

Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant

Deel E: Grenscorridor N69

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1.	Provinciale gebiedsontwikkeling	5
1.2.	Grenscorridor N69	6
1.3.	Voorkeursalternatief Westparallel Plus	6
1.4.	Deel E van de provinciale Structuurvisie	6
1.5.	Maatschappelijk proces	7
1.6.	Milieuaspecten	9
1.7.	Watertoets	10
1.8.	Leeswijzer	10
2	Gebiedsopgave Grenscorridor N69	11
2.1.	Nut en noodzaak	11
2.2.	Totstandkoming integrale maatregelenpakketten / alternatieven	13
2.3.	Afweging alternatieven in plan-MER 'Gebiedsopgave Grenscorridor N69'	13
2.4.	Conclusies plan-MER en voorkeursalternatief	20
3	Context van de opgave	21
3.1.	Structuurvisie ruimtelijke ordening (Noord-Brabant)	21
3.2.	Agenda van Brabant	23
3.3.	Brainport	24
3.4.	MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad	25
3.5.	Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Rijk)	25
3.6.	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997, actualisatie 2009)	27
3.7.	Ruimtelijk Structuurplan Limburg	27
4	Vervolgtraject planvorming	30

Bijlagen

Bijlage 1.	PlanMER deel A
Bijlage 2.	PlanMER deel B
Bijlage 3.	N69 PlanMER deel C 01 t/m 05
Bijlage 4.	N69 PlanMER deel C 06 Kaarten alternatieven
Bijlage 5.	N69 PlanMER deel C 07 A Verkeersklapper
Bijlage 6.	N69 PlanMER deel C 07 B Tabellen verkeer
Bijlage 7.	N69 PlanMER deel C 07 C Kentekenonderzoek
Bijlage 8.	N69 PlanMER deel C 07 D Erratum Kentekenonderzoek
Bijlage 9.	N69 PlanMER deel C 07 E Notitie vergelijking Kentekenonderzoek met model
Bijlage 10.	N69 PlanMER deel C 07 F Problematiek vrachtverkeer
Bijlage 11.	N69 PlanMER deel C 07 G Quick Scan Parallelstructuur
Bijlage 12.	N69 PlanMER deel C 08 Bijlage geluid
Bijlage 13.	N69 PlanMER deel C 09 Bijlage luchtkwaliteit
Bijlage 14.	N69 PlanMER deel C 10 A Voortoets en Passende Beoordeling
Bijlage 15.	N69 PlanMER deel C 10 B Inventarisatie natuurcompensatie
Bijlage 16.	N69 PlanMER deel C 11 Duurzaamheidstoets
Bijlage 17.	N69 PlanMER deel C 12 Kostenbijlage
Bijlage 18.	Reactienota Zienswijzen plan-MER en ontwerp Structuurvisie deel E
Bijlage 19.	Aanvulling Milieueffectrapportage (PlanMER)

1 Inleiding

1.1. Provinciale gebiedsontwikkeling

Voor de uitvoering van haar ambities benoemt de provincie in de Structuurvisie ruimtelijke ordening negen gebiedsontwikkelingen. De Grenscorridor N69 is er daar één van. De gebiedsontwikkeling Grenscorridor is in de Structuurvisie als volgt omschreven:

"De N69 verbindt Eindhoven met Hasselt. Het is een belangrijke, internationale verbinding voor de Zuidoost-Vleugel van BrabantStad en Brainport. De Zuidoostvleugel van BrabantStad is namelijk onderdeel van de ELAT-driehoek (Eindhoven, Leuven, Aachen Triangle). De ELAT-driehoek is een samenwerkingsverband van bedrijven, kennisinstellingen en overheid dat zich richt op verbetering van de kenniseconomie.

De Grenscorridor N69 ligt in een gebied met hoge natuur- en landschapswaarden. De beken de Dommel, de Keersop en de Run zijn de groenblauwe aders waarin de natuurwaarden grotendeels verbonden zijn. Veel gebieden behoren tot de groenblauwe structuur (ecologische hoofdstructuur en ook Natura 2000). De gebieden hebben een vrij lage dynamiek met hoge recreatieve betekenis.

De N69 loopt dwars door de kernen Aalst/Waalre en Valkenswaard. Als gevolg daarvan kent de grensregio een groot leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem. Op lokaal, regionaal en bovenregionaal niveau is er sprake van congestie, sluipverkeer, geluidsoverlast, slechte luchtkwaliteit en verkeersonveiligheid. Als eigenaar en beheerder van de weg heeft het Rijk voor deze problemen vele jaren naar verkeerskundige oplossingen gezocht. Deze varianten hebben het vanwege het eendimensionale karakter nooit gered.

In november 2008 heeft het Rijk de N69 overgedragen aan de provincie Noord Brabant. Hierdoor kan de provincie samen met haar regionale partners de problematiek aanpakken. De provincie beschouwt de Grenscorridor N69 niet alleen als een belangrijke internationale verbinding, maar ook als een gebied met grote landschappelijke, natuur en recreatieve betekenis voor Brainport".

In deze Structuurvisie Deel E 'Grenscorridor N69' vult de provincie de Gebiedsopgave voor de Grenscorridor in. In deze aanvulling op de Structuurvisie ruimtelijke ordening legt zij ruimtelijke kaders vast voor de verdere ontwikkeling van de Grenscorridor.

1.2. Grenscorridor N69

Binnen de gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69 (kortweg: de Grenscorridor) zoekt de provincie met de samenwerkende partijen in de regio naar een breed gedragen en integrale oplossing, die vraagt om een totaalbenadering. Gezocht wordt naar een oplossing, die enerzijds de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor oplost en anderzijds de kwaliteit van landschap, natuur, water, wonen, werken, landbouw en recreëren zo mogelijk versterkt. Belangrijk hierbij is dat problemen niet worden verplaatst naar elders.

Vanwege de complexe problematiek en de bestuurlijke urgentie is in 2009, onder provinciale regie, gestart met een zogenaamde Brede Belangen Benadering. De Brede Belangen Benadering is een procesaanpak waarbij vanuit belangen gewerkt wordt naar een totaaloplossing. Alle partijen met een relevant belang zitten aan tafel en er is voldoende vertrouwen tussen deze partijen, zodat een zo breed mogelijk draagvlak is ontwikkeld voor de Gebiedsopgave. De samenwerkende partijen hebben naar elkaar het commitment uitgesproken om het proces gezamenlijk te doorlopen, zonder zich op voorhand te committeren aan de uitkomst van het proces.

In het Bestuurlijk Overleg - waarvan de provincie deel uitmaakt - zijn gedurende het proces steeds 'ankerpunten' met elkaar vastgesteld. Onder meer het Afsprakenkader Gebiedsopgave Grenscorridor N69, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de Verklaring Gebiedsakkoord Grenscorridor (met hierin het voorlopige voorkeursalternatief) zijn vastgesteld. Uiteindelijk is door het Bestuurlijk Overleg Grenscorridor N69 op basis van een zorgvuldige afweging het voorkeursalternatief Westparallel Plus gekozen. Het alternatief Westparallel Plus draagt het meeste bij aan de doelen. De Westparallel leidt tot de beste effecten op verkeer en bereikbaarheid en ook vanuit haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur uit naar Westparallel, ondanks een aantal negatieve effecten op natuur en landschap.

1.3. Voorkeursalternatief Westparallel Plus

Het voorkeursalternatief Westparallel Plus betreft een integrale oplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen en versterking van de ruimtelijke kwaliteiten. Het alternatief bestaat uit een aantal samenhangende categorieën van maatregelen, te weten: nulplusmaatregelen, infrastructurele maatregelen (inclusief de wettelijk verplichte mitigerende- en compensatiemaatregelen) en gebiedsimpulsmaatregelen.

Het voorkeursalternatief Westparallel Plus bestaat uit drie onderdelen:

1. De nieuwe infrastructuur verbinding

Er komt een nieuwe 2 x 1 baans 80 km verbinding, de 'Westparallel'. Hiervoor is in deze provinciale structuurvisie het zoekgebied vastgesteld. Met de realisatie van deze nieuwe verbinding ontstaat een nieuwe internationale route die loopt van de grensovergang met België tot aan de aansluiting A67 Veldhoven-West voor een verbeterde bereikbaarheid van de Brainport en de economische centra van Noord-België.

2. Nulplusmaatregelen

Dit is een pakket aan maatregelen die ervoor gaan zorgen dat de doorstroming op de lokale wegen verbetert en met sluipverkeer verende maatregelen zorgt dat de juiste

verkeers-stroom sneller op de juiste route komt. In dit pakket zitten ook maatregelen ter bevordering van het gebruik van fiets en (H)OV.

3. Gebiedsimpuls

Met de gebiedsimpuls wordt een ruimtelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd. De gebiedsimpuls richt zich op landbouw, natuur, landschap, water en recreatie. Dit komt naast de compensatie en mitigatie die verplicht is bij de aanleg van een infrastructurele verbinding.

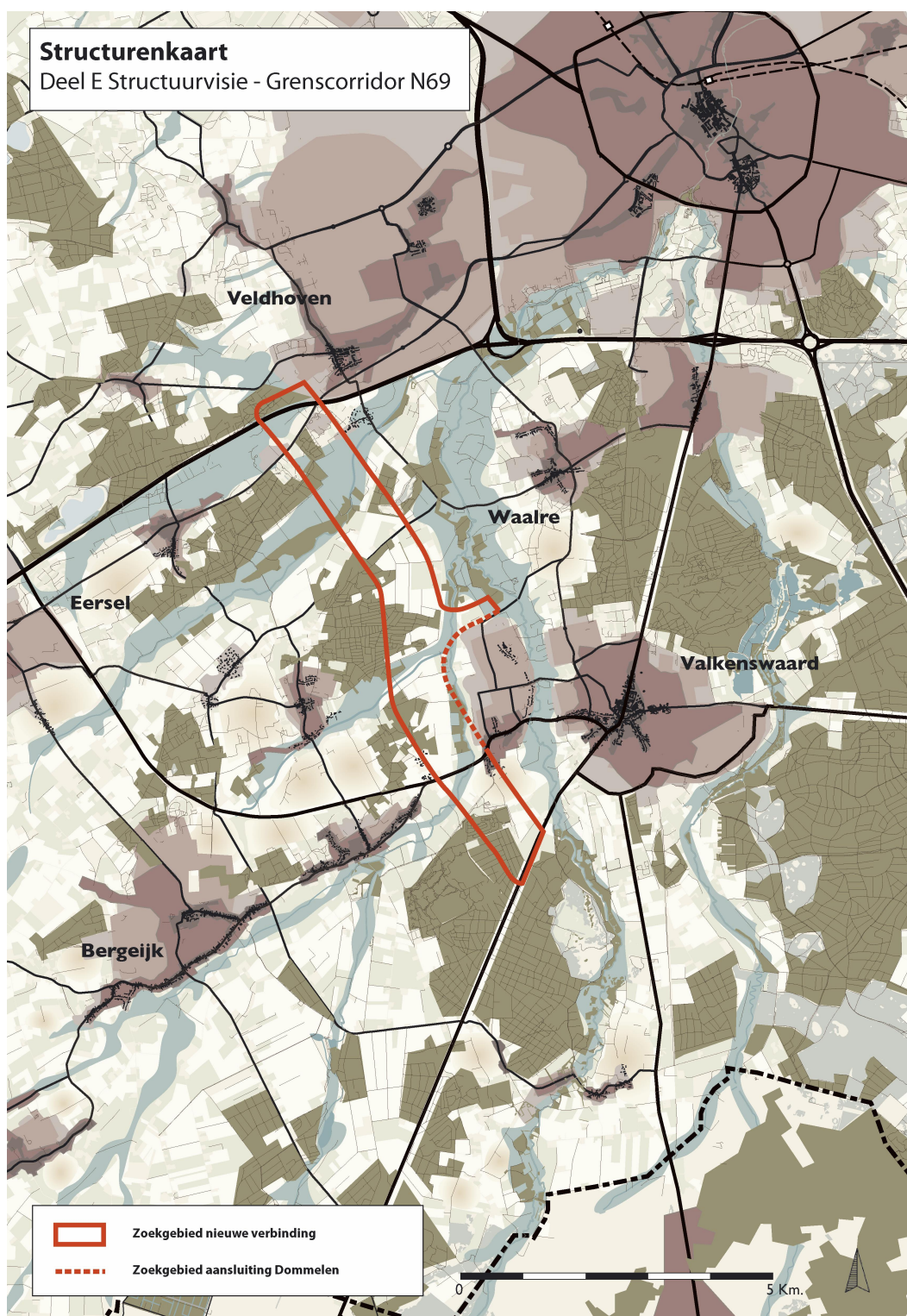
1.4. Deel E van de provinciale Structuurvisie

De provincie legt het zoekgebied voor de nieuwe infrastructuur (Westparallel) vast in dit Deel E van de provinciale Structuurvisie. Daarmee wordt de strategische afweging op provinciaal niveau bestuurlijk vastgelegd en onderbouwd. De noodzaak van de herziening komt voort uit de wijziging van onderdelen van de ruimtelijke structuren uit de Structuurvisie ruimtelijke ordening, te weten 'Stedelijke structuur', 'Groenblauwe structuur', 'Infrastructuur' en het 'Landelijk Gebied'. De nieuwe infrastructuur Westparallel dient binnen het aangegeven zoekgebied nader te worden uitgewerkt. Een deel van de plangrens is een onderbroken lijn. Hiermee wordt aangegeven dat in de vervolgfase nader onderzoek gedaan wordt naar de aansluiting van de Westparallel op het onderliggend wegennet in Dommelen. De overige onderdelen van het voorkeursalternatief Westparallel (Nulplusmaatregelen, mitigerende en compenserende maatregelen en de Gebiedsimpuls) worden niet vastgelegd in dit Deel E van de provinciale Structuurvisie, maar worden vastgelegd in het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 en daaruit volgende uitvoeringsovereenkomsten. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan bij een doorkijk naar het vervolgetraject van de plan- en besluitvorming.

1.5. Maatschappelijk proces

Aan de totstandkoming van het plan-MER - en daarmee aan dit Deel E van de Structuurvisie - is een maatschappelijk proces voorafgegaan.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau - op basis waarvan het plan-MER is opgesteld - heeft ter inzage gelegen van 11 augustus tot en met 5 oktober 2010. Op 8 en 9 september 2010 hebben twee openbare informatieavonden plaatsgevonden. Tegelijkertijd is de notitie Reikwijdte en Detailniveau door de leden van het Bestuurlijk Overleg met hun achterbannen besproken.



Figuur 1: Structurenkaart Deel E Structuurvisie - Grenscorridor N69

Tijdens de terinzagelegging is ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) geraadpleegd. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie. De Commissie heeft op 27 oktober 2010 advies uitgebracht op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarin zij de ingebrachte zienswijzen heeft betrokken. Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. adviezen gegeven over de onderzoeksmethodiek van diverse onderdelen van het plan-MER. Het advies van de Commissie m.e.r. is door de samenwerkende partijen overgenomen, met daarbij de opmerking dat de onderzoeken primair ten dienste staan van het plan- en besluitvormingsproces.

De reacties en adviezen uit deze raadpleging- en inspraakronde en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan, is in een Reactienotitie Inspraak en Raadpleging vastgelegd. Deze nota is besproken in het Bestuurlijk Overleg en daarna door Gedeputeerde Staten van de provincie op 9 november 2010 vastgesteld en vormt daarmee de basis voor het plan-MER en Deel E van de Structuurvisie.

Plan-MER en ontwerp Structuurvisie deel E hebben van 20 juli t/m 5 oktober 2011 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 212 inspraakreacties en adviezen ontvangen. Deze zijn beantwoord in de Reactienota “Zienswijzen plan-MER en ontwerp Structuurvisie deel E Gebiedsopgave Grenscorridor N69”. Op 14 november 2011 heeft de Provinciale Omgevingscommissie een positief advies gegeven op de plan- en besluitvorming. Op 8 maart heeft de Commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies gegeven op het plan-MER. Dit mede op basis van een aanvulling op het Plan-MER met betrekking tot de effecten op Natura2000 gebieden. De reacties van POC en Commissie m.e.r. zijn verwerkt in de Reactienota.

1.6. Milieuaspecten

Om tot afgewogen keuzes te komen voor de verbetering van de leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de Grenscorridor, heeft de provincie samen met de regio onderzoek uitgevoerd naar de milieueffecten van diverse alternatieven. Dit op het abstractieniveau van de structuurvisie. Voor deze alternatieven is in een uitgebreid proces een breed scala aan oplossingsrichtingen betrokken, die elk een effect op de omgeving hebben. De diverse oplossingsrichtingen zijn opgebouwd uit infrastructurele, verkeerskundige en ruimtelijke maatregelen. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging van de verschillende alternatieven, waarbij de inpassing in de omgeving van groot belang is.

De milieueffecten van de alternatieven zijn onderzocht in het kader van het plan-MER 'Gebiedsopgave Grenscorridor N69'. In de m.e.r.-procedure vervult de provincie de rol van initiatiefnemer en bevoegd gezag en heeft daarbij intensief overleg met de samenwerkende partijen.

In de volgende fase van planvorming vindt voor de Grenscorridor op een meer gedetailleerd schaalniveau onderzoek plaats naar de milieueffecten van het voorkeursalternatief. Dit vindt plaats via een project-m.e.r.-procedure. De project-m.e.r. wordt gekoppeld aan een provinciaal inpassingsplan.

1.7. Watertoets

Voor alle infrastructurele maatregelen, of het nu een verbreding van een bestaande weg betreft of de aanleg van een geheel nieuwe weg, geldt dat de watertoets doorlopen dient te worden. Dit houdt in dat mogelijke negatieve effecten van de infrastructurele ingreep, zoals een toename van de afstroming van neerslag door extra verharding of negatieve effecten op de waterkwaliteit, worden onderzocht en - middels het treffen van maatregelen - voorkomen dienen te worden.

De provincie onderschrijft in de structuurvisie het belang van de wateraspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deel E van de Structuurvisie is de provincie verantwoordelijk voor het toepassen van de watertoets en heeft in dit kader overleg gevoerd met Waterschap De Dommel over de uitgangspunten ten aanzien van water. Het waterschap is nadrukkelijk betrokken bij de plan- en besluitvorming voor de Grenscorridor. Het waterschap heeft daarbij geadviseerd en inhoudelijke input geleverd. In het plan-MER zijn de kwalitatieve wateraspecten op basis van input van het waterschap reeds verwerkt. Het waterschap heeft in een inspraakreactie gereageerd op het plan-MER en een aantal aandachtspunten benoemd, die in de vervolgfase zullen worden betrokken. De watertoets in het kader van de herziening van de Structuurvisie is daarmee doorlopen. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal nadere invulling worden gegeven aan het proces van de watertoets.

1.8. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 volgt een onderbouwing van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. De onderbouwing is gebaseerd op de uitkomsten van de brede belangen benadering en de bijbehorende milieueffectrapportage. Hierin is nut en noodzaak van de Gebiedsopgave onderzocht en zijn integrale maatregelenpakketten uitgewerkt, die als alternatieven in het m.e.r. zijn vergeleken en afgewogen. Op basis van deze afweging heeft het Bestuurlijk Overleg een voorkeursalternatief gekozen en een integrale Gebiedsimpuls uitgewerkt. In hoofdstuk 3 van dit deel E van de provinciale Structuurvisie zijn de ruimtelijke keuzes geplaatst in de regionale context, waarbinnen de Grenscorridor wordt ontwikkeld. Samen vormen zij de inhoudelijke basis voor dit Deel E van de structuurvisie. Voor detailinformatie wordt verwezen naar het milieueffectrapport met bijbehorende bijlagen. Vervolgstappen voor verdere planvorming en procedures zijn uiteengezet in hoofdstuk 4.

2 Gebiedsopgave Grenscorridor N69

De planvorming voor de Grenscorridor N69 staat niet op zichzelf en is door provincie en regio als project opgepakt als onderdeel van de gebiedsontwikkelingen in de Zuidoostvleugel BrabantStad. Het gebied van de Grenscorridor is een deelgebied in deze regio, grofweg gelegen tussen de A67/A2 en de Belgische grens.

In het plan-MER 'Gebiedsopgave Grenscorridor N69' zijn alternatieven onderzocht om de problematiek op en rond de N69 op te lossen.

Het resultaat van het plan-MER heeft samen met onder andere ruimtelijk-economische en financiële overwegingen geleid tot een bestuurlijk gedragen advies voor een voorkeursalternatief. Dit advies wordt vastgelegd in Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, dat op 27 juni 2012 wordt ondertekend door de betrokken partijen uit het Bestuurlijk Overleg. Het Bestuurlijk Overleg heeft de provincie geadviseerd haar advies in Deel E van de Structuurvisie vast te leggen.

2.1. Nut en noodzaak

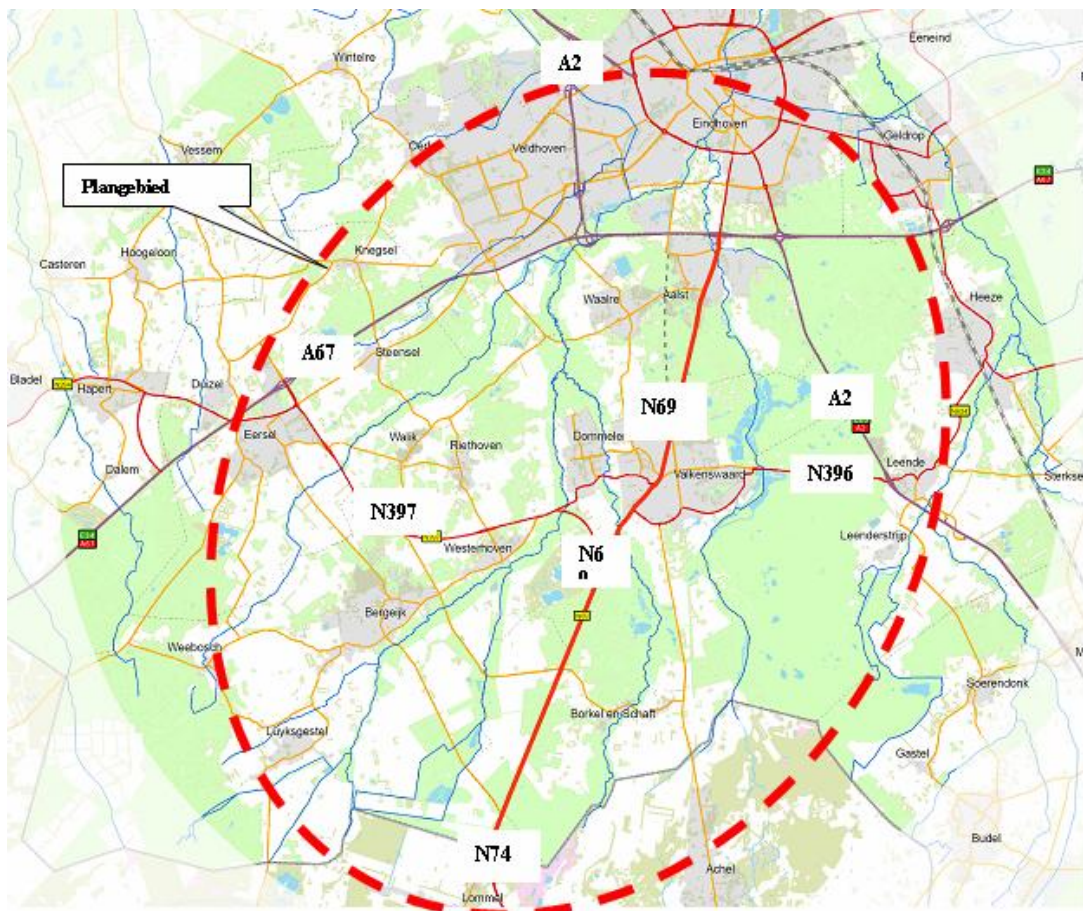
De Gebiedsopgave Grenscorridor N69 kent een lange voorgeschiedenis met als aanleiding de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek op en rond de N69. Tegelijkertijd is duidelijk dat een oplossing voor deze problematiek niet gemakkelijk is in relatie tot de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied.

Met de Grenscorridor wordt bedoeld het gebied aan weerszijden van de N69 ten zuiden van Eindhoven, van Eindhoven-Zuid tot Lommel en van Eersel/Bergeijk tot Heeze-Leende. Dit is het plangebied voor de Gebiedsopgave (zie figuur 2).

Probleemstelling Grenscorridor N69

De Grenscorridor kampt met, door alle samenwerkende partijen erkende, leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten. De leefbaarheidsproblematiek bestaat uit verslechterde luchtkwaliteit, geluid- en trillingshinder, verslechterde oversteekbaarheid/barrièrewerking en verkeersonveiligheid.

De belangrijkste oorzaak van deze leefbaarheidsproblematiek is gelegen in de bereikbaarheids-problematiek, namelijk het ontbreken van een goede doorgaande (inter)nationale verbinding voor het (vracht)verkeer tussen de economische kerngebieden Brainport Eindhoven en de Belgische regio Hasselt/Leuven. Daarnaast staan diverse ruimtelijke waarden in het gebied onder druk en worden niet alle potenties optimaal benut. De Grenscorridor is een bijzonder gebied met diverse waarden op het gebied van landschap, cultuurhistorie, archeologie, water, wonen, werken, landbouw en recreatie. Naast de waarde van het gebied op zichzelf en voor de inwoners en gebruikers in het gebied, heeft de Grenscorridor ook bijzondere waarde en potentie als woon-, verblijf- en recreatiegebied voor Brainport Eindhoven.



Figuur 2: plangebied gebiedsopgave Grensridor N69

Doelstelling Grensridor N69

Binnen de drie hoofdthema's zijn subdoelen gesteld. Voor leefbaarheid gaat het om verbetering van de luchtkwaliteit, geluidskwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Op het gebied van bereikbaarheid zijn als doelen gesteld een betere verkeersdoorstroming (bovenregionaal en regionaal), lokale ontsluiting en koppeling van netwerken, minder sluipverkeer, minder vrachtauto's door de kernen en meer gebruik van openbaar vervoer en fiets. Op het gebied van ruimtelijke kwaliteit is een reeks verbeterdoelen benoemd. De doelen zijn grotere landschappelijke kwaliteit, een beter watersysteem, sterkere natuur, grotere beleefbaarheid van cultuurhistorie, een aantrekkelijkere woon- en werkomgeving, sterkere landbouw, sterkere recreatie, minder gebruik van primaire grondstoffen, minder energiegebruik en CO₂-uitstoot en zorgvuldiger ruimtegebruik.

2.2. Totstandkoming integrale maatregelenpakketten / alternatieven

Op basis van vooraf gestelde bestuurlijke kaders hebben de samenwerkende partijen integrale maatregelenpakketten samengesteld, die als alternatieven in het plan-MER zijn onderzocht. Er is zo breed mogelijk naar oplossingen voor de Gebiedsopgave gezocht. De alternatieven zijn zo gekozen dat ze de problematiek in de Grenscorridor oplossen en bijdragen aan de doelstellingen op leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteiten.

In eerste instantie is een alternatief ontwikkeld zonder opwaardering van bestaande wegen of aanleg van nieuwe wegen: Alternatief Nulplus. Daarna zijn zeven maatregelenpakketten opgesteld waarbij in verschillende deelgebieden is gekeken naar mogelijke infrastructurele maatregelen: Midden, Westparallel, Intentieverklaring, West, Oost, Oost+West en Zuid. In deze maatregelenpakketten is zowel gekeken naar de mogelijkheden voor opwaardering van bestaande wegen als naar de noodzaak/mogelijkheden voor de aanleg van nieuwe wegen. Dit heeft binnen een aantal maatregelenpakketten geleid tot varianten.

De maatregelenpakketten zijn door het Bestuurlijk Overleg vastgesteld en gepresenteerd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Op basis van de resultaten van de inspraak zijn de maatregelenpakketten aangescherpt en aangevuld.

2.3. Afweging alternatieven in plan-MER 'Gebiedsopgave Grenscorridor N69'

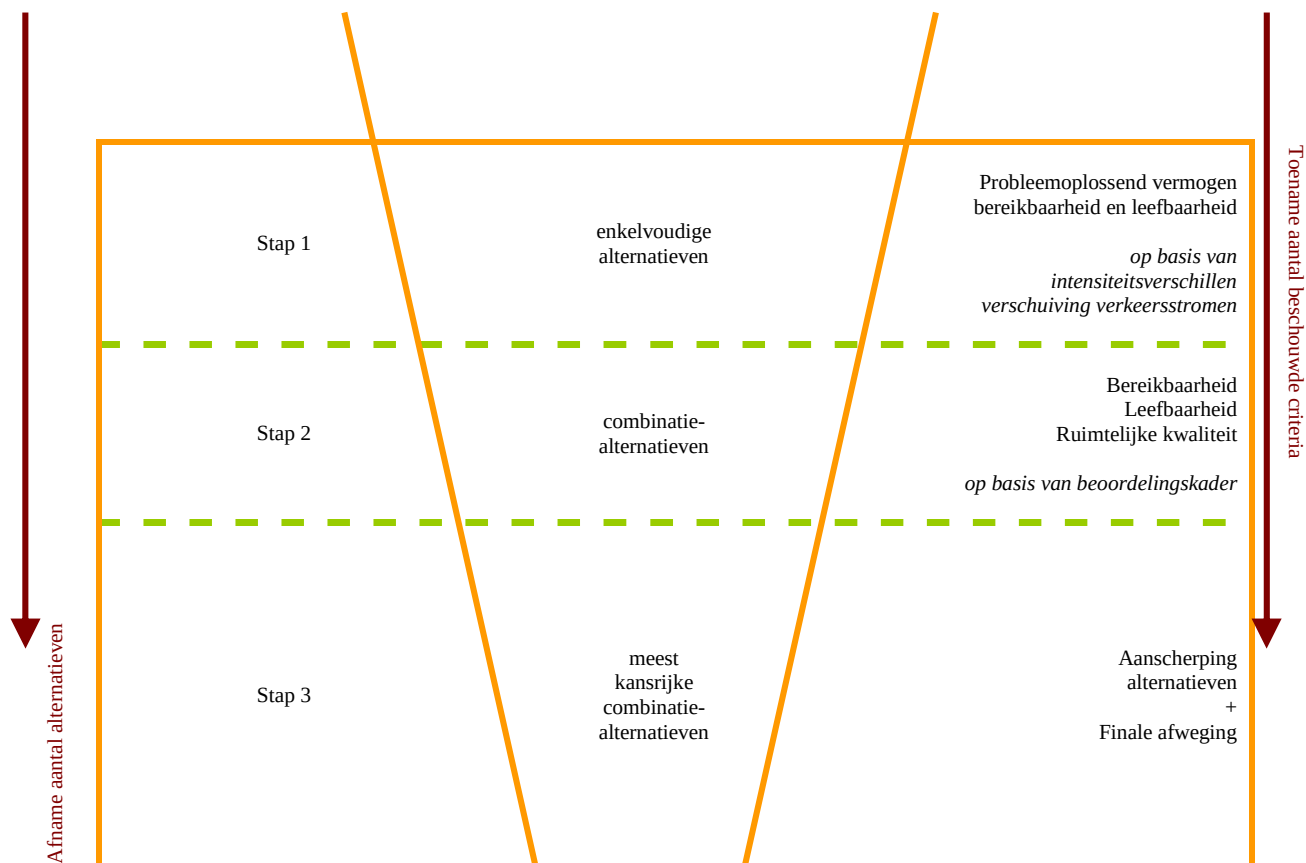
In het plan-MER zijn de alternatieven (oplossingen) voor de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 onderzocht. Er is voor gekozen om een brede plan-MER op te stellen; dit betekent dat meer effecten dan alleen de milieueffecten, conform de plan-m.e.r. procedure, zijn onderzocht. Daarbij zijn alle effecten, die nodig zijn om een bestuurlijke keuze voor een voorkeursalternatief te maken, in beeld gebracht. In het plan-MER zijn de resultaten van de onderzoeken beschreven op basis waarvan de bestuurders een gemotiveerde keuze hebben gemaakt voor een voorkeursalternatief.

Stapsgewijs en integraal afwegingsproces

Om te komen tot een gezamenlijk gedragen voorkeursoplossing is tijdens het afwegingsproces een aantal stappen doorlopen, te weten:

- Stap 1: Afweging naar oplossend vermogen
- Stap 2: Integrale beoordeling maatregelenpakketten
- Stap 3: Keuze voorkeursoplossing

In figuur 3 zijn deze stappen schematisch weergegeven.



Figuur 3: getrapte analyse en selectie van oplossingen

Stap 1: Afweging naar oplossend vermogen op 27 september 2010

In de eerste stap van de afweging is gekeken naar de effectiviteit oftewel het oplossend vermogen van de verschillende maatregelenpakketten op de bereikbaarheidsproblemen in de regio. Voor de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek is gekeken naar de afname van het verkeer op de N69, N396 en N397.

Hiermee wordt indirect ook een oordeel over de effecten op de leefbaarheid gegeven. De hoeveelheid verkeer bepaalt namelijk voor een belangrijk deel de geluidshinder en de luchtkwaliteit (uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals bv. fijne stofdeeltjes). De effecten zijn beoordeeld op een selectie van 28 maatgevend geachte wegvakken.

Conclusies:

- Enkelvoudige alternatieven zijn onvoldoende probleemoplossend, het moeten altijd combinaties met Nulplus zijn.

Nulplus bevat o.a. maatregelen te stimulering van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, sluipverkeerwerende maatregelen. Bij Nulplus worden de 30 en 60 km-wegen (verder) ingericht en daardoor maakt het verkeer meer gebruik van de hoofdroutes N69 en N397. Deze routes krijgen daardoor meer verkeer te verwerken.

Nulplus levert een beperkte bijdrage aan de oplossing van de problematiek op de N69 en de N397. Nulplus heeft echter wel een groot effect op het sluipverkeer in het buitengebied, dit neemt sterk af.

Samenvatting onderzoeksresultaat uit plan-MER

- Maatregelpakket Intentieverklaring is technisch niet meer realiseerbaar, omdat de voorgestelde aansluiting A67 te dicht bij knooppunt de Hogt ligt;
- Maatregelpakketten Oost, Zuid, Oost+West dragen onvoldoende bij aan oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek en vallen af. Maatregelpakket Oost en Zuid worden daarnaast vanuit verwachte effecten op Natura2000 gebied niet haalbaar geacht.

Alternatieven West 5, Midden 2b en 3b, Westparallel 3b zijn technisch niet inpasbaar of geven geen wezenlijke meerwaarde voor de oplossing van de bereikbaarheids- en leefbaarheids-problematiek ten opzichte van andere Maatregelpakketten en vallen af.

De enkelvoudige alternatieven zijn beschreven in het kader op de volgende pagina.

De alternatieven

Nulplus (0+)

De grondgedachte van Nulplus is om met zo min mogelijk maatregelen met ruimtebeslag en/of negatieve milieueffecten, zoveel mogelijk invulling aan de doelstellingen proberen te geven. Deze maatregelen concentreren zich 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 en dat gebruik gemaakt blijft worden van de bestaande wegenstructuur via de provinciale wegen N69, N397 en N396 en dat de problematiek wordt aangepakt met Nulplusmaatregelen (verbetermaatregelen). Met Nulplusmaatregelen wordt getracht om de problematiek in de kernen aan te pakken, dat wil zeggen 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 en de doorstroming te verbeteren. Infrastructurele maatregelen zijn in dit alternatief niet aan de orde.

Midden

De grondgedachte bij het alternatief Midden is het zoeken naar een oplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek dicht bij de bestaande N69 door Aalst en Valkenswaard. Het doorgaande verkeer wordt afgeleid uit het centrum van Valkenswaard en Aalst en op nieuwe infrastructuur afgewikkeld, zo dicht mogelijk tegen de kernen aan. Daarnaast is een oplossing op het bestaande N69-tracé (bijvoorbeeld in de vorm van een tunnel of verdiepte ligging) onderzocht. De infrastructurale maatregelen zijn aangevuld met Nulplusmaatregelen (verbetermaatregelen) in en rond de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard. Ruimtelijke maatregelen richten zich vooral op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water en natuur, recreatie en landbouw.

Westparallel

De grondgedachte bij het alternatief 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 is nieuwe infrastructuur ten westen van Valkenswaard en Waalre voorzien met een nieuwe aansluiting op de A67. De infrastructurale maatregelen zijn aangevuld met Nulplusmaatregelen (verbetermaatregelen) in en rond de kernen van Aalst, Waalre en Valkenswaard. Ruimtelijke maatregelen richten zich vooral op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water, natuur, recreatie en landbouw.

Intentieverklaring

Grondgedachte van het alternatief Intentieverklaring is het formuleren van een alternatief dat gelijk is aan het pakket aan maatregelen in de Intentieverklaring uit 2004, zodat deze gelijkwaardig onderzocht en vergeleken kan worden met de andere voorgestelde alternatieven. Dit op verzoek van de samenwerkende partijen. Technisch gezien is alternatief Intentieverklaring inmiddels niet meer mogelijk zoals in 2004 voorgesteld. Intentieverklaring gaat uit van een aansluiting op de A67, die - conform de eisen van Rijkswaterstaat - te dicht ligt op het (inmiddels aangepaste) knooppunt De Hogt.

West

De grondgedachte van het alternatief West is het afleiden van doorgaand verkeer richting de A67 over nieuwe infrastructuur en/of een opgewaardeerde N397. Nulplusmaatregelen (verbetermaatregelen) richten zich vooral 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 vooral op inpassing in het beekdalengebied en versterken van landschap, water en natuur, recreatie en landbouw.

Oost

De grondgedachte van het alternatief Oost is het afleiden van doorgaand verkeer richting de A2 over nieuwe infrastructuur en/of een opgewaardeerde N396. Nulplusmaatregelen (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.

Oost+West

Naast de alternatieven Oost en West apart is ook een alternatief onderzocht waarin Oost en West gecombineerd worden. Doorgaand verkeer wordt zowel in oostelijke en westelijke richting afgeleid.

Zuid

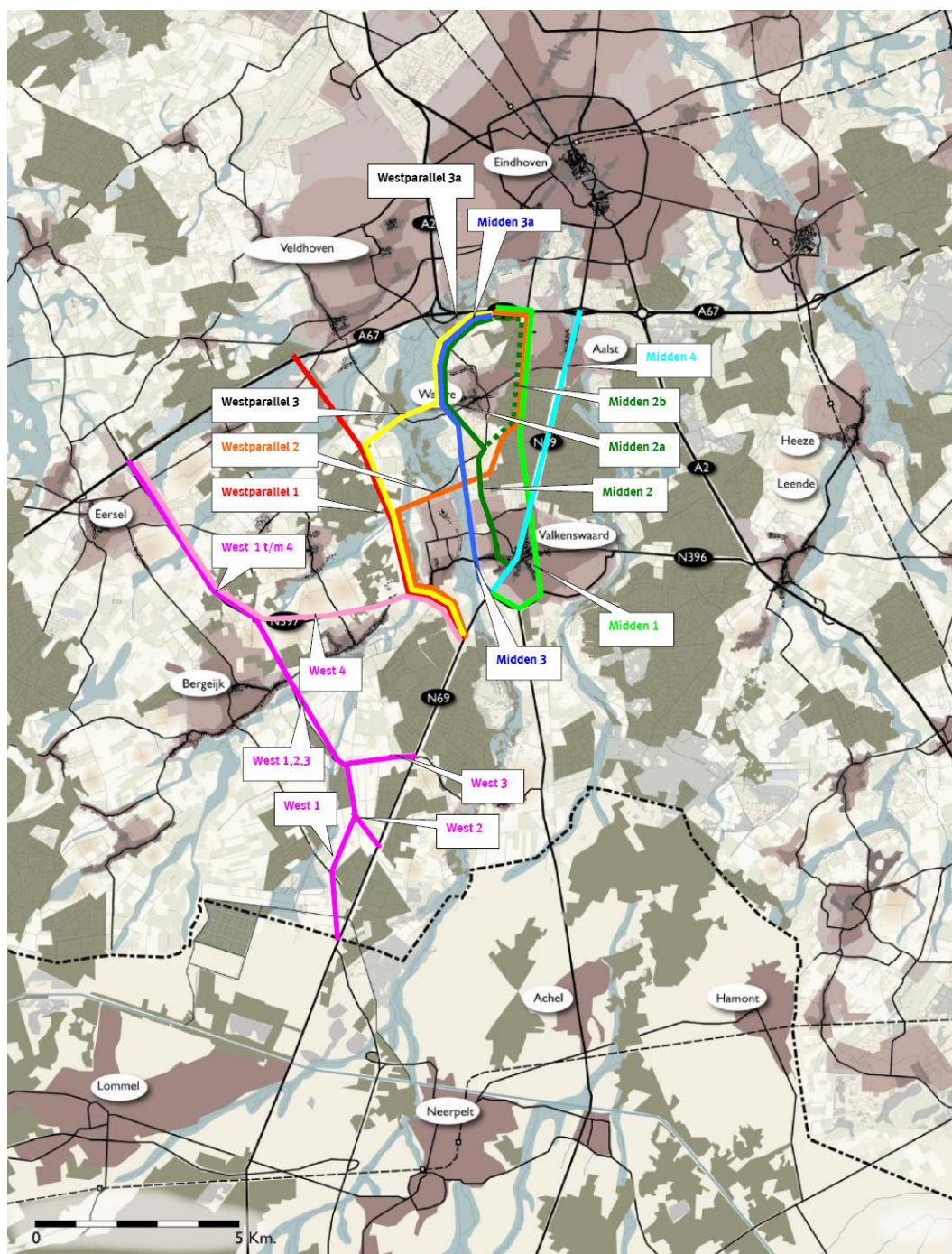
De grondgedachte bij het alternatief Zuid is om de ruimtelijke / landschappelijke waarden van de Grensridor maximaal te ontzien en de potenties maximaal te benutten door het doorgaand internationaal verkeer van en naar België dicht bij de bron/bestemming af te leiden met oost-west verbindingen in het zuidelijk deel van de Grensridor. Dit zal gepaard moeten gaan met Nulplusmaatregelen (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 Grensridor.

Stap 2: Analyse 15 combinatie-alternatieven

De overgebleven alternatieven zijn gecombineerd en vervolgens integraal onderzocht op aspecten op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en (technische en financiële) haalbaarheid. Uitgangspunt voor de combinaties van alternatieven is het alternatief Nulplus; dit maatregelenpakket is standaard voor alle combinatie-alternatieven. Van alle mogelijke combinaties is een selectie van 15 combinatie-alternatieven gemaakt voor het onderzoek naar leefbaarheids- en bereikbaarheidsaspecten. De selectie is zo gemaakt dat de gehele bandbreedte van mogelijke oplossingen is onderzocht.

Voor de beoordeling van deze alternatieven zijn de effecten in beeld gebracht voor:

- Bereikbaarheid (lokaal/regionaal, [inter]nationaal, sluisverkeer, vrachtverkeer en robuustheid);
- Leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidhinder en doorsnijding /barrièrewerking stedelijk gebied);
- Ruimtelijke aspecten (landschap, natuur, recreatie, water, landbouw en wonen/werken);
- Haalbaarheid (technische uitvoerbaarheid, kosten).



Stap 3: Nadere invulling kansrijke alternatieven en keuze voorkeursalternatief

De conclusie van stap 2 is dat er twee kansrijke alternatieven zijn (Nulplus+Westparallel 1 en Nulplus +West 1,2 of 3 + Midden 1 of 2). De samenwerkende partijen hebben geconcludeerd dat de twee resterende alternatieven op een aantal punten aanscherpingen behoeven. Het gaat om een verdere verbetering van de effecten op verkeer en

bereikbaarheid, verdere verbetering van de effecten op leefbaarheid en een betere inpassing. Hiervoor zijn de twee overgebleven alternatieven eerst aangescherpt. Daarbij is bekeken of, en zo ja hoe, de alternatieven verdere uitwerking vragen en /of deze maatregelen haalbaar zijn.

Nulplus+ Westparallel 1;

- Nulplus+Westparallel 1 geeft een direct en robuuste bovenregionale verbinding tussen de Belgische grens en het hoofdwegenet. Het leidt tot een afname van verkeer op de N69 en N397 en draagt hiermee bij aan verbetering van de leefbaarheid in Aalst-Waalre, Valkenswaard, Eindhoven Zuid en langs de N397 bij Eersel en Bergeijk.

Nulplus+West 1,2 of 3 + Midden 1.

- Nulplus+West 1,2 of 3 + Midden 1 geeft via West 1,2 of 3 een directe bovenregionale verbinding tussen de Belgische grens en het hoofdwegenet. Midden 1 leidt tot een afname van verkeer op de N69 en draagt hiermee bij aan verbetering van de leefbaarheid in Aalst-Waalre, Valkenswaard en Eindhoven Zuid.

De twee kansrijke alternatieven zijn nader aangescherpt op het gebied van verbeter- en infrastructurele maatregelen. Daarnaast is de Gebiedsimpuls nader uitgewerkt. De Gebiedsimpuls heeft als doel het verder versterken van de ruimtelijke kwaliteiten in het gebied gericht op landbouw, natuur, landschap, water en recreatie.

De aangescherpte alternatieven zijn doorerekend in het verkeersmodel, het geluidmodel en kostenmodel. Specifiek aandachtspunt is het effect van de alternatieven op het hoofdwegenet A2/N2 en A67. Voor de overige aspecten is kwalitatief bekeken of de aanscherping van maatregelen leidt tot een andere effectbeoordeling. Aanvullend is een passende beoordeling (op plan-MER niveau) uitgevoerd naar de effecten van de alternatieven op Natura2000-gebied. Hierin is speciale aandacht besteed aan de effecten van veranderingen in stikstofdepositie.

Beoordeling van de alternatieven

Om tot een voorkeursalternatief te komen, zijn de verschillende varianten beoordeeld op de aspecten leefbaarheid, verkeer en bereikbaarheid, ruimtelijke aspecten, kosten en haalbaarheid.

In essentie komt de keuze neer op een afweging van de belangen van enerzijds ruimtelijke kwaliteiten (landschap, natuur, bodem, water, recreatie, landbouw, cultuurhistorie en archeologie) en anderzijds leefbaarheid, bereikbaarheid, kosten en haalbaarheidsaspecten.

Beschouwd vanuit de doelstellingen (zoals beschreven in hoofdstuk 2 van het plan-MER), de effecten op verkeer en bereikbaarheid en vanuit de perspectieven haalbaarheid, robuustheid en kosten gaat de voorkeur uit naar het alternatief Westparallel.

Westparallel geeft invulling aan de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. West+Midden geeft invulling aan een deel van de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid, maar voor een deel ook niet. Daarnaast leidt West+Midden tot een verplaatsing van problematiek binnen de kernen van Aalst-Waalre en Valkenswaard.

Bezien vanuit de ruimtelijke aspecten heeft alternatief Westparallel niet de voorkeur. Westparallel heeft negatieve effecten op landschap, natuur, water, landbouw en recreatie. Echter er is geen alternatief en er is sprake van een groot maatschappelijk belang en noodzaak, die de negatieve effecten (waaronder die op beschermde natuurwaarde, N2000 en EHS) op ruimtelijke aspecten rechtvaardigt.

2.4. Conclusies plan-MER en voorkeursalternatief

In het Bestuurlijk Overleg Grenscorridor N69 is na een zorgvuldige afweging in overgrote meerderheid de Westparallel Plus (bestaande uit Westparallel, Nulplus maatregelen en Gebiedsimpuls) als voorkeursalternatief gekozen ¹. Het Bestuurlijk Overleg heeft de Provincie daarmee geadviseerd alternatief Westparallel in onderhavig Deel E van de Structuurvisie vast te leggen.

De samenwerkende partijen - waarvan de provincie onderdeel uitmaakt en tevens trekker is - hebben aan het begin van het proces afgesproken de infrastructurele maatregel te verankeren in een herziening van de Structuurvisie ruimtelijke ordening. Met deze herziening geeft de provincie hier invulling aan.

De voorkeursoplossing is een samenstelling van samenhangende maatregelen. De samenhangende maatregelen zorgen voor een goede oplossing voor de leefbaarheid, de internationale en regionale bereikbaarheid in relatie tot de regionale ruimtelijke kwaliteiten. De N69, N396 en N397 worden ontlast en er is sprake van versterking van de natuurlijke, landschappelijke, water-, landbouw- en recreatieve kwaliteiten van het gebied.

De basis voor de voorkeursoplossing bestaat uit Nulplusmaatregelen. Dit zijn maatregelen voor het verminderen van het autoverkeer, zoals het stimuleren van openbaar vervoer, fietsgebruik en het verbeteren van de doorstroming. Hieraan is de aanleg van nieuwe infrastructuur op het grondgebied van Valkenswaard, Bergeijk en Veldhoven ten westen van Valkenswaard en Waalre toegevoegd ter ontlasting van de N69, de N396 en N397. De nieuwe infrastructuur wordt zorgvuldig ingepast zowel qua tracékeuze als qua ruimtelijk ontwerp. Tegelijkertijd wordt het gebied van de Grenscorridor versterkt door een Gebiedsimpuls op de onderdelen landschap, water, natuur, recreatie en landbouw.

Het voorkeursalternatief bestaat uit verbeter-, infrastructurele, mitigerende, compensatie- en gebiedsimpulsmaatregelen, die de provincie samen met de regio oppakt en nader uitwerkt. Het voorkeursalternatief wordt nader uitgewerkt en vastgelegd in het Gebiedsakkoord, waarin onder andere financiële en uitvoeringstechnische aspecten worden opgenomen.

3 Context van de opgave

De keuzes die in het kader van de ontwikkeling van de Grenscorridor zijn gemaakt, zijn te plaatsen in de regionale context van ontwikkelingen in Zuidoost-Brabant en komen voort uit ambities die zijn gesteld in verschillende plankaders voor de samenhangende ontwikkeling als regio. Het gaat vooral om ambities voor en visie op de regio in het beleid rondom Brainport, de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad en de Gebiedsagenda Brabant. Daarnaast vormt het provinciaal beleid dat is vastgelegd in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Verordening Ruimte, het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de ruimtelijke Structuurplannen van Vlaanderen en Limburg het vertrekpunt voor de opgave voor de Grenscorridor.

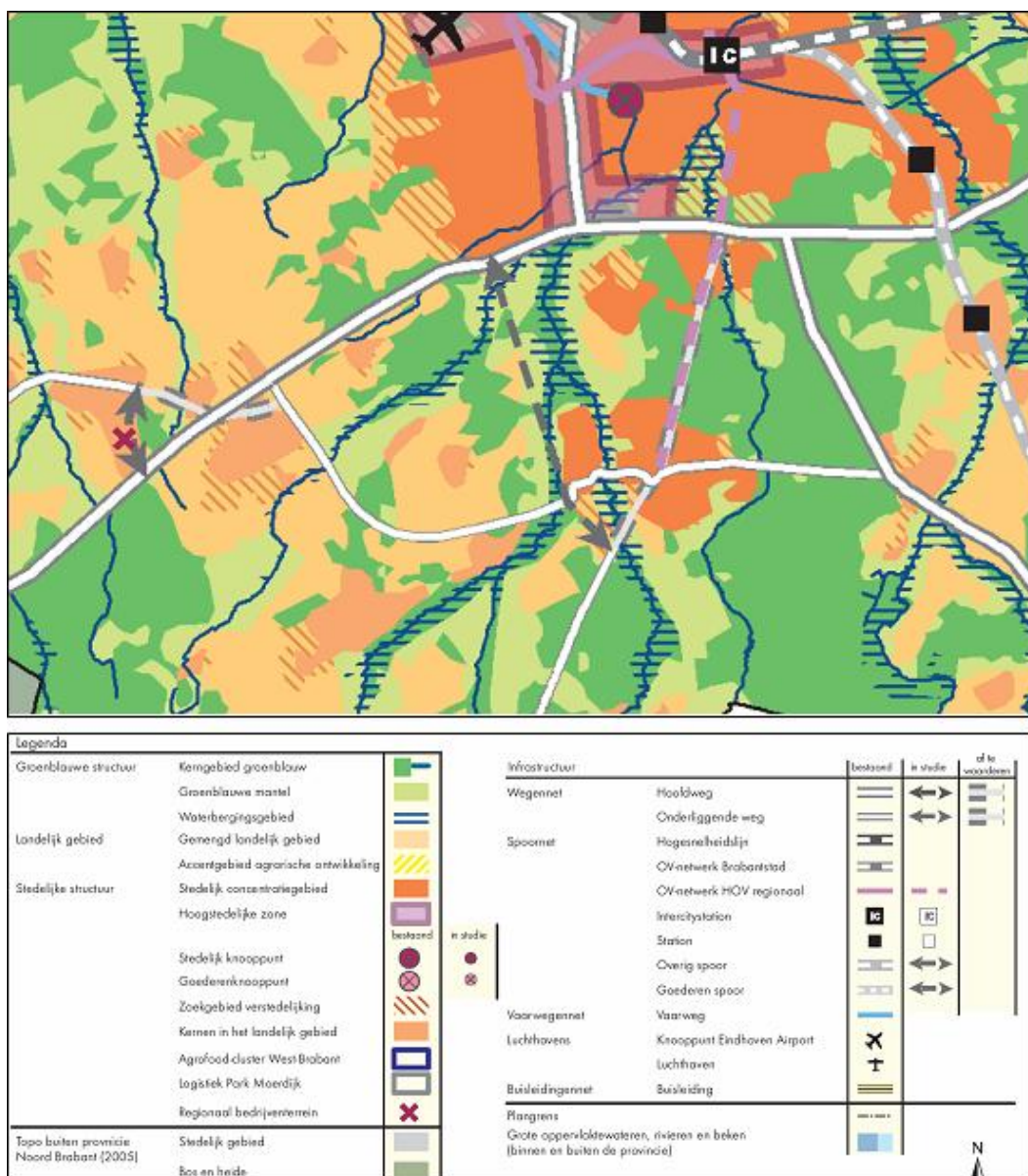
3.1. Structuurvisie ruimtelijke ordening (Noord-Brabant)

De provincie streeft naar een verbetering van de internationale en regionale bereikbaarheid van BrabantStad. Om dit te bereiken, zet de provincie onder andere in op aanpak van het provinciaal wegennet waaronder de N69. Op de Structurenkaart behorend bij de Structuurvisie is de N69 aangeduid als tracé in studie. De provincie streeft ernaar de investeringen in bereikbaarheid te koppelen aan verbeteringen van het omliggende landelijk gebied.

Bij de verbetering van de bereikbaarheid streeft de provincie naar het optimaal benutten van bestaande weginfrastructuur. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur wil de provincie zoveel mogelijk voorkomen. Infrastructuur wordt uitgebouwd als dat noodzakelijk is.

Provinciale doelen

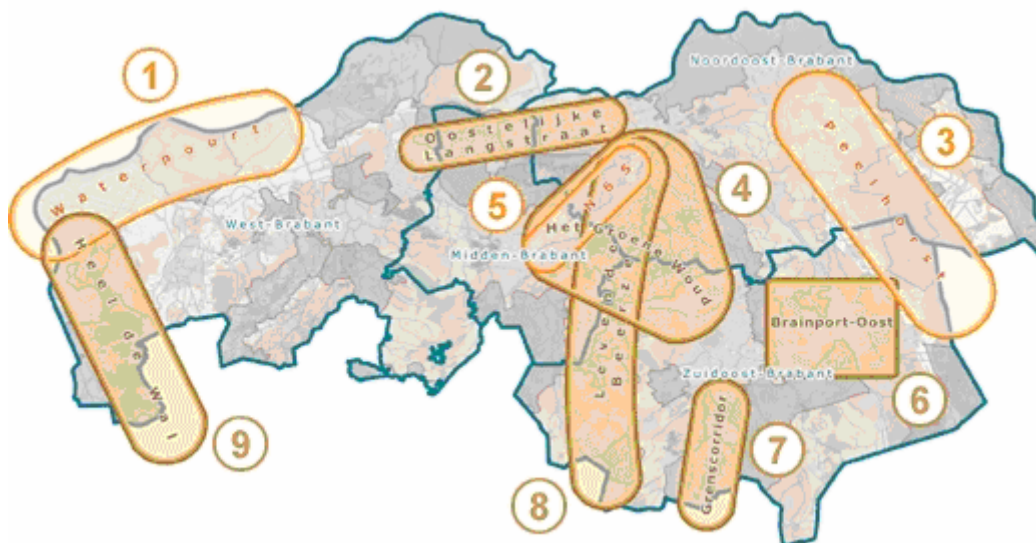
De Structuurvisie ruimtelijke ordening onderscheidt vier ruimtelijke structuren, te weten 'infrastructuur', 'landelijk gebied', 'groenblauwe structuur' en 'stedelijke structuur'. Voor iedere structuur zijn perspectieven beschreven. Het is van provinciaal belang dat ook de verdere planvorming en de inrichting aansluiten bij de provinciale doelen en belangen en dat recht wordt gedaan aan de perspectieven voor de verschillende ruimtelijke structuren.



Figuur 5: uitsnede Structuurvisie ruimtelijke ordening, provincie Noord-Brabant (bron: Structuurvisie ruimtelijke ordening)

In aanvulling op de Structuurvisie wordt in dit Deel E het zoekgebied voor de Grenscorridor N69 vastgelegd (zie: 'Structurenkaart Deel E Structuurvisie - Grenscorridor N69').

Voor de uitvoering van haar ambities benoemt de provincie in de Structuurvisie ruimtelijke ordening negen gebiedsontwikkelingen. De Grenscorridor N69 is er daar één van (zie figuur 6 project 7).



Figuur 6: provinciale ontwikkelingsgebieden

3.2. Agenda van Brabant

De Agenda van Brabant zet in op het vestigings- en leefklimaat in Brabant om zorg te dragen dat Brabant tot de top van de (industriële) kennis- en innovatieregio's in Europa blijft behoren. In 2020 concentreert de provincie zich op een beperkt aantal ambities gekoppeld aan het vestigings- en leefklimaat van Brabant, die voor de regio van cruciaal belang zijn. De provincie heeft de taak om een doeltreffende, goed geordende, ontsloten, gezonde, aantrekkelijke en diverse omgeving te ontwikkelen en te onderhouden. Een leefklimaat waarin ondernemers, gemeenten, waterschappen, culturele, kennis- en onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties optimaal functioneren en een bijdrage leveren aan duurzame welvaart en welzijn van de Brabantse burgers en bedrijven. Daarnaast heeft de provincie een belangrijke taak bij de positionering van de regio in de internationale netwerkeconomie.

Doel van de Agenda is om het vestigings- en leefklimaat zodanig te beïnvloeden, dat Brabant vanuit een Europees en mondiaal concurrentieperspectief aantrekkelijk, duurzaam en welvarend wordt en blijft. De belangen van enerzijds economische expansie en innovatie en anderzijds de kwaliteit en verscheidenheid van het woon- en leefmilieu moeten met elkaar in evenwicht worden gehouden. De Gebiedsopgave voor de N69 draagt bij aan het behalen van deze doelstelling.

3.3. Brainport

De gezamenlijke koers en gewenste gebiedsontwikkeling voor de Grenscorridor wordt bepaald door het perspectief van Brainport. De Brainportregio levert een grote bijdrage aan de verdere versterking van de concurrentiekracht van de toptechnologie in Zuidoost Nederland in de context van Europa. In het regeerakkoord is de Brainportregio benoemd als een van de drie belangrijkste regio's voor de economische positie van Nederland, Het Rijk, de provincie en de regio zetten in op de versterking van de spilfunctie van Brainport.

'Brainport 2020'

Voor de ontwikkeling van de Brainportregio is op verzoek van het Rijk een samenhangende en integrale visie opgesteld: 'Brainport 2020 Top Economy Smart Society'. Ambitie is dat Brainport wereldwijd kan concurreren met andere kennisomgevingen. Dit komt tot uitdrukking in een internationaal attractief vestigingsklimaat voor inwoners, bedrijven en (toekomstige) arbeidskrachten, een innovatief imago en sterke internationale profilering en een goede bekendheid bij ingezetenen, bezoekers en professionals.

Hiervoor zijn in Brainport 2020 doelen benoemd en om deze doelen te bereiken, is blijvende zorg nodig voor een excellent woon- en leefklimaat voor de inwoners van Zuidoost-Brabant. Dit vraagt om een stevige basis. Voorbeelden van de basisbehoeften van een sterke regio zijn een goede bereikbaarheid, aantrekkelijke stadscentra en woonomgevingen, een onderscheidend cultuuraanbod, digitale infrastructuur en een internationale school. Voor deze zogenaamde 'Basics' zijn in het ruimtelijk fysieke domein de volgende concrete doelen benoemd:

- Verbetering van de A2, A58, A67, N69 en voltooiën van een robuust en efficiënt verkeerssysteem rond Eindhoven;
- Extra hoogwaardig openbaar vervoer van en naar toplocaties in Zuidoost-Nederland, plus een extra NS station Eindhoven-Acht;
- Aansluiting van intercity's op stations voor hogesnelheidslijnen in Düsseldorf, Luik en Aken;
- Aanleg van ultrasnel breedband internet voor iedereen in Zuidoost-Nederland;
- Een impuls voor het internationaal concurrerende woon- en werkmilieu.

De regionale sociaal-economische functie van Brainport reikt tot over de grens. De economische betekenis van de relatie met gemeente Lommel, van oorsprong gericht op Eindhoven, Veldhoven en Brainport, is noemenswaardig maar staat door de verslechterde bereikbaarheid onder druk. Dat geldt ook voor de (economische) relatie met Belgische provincie Limburg. Vanuit dit perspectief dient de bereikbaarheidsproblematiek rondom de N69 te worden aangepakt.

3.4. MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad

De MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008) komt voort uit het Bereikbaarheidsprogramma voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad (2007). Ze vormt de basis voor de integrale benadering van de ruimtelijk-fysieke opgave voor de Brainportregio. De ambitie voor de regio Brainport is het behouden en versterken van de concurrentiepositie als toptechnologie- en kennisregio in Europa en daarmee de nationale economie. Basisvoorwaarden daarvoor zijn:

- goede bereikbaarheid (van lokaal tot internationaal);
- ontwikkelen en verbeteren van kwaliteit van goede woon- en werklocaties en recreëren;
- ontwikkelen en verbeteren van groenblauwe kwaliteiten.

Majeure gebiedsopgaven in de MIRT-verkenning

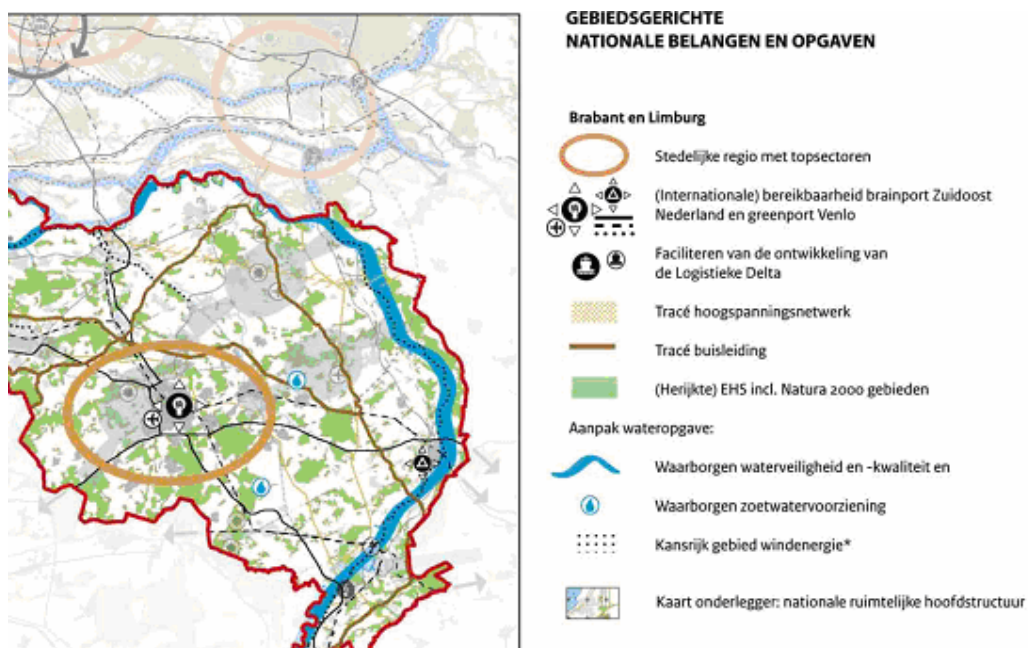
Voor de uitvoering van de ruimtelijke visie op de Brainportregio onderscheidt de MIRT-verkenning vijf majeure gebiedsopgaven. Dit zijn:

- de A2-zone (Brainport Avenue);
- het Nieuwe Woud 2;
- de Grenscorridor N69;
- het Middengebied (nu Rijk van Dommel en Aa);
- de Noordoostcorridor.

Deel E van de Structuurvisie heeft betrekking op de Gebiedsopgave Grenscorridor N69. Doel van de Gebiedsopgave Grenscorridor N69 is het oplossen van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten en het integraal en robuust versterken van de ruimtelijke kwaliteiten.

3.5. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Rijk)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.



Figuur 7: uitsnede kaart 'Gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven (bron: Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruime)

Voor Brainport Zuidooost Nederland zijn in de structuurvisie enkele relevante opgaven van nationaal belang benoemd, waaronder:

1. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van Brainport Zuidooost Nederland (Brainport Avenue) en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (onder andere verdere ontwikkeling Eindhoven Airport).
2. Het vestigingsklimaat voor (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers behoeft versterking met hoogwaardige woonmilieus, stedelijke voorzieningen en grensoverschrijdende verbindingen. Ook de diversiteit aan toegankelijke groengebieden rond de steden en een robuust netwerk voor natuur vormen voor deze regio een belangrijke vestigingsfactor.

Brainport Zuidooost Nederland is de belangrijkste toptechnologieregio van ons land met een sterke concentratie van de topsectoren high-tech systemen en materialen, life sciences, energie, chemie, agrofood en tuinbouw met de daaraan gelieerde logistiek. Het centrum van Brainport is gelegen in Eindhoven met een grote concentratie van high-tech bedrijven en de High Tech Campus.

De aanpak van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek rondom de N69 past binnen de beleidsvoornemens uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.6. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997, actualisatie 2009)

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.

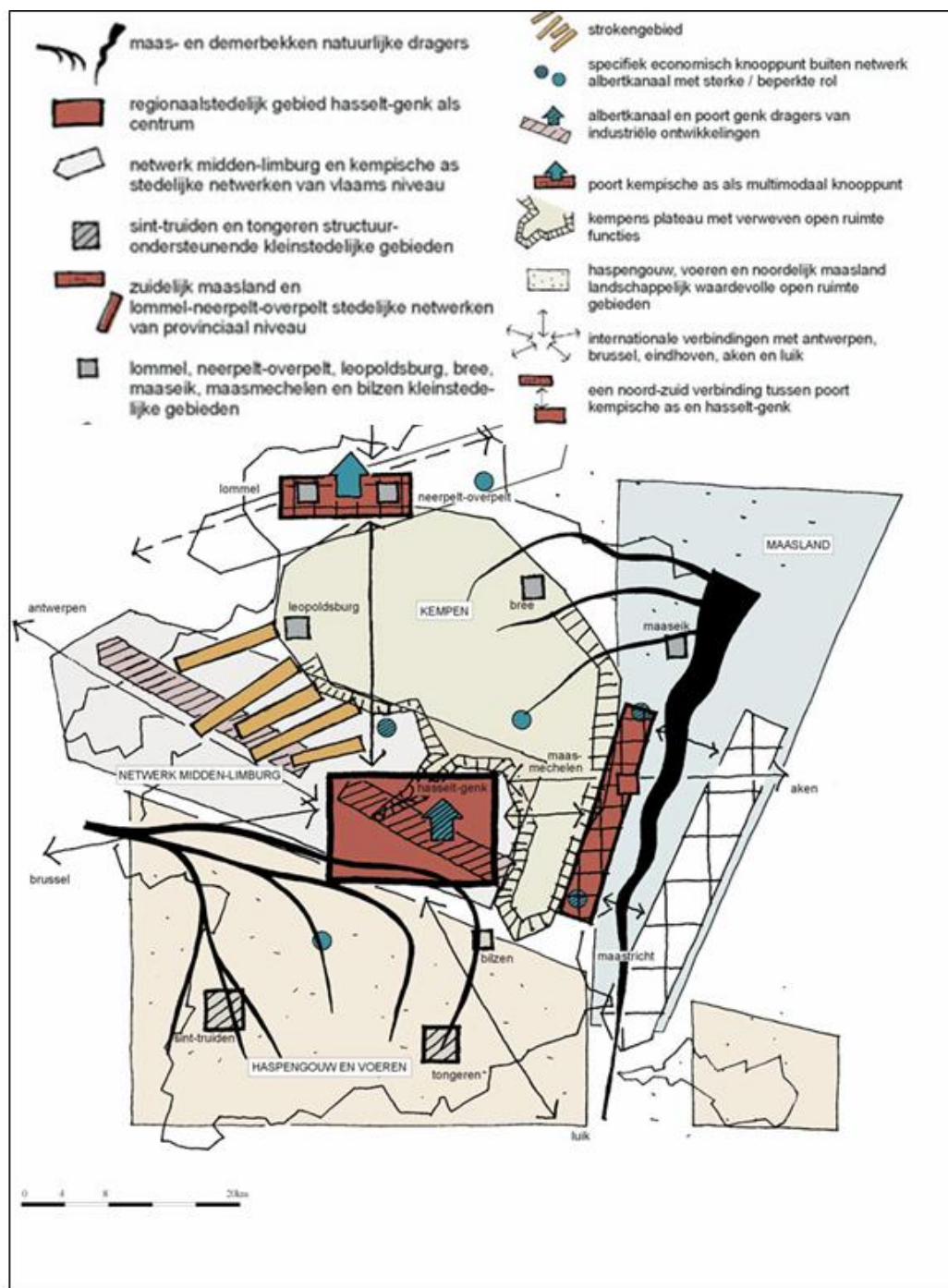
3.7. Ruimtelijk Structuurplan Limburg

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is door de provincie Limburg een provinciaal ruimtelijk structuurplan opgesteld. In het structuurplan wordt ingezoomd op vier 'hoofdruimten'. Voor de N69 meest relevant is de hoofdruimte Kempen: een verweven open ruimte gebied met een toeristischrecreatieve 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 knoofunctie richting Hasselt/Genk, Antwerpen/Brussel, Eindhoven en Maastricht/Luik.

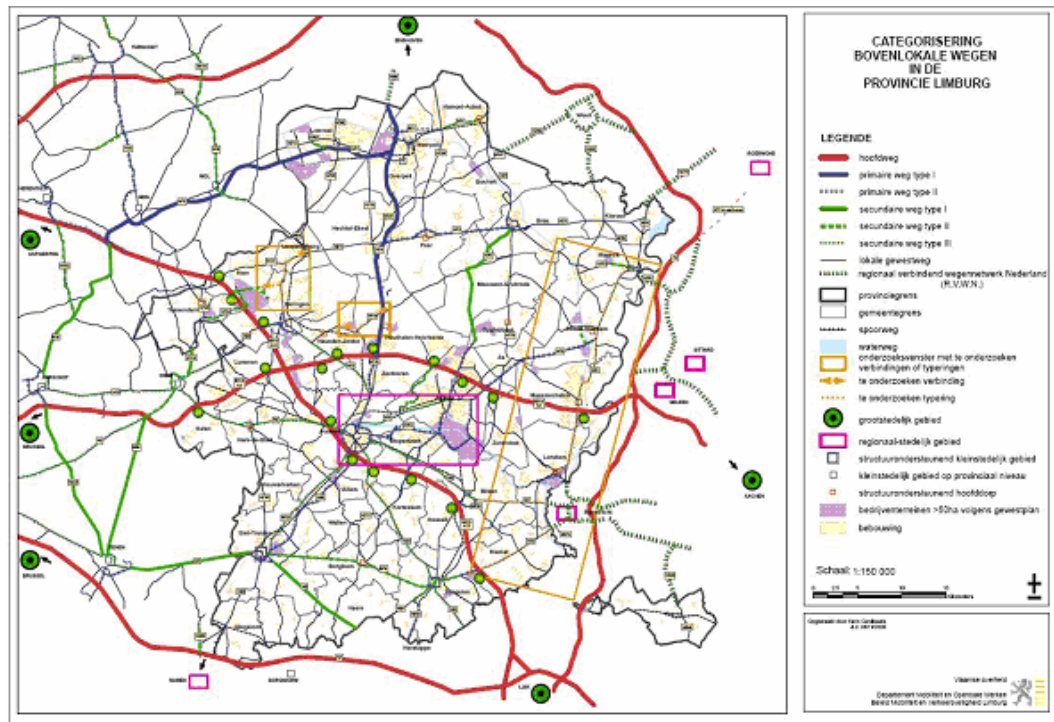


Figuur 8: Gewenste ruimtelijke structuur Provincie Limburg

Op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Limburg is door het departement mobiliteit van de Vlaamse Overheid de wegcategorie in beeld gebracht (zie figuur 9).

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.



Figuur 9: Categorisering bovenlokale wegen in de provincie Limburg (Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken)

4 Vervolgtraject planvorming

Bij de afweging voor de keuze van de voorkeursvariant voor de Grenscorridor zijn verschillende aandachtspunten naar voren gekomen. Het is zaak deze op te pakken als kansen voor de ontwikkeling en versterking van de kwaliteit in de ruimtelijke inrichting, mobiliteit en het leefmilieu als geheel. Dit biedt de gelegenheid om de negatieve effecten van de aanleg van de infrastructuur op natuur, landschap, cultuurhistorie en leefomgeving te verminderen.

Voor het vervolgproces van de Grenscorridor gelden de afspraken die in het Gebedsakkkoord zijn uitgewerkt en vastgelegd:

- uitvoering geven aan het *Gebiedsakkkoord*. Met de partijen is een interactief proces doorlopen, waarbij het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt tot een gedragen tracékeuze. Er zijn nadere afspraken gemaakt over de uitvoering en financiering van het voorkeursalternatief. Deze uitkomst is verwerkt in het Gebedsakkkoord.
- *inzetten op ruimtelijke kwaliteit bij inpassing infrastructuur*. Zowel voor de infrastructuur zelf als voor de omgeving wordt door middel van mitigatie- en compensatiemaatregelen optimaal ingezet op de ruimtelijke kwaliteit. In de volgende fase van project-m.e.r. worden deze varianten verder doorgerekend en getoetst.
- inhoud geven aan een *integrale Gebiedsimpuls* gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat van dit deel van de Brainportregio. Van belang is dat tegelijkertijd wordt gewerkt aan de realisatie van 'groene', 'blauwe' en 'grijze' ontwikkelingen. Het gaat om het samenstellen van een pakket ten behoeve van landbouw, natuur, landschap, water en recreatie.
- uitwerken van de *Nulplusmaatregelen*. Dit pakket aan maatregelen zorgt ervoor dat de doorstroming op de lokale wegen verbetert en dat de juiste verkeersstroom sneller op de juiste route komt. In dit pakket zitten ook maatregelen ter bevordering van het gebruik van fiets en (hoogwaardig) openbaar vervoer (H)OV).

Voor de uitwerking van het voorkeursalternatief Westparallel wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld, waarbij de daarbij behorende project-m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Als eerste stap in de project-m.e.r. wordt een Notitie Reikwijdte en detailniveau opgesteld. Hierin wordt aangegeven welke vervolgonderzoeken plaats moeten vinden. De provincie vindt het van groot belang de integrale aanpak (zowel inhoudelijk als qua samenwerking) bij de verdere trajectkeuze, inpassing en vormgeving van de Grenscorridor voort te zetten. Elke nieuwe ingreep dient bij te dragen aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied.

De Brede Belangenbenadering heeft geleid tot een zorgvuldige dialoog. Deze zal ook in de komende periode worden voortgezet. Alle partijen blijven onderdeel van een brede begeleidingsgroep om de belangen van hun organisaties te vertegenwoordigen.

Gebiedsakkkoord

Bovenstaande uitgangspunten zijn opgenomen in het Gebiedsakkkoord Grenscorridor N69. Dit Gebiedsakkkoord is een gezamenlijk akkoord met betrokken partijen. Het doel van het Gebiedsakkkoord is het verankeren van het gezamenlijk gedragen

voorkeursalternatief “Westparallel Plus”, en de uitvoering hiervan te realiseren om de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de Grenscorridor N69 op te lossen en gelijktijdig de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te versterken. Het gebiedsakkoord beschrijft het voorkeursalternatief en geeft aan hoe de partijen dit gaan realiseren.

Evaluatie uitkomsten plan-MER

Conform de Wet milieubeheer is het verplicht een evaluatie uit te voeren van de effecten van de voorgenomen activiteiten. Omdat het plan-MER gevolgd wordt door een project-m.e.r., worden in dat kader de effecten gedetailleerder in beeld gebracht. Tevens wordt door het bijbehorende moederbesluit (gemeentelijke bestemmingsplannen of een provinciaal inpassingsplan) de daadwerkelijke realisatie van de voorgenomen maatregelen mogelijk gemaakt. Hierdoor is een evaluatieprogramma naar aanleiding van de uitgevoerde plan-m.e.r. weinig zinvol. Daarom wordt in de project-m.e.r. het onderdeel evaluatie, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, nader uitgewerkt, waarbij onder andere aandacht zal zijn voor de opgetreden milieueffecten en de realisatie van de maatregelen.