Notitie samenvatting werkateliers verkenning N69-Zuid

Concept

Contactpersoon Hugo Weimer

Datum 16 december 2015

Kenmerk N001-1231045HJW-V01

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 1
1 Inleiding 2
1.1 Werkatelier 1 2
1.2 Werkatelier 2 2
2 Werksessie 1 opmerkingen/resultaten 3
2.1 N69 als internationale verbinding 3
2.2 N69 lokaal bereikbaar/gehele traject/landbouw 4
2.3 Maatregelen op maat (knelpunten en oplossingen) 5
3 Werksessie 2 opmerkingen/resultaten 8
3.1 Werksessie 2 noord 8
3.2 Werksessie 2 zuid 11

1 Inleiding

In het kader van de verkenning opwaardering N69-zuid (vanaf Valkenswaard tot de aansluiting op de N74 bij België) zijn op 13 oktober en 3 december 2015 twee bijeenkomsten (werkateliers) georganiseerd waarbij omwonenden van de N69-zuid om input is gevraagd. Het doel van de werkateliers was het ophalen van knelpunten(locaties) die omwonenden ervaren rondom de huidige provinciale weg N69-zuid. Hiernaast zijn er alternatieven aan de bewoners voor gelegd. Op basis van de reacties kan worden besloten deze wel of niet mee te nemen in een vervolgstudie. De bijeenkomsten vonden plaats in het 'Informatiecentrum Grenscorridor N69' te Westerhoven.

1.1 Werkatelier 1

In het eerste werkatelier is het projectgebied (N69-Zuid) opgesplitst in een noordelijk- en een zuidelijk deel, per deelgebied zijn de opgaves namelijk anders waardoor het efficiënter was om aparte sessies in te richten. De splitsing is gemaakt ter hoogte van Borkel en Schaft (Bergeijksedijk). Ten noorden van de rotonde is het noordelijke deel, tussen de 'de nieuwe verbinding N69' (ter hoogte van Dommelen) en de rotonde. Het zuidelijke deel loopt vanaf de rotonde tot de aansluiting met den N74 ter hoogte van de Luikersteenweg in Lommel in België.

Voor het noordelijk en het zuidelijke deel waren er aparte sessies ingericht. Deze sessies hadden beide dezelfde inhoud:

- Maatregelen op maat

Hierbij is gekeken naar de lokale knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

- N69, als internationale verbinding

Hierbij zijn de verbindende functie en de gewenste beeldkwaliteit (incl. thema's landschap en natuur) besproken.

- N69, lokaal bereikbaar

Hierbij is de lokale bereikbaarheid en ontsluiting van (agrarische) percelen besproken.

1.2 Werkatelier 2

Voor de tweede sessie is de scheiding tussen het zuidelijke en het noordelijke deel verlegd naar de kruising met de Maaij. De reden hiervoor is de complexiteit van het tracé vanaf de kruising Maaij tot de aansluiting van de N74 in België.

De informatie die uit de eerste werkateliers naar voren is gekomen, is gebruikt om verschillende schetsvarianten op te stellen voor zowel het noordelijke als het zuidelijke deel. Deze zijn eerst besproken met de ambtelijke werkgroep en zijn in de tweede werksessie gepresenteerd aan de bewoners. De schetsvarianten zijn uitwerkingen die passen binnen één van de twee doorstromingsprincipes zoals benoemd in de ambtelijk werkgroep, namelijk:

- N69, een internationale verbinding

Bij dit principe worden de lokale aansluitingen op de N69 afgesloten. De eventuele kruisingen worden ongelijkvloers (onder of over de N69) vormgegeven.

- N69, Verbindend én ontsluitend

Deze oplossing gaat uit van beperkte lokale aansluitingen op de N69 (1 á 2 aansluitingen). De aansluitingen worden ook ongelijkvloers vorm gegeven.

2 Werksessie 1 opmerkingen/resultaten

2.1 N69 als internationale verbinding

Algemene visie op weg
- Parkvisie Maak alleen bij de Kolonie en Valkenswaard op en af ritten. De rest van de weg gaat door het landschap. Zo kan je het als 1 gebied gaan benaderen (goed voor toerisme) en dus activiteiten met elkaar verbinden. - Nieuwe functie weg met nieuwe kwaliteit (Lange termijnvisie) Herinrichten van N69 gebruiken als kans om problemen als verdroging en stikstofdepositie integraal op te lossen. Zorgt ook voor een nieuwe gebiedsimpuls. - Samenwerking België-Nederland Procedures moeten op elkaar afgestemd worden en er moet ook een plan B komen voor als de samenwerking minder soepel verloopt.
Veiligheid
- N69 als een internationale weg Er moeten goede verkeerskundige oplossing komen. Vloeiende oplossingen, geen hindernissen, geen landbouwverkeer en met ongelijkvloerse kruisingen. De bocht bij Lommel (de aansluiting van de N74 op de N69) is te scherp. - Dwarsprofiel Een vangrail past niet in het wegbeeld (een houten vangrail misschien wel). Wat goed zou kunnen is eiken verplaatsen en een geul/sloot tussen fietspad en weg aanleggen. Fietspad moet naast de weg blijven liggen tbv sociale veiligheid. - Begraafplaats Bij de begraafplaats zit het fietspad te dicht op weg.

2.2 N69 lokaal bereikbaar/gehele traject/landbouw

Geluid
- Langs delen van het tracé is geluid een issue (>65 dB)
Veiligheid
- Rotonde Bergeijksedijk: Alle aansluitingen moeten weg of de weg moet veel veiliger gemaakt worden. Nu is het een groot knelpunt, - Kruisend (fiets) verkeer creëert gevaarlijke situaties op de Kempervennendreef en kruising Achterste Brug) - Gebied Maaij-N74 veruit grootste en moeilijkste knelpunt. Er zijn aan beide zijden huizen die ontsloten moeten worden en dichte bebouwing op de weg. Ook moet de nieuwe weg eventueel door Nat2000 gebied.
Doorstroming
- Veel doorgaand vrachtverkeer door Borkel en Bergeijk. Ook vanuit Lommel nu ook stromen vrachtverkeer over Bergeijksedijk richting Bergeijk. - Als de nieuwe verbinding bij Dommelen compleet is dan wordt de N69-zuid nog drukker. - Oversteekbaarheid voor landbouw/fietsers/bezoekers wordt een steeds groter probleem. - Knelpunt rotonde Bergeijksedijk. Rotonde wordt gebruikt door vrachtverkeer om af te slaan. - Verkeermodellen België-Nederland zijn mogelijk niet goed op elkaar afgestemd. Daardoor onduidelijkheid over daadwerkelijke verkeerstromen vanaf België. - Er zijn verschillende inzichten over het aantal landbouwvoertuigen op de weg. - Loonwerkersbedrijf 'Roothans' is niet aanwezig. Beperkte informatie en onduidelijkheid over hoe zij precies de weg op rijden. Ze gebruiken veel kranen etc. dus veel langzaam verkeer gaat daar heen.
Recreatie
- Kruising Kempervennen. Er wordt nu alleen gekeken naar een oplossing om het Eurocircuit op piekmomenten te ontsluiten. De kruising wordt ook veel gebruikt voor recreatief verkeer (er is een parkeerterrein bij bushalte). Recreanten (komend vanaf vakantiepark) moeten hier ergens de oversteek kunnen maken naar het natuurgebied de Malpie. - Recreatief (fiets)verkeer moet de weg over kunnen steken op een aantal plekken. Dit is nu een probleem. Bij Achterste Brug is nu een gevaarlijk oversteekpunt, dit zou naar Kruising Berkheuvels kunnen. - Punt natuurmonumenten bij Hutten moet goed bereikbaar blijven.
Oplossingen Maaij-N74
- ZLTO: graag parallelstructuur tussen Maaij en grens.
Landbouwverkeer
- Landbouwverkeer van de rijbaan (bijna alle groepen aanwezigen benoemen dit). - Optie van afwaarderen huidige rijbaan en nieuwe N69 vanaf knik achter Maaij aan te sluiten. Dit kan zowel langs de oostkant (logischer maar natura2000) als de westkant (extra knik in de weg).
Natuur

- Oversteekbaarheid natuur (fauna) moet opgelost worden, dit kan in combinatie met andere oversteekmogelijkheden.

2.3 Maatregelen op maat (knelpunten en oplossingen)

Kempervennendreef
Knelpunten - Het kruispunt voelt onveilig. Om rechts af te slaan moet hard geremd worden, vanaf België is de Kempervennendreef in de spits helemaal lastig omdat ook op verkeer vanaf Valkenswaard moet worden gewacht. Ook loopt er een fietspad langs de weg waar afslaand verkeer ook rekening mee moet houden. - De kruising heeft last van overbelasting rond piekmomenten vanuit het Eurocircuit (Dakar) en Centerparks in de weekenden. - Parkeerterrein staat regelmatig vol - Verlichting naar Valkenswaard nauwelijks aanwezig. - Oversteken van langzaam verkeer naar het natuurgebied de Malpie is moeizaam. Oplossingsrichting - Parallelstructuur van de Kempervennendreef naar de nieuwe verbinding. Aparte ontsluiting voor Eurocircuit en Montana. Er loopt momenteel al overleg met de verschillende recreatieve ondernemers. In het inpassingsplan voor de nieuwe verbinding is al ruimte gereserveerd voor de parallelstructuur. - Gemeente Valkenswaard is al bezig met plan om het eurocircuit op een andere manier (niet via de Kempervennen) te ontsluiten door middel van een parallelweg en wegen naar de nieuwe aansluiting op de N69 noord. - Oversteek maken voor wandel/fiets rechtdoor naar de Malpie.
Begraafplaats
Knelpunten - Circa 2 grote herdenkingen per jaar, dan veel parkeerders. Overige periode weinig tot geen bezoekers. - Geen ‘’echte’’ parkeergelegenheid. Er is alleen plaats voor auto’s op het tegenoverliggende bospad. - Beleving/zichtbaarheid van begraafplaats niet groot. - Het fietspad ligt veel te dicht op de weg. Oplossingsrichting - Parkeergelegenheid naar zij of achterkant. - Beleving vergroten vanuit fiets of wandelroute door fietspad er om heen te leggen en de ruimte ertussen open te laten. - Iets naar achteren plaatsen van poort om ruimte te creëren, die ruimte lijkt er te zijn zonder graven te ‘’raken’’. De poort kan ook naar zijkant verplaatst worden.

Rotonde Bergeijksedijk
Knelpunten - Rotonde is niet berekent op zwaar transport dat regelmatig langsrijdt, in korte tijd zijn er dan ook meerdere lantaarnpalen omver gereden. - Het sluipverkeer over Bergeijksedijk is vooral vrachtverkeer vanuit Lommel dat deze route gebruikt om via de N397 richting Antwerpen te rijden. Oplossingsrichting - Een deel van de aanwezigen pleit voor het ongelijkvloers maken zonder uitwisseling tussen de Bergeijkse/Dorpstraat en de N69-zuid in combinatie met parallelstructuur naar het noorden. - Fietspad en landbouwverkeer op 1 parallelweg niet wenselijk voor sommige omwonenden, fietspad mogelijk aan de andere kant van de parallelstructuur.
Kruising Berkheuvels
Knelpunten - Opdraaien N69 gevaarlijk, zeker combinatie met het fietspad en de bomen maken het zicht zeker ‘s avonds erg slecht. - Percelen van agrarische bedrijven bevinden zich aan beide kanten van de weg, zodat het voor de boeren noodzakelijk is om de weg over te kunnen steken. - In de buurt van het Militair oud munitie complex (MOP) terrein zijn twee panden recentelijk gekocht door particulieren. Oplossingsrichting - Eventueel afsluiten, mogelijk in combinatie met ruilverkaveling. Ruilverkaveling kan problemen voor een deel oplossen maar nooit helemaal wegnemen. - Er moet een overgang kopen voor fietsers en landbouwverkeer.
Kruising Achterste Brug
Knelpunten - Relatief weinig landbouwverkeer - Onoverzichtelijk punt - Meer gebruikt als fietsroute - Slecht zandpad Oplossingsrichting - Afsluiten en fietsverkeer bij Berkheuvels laten oversteken.
Kruising Maaij
Knelpunten - Verschillende aansluitingen van woningen ten zuiden van Maaij aan beide zijden. - Geen uitvoegstrook vanuit België, dit heeft een negatief effect op de doorstroming en de veiligheid. - De kruising Maaij is een populaire route voor sluipverkeer.

Oplossingsrichting
- Er is een oplossing voorgesteld om de N69 te verleggen conform onderstaand figuur, waarbij de huidige N69 blijft voor lokale ontsluiting van bewoners en ondernemers en de doorgaande route aansluit net voorbij Maaij om sluipverkeer te voorkomen. De aansluiting aan de zuidkant vindt plaats in België. Dit betekent wel dat er woningen tussen twee wegen in komen te liggen.



Kruising Hutten

Knelpunten
- Dichtbijgelegen Hofmanheideweg volgens bewoner op cursusdagen ook druk, deelnemers hebben moeite om de N69 zuid op te komen.
- Parkeerders bij natuurmonumenten/drukte

Oplossingsrichting
- Totaaloplossing voor meerdere weggetjes die aansluiten op de N69, aantal verminderen.

Grensemplacement

Knelpunten
- Er staat ook een monument bij het grensemplacement
- Parkeren vrachtwagens langs de weg

Oplossingsrichting
- Clusteren functie op 1 plek, denk aan grensemplacement en tankstation en overige ondernemingen

Kruising Luikersteenweg/Bocht

Knelpunten
- Natura 2000 gebied in Nederland en België
- Ook parkeren van vrachtwagens langs de weg aan Belgische kant
- Relatief hoge snelheden vanaf de N74 in combinatie met een scherpe bocht

Oplossingsrichting
- Complexe opgave voor Nederland en België samen. De route die in het verleden is bedacht (bocht afsnijden aan de oostkant) loopt door natura 2000.
- Geleidelijke bocht meer aan de westkant aanleggen
- Vrachtwagen sluizen om route naar Antwerpen te ontmoedigen

3 Werksessie 2 opmerkingen/resultaten

3.1 Werksessie 2 noord

Parallelweg Nieuwe N69-Kempervennendreef
Eurocircuit - Als we een eigen ontsluiting krijgen is de parallelweg niet direct nodig. Scouting - Nieuwe parallelweg hoeft niet direct naast de nieuwe N69 te lopen. Beter is het om gebruik te maken van de bestaande wegen door het bos en deze dus op te waarderen. Gemeente Valkenswaard - Bestaande weg door het bos is voor ons geen optie omdat de EHS regelgeving ons laat kiezen voor het alternatief als deze beschikbaar is. In deze situatie is deze weg het alternatief. Overig - Het is belangrijk voor de Kempervennendreef om de verbinding met Valkenswaard te hebben. Als er vanaf Bergeijksedijk een parallelweg komt zou het wel zo logisch zijn dat deze verlengd wordt naar Valkenswaard en de oprit naar de nieuwe N69. - Ook moet er een gescheiden fietspad komen naast de parallelweg. Het mag niet zo zijn dat langs de hele N69 er een gescheiden fiets/landbouw constructie is en het laatste stuk niet.
Parallelweg Kempervennendreef – Bergeijksedijk
Roothans - Een parallelweg die zowel door fietsers en landbouwverkeer gebruikt word is geen optie. (dodelijk ongeval enkele jaren terug bij een dergelijke situatie). Als er een parallelweg komt moet er ook een gescheiden fietspad langs komen. ZLTO - Landbouwverkeer op de nieuwe verbinding is niet wenselijk maar agrarisch verkeer moet toch naar Valkenswaard kunnen. Ook krijgen boeren bedrijven vaak leveringen van normale vrachtwagens. Deze moeten de bedrijven ook goed kunnen bereiken. Overig - De keuze tussen een afslag van de N69 op de Bergeijksedijk of een parallelweg hoeft volgens de omgeving niet gemaakt te worden. Liever kiezen de meeste aanwezige voor beide opties. Een nieuwe N69 langs de huidige weg lijkt de omwonenden ideaal. - Ook zou een oostelijke variant op de parallelweg een goede optie kunnen zijn. Zo kan deze variant de Malpie goed bereikbaar maken en hoeft er ook geen omweg voor de militaire begraafplaats gemaakt te worden. *Reactie Tauw: we kunnen dit onderzoeken maar deze optie lijkt ons minder kansrijk.* Te onderzoeken oplossingen - Voor de lange termijn (2030) lijkt het de bewoners effectiever om de 2x2 optie te onderzoeken.

- Lokale ontsluiting is belangrijk. De parallelweg aan de oostkant zou naar het zuiden kunnen worden doorgetrokken ten behoeve van het landbouwverkeer.
Kruispunt Bergeijksedijk
Eigenaar 'Kennel van de Malpieheide' - De eigenaar snapt best dat hij heel dicht op de weg zit en mogelijkerwijs ruimte moet maken voor de nieuwe weg. Wel moet er dan een goede oplossing worden bedacht. Eigenaar Suykerbuyk - De pachter stelt vast dat er in huidige plannen geen ruimte is om zijn bedrijfsvoering door te zetten. Hij zit nu al veel te dicht op de weg en begrijpt goed dat met een eventuele verbreding er ook geen plaats meer is voor het huis/het restaurant. De eigenaar gaat hier graag het gesprek over aan. Er kan bijvoorbeeld gezocht worden naar een nieuwe locatie of er zou een afrit bij kunnen. ZLTO - Een afslag op de nieuwe weg is wel zo wenselijk ivm levering van goederen aan bedrijven. Overig - Is de ruimtelijke impact van een ongelijkvloerse kruising zo groot? (wijzend op de in- en uitvoegstroken aan de westzijde) *Reactie Tauw: Deze zijn volgens de nieuwste richtlijnen ingetekend en de ruimtelijk impact is inderdaad zoals te zien op de tekening.*
Parallelweg Bergeijksedijk - Maaij (Ontsluiting huizen en bedrijven t/m Achterste Brug)
ZLTO - Landbouwverkeer wenselijk op een parallelstructuur Eigenaar agrarisch bedrijf Berkheuvels - Er zijn verschillende huizen die via de N69 ontsloten worden. Zonder parallelweg betekent dit dat er veel kleinere wegen opgewaardeerd moeten worden. Ook is de N69 belangrijk voor de bedrijfsvoering omdat vrachtwagens makkelijk het bedrijf moeten kunnen bereiken. Roothans - Een oostelijke parallelweg zou beter zijn voor mijn bedrijfsvoering. Overig - Zowel woningen aan de oost en west kant moeten goed ontsloten worden. De keuze is tussen een grote hoeveelheid kleine weg op te waarderen, of een parallelweg aan te leggen. In de varianten die nu besproken worden is hier nog te weinig over nagedacht.
Conclusie en algemene discussie/vragen
De visie van sommige bewoners loopt sterk uiteen met de nu gepresenteerde varianten. Op lange termijn zijn veel bewoners ervan overtuigd dat er net als in België een 2x2 weg komt te liggen en hier sluit het huidige 2x1 ontwerp niet op aan. De bewoners zelf merken dat de weg steeds drukker is geworden en begrijpen dat ingrijpen noodzakelijk is, de meeste aanwezige vinden dat een lange termijn oplossing nodig is om de knelpunten op te heffen.

De bewoners willen optimaal ontsloten blijven. Dit kan door de gehele N69 te behouden en een nieuwe 2x2 weg naast te leggen. Volgens een paar bewoners is deze optie de enige die op lange termijn houdbaar is en daarmee uiteindelijke goedkoper.

Verschillende onderzoeksvragen en aandachtspunten zijn benoemd voor het vervolgonderzoek:

- Hoe bereikt het vrachtverkeer de agrarische bedrijven?
- Hoe wordt de ontsluiting geregeld van panden waar nu geen oplossing voor is? Hoe worden deze panden dan achterlangs aangesloten?
- Route landbouwverkeer-routes in kaart brengen en dit vergelijken met de routes van de jeugd.
- Leefbaarheid Borkel moet meegenomen worden.

Daarnaast is er nog een aantal vragen gesteld omtrent het proces en de planning opwaardering N69-zuid:

- In hoeverre heeft België invloed op de beslissingen die genomen worden in dit proces?

Reactie Tauw: Het proces speelt zich voornamelijk af op Nederlandse bodem waar Nederland de regie over heeft en houdt. Wel is het in het belang van beide overheden om de plannen goed op elkaar af te stemmen. De ontwikkeling van de N69-zuid aan de Nederlandse kant kan niet los worden gezien van ontwikkelingen aan Belgische zijde. Er zal dus het hele proces door goed moeten worden samengewerkt.

- Hoe lang duurt het voordat de werkzaamheden beginnen?

Reactie Tauw: Er is nog niets besloten. De Provincie gaat vooralsnog uit van een lange en zware procedure. Dit betekend dat er na deze verkennende studie mogelijk een planstudie inclusief milieueffect rapportage (m.e.r.) wordt opgezet. Nadat deze zijn doorlopen wordt er een voorkeursalternatief gekozen en kan de aanbestedingsprocedure beginnen. De verwachting is dat de echte werkzaamheden op zijn vroegst rond 2021 beginnen.

- Hoe ziet het proces er tot dan toe uit?

Reactie Tauw: Na deze bewonerssessie rapporteert Tauw aan de provincie. In deze rapportage zijn verslagen opgenomen van deze sessies en worden er verschillende aanbevelingen gedaan over de uit te voeren vervolgstudies.

- Hoe worden de uitkomsten van deze sessies teruggekoppeld?

Reactie Tauw: Hoe de communicatie eruit gaat zien is nog onduidelijk. Waarschijnlijk gaat de verdere communicatie per e-mail. Verzoek vanuit bewoners om communicatiemateriaal niet nodeloos ingewikkeld te maken (helder taalgebruik en figuren).

3.2 Werksessie 2 zuid

Opmerkingen vooraf
Bewoner westzijde - Het gebied goed ontsluiten is belangrijk: uitwisseling verkeer is belangrijk, zodat mensen die langs de N69 wonen niet alleen op de Maaij aangewezen zijn, manier waarop is minder belangrijk (in BE of NL maakt niet uit). Uitwisseling voor verkeer richting Luyksgestel ook belangrijk. Bewoner Belgische kant - De ruimtelijke betekenis van de N69 en de toe- en afritten is ook zeer belangrijk, niet alleen de mobiliteitsbetekenis. Bewoner - Als er alleen een aansluiting is in het zuiden, hoeveel drukker wordt het dan bij de Burg. Aartslaan?
Variant 1.1
Bewoner westzijde - Dit is voor veel mensen de slechtste oplossing.
Variant 1.2
Natuurmonumenten - Klaverbladen zijn erg groot. *Reactie Tauw: De wegen zijn op schaal ingetekend, deze ruimte zou nodig zijn als voor een klaverblad wordt gekozen.*
Variant 1.3
Bewoner westzijde - Geeft aan dat hij de faunapassage/verbinding over het opgewaardeerde huidige tracé van N69 mist. *Reactie Tauw: zo gedetailleerd zijn de varianten nog niet uitgewerkt, deze verbinding is hiermee niet uitgesloten en is een goede optie. Eerst onderzoeken we welke tracés mogelijk zijn, daarna zoomen we verder in*. Bewoner westzijde - Er is net een vergunning voor de bouw van een dubbele loods afgegeven bij de oostzijde, waar de weg opgewaardeerd zou worden bij variant 1.3. *Reactie Tauw: Dit is bij ons onbekend.* Bewoner - Zijn de bedrijven bij deze variant niet meer direct aangesloten op de N69? *Reactie Tauw: klopt.* Bewoner westzijde - Entree voor Plateaux en het doortrekken van de fietspaden zijn aandachtspunten.

Bewoner westzijde
- Wat gebeurt er met het restaurant (in het zuiden) aan de secundaire weg? *Reactie Tauw: functie blijft bestaan.*

Natuurmonumenten
- Dit is de minst ongunstige variant, het minst schade aan het Natura2000 gebied.

Bewoner westzijde
- Belangrijk dat er ook een paralelstructuur vanuit de Maaij naar boven (Borkel en schaft) komt.

Bewoner
- Graag ook uitwisseling aan de Bergeijksedijk, de Burg. Aartslaan is nu al druk genoeg.

Bewoner
- Idee: voor het landbouwverkeer zou het wellicht een oplossing zijn om van de Maaij naar het noorden (Bergeijksedijk) te komen het reeds aanwezige zandpad te gebruiken. Een combinatie van langzaam verkeer en fietsverkeer is een optie.

Algemeen
- Dit is de meest ideale variant, het meest menselijk, alle aanwezigen kunnen hier goed mee leven. Kanttekening is dat niemand van de bewoners die aan oostzijde van huidige N69 aanwezig is, dus de mensen die zullen moeten verhuizen bij deze variant zijn niet aanwezig (nr. 3 woont ver genoeg buiten de variant, zodat verhuizen niet nodig is).

Variant 2.2: Westzijde variant.

Agrariër westzijde
- Ik ben de enige veehouder in het deelgebied van deze variant, zo wordt mijn land opgesplitst, daar ben ik niet blij mee. *Reactie Tauw: is dit met een koetunnel opgelost?* Antw: Nee, want tractor kan niet door koetunnel en gevoelsmatig is dit niet te doen! Ik zit dan tussen 2 wegen en dat is een groot bezwaar. Deze variant zie ik echt niet zitten, ik heb liever aan 1 zijde een weg dan aan 2 zijdes, zo simpel is het.

Bewoner westzijde
- Met deze variant komt er veel geluid bij mijn huis bij, dit heeft zeker niet mij voorkeur! Ik woon tegen deze variant aan, het geluid en het zicht wordt dan heel anders.

Bewoner oostzijde
- Als ik geen rekening houdt met buren dan is dit voor mij de meest ideale variant.

Natuurmonumenten
- Bij deze variant moet heel veel natuur weg, dit heeft zeker niet mijn voorkeur.

Bewoner
- Er is met deze variant veel ruimte om er wat moois van te maken.

Bewoner westzijde - De bocht in variant 2.2 is veel flauwer dan de bocht in variant 1.3, waarom kan in variant 2.2 ook niet een scherpere bocht?
Variant 3.1 en 3.2: Oostzijde variant.
Natuurmonumenten - Deze variant is een dramatische afbreuk aan natuurgebied, dit spreekt voor zich. Het gaat hier niet alleen om natuur, maar ook om een toenemende stroom aan recreërende mensen. Ik verwacht dat dit vergunning-technisch onmogelijk is. Bewoner westzijde - Dit is voor ons een interessantere variant dan de westvariant natuurlijk. Bewoner - Deze variant kan niet, ik heb hier lang gewoond en nu woont mijn zoon er, ik zie vanuit de tuin de reeën en dergelijke lopen. Bewoner oostzijde - Deze variant is voor mij onbespreekbaar.
Conclusie
Uitwisseling met N69 is belangrijk en het opwaarderen van het huidige tracé is een positieve oplossing, onder andere vanwege ruimtegebruik. De mensen die aan de westzijde wonen vinden de variant aan de oostzijde het beste, maar begrijpen dat dit voor hun buren niet te doen is en vice versa, medeleven met de buren is sterk aanwezig. Ontsluiting lokaal is belangrijk: verbinden van functies verkeer, fauna en mensen. Voordelen van oost- en westvarianten zijn dat er minder drukte op het huidige tracé zal komen en dat er ruimte is voor een kwaliteitsimpuls van het gebied. De kwaliteit van het grensgebied is belangrijk. De manier van uitwisselen is belangrijk, dit moet ruimtelijk niet te groot worden. Het ruimtebeslag dat een variant vergt is een belangrijk aspect om mee te nemen bij de afweging.