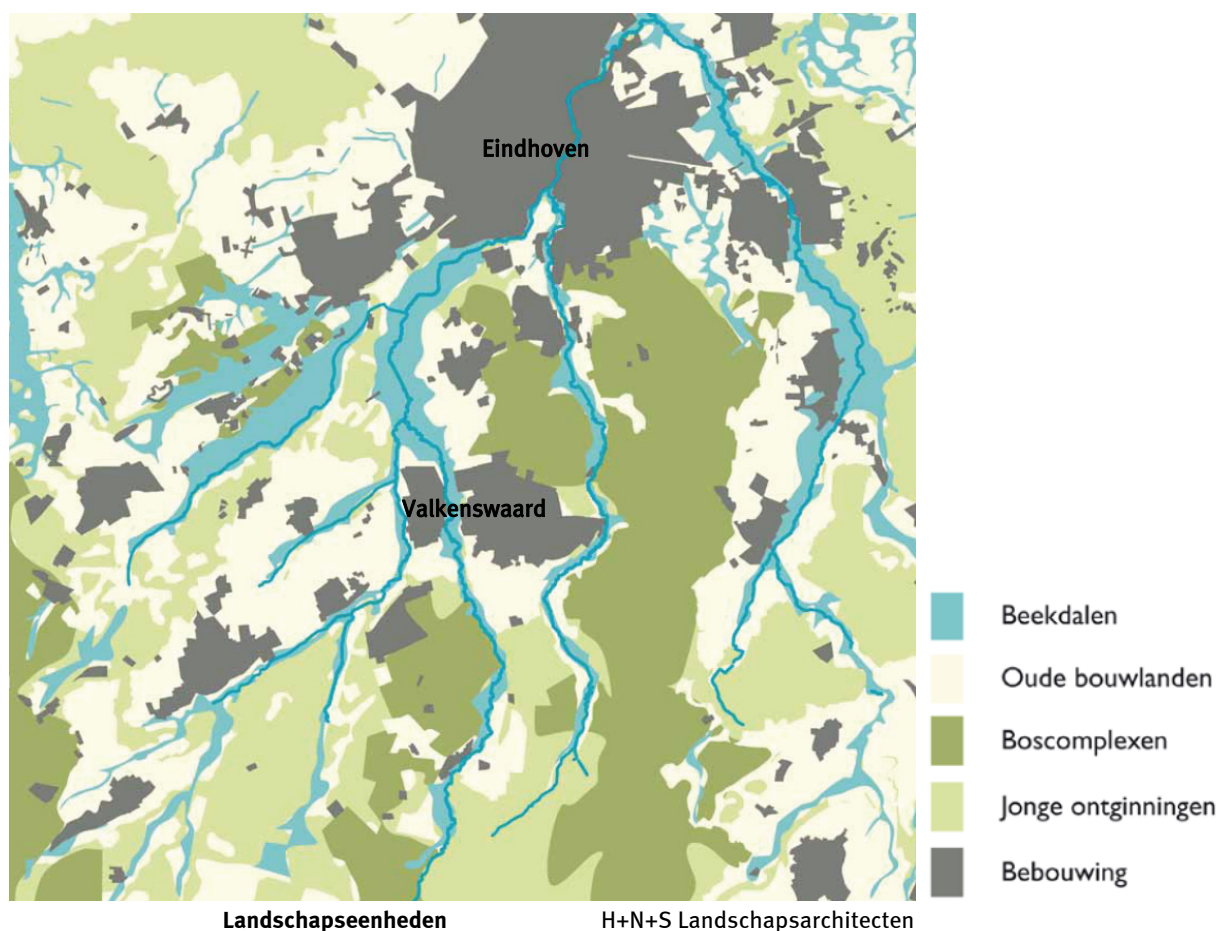
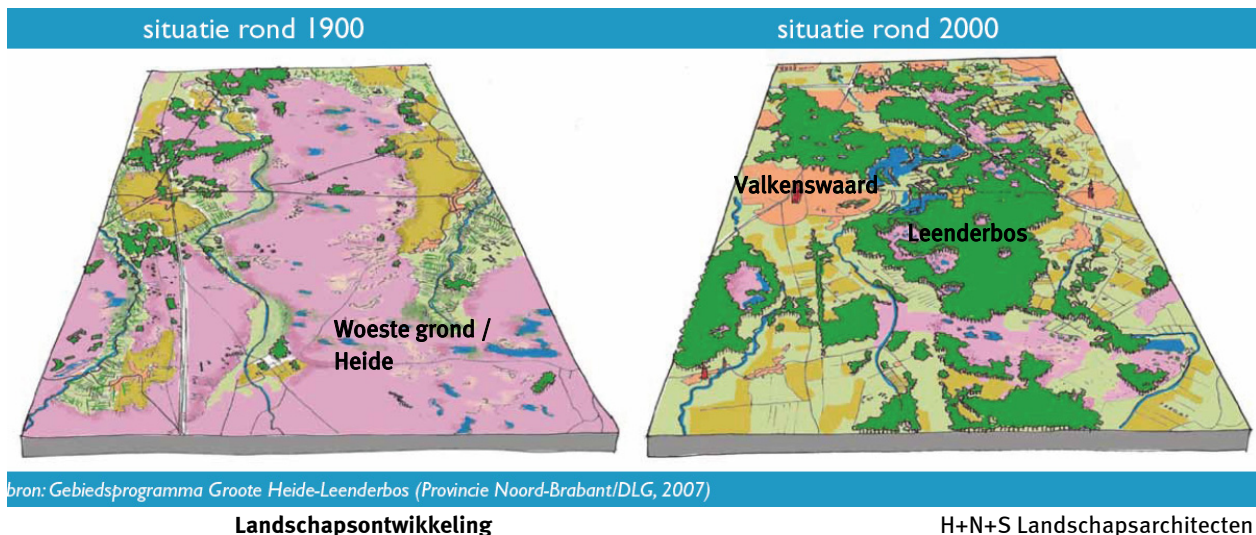
Na de ontginningen zijn delen van het gebied weer beplant (o.a. voor de productie van hout voor de mijnbouw in Limburg). Dit heeft het contrast opgeleverd tussen het gebied ten oosten van de N69 (bos, grootschalig, gesloten, natuur) en ten westen van de N69 (ontginningen, beken, kleinschalig, open, natuur en cultuur). Samen met de bebouwing in het gebied, die vooral na 1950 fors toeneemt zijn er een aantal landschapstypen te noemen: beekdalen, oude cultuurgronden, jonge ontginningen, boscomplexen/heide en bebouwing. De afwisseling in landschapstypen wordt gezien als een belangrijke kwaliteit van het gebied. Er zijn in het gebied vier landschappelijke eenheden te onderscheiden:

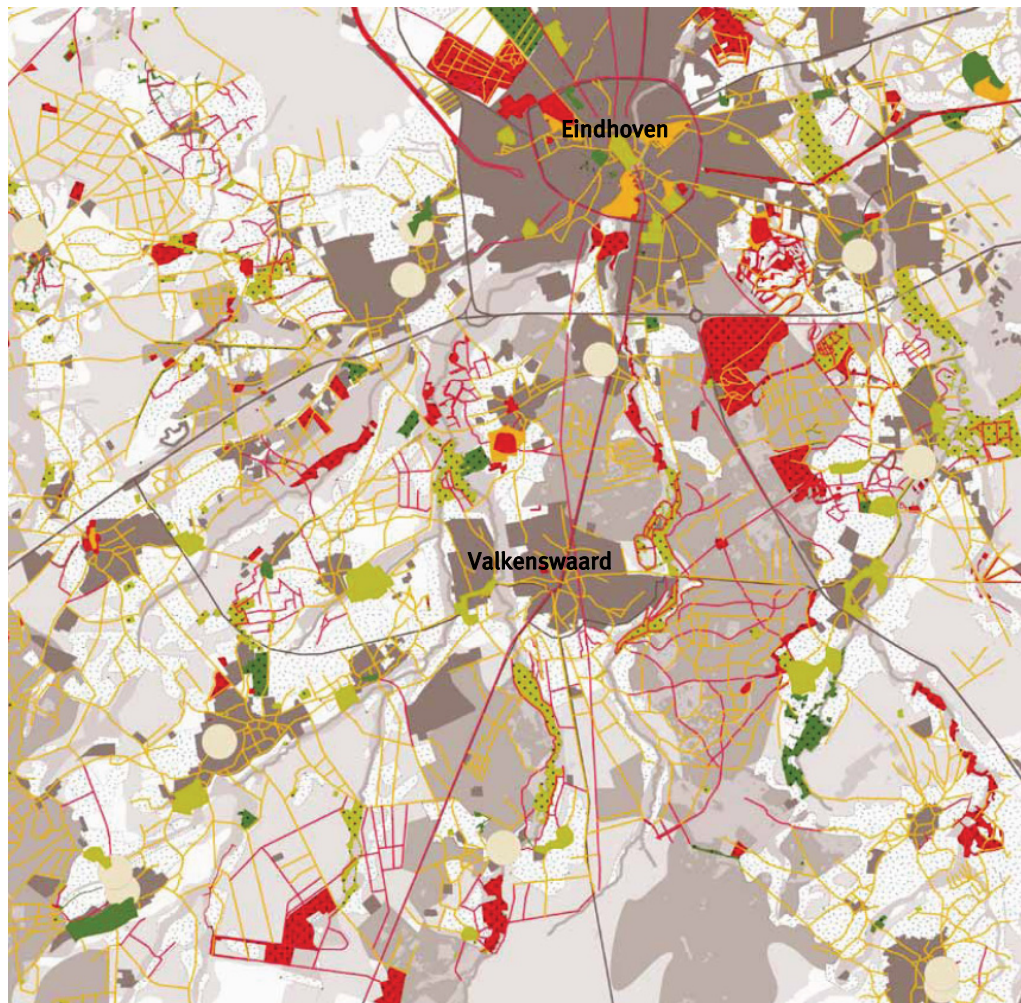
- Dommeldelta: het beekdalengebied in het noordwestelijk deel van de Grenscorridor;
- Enkenzoom: oude cultuurgronden ten noorden van Eersel en Bergeijk;
- Agrarische ontginningen: jonge ontginningen ten zuiden van Eersel en Bergeijk;
- Natuurcomplex: ten zuiden en oosten van Valkenswaard.

Een groot deel van de omgeving maakt deel uit van het Belvédèregebied 'Dommeldal'. In Belvédèregebieden is sprake van een accumulatie van cultuurhistorisch en archeologisch belangrijke waarden en mogelijkheden.

Het resterende zandpadensysteem in het zuidelijk deel van het gebied wordt gezien als een belangrijke kwaliteit. Ze representeren een landschap van rust en stilte.

De bodem in het gebied bestaat voornamelijk uit beekdal en veengronden langs de beken, eerdgronden op de oude bouwlanden (ontstaan door het opbrengen van een mestdek) en podzolgronden/vaaggronden op de jonge ontginningen op de dekzandruggen.





Historische stedenbouwkundige structuren

- redelijk hoge waarde
- hoge waarde
- heel hoge waarde
- zeer hoge waarde

Historische geografische lijnen

- Lijn redelijk hoge waarde
- Lijn hoge waarde

Archeologische structuren

- Terrein met redelijk hoge archeologische waarde
- Terrein met hoge archeologische waarde
- Terrein met zeer hoge archeologische waarde

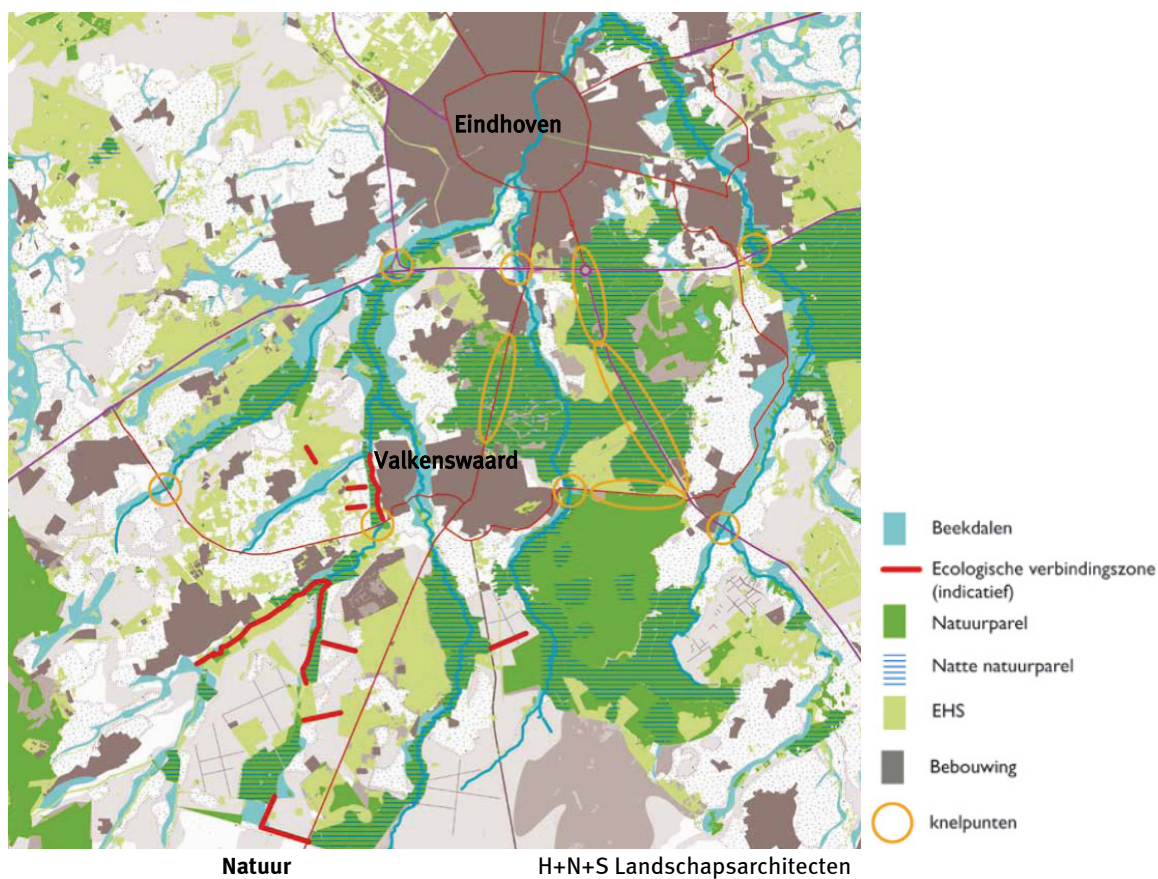
- historische zichtrelaties lijnen
- Bebouwing

Cultuurhistorie en archeologie

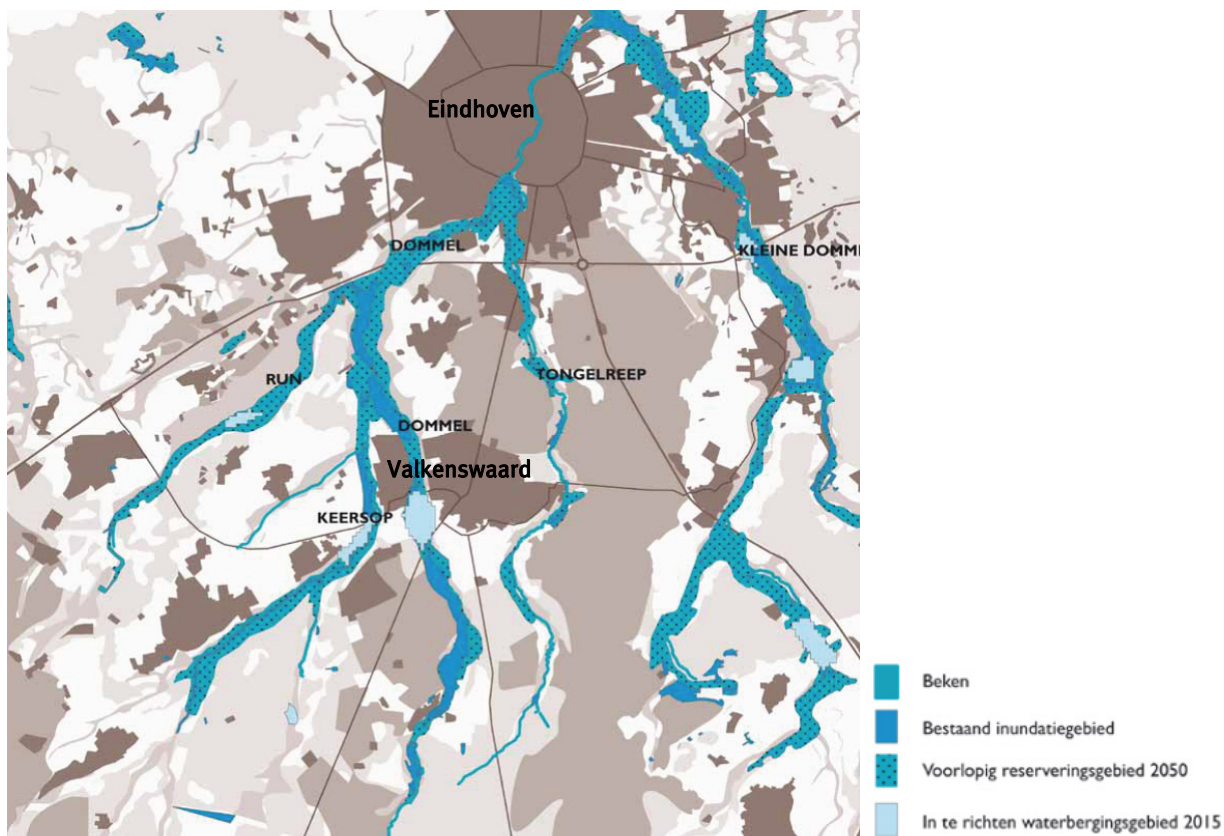
H+N+S Landschapsarchitecten

Het gebied bestaat voor een belangrijk deel uit gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In de beekdalen is de beoogde Ecologische Hoofdstructuur, ecologische verbindingzones en beekherstel, gedeeltelijk gerealiseerd. De beekdalen van de Run, de Keersop, Tongelreep en de Dommel zijn plangebieden voor regionale waterberging en potentieel natte gebieden met kansen voor ontwikkeling van natte natuur en waterberging. Zo wordt in de natte natuurparels Grootgoor, Dommeldal en Beekloop / Keersop de gewenste verhoging gerealiseerd tot aan de randen van het gebied. De vernatting die optreedt bevordert de totstandkoming van beoogde natuurdoeltypen. In onderstaand figuur zijn de Ecologische Hoofdstructuur en de natte natuurparels in het plangebied aangegeven.

Een deel van het plangebied bestaat uit Natura 2000-gebied (Habitat- Vogelrichtlijnen). Het betreft de Natura 2000-gebieden Leenderbos-Groote Heide, Plateaux Hageven, Malpie en de beekdalen van de Tongelreep, Dommel, Run, Keersop. Aan de zuidzijde lopende de Nederlandse Natura 2000-gebieden over in een aantal Vlaamse Natura 2000-gebieden.



Vanuit water gezien wordt het gebied gedomineerd door de beken Dommel, Run, Keersop, Tongelreep en Beekloop. Deze verdelen het gebied ook in kwelgebieden (langs de beken) en inzijgingsgebieden (de hogere dekzandruggen tussen de beken in). In het gebied liggen diverse wateropgaven, variëren van het tegen gaan van verdroging tot beekherstel en het creëren van waterberging op korte tot lange termijn.



Waterstructuur en wateropgave H+N+S Landschapsarchitecten

Bijlage 3 Parallel lopende ontwikkelingen

Deze bijlage beschrijft de parallel lopende ontwikkelingen, de "andere" lopende projecten in het de Grenscorridor. Dit omdat met deze projecten rekening gehouden moet worden in het onderzoek en omdat er mogelijk relaties zijn met de Gebiedsopgave.

De Grenscorridor N69 is een gebied in ontwikkeling. Er lopen al diverse ruimtelijke ontwikkelingen op diverse gebieden (in m.e.r.-terminologie: autonome ontwikkelingen). Deels hebben deze ontwikkelingen een relatie met de Gebiedsopgave (ruimtelijk en/of functioneel), deels niet. In het kader van de Gebiedsopgave zal een overzicht worden gemaakt van de parallel lopende ontwikkelingen in het gebied, de relatie van deze ontwikkelingen met de Gebiedsopgave en de fase van plan- en besluitvorming of realisatie, waarin deze projecten zich bevinden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën:

- Doen: ontwikkelingen in uitvoering;
- Beslissen: ontwikkelingen in besluitvorming;
- Denken: ontwikkelingen in planvorming.

Per ontwikkeling wordt bekeken of:

- De ontwikkeling autonoom is en voor de Gebiedsopgave als gegeven geldt;
- De ontwikkeling een relatie heeft met de Gebiedsopgave en er afstemming noodzakelijk is in de plan- en besluitvorming;
- De ontwikkeling beïnvloedt wordt door de Gebiedsopgave en er een heroverweging plaats moet vinden;
- De ontwikkeling kansen biedt voor de Gebiedsopgave en er onderdeel uit van kan maken.

In het brede plan-MER worden de parallel lopende ontwikkelingen specifiek benoemd en beschreven.

Ecologische Hoofdstructuur

Realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur is ruimtelijk planologisch vastgesteld beleid (structuurvisie, reconstructieplan). Concrete projecten zijn de natte natuurgebieden Grootgoor, Dommeldal, Keersopdal, Malpie-Beemden, Plateaux, Beekloop en Tongelreep, ecoducten over de A2 en A67, ecologische verbindingzones. Realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) maakt hiermee in principe geen onderdeel uit van de Gebiedsopgave, tenzij de gebiedsopgave tot een heroverweging noodzaakt of de gebiedsopgave realisatie kan versnellen. Daarnaast worden beheerplannen opgesteld voor de aanwezige Natura 2000-gebieden. Daar waar afstemming nodig is en/of kansen bestaan, zal dit worden beschreven in het milieueffectrapport.

Waterprojecten

Er loopt in het plangebied een aantal waterprojecten:

- Waterbergingen Valkenswaard Zuid, Keersop, de Run;
- Natte Natuurparel De Malpie;
- Vispassages Venbergse Watermolen / Dommelsche Watermolen;
- Herinrichting Tongelreep.

Reconstructieplan + uitwerkingen

Het Reconstructieplan en de uitwerkingen ervan zijn vastgesteld beleid. Daarmee zijn de in het Reconstructieplan vastgelegde ontwikkelingen op het gebied van natuur (Ecologische Hoofdstructuur, ecologische verbindingzones), water (waterberging, beekherstel), landschap, recreatie en landbouw in principe autonome ontwikkelingen. Momenteel worden diverse onderdelen uit het Reconstructieplan verder uitgewerkt. Voorbeelden hiervan zijn de vrijwillige kavelruil Bergeijk en de kavelruil Valkenswaard - Waalre. Voor de laatste wordt in het kader van de Wet Inrichting Landelijk Gebied (WILG) een inrichtingsplan voorbereid. Gekoppeld hieraan wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. In het milieueffectrapport zal nader worden ingegaan op de relaties tussen beide m.e.r.-procedures.

Gemeentelijke of particuliere ruimtelijke ontwikkelingen

Gemeentelijke of particuliere ruimtelijke ontwikkelingen die zijn vergund of zijn vastgelegd in vastgestelde bestemmingsplannen en/of zijn opgenomen in de provinciale verordening Ruimte worden in principe beschouwd als autonome ontwikkelingen, tenzij de Gebiedopgave vraagt om een heroverweging. In het milieueffectrapport wordt een inventarisatie gemaakt van ontwikkelingen waarvoor dit geldt, alsmede ontwikkelingen waarvoor de ruimtelijk-planologische en/of vergunningprocedure is gestart, maar nog niet is afgerond.

Lage Heideweg

De gemeente Valkenswaard is voornemens ten zuidwesten van Valkenswaard de N69 te verbinden met de N397 richting Eersel. Het bestemmingsplan Lage Heideweg is vastgesteld door de gemeenteraad van Valkenswaard, maar dient nog wel vastgesteld te worden door de gemeente Bergeijk. Vaststelling en verdere uitwerking van de Lage Heideweg is getemporeerd tot eind dit jaar om de uitkomsten van het Gebiedsakkoord af te kunnen wachten en te kunnen bekijken of dit en zo ja welke gevolgen heeft. De Lage Heideweg is daarmee vooralsnog tot het einde van 2010 geen parallel lopende ontwikkeling.

Veldhoven: Aansluiting op de A67, Kempenbaan, westelijke ontsluiting

De gemeente Veldhoven is met Rijkswaterstaat een studie gestart naar een aansluiting van Veldhoven-west op de A67. Omdat Rijkswaterstaat het aantal aansluitingen op de A67 beperkt wil houden, heeft dit een directe relatie met de Gebiedsopgave, met name met de aansluiting van een eventuele nieuwe infrastructuuroplossing ten westen van Valkenswaard of verkeersoplossingen over de N397.

Daarnaast is Veldhoven gestart met een studie naar het optimaliseren van de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Zilverakkers en bedrijventerrein De Run, middels de Kempenbaan en de Westelijke ontsluitingsroute (Zilverbaan).

Kempisch Bedrijvenpark, aansluiting op A67, verbreding N284

Ten zuiden van Hapert wordt het Kempisch Bedrijvenpark ontwikkeld, een ca. 175 ha groot hoogwaardig, modern en duurzaam bedrijvenpark. Ten behoeve van de ontsluiting van het Kempisch Bedrijvenpark wordt een nieuwe aansluiting op de A67 gemaakt (gebiedsontsluitingsweg, 2x1 rijstroken, 80 km/uur). De bestaande N284 wordt tussen kruispunt De Wijer en de nieuwe aansluiting op de A67 verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken. De bestaande N284 tussen Duizel en Eersel verliest hierdoor zijn doorgaande functie. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het oplossen van bestaande verkeersproblematiek op de N284 tussen Hapert en rotonde het Stuivertje in Eersel. De functie van het bestaande viaduct over de A67 blijft ongewijzigd.

Aansluiting Heeze-Leende op A2

De gemeente Heeze-Leende is met Rijkswaterstaat een aansluitingenstudie opgestart naar een nieuwe verbinding van de Valkenwaardseweg met de Somerenseweg, inclusief een nieuwe aansluiting op de A2.

Planstudie verkeersstructuur Eersel-Bergeijk

De gemeenten Eersel en Bergeijk zijn voornemens een oplossing te zoeken voor de problemen met verkeersafwikkeling, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid tussen Eersel en Bergeijk. De verkenning, als onderdeel van de planstudie, is reeds afgerond. De uitwerking van de planstudie zal bestuurlijk parallel gaan lopen met de besluitvorming van de Grenscorridor N69. De planstudie wordt momenteel ambtelijk verder uitgewerkt om latere besluitvorming niet te frustreren.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer Eindhoven-Valkenswaard (HOV)

Het voornemen om een HOV en parallel daaraan flankerende maatregelen te realiseren tussen Eindhoven en Valkenswaard is vastgesteld regionaal beleid. Echter de ligging en uitvoering hebben een nauwe relatie met de N69. Voor een vrije ligging van de HOV is ruimte nodig op de N69, wat betekent dat voor (een deel van) het autoverkeer een nieuwe weg gerealiseerd moet worden. Daarnaast hangen de flankerende maatregelen van de HOV (bijvoorbeeld P&R voorzieningen) sterk samen met de maatregelen in het kader van de Gebiedsopgave. De plan- en besluitvorming rond de HOV hangt daarmee sterk samen met die van de Gebiedsopgave.

Netwerkprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad

In het kader van het Netwerkprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad worden diverse projecten op het gebied van bereikbaarheid voorbereid en gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn de realisatie van het fietsroutenetwerk en de aanleg van station Maarheeze.

Fietspad oude spoorbaantracé

De gemeenten Valkenswaard en Waalre gaan een fietsroute realiseren over het oude spoorbaantracé ten oosten van Waalre.

Herinrichting Markt Valkenswaard, herinrichting Europalaan

De gemeente Valkenswaard gaat het parkeren rond de Markt reguleren ten behoeve van een betere functionaliteit van het centrum. De eerste fasen van dit project zijn reeds gerealiseerd of in uitvoering. Daarnaast wordt de Europalaan tussen de N69 en N396 opnieuw ingericht.

Brainport Avenue

Brainport Avenue is een integrale gebiedsontwikkeling van de A2-zone. Het omvat het gebied vanaf knooppunt Leenderheide tot en met Ekkersrijt. Brainport Avenue is een belangrijke internationale toplocatie voor de high tech kennis- en maakindustrie in Nederland. Het gehele gebied beslaat 3.250 hectaren en bestaat uit ca. 1.135 ha. groen, - 465 ha. campuslandschap, 1.110 ha bedrijventerrein, 540 ha. centrumontwikkeling. De ontwikkelopgave bestaat uit ca. 300 ha. nieuwe campussen en een stedelijke knoop op de kruising met de West-corridor (stedelijke as vanuit station Eindhoven via Strijp S naar Eindhoven Airport). Voor het totale gebied is door betrokken partijen in 2008 een ontwikkelingsplan opgesteld.

Kristalpark Lommel

Ten zuidwesten van Lommel wordt rondom de spoorlijn Antwerpen-Lommel/Neerpelt ("IJzeren Rijn") een ca. 500 ha. groot bedrijvenpark voorzien, Kristalpark Lommel. In drie fases wordt dit bedrijventerrein ontwikkeld: Kristalpark I (ca. 140 ha), Kristalpark II (ca. 60 ha.) en Kristalpark III (ca. 300 ha). Kristalpark is onderverdeeld in een aantal zones met uiteenlopend karakter, o.a. van spoorweggebonden en logistiek bedrijvenpark, een bedrijvenpark voor megaprojecten en een meer lokaal hoogwaardig/groen bedrijvenpark. Kristalpark is deels in ontwikkeling.

Bijlage 4 Beleidskader

In het brede plan-MER wordt ingegaan op uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit de verschillende vigerende beleidskaders. Onderstaand is een opsomming gegeven van de wet- en regelgeving, die relevant is voor de op te stellen brede plan-MER en structuurvisie. Na deze opsomming worden de belangrijkste beleidstukken kort toegelicht.

Internationaal beleid (voor zover niet geïmplementeerd in nationale wetgeving)

- Kaderrichtlijn Water, kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, Seveso II.

Nationaal beleid

Nederland

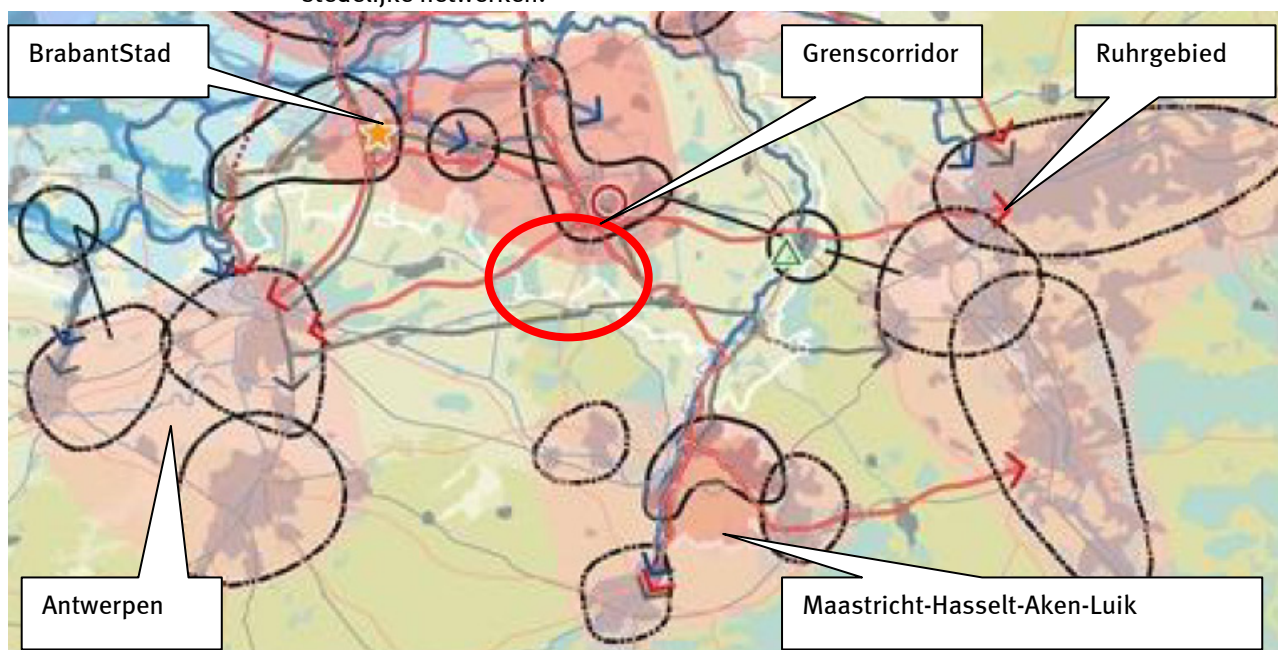
- *Wetten*: o.a. Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Waterwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet; Reconstructiewet, WILG; Crisis en herstelwet;
- *Nota's*: o.a. Nota Ruimte (2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (2001), Vierde Nationale milieubeleidsplan (2001), Nota Waterbeleid 21^e eeuw (2001), Vierde Nota Waterhuishouding (1998).

België

- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. Het plangebied ligt in het zuidoosten van het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad, een stedelijk netwerk van de vijf grote Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg). De Grenscorridor N69 ligt centraal tussen een aantal grootstedelijke concentraties: BrabantStad, Ruhrgebied, MHAL (Maastricht-Hasselt-Aken-Luik) en Antwerpen. Belangrijke opgave in de Nota Ruimte is het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in de stedelijke netwerken.



*Ligging Grenscorridor N69 tussen grootstedelijke concentraties
Uitsnede Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: Economie, Infrastructuur, Verstedelijking*

Nota Mobiliteit (2004)

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia. De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

Crisis- en Herstelwet

In mei 2010 is de Crisis- en herstelwet van kracht geworden. Met deze wet beoogt het Rijk een impuls te geven aan de economie door een aantal grootschalige projecten op het gebied van o.a. infrastructuur, wonen, werken, natuur, recreatie en klimaat / duurzaamheid versneld mogelijk te maken. De versnelling bestaat uit een vereenvoudiging van de te doorlopen procedures (bijv. het wegvallen van de verplichting om in het kader van de m.e.r.-procedure alternatieven te onderzoeken) en een versnelling van de procedurele doorlooptermijnen (bijv. een korte doorlooptijd van beroepsprocedures). Belangrijke voorwaarden zijn dat het project is opgenomen in de bijlage van de Crisis- en Herstelwet, een bijdrage levert aan het bestrijden van de crisis en dat voldaan blijft worden aan sectorale wetgeving (b.v. de Natuurbeschermingswet).

De Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is niet opgenomen op de lijst van in de Crisis- en herstelwet genoemde projecten. Het project is nog in een te prematuur stadium van plan- en besluitvorming. In de directe omgeving van de Gebiedsopgave ligt een aantal projecten dat wel opgenomen is in de Crisis- en Herstelwet: Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport. Dit heeft naar verwachting geen directe consequenties voor het brede plan-MER voor de Gebiedsopgave. In het kader van het brede plan-MER wordt wel nagegaan of op de genoemde twee projecten goed is geanticipeerd in bijvoorbeeld het verkeersmodel.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de belangrijkste ruimtelijke ordeningsprincipes en visies van Vlaanderen vastgelegd voor vier groepen structuurbepalende componenten:

- De stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken;
- Het buitengebied;
- De gebieden voor economische activiteiten;
- Lijninfrastructuur.

Er zijn in het structuurplan vier basisdoelstellingen benoemd:

- 1) de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- 2) het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- 3) het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- 4) het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is voor de provincie Limburg, het meest relevant voor de Gebiedsopgave Grenscorridor, uitgewerkt in het Ruimtelijk Structuurplan Limburg (zie verder).

Provinciaal beleid

Nederland: Noord-Brabant

- (Ontwerp) structuurvisie provincie Noord-Brabant (2010);
- Verordening ruimte, 1^e tranche (2010)
- Ontwerp Verordening Ruimte, 2^e tranche (2010)
- Interim structuurvisie "Brabant in ontwikkeling" (2008)
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006);
- Brabant Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (2010-2014);
- Netwerkanalyse BrabantStad (2006);
- MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008);
- Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007);
- Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant (2005);
- Reconstructieplan Boven-Dommel (2005);
- Reconstructieplan Beerze Reusel (2005);
- Brabant Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit 2009-2014;
- Aardkundige Waardenkaart (2010);
- Cultuurhistorische Waardenkaart (2010).

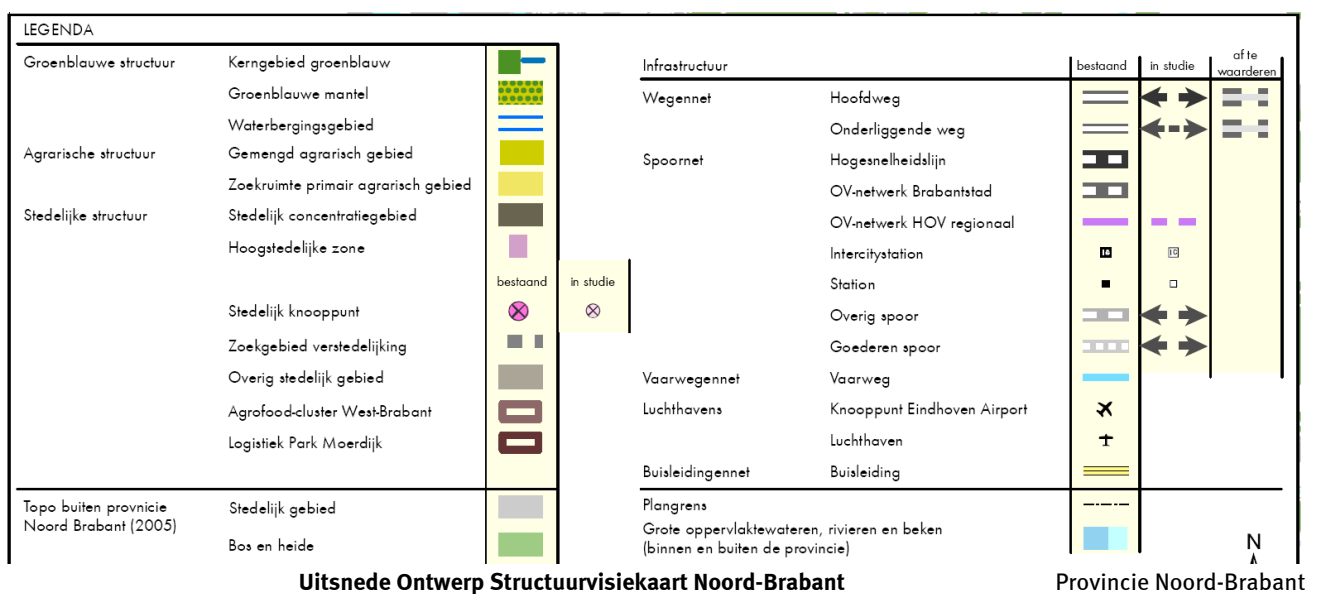
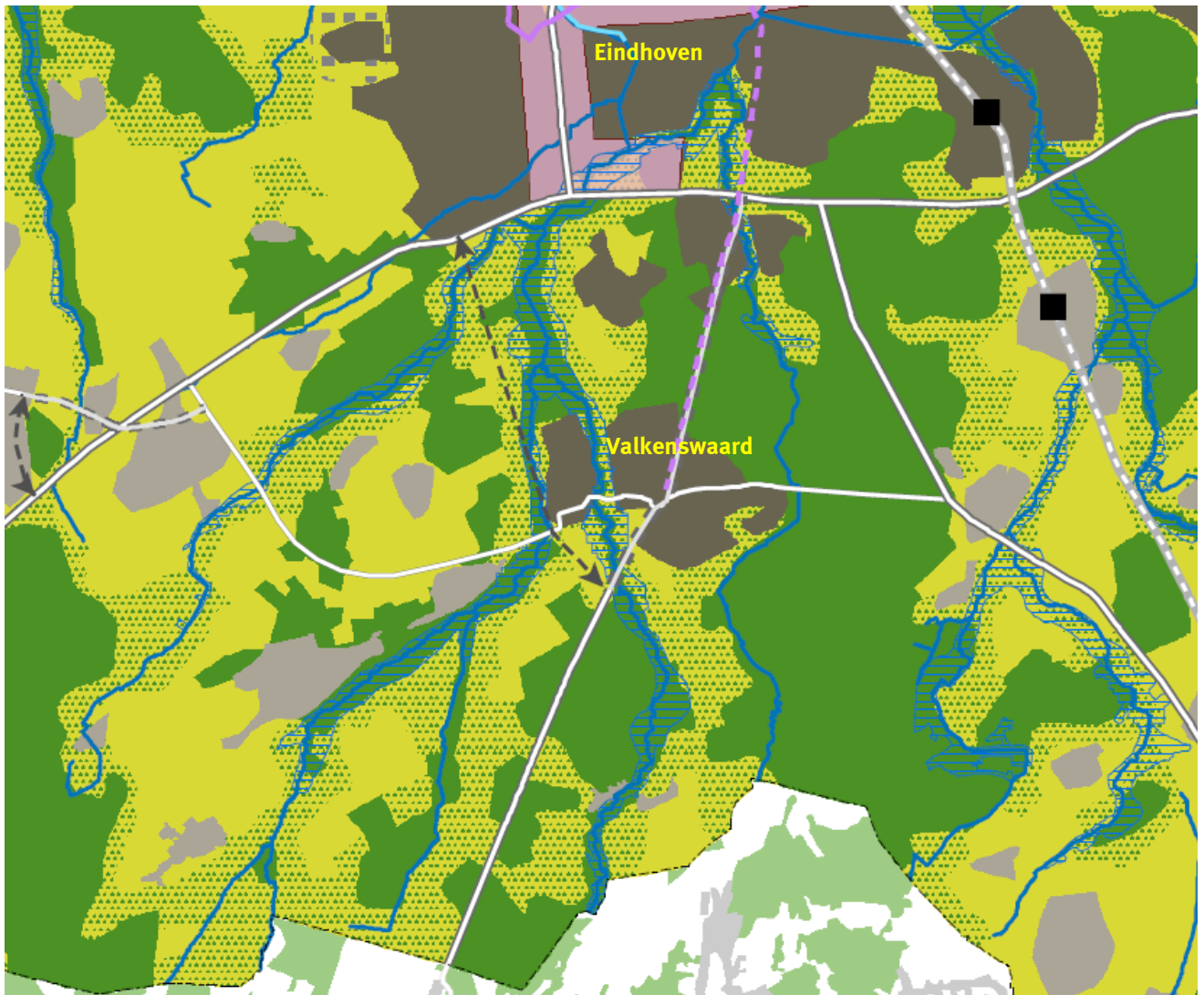
België: Limburg

- Ruimtelijk Structuurplan Limburg

(Ontwerp)-Structuurvisie Noord-Brabant (2010)

Voor het najaar van 2010 is de vaststelling van een nieuwe provinciale structuurvisie voorzien. Deze structuurvisie moet de interim-structuurvisie uit 2008 vervangen. Op het gebied van infrastructuur heeft de provincie als belangrijkste ambitie het bevorderen van de (internationale) bereikbaarheid van Brabant en het afstemmen van ruimtelijke ontwikkelingen met infrastructuur. In de ontwerp-structuurvisie wordt het belang van landschappelijke inpassing van wegen benadrukt. De provincie vindt het van belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten.

In de ontwerp-structuurvisie is voor de Gebiedsopgave Grenscorridor opgenomen als één van de acht (majeure) gebiedsontwikkelingen van de provincie.



Verordening Ruimte 1^e tranche (2010)

Op 23 april 2010 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de 'Verordening ruimte fase 1' vastgesteld. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden voor de ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen gemeenten, provincies en rijk. De provincie kan regels opstellen waarmee een gemeente rekening moet houden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen: de provinciale planologische verordening. Door deze regels weten gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn. De onderwerpen die in de verordening staan komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers. In deze eerste fase van de verordening ruimte komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Stedelijke ontwikkeling: wonen en (middel-)zware bedrijventerreinen;
- Ecologische hoofdstructuur (EHS);
- Waterbergingsgebieden;
- Intensieve veehouderij;
- Concentratiebeleid glastuinbouw;
- Ruimte-voor-ruimte.

De tweede fase van de verordening ruimte bevat de overige onderwerpen, zoals (Groene Hoofdstructuur) GHS-landbouw, grondwaterbeschermingsgebieden, cultuurhistorische waarden, overlegzones infrastructuur, niet-agrarische functies buitengebied en toeristisch-recreatieve voorzieningen. De tweede fase van de verordening ruimte wordt naar verwachting eind 2010 vastgesteld.

Interim-structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten hebben de Interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interim-structuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

Het hoofdbelang in het provinciaal ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Het plangebied bestaat naast gebieden binnen de bebouwde kom en infrastructuur voornamelijk uit GHS (Groene Hoofdstructuur)-natuur (in het oosten en zuiden) en AHS (Agrarische Hoofdstructuur)-landbouw (in het westen). In de GHS-natuur zijn alle bestaande bos- en natuurgebieden ondergebracht met de tussenliggende ecologische verbindingzones, alsmede de reservaat- en natuurontwikkelingsgebieden die zijn begrensd in de door Gedeputeerde Staten vastgestelde natuurgebiedsplannen en het beheersgebiedsplan. In het kader van de (ontwikkeling van de) ecologische hoofdstructuur (EHS).

De AHS-landbouw bevat de landbouwproductiegebieden. Naast deze twee typen gebieden is versnipperd ook GHS-landbouw en AHS-landschap aanwezig. Dit zijn landbouwgebieden die (potentiële) natuur- en landschapswaarden bevatten. In het gebied bevinden zich tevens enkele landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's).

De N69 wordt als gebiedsproject kort beschreven in de Interimstructuurvisie, waarbij aangegeven wordt de problematiek rondom de weg aan te pakken. Dit wordt eveneens in de nieuwe structuurvisie onderstreept door de Grenscorridor, Noordoostcorridor en de N261 een hoge prioriteit te geven.

Provinciaal en Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) geven richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en zijn bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP en RVVP gaan uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Aanvullende doelen zijn verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, verbetering van de sociale veiligheid en de bereikbaarheid in het landelijk gebied. Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap zijn een ambitie bij inpassing van (nieuwe) infrastructuur.

Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)

Voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de 'Zuidoostvleugel BrabantStad' is in het voorjaar van 2007 een akkoord bereikt over het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. Dit akkoord betreft een samenhangend maatregelenpakket ter oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoostvleugel van BrabantStad. Bij het tot stand brengen van dit akkoord zijn de bestuurders van de provincie Noord-Brabant, SRE en Rijkswaterstaat en de gemeenten in de Zuidoostvleugel-regio betrokken. Ook de NS, de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW) en de Brabantse Milieufederatie (BMF) hebben aan dit proces deelgenomen. Het samenhangende regionale maatregelenpakket is volgens de stappen van Verdaas tot stand gekomen en bestaat uit maatregelen en afspraken over: Ruimtelijke Ordening, Anders betalen voor mobiliteit, Mobiliteitsmanagement, Fiets, Openbaar vervoer, Benutting via dynamisch verkeersmanagement, Multimodaal Goederenvervoer, Reconstructie en Aanleg van infrastructuur.

Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2009 - 2014

Valkenswaard, Waalre en Eindhoven zijn gemeenten waar nu, maar naar verwachting ook nog in de nabije toekomst, normen ten aanzien van luchtkwaliteit worden overschreden. Voor deze gemeenten zijn luchtkwaliteitsplannen opgesteld, waarin de problematiek is geschetst. Conclusie van deze studie is dat de mogelijke maatregelen moeten worden benut om de luchtverontreiniging terug te dringen en om aan de normen te kunnen voldoen. Valkenswaard, Waalre en Eindhoven zijn ook opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), en provinciaal in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL). Dit plan is de basis waarop Nederland vanuit Europa uitstel heeft gekregen om aan de Europese luchtkwaliteitsnormen te voldoen (tot 2011 voor fijn stof/PM10, tot 2015 voor stikstofoxide (NOx).

Uitgangspunt voor het NSL/BSL en daarmee voor het uitstel vanuit Europa is een set maatregelen (ook voor Valkenswaard, Waalre en Eindhoven) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Indien in het kader van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 to andere / aanvullende maatregelen leidt, kunnen deze worden ingebracht, mits het effect op de luchtkwaliteit vergelijkbaar of groter is en voldaan wordt aan de randvoorwaarden conform het NSL.

In het brede plan-MER onderzoeksrapport zal een uitgebreidere beschrijving van het beleidskader worden opgenomen, ook voor het regionale en lokale beleid en ook voor de andere thema's.

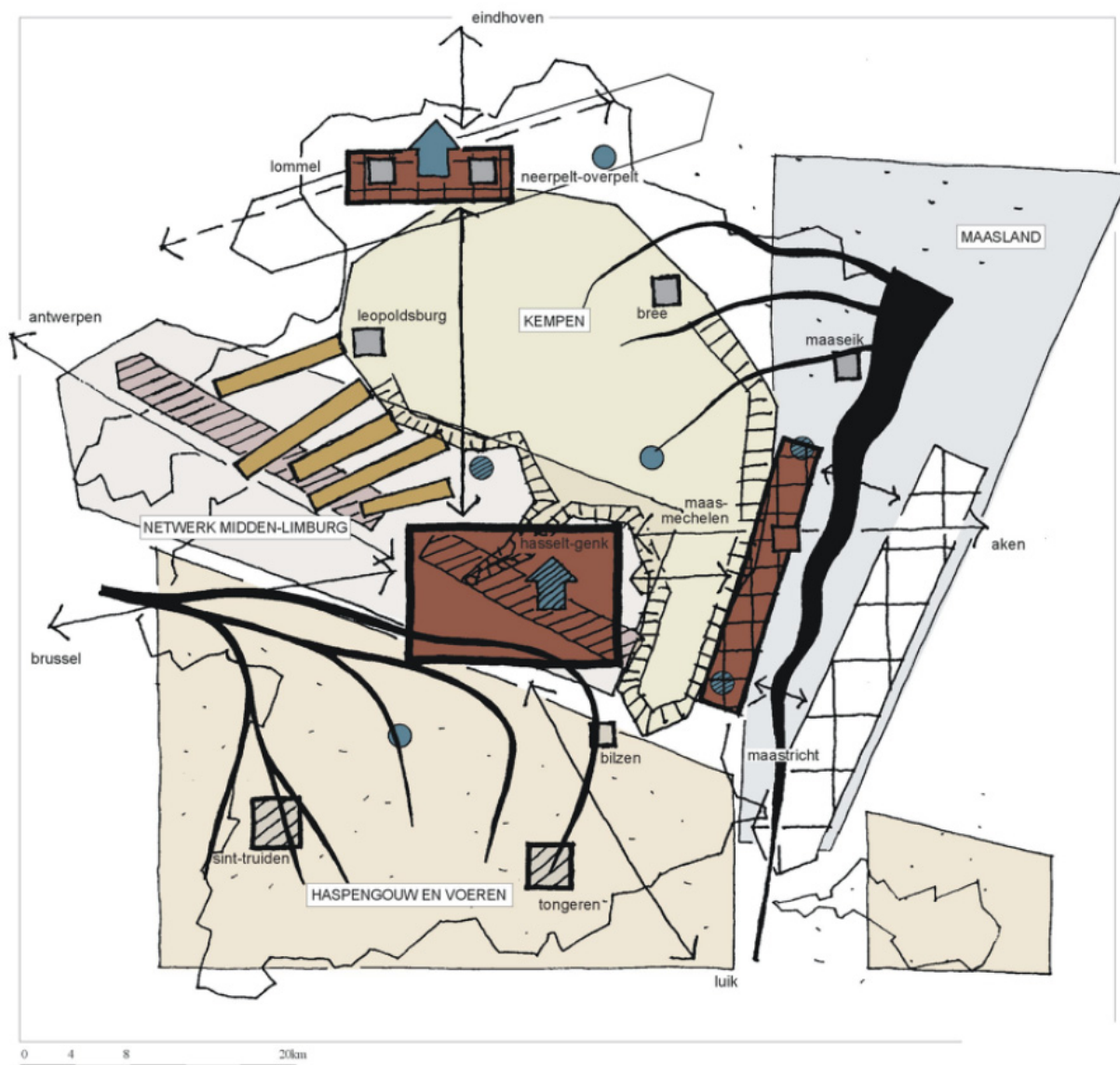
Ruimtelijk Structuurplan Limburg

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is door de provincie Limburg een provinciaal ruimtelijk structuurplan opgesteld. In het structuurplan wordt ingezoomd op 4 "hoofdruimten". Voor de N69 meest relevant is de hoofdruimte Kempen: een verweven open ruimte gebied met een toeristisch-recreatieve rol op Benelux-niveau.

Belangrijke acties in de Kempen zijn:

- Het ondersteunen van het plattelandstoerisme;
- Het opmaken van een strategisch plan voor het gebied Lommel - Neerpelt - Overpelt;
- Het afbakenen van natuurverbindingen;
- Het promoten van het Kempens plateau als toeristisch-recreatief verwevingsgebied;
- Het aandringen op de afwerking van de noord-zuid verbinding.

Hasselt-Genk is het regionaal centrum van de provincie. Lommel-Neerpelt is kleinstedelijk gebied met een belangrijke industriële ontwikkelfunctie en belangrijke multimodale (inter)nationale knooppunt richting Hasselt/Genk, Antwerpen/Brussel, Eindhoven, Maastricht/Luik.



Gewenste ruimtelijke structuur Provincie Limburg

Op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Limburg is door het departement mobiliteit van de Vlaamse Overheid de wegcategory in beeld gebracht. De N74 en de N71 zijn primaire wegen type I, de N71 zuid is deels primaire weg type II, deels secundaire weg type 2. De N69 wordt gezien als regionaal verbindend wegennetwerk Nederland. Daarmee zijn de wegen in het gebied niet voorzien als hoofdwegen.



CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	Aanvullende functie	INRICHTING
HOOFDWEG	VERBINDEN op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
PRIMAIRE WEG Categorie I	VERBINDEN op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
PRIMAIRE WEG Categorie II	VERZAMELEN op Vlaams niveau,	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
SECUNDAIRE WEG	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
LOKALE WEG	Toegang geven		Weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

Uitleg bij wegencategorisering Vlaanderen

Regionaal beleid

- Regionaal Verkeers- en vervoersplan (SRE);
- Waterbeheerplan (Waterschap Dommel);
- Stroomgebiedsvisie (Waterschap Dommel);
- Nota Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk (Waterschap Dommel);
- Regionaal HOV-beleid (SRE);
- Regionaal fietsbeleidsplan (SRE).

Lokaal beleid

- Gemeentelijke structuurvisies en bestemmingsplannen;
- Gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen;
- Gemeentelijke landschapsplannen;
- Gemeentelijk archeologisch en cultuurhistorisch beleid.

Bijlage 5 Beoordelingskader effectenonderzoek

In deze bijlage wordt nadere achtergrondinformatie gegeven bij de onderzoeksmethodiek zoals beschreven in hoofdstuk 4. Per aspect wordt beschreven hoe het onderzoek wordt gedaan en welke aspecten worden bekeken.

Reikwijdte en detailniveau

De reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken hangt af van reikwijdte en detailniveau van de keuzes die gemaakt worden. In de praktijk hangt het daarmee vaak af van de fase van planvorming:

- Globaal, inventariserend, kaderstellend in vroege fases van planvorming (bijv. op structuurvisie/plan-m.e.r.-niveau).
- Gedetailleerd, toetsend in de laatste fases van besluitvorming (bijv. op bestemmingsplan/besluit-m.e.r. niveau).

De reikwijdte en het detailniveau van de milieuonderzoeken in de plan-m.e.r.-fase hangt sterk af van reikwijdte en detailniveau van de keuzes in de structuurvisie:

- Wel of geen nieuwe infrastructuur, en als wel waar en op welke manier;
- Wel of niet aanpassen van bestaande infrastructuur, en als wel waar en op welke manier;
- Wel of geen verbeterings-/ flankerende maatregelen (stap 1 t/m 5 Verdaas);
- Waar en welke ruimtelijke opgaven.

Het resultaat moet één of enkele voorkeursoplossingen zijn. Ten aanzien van de milieuonderzoeken kan in zijn algemeenheid gesteld worden dat dit voor een aantal aspecten op globaal, inventariserend, kaderstellend niveau kan gebeuren, maar dat voor een aantal aspecten al meer gedetailleerd en toetsend onderzoek nodig is. In het onderstaande overzicht is per aspect een voorstel gedaan voor het detailniveau en de onderzoeksmethodiek ten behoeve van het brede plan-MER.

Verkeer

Verkeer is één van de centrale thema's in het effectenonderzoek. Doelstelling is de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. Daarnaast is verbetering van de leefbaarheid (geluid, lucht, trillingen, veiligheid) sterk gerelateerd aan verkeer. In het brede plan-MER wordt allereerst de huidige en autonome verkeerssituatie in de Grenscorridor beschreven. Dit aan de hand van de volgende aspecten:

- Wegenstructuur;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersintensiteiten;
- Verkeersafwikkeling / doorstroming;
- Herkomst-bestemming (wie komt waar vandaan en rijdt waar naar toe);
- Verdeling auto vs. vrachtverkeer;
- Verdeling etmaal: spitsproblematiek;
- Aantal autokilometers;
- Sluipverkeer;
- Openbaar vervoer, langzaam verkeer, recreatief verkeer, landbouwverkeer: routes, intensiteiten, aandeel, barrières.

De beschrijving vindt plaats op basis van al beschikbare informatie (tellingen, eerdere verkeersonderzoeken) en op basis van nieuwe verkeersmodelberekeningen. Hiervoor wordt het regionale model (SRE-model) gebruikt. Op basis van de beschrijving van de huidige en autonome situatie wordt de probleem- en doelstelling verder uitgewerkt en concreet gemaakt. Dit vanuit een analyse van de verkeersvraag en verkeersaanbod (netwerkanalyse).

Waar lopen welke vervoerstromen (verkeersdoelgroepen) en hoe kan dit beïnvloed worden. Hierbij wordt in een ruim gebied gekeken (b.v. ook in Eindhoven en ook in België).

Vervolgens worden de alternatieven doorgerekend in het verkeersmodel en worden op basis daarvan de effecten beschreven. Hiervoor worden de hierboven beschreven criteria gebruikt. Enerzijds wordt getoetst in hoeverre de alternatieven voldoen aan de verkeersdoelstellingen, anderzijds wordt onderzocht of niet ongewenste negatieve effecten optreden. Ten behoeve hiervan wordt door de samenwerkende partijen bepaald wanneer een maatregel/pakket "goed" is en wanneer niet.

Geluid

Geluid is een belangrijk thema in het brede plan-MER. Eén van de doelstellingen is verbetering van de leefbaarheid. Vermindering van geluidhinder maakt hier onderdeel van uit. In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande en autonome geluidssituatie in beeld gebracht. Dit gebeurt met een analyse van al beschikbare informatie en (eenvoudige) geluidmodellering van het verkeerslawaaï (de maatgevende geluidsoort). Onderdelen van de geluidanalyse zijn:

- Ligging belangrijkste geluidbronnen en geluidemissie van deze bronnen;
- Ligging geluidgevoelige bestemmingen (incl. natuurgebieden): op gebiedsniveau;
- Inventarisatie knelpunten huidige en autonome situatie (ligging, aard en omvang).

Vervolgens wordt de verandering in geluidklimaat (verkeerslawaaï) onderzocht en geconfronteerd met de geluidgevoelige bestemmingen. Indien de Gebiedsopgave ook de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voorziet (b.v. natuur) wordt dit in de analyse meegenomen.

Indien huidige knelpunten blijven bestaan of nieuwe knelpunten ontstaan, worden voorstellen gedaan voor mogelijke oplossingen in de vorm van aanpassing alternatieven, mitigerende maatregelen.

Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is een belangrijk thema in het effectenonderzoek. Eén van de doelstellingen is verbetering van de leefbaarheid. Vermindering van de luchtverontreiniging en het voldoen aan luchtkwaliteitsnormen maken hier onderdeel van uit.

In het effectenonderzoek wordt allereerst de bestaande en autonome luchtkwaliteit in beeld gebracht. Dit gebeurt met een analyse van al beschikbare informatie (bijvoorbeeld uit het luchtkwaliteitsplan Valkenswaard en Waalre en de resultaten van de luchtkwaliteitsmeting in Valkenswaard) en een nieuwe (eenvoudige) luchtkwaliteitsberekening (verkeersgerelateerd). Vervolgens wordt de verandering in luchtklimaat (verkeersgerelateerd) onderzocht en geconfronteerd met de normen. Indien huidige knelpunten blijven bestaan of nieuwe knelpunten ontstaan, worden voorstellen gedaan voor mogelijke oplossingen in de vorm van aanpassing alternatieven, mitigerende maatregelen.

Belangrijk aandachtspunt is de afstemming met het Nationaal en Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL en BSL) en het Luchtkwaliteitsplan Valkenswaard-Waalre. Op basis van het NSL/BSL is uitstel verleend voor het voldoen aan normen voor fijn stof / PM₁₀ (2011) en stikstofdioxiden/ NO_x (2015). Onderdeel van het NSL/BSL en het luchtkwaliteitsplan is een set van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Hierin is al uitgegaan van nieuwe infrastructuur (Westparallel) en flankerende maatregelen. Maatregelen in het kader van de Gebiedsopgave dienen bij voorkeur aan te sluiten, maar tenminste eenzelfde effect te hebben, als de maatregelen voorgesteld in het NSL/BSL.

Trillingen

In het effectenonderzoek zal globaal en beschrijvend worden ingegaan op trillingshinder. Dit op basis van al beschikbare informatie en expert judgement.

Kabels en leidingen

In het effectenonderzoek zal geïnventariseerd worden of en zo ja waar in de Grenscorridor belangrijke kabels en leidingen liggen die mogelijk van invloed kunnen zijn op locatie van maatregelen. Het gaat dan met name om hogedruk aardgasleidingen, olieleidingen, rioolpersleidingen, hoogspanningskabels en masten e.d.

Externe veiligheid

De Gebiedsopgave kan een effect hebben op de externe veiligheidssituatie in de Grenscorridor. Vervoersroutes van gevaarlijke stoffen kunnen veranderen alsmede concentraties personen in het gebied. In het effectenonderzoek wordt eerst globaal de huidige situatie beschreven. Op basis van al beschikbare informatie bij provincie (bijvoorbeeld risicokaart), Rijkswaterstaat (aantallen transporten gevaarlijke stoffen op A2 en A67) en gemeenten. Ook wordt gekeken naar de locatie van kwetsbare objecten (op gebiedsniveau) en of er knelpunten bestaan. Vervolgens wordt het effect van de alternatieven beschreven. In eerste instantie globaal, kwalitatief. Indien nodig (bij knelpunten) wordt mogelijk een risico-berekening uitgevoerd.

Wonen

Het is nog onduidelijk of de Gebiedsopgave zelf maatregelen zal bevatten op het gebied van Wonen. De Gebiedsopgave heeft wel een relatie met en effect op bestaand en autonoom voorziene woningbouwgebieden in het gebied. Het effect kan tweeledig zijn: de Gebiedsopgave kan de kwaliteit van het gebied als woongebied versterken, anderzijds kunnen maatregelen ook een negatief effect hebben. In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande en autonoom voorziene woongebieden beschreven. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie en gemeentelijke bestemmingsplannen. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Economie

Het is nog onduidelijk of de Gebiedsopgave zelf maatregelen zal bevatten op het gebied van Werken. De Gebiedsopgave heeft wel een relatie met en effect op bestaande en autonoom voorziene werkgebieden. Het effect is naar verwachting positief: verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming en versterking van het vestigingsklimaat hebben een positieve impuls op de economie in en buiten het gebied. In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande en autonoom voorziene werkgebieden beschreven. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie en gemeentelijke structuurvisies en bestemmingsplannen. Vervolgens worden de effecten van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend, behalve voor de verkeersaspecten (zie verder).

Landbouw

De Gebiedsopgave heeft een tweeledig effect op de landbouw in het gebied. Maatregelen in de Gebiedsopgave zullen ruimte vragen, ruimte waarvoor in de meeste gevallen landbouwgrond nodig is. Ook kunnen maatregelen ten koste gaan van de bereikbaarheid van landbouwbedrijven en leiden tot versnippering van landbouwgebieden. Aan de andere kant biedt de Gebiedsopgave vanuit een integrale benadering de kans om landbouwaspecten volwaardig mee te nemen in de plan- en besluitvorming en kansen voor versterking van de sector te benutten. Onderzoek naar de effecten op landbouwverkeer wordt in het aspect "verkeer" onderzocht.

In het effectenonderzoek wordt allereerst de bestaande landbouw beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie.

Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Recreatie

De Gebiedsopgave heeft een tweeledig effect op het aspect Recreatie. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering recreatieve kwaliteiten te versterken, anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op bestaande waarden. Onderzoek naar de effecten op recreatieverkeer wordt in het aspect "verkeer" onderzocht.

In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande recreatieve structuur en voorzieningen beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie.

Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Stedenbouw / Landschap

De Gebiedsopgave heeft een tweeledig effect op de aspecten Stedenbouw en Landschap. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten te versterken, anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op bestaande waarden. In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande landschappelijke en stedenbouwkundige structuur en waarden beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals opgenomen in de provinciale structuurvisie, aardkundige waardenkaart e.d. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Bodem

Bodem is naar verwachting in dit kader van plan- en besluitvorming geen onderscheidend criterium. In het effectenonderzoek zal globaal de bodemopbouw en bodemkwaliteit worden beschreven, op zoek naar aandachtspunten voor de vervolgpcedures. Vervolgens zal globaal het mogelijke effect van maatregelen binnen de verschillende alternatieven worden beschreven. Dit zal met name gericht zijn op de aspecten bodemkwaliteit en grondverzet. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Water

Water is een belangrijk aspect in de Gebiedsopgave, gezien de vele beken in het gebied en het specifieke grondwatersysteem. Het effect van de gebiedsopgave is tweeledig. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering waterkwaliteiten te versterken en invulling te geven aan waterdoelstellingen (waterberging, retentie, waterkwaliteit, beekherstel, grondwaterbeheer), anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op wateraspecten (bijvoorbeeld beeklopen, kwelstromen).

In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande waterstructuur en -kwaliteit beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals beschikbaar bij de waterbeheerders. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt in eerste instantie globaal en beschrijvend. Hierbij zal in het kader van een eerste watertoets worden afgestemd met de waterbeheerders. Indien nodig kan eventueel met peilbuismetingen en modelberekeningen meer inzicht worden gegeven in het watersysteem (bijvoorbeeld ten aanzien van grondwaterstromen, kweldruk e.d.).

Natuur

Natuur is een belangrijk aspect in de Gebiedsopgave, gezien de ligging te midden van Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Groene Hoofdstructuur (GHS) en Natura 2000-gebieden en het voorkomen van specifieke natuurwaarden.

Het effect van de Gebiedsopgave is tweeledig. Enerzijds geeft het kansen vanuit een integrale benadering natuurkwaliteiten te versterken en invulling te geven aan natuurdoelstellingen, anderzijds kan het maatregelen bevatten (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) die een negatief effect hebben op natuurwaarden.

In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande natuurwaarden beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken en de kansen voor versterking. Hierbij wordt in eerste instantie vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals beschikbaar bij de provincie en de natuurbeheerders. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in beschermde gebieden (EHS, GHS, Natura 2000), beschermde soorten en ecologische relaties (ecologische verbindingzones).

Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt in eerste instantie globaal en beschrijvend, gericht op de criteria Ruimtebeslag, Verstoring, Versnippering. Hierbij zal worden afgestemd met de natuurbeheerders.

Belangrijk onderwerp van onderzoek is het mogelijke effect van maatregelen in de Gebiedsopgave op de Natura 2000-gebieden in en om het plangebied. In een vroeg stadium moet inzicht worden verkregen of maatregelen leiden tot (mogelijk) significant negatieve effecten op kwalificerende soorten en habitats. Indien significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, dient mogelijk een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Archeologie en cultuurhistorie

Maatregelen in de gebiedsopgave kunnen een negatief effect hebben op bestaande archeologische en cultuurhistorische waarden. In het effectenonderzoek worden allereerst de bestaande waarden beschreven, op zoek naar de maatgevende kenmerken. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van al bestaande informatie zoals beschikbaar bij de provincie, bijvoorbeeld de cultuurhistorische waardenkaart en het archeologisch informatiesysteem Archis. Vervolgens worden de effecten (positief en negatief) van de maatregelen binnen de verschillende alternatieven onderzocht. Dit gebeurt globaal en beschrijvend.

Sociale aspecten

Onder sociale aspecten worden de subjectieve effecten van de gebiedsopgave beschreven. De Gebiedsopgave leidt tot veranderingen in de Grenscorridor en daarmee tot verandering van woon-, werk- en leefklimaat voor de bewoners in het gebied. In het effectenonderzoek wordt hier globaal en kwalitatief op ingegaan en beschreven in hoeverre de alternatieven tot veranderingen leiden.

Gezondheid

Gezondheid is een relatief nieuw thema in milieueffectrapportages, maar staat beleidsmatig steeds nadrukkelijker in de aandacht. In het effectenonderzoek wordt bij diverse thema's al aandacht besteed aan gezondheidsaspecten als geluid, luchtkwaliteit, veiligheid. Onder het thema gezondheid wordt een integrale beschouwing gegeven, waarbij niet zozeer de toetsing aan normen leidend is, maar meer de veranderingen in gezondheidsparameters onder de normen. Naast milieuparameters worden ook het woon- en leefklimaat meegenomen in de beschouwing. De beschouwing is beschrijvend en richt zich met name op de knelpunten (kernen Aalst, Waalre, Valkenswaard, ongewenst verkeer buitengebied) en de veranderingen door de maatregelen binnen de alternatieven voor de Gebiedsopgave.

definitief
2 augustus 2010

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Brede Plan-MER Gebiedsopgave Grenscorridor N69