

**Regionale mobiliteitshub
De Kempen**

Uitgangspuntennotitie

Colofon

Titel:	Regionale mobiliteitshub De Kempen
Auteur(s):	Alex van den Heijkant/ Bram Louwers en Gerard Korsten
Opdrachtgever:	Gemeente Eersel
Projectnaam:	Regionale mobiliteitshub De Kempen
Projectnummer:	18041
Datum:	8 oktober 2021
Status:	definitief

Samenvatting

Aanleiding

De mobiliteitsdruk in de regio neemt toe als gevolg van allerlei ontwikkelingen op gebied van werkgelegenheid en woningbouw. Om de ruimtelijke kwaliteit ook in de toekomst te kunnen blijven waarborgen én om de bereikbaarheid goed te houden, denkt de regio na over multimodale bereikbaarheid van de economische toplocaties. Regionale mobiliteitshubs dragen bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van De Kempen en het stedelijk gebied. Dit komt voort uit het bereikbaarheidsakkoord. Dit bereikbaarheidsakkoord is doorvertaald naar de Mobiliteitsstrategie De Kempen. Voor de regionale mobiliteitshubs ligt de focus op de dagelijkse forens. Inzet is een goed weggennet dat wordt aangevuld met mobiliteitshubs, om auto forenzen een alternatief te kunnen bieden.

Deze uitgangspuntennotitie is bedoeld als randvoorwaarde/input vanuit Eersel voor de planstudie die door de regio wordt uitgevoerd. Deze rapportage en de werksessie met de gemeenteraad van 25 maart 2021 zijn voortgekomen op een door de gemeenteraad aangenomen amendement.

Amendement

Deze regionale hub in De Kempen is onderdeel van de Mobiliteitsstrategie De Kempen, welke de gemeenteraad van de gemeente Eersel op 15 december 2020 met een gewijzigd besluit (amendement) heeft vastgesteld. Het gewijzigde besluit is:

De Mobiliteitsstrategie De Kempen en het daarbij behorende maatregelenpakket vast te stellen, met in achtneming van de volgende aanvullingen:

- *In de Mobiliteitsstrategie De Kempen zijn er omtrent de mobiliteitshub enkel denkrichtingen omschreven;*
- *Om deze kaders vast te stellen komt het college op korte termijn met een separaat raadsvoorstel gericht op de mobiliteitshub (onder andere behandelen verkeerskundig onderbouwde nut en noodzaak; verkeerskundig onderbouwde afweging verschillende locaties; landschappelijk en ruimtelijke inpassing, schaalgrootte, financiële gevolgen);*
- *Zolang de gemeenteraad nog geen formele kaders heeft vastgesteld voor de mobiliteitshub (daarmee doelend op een mogelijk toekomstig mobiliteitshub, niet zijnde het lopende project / proeftuin bij Duynenwater kunnen er ook geen concrete stappen genomen worden in de ontwikkeling van dit project.*

Conform het amendement wordt deze uitgangspuntennotitie als input en randvoorwaarde gebruikt voor een verdiepende studie over de regionale mobiliteitshub. De verdiepende studie wordt door de regio uitgevoerd.

Uitgangspunten

Op basis van gemeentelijk beleid en een werksessie met de gemeenteraad zijn onderstaande uitgangspunten benoemd, uitgesplitst naar de planstudie en de regionale mobiliteitshub.

Uitgangspunten voor de planstudie

- a. De planstudie moet nut en noodzaak van de regionale mobiliteitshub in Eersel aantonen
- b. De planstudie moet antwoord geven op de omvang van de regionale mobiliteitshub
- c. De planstudie moet de locatiekeuze van de regionale mobiliteitshub onderbouwen
- d. De planstudie moet de financiële gevolgen van de regionale mobiliteitshub aangeven
- e. De omgeving (stakeholders) moeten betrokken worden in de planvorming

Uitgangspunten voor de mobiliteitshub

- f. De regionale mobiliteitshub moet passen in de Kempische schaal en uitstraling
- g. De locatie moet alle 4 Kempengemeenten (Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden) bedienen
- h. Alleen ondersteunende functies aan de regionale mobiliteitshub zijn toegestaan
- i. De regionale mobiliteitshub moet ontsloten worden voor alle vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets en auto), zowel richting het stedelijk gebied als richting De Kempen.
- j. Mogelijke meekoppelkansen, bijvoorbeeld op gebied van Duurzaamheid, energieopwekking en geluidsbelasting, dienen in beeld gebracht en onderzocht te worden.
- k. De mogelijkheden voor een gefaseerde realisatie (groeimodel) heeft voorkeur en dient onderzocht te worden
- l. De gemeente Eersel loopt geen financieel risico betreffende regionale mobiliteitshub

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Deze uitgangspuntennotitie	8
1.3	Leeswijzer	8
2	Uitgangspunten vanuit gemeente Eersel	9
2.1	Uitgangspunten voor de planstudie	9
2.2	Uitgangspunten voor de mobiliteitshub	10
2.3	Uitgangspunten samengevat	12
3	Gemeentelijk beleid	13
3.1	Mobiliteit	13
3.2	Ruimtelijke Ordening	14
3.3	Economie	15
3.4	Milieu	15
3.5	Water	16
3.6	Groen	16
3.7	Vrijetijdseconomie	17
3.8	Archeologie	17
4	Werksessie gemeenteraad 25 maart 2021	19
4.1	Vraag 1. Voorwaarden	19
4.2	Vraag 2. Sturing	19
4.3	Vraag 3. Inhoud en kansen	20
4.4	Vraag 4. Ontwerp en inpassing	20
4.5	Samenvatting/conclusie	20

1 Inleiding

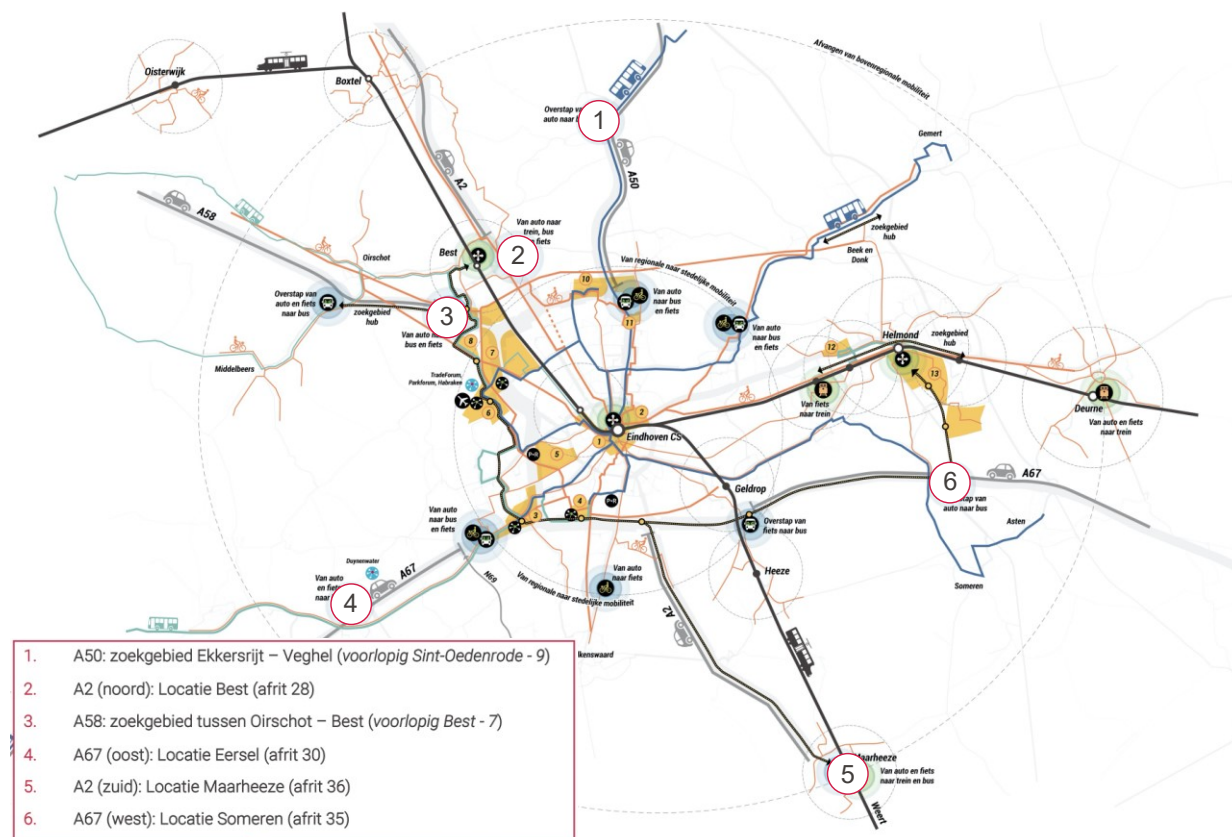
1.1 Aanleiding

De mobiliteitsdruk in de regio neemt toe als gevolg van allerlei ontwikkelingen op gebied van werkgelegenheid en woningbouw. Om de ruimtelijke kwaliteit ook in de toekomst te kunnen blijven waarborgen én om de bereikbaarheid goed te houden, denkt de regio na over multimodale bereikbaarheid van de economische toplocaties.

De mobiliteit blijft gewaarborgd door slim in te zetten op alle vervoersmiddelen.

Maatregelen voor zowel de fiets, openbaar vervoer, auto, logistiek en knooppunten realiseren een duurzaam en goed functionerend systeem. De focus ligt op de dagelijkse forens. Inzet is een goed wegennet dat wordt aangevuld met mobiliteitshubs, om autoforensen een alternatief te kunnen bieden. Er zijn in het stedelijke gebied zes regionale hubs voorzien. Eén locatie ligt in De Kempen, in Eersel.

figuur 1.



figuur 1: zes zoekgebieden voor regionale mobiliteitshubs

Deze regionale hub is onderdeel van de Mobiliteitsstrategie De Kempen, welke de gemeenteraad van de gemeente Eersel op 15 december 2020 met een gewijzigd besluit (amendement) heeft vastgesteld. Het gewijzigde besluit is:

De Mobiliteitsstrategie De Kempen en het daarbij behorende maatregelenpakket vast te stellen, met in achtneming van de volgende aanvullingen:

- *In de Mobiliteitsstrategie De Kempen zijn er omtrent de mobiliteitshub enkel denkrichtingen omschreven;*
- *Om deze kaders vast te stellen komt het college op korte termijn met een separaat raadsvoorstel gericht op de mobiliteitshub (onder andere behandelen verkeerskundig onderbouwde nut en noodzaak; verkeerskundig onderbouwde afweging verschillende locaties; landschappelijk en ruimtelijke inpassing, schaalgrootte, financiële gevolgen);*
- *Zolang de gemeenteraad nog geen formele kaders heeft vastgesteld voor de mobiliteitshub (daarmee doelend op een mogelijk toekomstig mobiliteitshub, niet zijnde het lopende project / proeftuin bij Duynenwater kunnen er ook geen concrete stappen genomen worden in de ontwikkeling van dit project.*

Conform het amendement wordt deze uitgangspuntennotitie als input en randvoorwaarde gebruikt voor een verdiepende studie over de regionale mobiliteitshub.

1.2 Deze uitgangspuntennotitie

De regio start met een planstudie naar de regionale mobiliteitshub A67 De Kempen. Het zoekgebied voor deze regionale mobiliteitshub ligt rondom de aansluiting van A67-Eersel. Voor deze planstudie zijn door de gemeenteraad van Eersel uitgangspunten benoemd. Deze komen voort uit een werksessie met de gemeenteraad op 25 maart 2021 en bestaand beleid van de gemeente Eersel.

1.3 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft aanleiding, waarna hoofdstuk twee de uitgangspunten vanuit de gemeente Eersel beschrijft. Hoofdstuk drie gaat op het gemeentelijke beleid. Vervolgens beschrijft hoofdstuk vier de resultaten uit de werksessie met de gemeenteraad van 25 maart 2021.

2 Uitgangspunten vanuit gemeente Eersel

Betreffende de uitgangspunten is onderscheid gemaakt naar onderzoeksvragen die in de planstudie beantwoord dienen te worden en naar aspecten waaraan de regionale mobiliteitshub minimaal moet voldoen mocht deze gerealiseerd worden. Uitgangspunten komen voort uit bestaand gemeentelijk beleid en de werksessie met de gemeenteraad van 25 maart 2021.

2.1 Uitgangspunten voor de planstudie

Dit onderdeel benoemt de uitgangspunten voor de planstudie. Dit zijn de te beantwoorden onderzoeksvragen.

Nut en noodzaak aantonen

Het nut en de noodzaak is nog niet voor iedereen duidelijk. De verwachting is dan ook dat de omgeving en belanghebbenden nog overtuigd moeten worden. Dat vraagt om zorgvuldige onderbouwing en goede communicatie.

Omvang van de regionale mobiliteitshub

Wanneer duidelijk is wat de omvang van de hub moet zijn, kan nagedacht worden over de locatie en de inpassing in de omgeving. Het is wenselijk om modulair te realiseren zodat er geen onnodige overcapaciteit ontstaat. De ruimte dient wel aanwezig te zijn om indien nodig gepast uit te kunnen breiden.

Planstudie moet locatiekeuze onderbouwen

De locatie moet goed ontsloten kunnen worden voor alle vervoerswijzen. (Openbaar vervoer, fiets en auto) vanuit en naar De Kempen. Als dan ook een goede verbinding met de stedelijke regio ontstaat, is er een concreet alternatief voor de automobilist. Die moet makkelijk kunnen overstappen. Hierbij dienen de consequenties voor de omgeving in beeld gebracht te worden.

Planstudie moet financiële gevolgen aangeven

Realisatie gaat gepaard met een forse investering. Het belang voor de stedelijke regio is groter. Wie is verantwoordelijk voor de realisatie en wie draagt risico? Niet alleen voor de bouw, maar ook voor de exploitatie na realisatie. Uitgangspunt hierbij is dat de gemeente Eersel geen financieel risico loopt.

Omgeving moet betrokken worden

Een goede uitleg en informatievoorziening zijn belangrijk. Daarom moet de omgeving betrokken worden in de meest brede zin. De uitwerking pakt de regio samen met stakeholders op. Daarom maakt een communicatieplan onderdeel uit van het traject. Het heeft meerwaarde om toekomstige gebruikers mee te nemen in de communicatie.

2.2 Uitgangspunten voor de mobiliteitshub

Dit onderdeel benoemt de uitgangspunten voor de regionale mobiliteitshub mocht deze gerealiseerd worden.

Voorziening moet passen in de Kempische schaal en uitstraling

De voorziening moet passen in de Kempische schaal en uitstraling. Het wordt gecombineerd met aanvullende (duurzame) voorzieningen zoals zonnepanelen. Onderzocht moet worden of het eventuele gebouw ook kan dienen als geluidwerende voorziening voor de dorpen. Het gebouw is ingepast in het landschap (deels ondergronds) en verstoort het landschap niet.

Om flexibel te kunnen zijn moet er nagedacht worden over de mogelijkheid van 'opknippen' van de voorziening in twee (of meerdere) locaties. Een tweede locatie op het KBP bijvoorbeeld is wellicht een mogelijkheid en geeft spreiding in de regio. Welke verdeling wenselijk is moet uit het onderzoek van de regio blijken.

De locatie moet alle 4 Kempengemeenten bedienen

Een locatie die alle 4 Kempengemeenten (Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden) bedient is randvoorwaarde. Dat is één van de hoofdredenen dat Eersel (in de omgeving van de aansluiting A67) als locatie naar voren is gekomen.

Bij Eersel is de haalbaarheid ruimtelijk gezien groter aan de noordzijde van de A67. Aan de zuidzijde zijn er relatief veel ruimtelijke beperkingen (bijvoorbeeld natuur en archeologie) en is er minder gelegenheid tot inpassing.

Alleen ondersteunende functies toestaan

Er worden alleen ondersteunende functies toegestaan in/ bij de regionale mobiliteitshub. Er dient geen extra onnodig verkeer aangetrokken te worden. Daarnaast geldt het beleid dat detailhandel in Eersel gevestigd is in het kernwinkelgebied. Voorzieningen waaraan gedacht kan worden zijn:

- koffie/kiosk
- kleine supermarkt (to go)
- deelmobiliteit
- bewaking (sociale veiligheid)
- vergadermogelijkheden

Hub moet ontsloten worden voor alle vervoerswijzen, ook richting De Kempen

Het is belangrijk voor De Kempen dat de regionale mobiliteitshub meerwaarde biedt en bijdraagt aan het afvlakken/ verminderen van het autogebruik. Dat betekent dat er goed openbaar vervoer en fietsvoorzieningen naar de locatie én alle dorpen in de 4 Kempengemeenten gekoppeld wordt aan de regionale mobiliteitshub.

Kans en mogelijkheden onderzoeken, zoals energieopwekking

Meekoppelkansen en mogelijkheden om een win-winsituatie moeten worden verkend en onderzocht op haalbaarheid. Gedacht wordt aan duurzaamheid, energieopwekking en geluidsreducerende maatregelen voor de dorpen.

Modulaire ontwikkeling / realisatie

Een groeimodel heeft de voorkeur. Dat maakt de ontwikkelingen in de regio schaalbaar en flexibel. De tijdelijke hub, het parkeren van ASML-medewerkers op Landgoed Duynenwater vormt al de eerste stappen in de proeftuin. Zo wordt het leer- en ontwikkeltraject reeds opgestart. In de tussentijd wordt door de regio de planstudie uitgevoerd, waarin onderbouwingen worden uitgewerkt en aanbevelingen kunnen worden bijgesteld op basis van de lessen en ervaringen uit de tijdelijke hub en proeftuin.

Gemeente Eersel loopt geen financieel risico

De regionale mobiliteitshub is een resultaat van de regionale doelstellingen. De gemeente Eersel kijkt en denkt mee, maar is geen initiatiefnemer en dus ook geen risicodragers en wil ook geen overlast ervaren als gevolg van de regionale mobiliteitshub.

2.3 Uitgangspunten samengevat

De uitgangspunten voor de planstudie en de regionale mobiliteitshub laten zich als volgt samenvatten:

Uitgangspunten voor de planstudie

- a. De planstudie moet nut en noodzaak van de regionale mobiliteitshub in Eersel aantonen
- b. De planstudie moet antwoord geven op de omvang van de regionale mobiliteitshub
- c. De planstudie moet de locatiekeuze van de regionale mobiliteitshub onderbouwen
- d. De planstudie moet de financiële gevolgen van de regionale mobiliteitshub aangeven
- e. De omgeving (stakeholders) moeten betrokken worden in de planvorming

Uitgangspunten voor de mobiliteitshub

- f. De regionale mobiliteitshub moet passen in de Kempische schaal en uitstraling
- g. De locatie moet alle 4 Kempengemeenten (Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel-De Mierden) bedienen
- h. Alleen ondersteunende functies aan de regionale mobiliteitshub zijn toegestaan
- h. De regionale mobiliteitshub moet ontsloten worden voor alle vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets en auto), zowel richting het stedelijk gebied als richting De Kempen.
- i. Mogelijke meekoppelkansen, bijvoorbeeld op gebied van duurzaamheid, energieopwekking en geluidsbelasting, dienen in beeld gebracht en onderzocht te worden.
- j. De mogelijkheden voor een gefaseerde realisatie (groeimodel) heeft voorkeur en dient onderzocht te worden
- k. De gemeente Eersel loopt geen financieel risico betreffende regionale mobiliteitshub

3 Gemeentelijk beleid

De realisatie van hubs is regionaal opgestart, om de bereikbaarheid van de regio te kunnen blijven waarborgen bij de gewenste economische groei. De planstudie moet de meerwaarde aantonen en uitwijzen in welke omvang, op welke locatie en met welke verschijningsvorm de hub gerealiseerd zou kunnen worden.

Uitgangspunt nu is een locatie in Eersel, nabij de aansluiting op de A67. Om tot gemeentelijke uitgangspunten te komen, zijn interviews afgenomen bij beleidsadviseurs van de gemeente Eersel. Dit hoofdstuk beschrijft de input per beleidsveld.

Per relevant thema hebben interviews plaats gevonden met de gemeentelijke beleidsadviseurs. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de interviews.

3.1 Mobiliteit

De Kempen is een onlosmakelijk onderdeel van de Brainportregio Zuidoost Brabant. De Kempen moet goed bereikbaar zijn vanwege de sterke industriële cluster, de vrijetijdseconomie en de landbouw. Vanuit De Kempen is er woon-werkverkeer richting Eindhoven e.o. Het gaat dus om verkeer in beide richtingen. De aantrekkelijke woon- en leefomgeving in De Kempen is belangrijk voor het vestigingsklimaat in de Brainportregio.

Maatregelen mobiliteitsstrategie

De belangrijkste maatregelen die zijn opgenomen in de Mobiliteitsstrategie De Kempen zijn hier samengevat:

- Robuuste verbinding A67-A58 en A2/N2, met capaciteitsmaatregel op de A67 richting de Hogt.
- Versterken van de co-modale as N284 voor doorstroming van auto en OV en oversteekbaarheid voor fietsers middels optimalisatie van de verkeerslichten.
- Verbeteren fietsverbindingen naar en –stallingen op de bedrijventerreinen en bij OV knooppunten. Realisatie snelle fietsrelaties tussen Reusel en Bergeijk met Veldhoven.
- Uitbouwen van de samenwerking met het bedrijfsleven, middels werkgeversafspraken om het woonwerk- en landbouwverkeer te beïnvloeden.
- Slimme aanpak van de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblematiek van landbouwverkeer in Reusel e.o. en op de N284. Een aansluiting nabij Reusel op de E34 blijft een wens voor de langere termijn om zo de regio via twee routes te ontsluiten op de A67/E34.
- Leefbaarheidsmaatregelen die het autoverkeer via de daarvoor geschikte gemaakte regionale autoroutes laat rijden en het afwaarderen van routes in de dorpen.

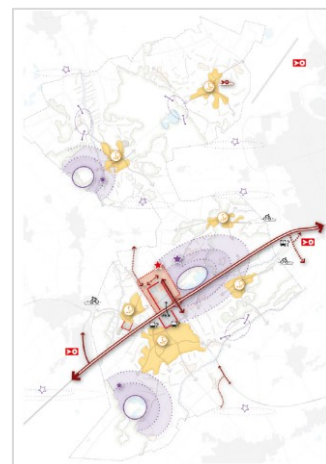
- Verbeteren van het openbaar vervoer naar Eindhoven en Tilburg door een (H)OV-fiets knooppunt nabij Eersel, een OV-doorstroomas via de as N284-A67 en aanbieden van een SMART systeem van kleinschalig openbaar vervoer.
- SMART Mobility in De Kempen door wegen beschikbaar voor innovaties.
- Een netwerk van mobiliteitshubs.

3.2 Ruimtelijke Ordening

Vanuit dit vakgebied zijn er op voorhand geen specifieke uitgangspunten aan te geven. Afhankelijk van de definitieve locatie kan dit vooralsnog beperkingen geven op bijvoorbeeld de bouwhoogte. Het bestemmingsplan zal aangepast moeten worden om realisatie van een hub in welke vorm dan ook mogelijk te kunnen maken.

Op basis van provinciale ruimtelijke structuren lijkt realisatie aan de noordzijde het meest kansrijk, door koppelingen te leggen aan een eventuele uitbreiding van bedrijventerrein Meerheide. Door de bouwhoogte van de hub te maximeren op 10 – 12 meter, is er aansluiting met de panden op Meerheide. Voorstel is om in te zetten op een gebouw dat ingepast wordt in de omgeving en dat meerwaarde biedt, bijvoorbeeld voor energieopwekking (zonnepanelen) of combineren van de hub met parkeren van andere bestemmingen.

Hiernaast de afbeelding uit de omgevingsvisie, waarin kansrijke economische netwerken zijn aangegeven. De afbeelding laat ontwikkelingen aan de noordzijde zien, waar de bereikbaarheid aandachtspunt bij is.



De belangrijkste input vanuit ruimtelijke ordening is:

- noordzijde lijkt meeste kans te hebben, aan de zuidzijde zijn er meer ruimtelijke belemmeringen
- koppelen aan uitbreiding Meerheide, zodat wordt aangesloten op daar aanwezige panden
- inpassen van de voorziening in de omgeving
- zoeken naar meerwaarde

3.3 Economie

Het Eerselse 'Detailhandelsbeleid' zet in op het kernwinkelgebied in het centrum van Eersel. Dat impliceert dat detailhandel buiten het kernwinkelgebied minder wenselijk is en dus dat detailhandel in de hub moeilijker realiseerbaar is. Op de hub locatie kunnen ondersteunende functies of diensten gerealiseerd worden, winkels waar mensen gericht naar toe gaan horen daar niet bij.

Momenteel is het parkeren op Meerheide een aandachtspunt. Werknemers en bezoekers mogen niet op de weg parkeren, tussen 6.00 en 18.00 uur. Voorkomen moet worden dat reizigers die gebruik maken van de hub op Meerheide gaan parkeren om eventuele parkeerkosten te vermijden. Dat vraagt om aandacht vanuit het parkeerbeleid en de kosten voor parkeren op de locatie.

Ten slotte wordt er vanuit de afstemming met bedrijven en ondernemers aandacht gevraagd voor het betrekken van belanghebbenden en de omgeving van de te ontwikkelen hub.

De belangrijkste input vanuit economie is:

- alleen ondersteunende detailhandel
- belanghebbenden / omgeving betrekken
- voorkomen onjuist gebruik van parkeerplaatsen op Meerheide

3.4 Milieu

Vanuit het beleidsveld milieu wordt er aangegeven dat dit vooral een toetsende rol is op de wet- en regelgeving vanuit ruimtelijke plannen. Zoals ook bij ruimtelijke ordening is aangegeven, dient rekening te worden gehouden met gemeentelijk en provinciale beleid. Eventueel betekent dit dat plannen aangepast moeten worden. In de huidige regelgeving lijken er meer kansen aan de noordzijde dan aan de zuidzijde. In de verkenning wordt een voorziening over de snelweg aangegeven. Dat vraagt aandacht uit oogpunt van externe veiligheid.

De belangrijkste input vanuit milieu is:

- toetsen aan milieuaspecten (ruimtelijke plannen)
- noordzijde lijkt vanwege bestemmingen logischer

3.5 Water

Naast regenwater moet er op een hub locatie ook rekening worden gehouden met afvoer van vuil water, bijvoorbeeld vanuit toiletten. Om vuil water af te kunnen voeren, is het noodzakelijk om riolering aan te leggen. Die is er nu niet. Tevens vraagt een (groot) verhard oppervlak van het gebied om het vasthouden en infiltreren van regenwater in de bodem. Dat moet nog uitgewerkt worden, rekening houdend met grondwaterstanden. Het waterschap dient hier dan bij te worden betrokken. Mogelijk kan hierbij gebruik worden gemaakt van bestaande voorzieningen zoals aanwezig bij Vencomatic of Landgoed Duynenwater. Eventueel kan beoordeeld worden of De Gender gevoed kan worden met regenwater vanaf de locatie.

Duurzaamheid is een aandachtspunt in het kader van klimaat adaptief bouwen.

De belangrijkste input vanuit water is:

- regenwater vasthouden en infiltreren, met rol voor het waterschap
- vuil water vraagt om aanleg riolering
- aandacht voor duurzaamheid

3.6 Groen

Het bestaande landschapsbeleid vraagt om inpassing van de voorziening in de omgeving. Bij eventuele bouw in de groenzone van de A67 moet rekening gehouden worden met een specifieke beschermde plant. Natuurinclusief ontwikkelen, rekening houden met klimaatadaptatie en compensatie voor het gebouw zijn aspecten die in de uitwerking aan bod zullen komen.

De belangrijkste input vanuit groen is:

- landschapsbeleid vraagt om inpassing
- aandacht voor de Grote Bremraap, aan de bosrand tussen Haagdoorn en A67



Zie hiernaast een uitsnede van de omgeving van het Eerselse groenstructuurplan.

3.7 Vrijetijdseconomie

Uit oogpunt van vrijetijdseconomie zijn er vooral verbindingen te leggen op het gebied van recreatie. Bijvoorbeeld door een koppeling te maken met 'Fietskronkels', welke recreatief fietsen stimuleren. Een verbetering van het openbaar vervoer kan een impuls zijn.



Voor de uitstraling van Landgoed Duynenwater lijkt een groene zone vanaf Steenovens wenselijk. Ook vanuit dit beleidsveld wordt gevraagd om inpassing in de omgeving.

De belangrijkste input vanuit vrijetijdseconomie is

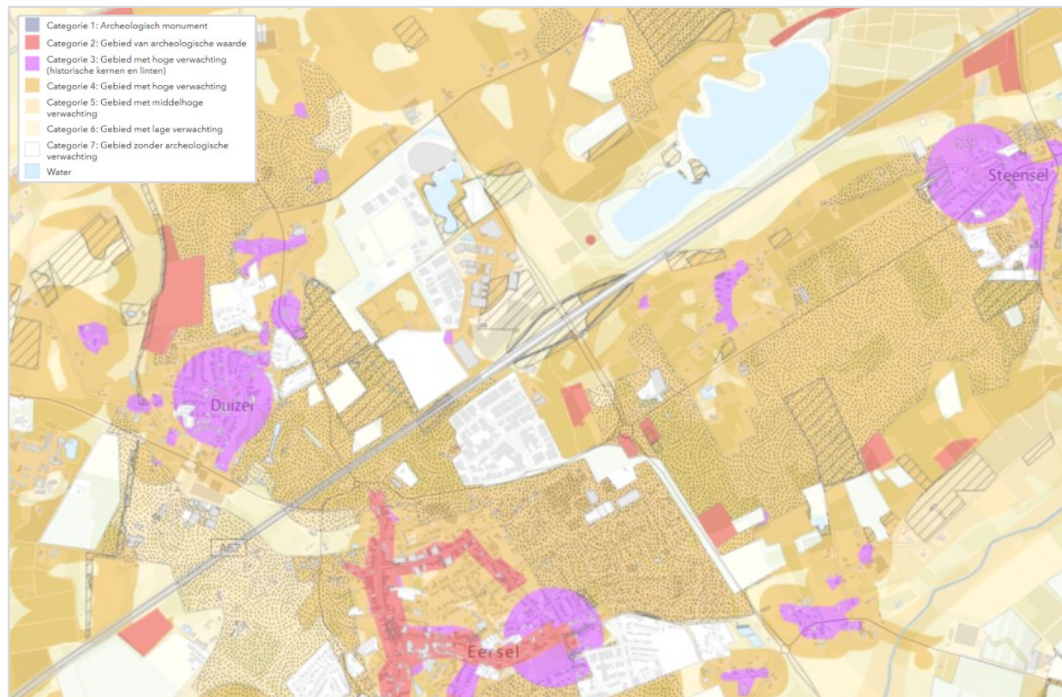
- koppeling aan recreatief fietsen en openbaar vervoer
- oostelijk van Steenovens bij voorkeur groen houden
- zoek naar inpassing

3.8 Archeologie

Vooraf aan de zuidzijde van de A67 zijn er archeologische waardenverwachtingen, zie figuur 2. Dit geeft naar mate de verwachtingen hoger zijn, meer beperkingen. Aan de noordzijde van de A67 zijn de verwachtingen lager dan aan de zuidzijde. Eventuele waarden kunnen gebruikt worden als inspiratie voor de inpassing van de hub.

De belangrijkste input vanuit archeologie is:

- rekening houden met waardenverwachtingen, vooral aan de zuidzijde
- gebruik vastgestelde waarden als inspiratie voor de uitvoering (inpassing)



figuur 2: archeologische beleidskaart, kleuren staan voor (mate van) verwachtingen

Overall

Daarnaast is gesproken met vertegenwoordiging van het managementteam (MT), om te toetsen of er nog andere aspecten zijn die meegenomen moeten worden bij de verdere uitwerking. Hier zijn vooral aspecten aan bod gekomen als informatieverstrekking, participatie met de omgeving en zoeken naar win-winsituatie. Daar moet in de verdere uitwerking aandacht voor zijn.

De belangrijkste input vanuit het managementteam is dan ook:

- zorg voor uitleg en informatie
- koppel aan duurzaamheid en kijk naar inpassing
- participatie en communicatie
- aandacht voor meerwaarde rondom energietransitie, geluidsproblematiek, energie opwekken, natuur/water

4 Werksessie gemeenteraad 25 maart 2021

De voorlopige voorkeurslocatie vanuit de verkenning ligt in Eersel. In de verkenning is ook aangegeven dat verwacht wordt dat er een grote potentie van is, tot 3.500 parkeerplaatsen. Om de gemeenteraad van Eersel te informeren is op 25 maart 2021 uitleg gegeven. Tijdens deze bijeenkomst is aan de raadsleden gevraagd om input aan te leveren aan de hand van een aantal vragen. De antwoorden zijn hier samengevat.

4.1 Vraag 1. Voorwaarden

“Wat zijn voor u –in algemene zin- belangrijke voorwaarden om aan de slag te gaan met een hub voor De Kempen?”

Samenvatting antwoorden en input uit de raadsvergadering:

- de inpassing 10x
- regionaal verbindingsnetwerk en openbaar vervoer 7x
- ontlasting van dorpen door sluipverkeer 5x
- toekomst bestendig/duurzaam 4x
- flexibiliteit 2x
- aantonen nut op langere termijn 2x
- geen financieel risico voor de gemeente 2x
- locatie
- goede fietsverbindingen naar stedelijke regio
- verbinding met Bergeijk
- geen extra verkeer

4.2 Vraag 2. Sturing

“Wat wilt u meegeven als het gaat om de keuze voor de locatie?”

Samenvatting antwoorden en input uit de raadsvergadering

- inpassing 6x
- aantrekkelijk van snelweg en vanuit Bergeijk 5x
- ontlasting van dorpen door sluipverkeer 2x
- voorkom grootschalige bomenkap
- aansluiting van fietspaden en openbaar vervoer
- uitbreiding A67 moet mogelijk blijven
- uitbreiding KBP moet mogelijk blijven
- aantonen nut en noodzaak (in Eersel)
- objectief onderzoek

4.3 Vraag 3. Inhoud en kansen

“Wat wilt u graag terugzien op een hub voor De Kempen? Gebruikers, functies, verbindingen (OV, fiets, etc.) en koppelkansen.”

Samenvatting antwoorden en input uit de raadsvergadering:

- internet
- fiets, openbaar vervoer en deelauto 6x
- laadpalen
- verbinding naar station
- geluid-/energiewal 2x
- toezicht/sociale controle
- detailhandel en voorzieningen (krant/koffie/kinderopvang) 6x

4.4 Vraag 4. Ontwerp en inpassing

“Wat geeft u (alvast) mee als het gaat om het ontwerp en de inpassing van een hub?”

Samenvatting antwoorden en input uit de raadsvergadering:

- inpassing volgens De Kempen 8x
- schaalbaar en herhaling, geen grote loopafstanden tot OV haltes 3x
- snelle overstapmogelijkheden 3x
- duurzaam
- goede bereikbaarheid met Eersel en Landgoed Duynenwater, voor alle modaliteiten

4.5 Samenvatting/conclusie

De geïnterviewden vanuit de beleidsvelden uit Eersel geven aan dat rekening moet worden gehouden met vigerende beleid, dan wel dat beleid aangepast zal moeten worden op de mogelijke ontwikkeling. Inpassing is een aandachtspunt en win-winsituaties creëren heeft de voorkeur, ook bestuurlijk. Daarbij dient er aandacht te zijn voor de verschijningsvorm.

De gemeenteraadsleden geven aan dat vooral de inpassing aan moet sluiten op de omgeving en passend moet zijn binnen De Kempen. Verder is ook de meerwaarde voor De Kempen als belang veel genoemd door de gemeenteraad van Eersel. De dorpen moeten ontlast worden van sluipverkeer en er moet aandacht zijn voor goede verbindingen voor fiets en openbaar vervoer van en naar de stedelijke regio. Ook de raadsleden zetten in op het maken van combinaties, bijvoorbeeld met energie opwekken, een geluidswal en het streven naar duurzaamheid.

