



Water + Ruimte Atelier Regio Helmond e.o.

Wateropgave breder bekeken
Diesdonk & Bakelse Beemden

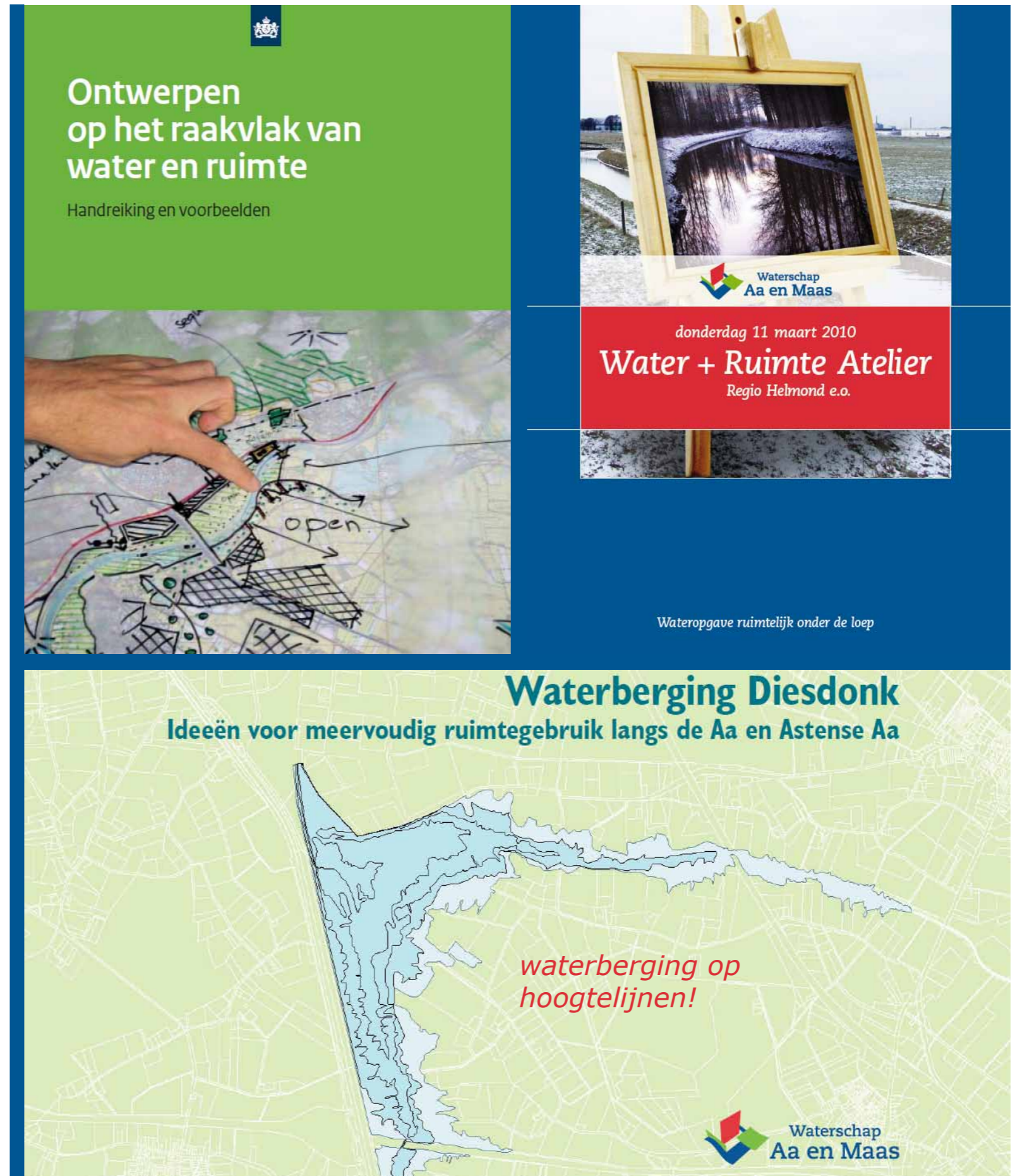


Werkscript



inhoudsopgave

inleiding Water + Ruimte Atelier	1
Water + Ruimte Atelier Helmond e.o.	2
kenschets gebied Helmond e.o.	4
tussen Peel & Slenk	6
tussen Peel & Brainport	8
de wateropgave	10
de ruimtelijke opgaven	11
visie op het geheel	12
uitwerking Diesdonk	14
uitwerking Bakelse Beemden	20
waarnemingen & aanbevelingen (inhoud)	24
terugkomsessie	26
het vervolg	27
leerpunten organisatoren	28
evaluatie deelnemers	29
colofon	31



Aanleiding

Het gebied rond Helmond en Eindhoven is volop in beweging. Zowel vanuit de Reconstructie als het ruimtelijk programma Brainport zijn verschillende opgaven geformuleerd voor de regio. Belangrijke opgaven zijn de voltooiing van de ruit rond Eindhoven, (intensieve) recreatieve ontwikkelingen, uitbreiding van een regionaal bedrijventerrein en een belangrijke wateropgave.

Waterschap Aa en Maas heeft in 2006 een plan ontwikkeld samen met de gemeenten voor het realiseren van waterberging in het gebied Diesdonk. Recent is duidelijk geworden dat in het gebied Diesdonk en in de directe omgeving ervan diverse nieuwe ruimtelijke claims liggen. Zeer belangrijk is de ontwikkeling van een autosnelweg aan de noordoostzijde van Helmond waarvan het tracé waarschijnlijk langs Diesdonk zal lopen en langs of door twee andere waterbergingsgebieden en blauwe parels. Dit vraagt om het opnieuw bekijken van de wateropgave en om een inhoudelijke opstelling van het waterschap.

Een Water + Ruimte Atelier kan daarbij een basis leggen voor een bredere anticiperende rol van het waterschap in deze gebiedsontwikkeling en daarmee tevens input leveren voor het vervolgproces.

Samen ontwerpen aan Water + Ruimte

In Nederland, waterland, is meer ruimte nodig om water vast te houden, veilig te bergen en gecontroleerd af te voeren, zo mogelijk gecombineerd met verbetering van kwaliteit van ruimte en water. Daarnaast vragen allerlei andere functies als natuur en recreatie ook ruimte en is er meer ruimte nodig voor verstedelijking. We ontkomen er niet aan om op gebiedsniveau functies te combineren. Dit biedt nieuwe kansen en versterkt de aandacht voor stedenbouwkundig en landschapsarchitectonisch ontwerp! Ervaring heeft geleerd dat zo'n verbinding kan leiden tot nieuwe inzichten, verrassende oplossingen en groter draagvlak.

In 2009 hebben de ministeries van LNV, VROM en V&W een bedrag beschikbaar gesteld voor een aantal Water + Ruimte Ateliers. Het Water + Ruimte Atelier Helmond en omgeving is een van de Ateliers die wordt ondersteund door de rijksoverheid.

Deze Ateliers helpen bij het verkennen van integrale oplossingen, door partijen bij elkaar te brengen en samen de wateropgave in combinatie met een concreet ruimtelijk vraagstuk onder de loep te nemen. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is hierbij een belangrijk aandachtspunt. (ministerie van VROM, 2009)

In een Water + Ruimte Atelier staat samen onderzoeken en ontwerpen centraal. Ontwerpers (landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen), inhoudelijk deskundigen, beleidsmakers en belanghebbenden gaan gezamenlijk op zoek naar oplossingen voor waterproblemen van nu en in de toekomst.

De watersector kan de wateropgaven niet langer binnen de eigen waterwereld oplossen. Vroeg of laat blijken ook andere sectoren, betrokkenen (uit een gebied) en overheden een onmisbare schakel op weg naar uitvoering. De rijksoverheid vindt dat je rond een wateropgave zo vroeg mogelijk met elkaar aan tafel moet gaan zitten en dan het liefst een ontwerp- of tekentafel. Om samen al onderzoekend problemen, kansen, oplossingen te benoemen en verbeelden.

Ontwerpend onderzoek betekent: samen met alle betrokken partijen oplossingsgericht denken, tekenen, schetsen, verbeelden, discussiëren en uitproberen.

Een Water + Ruimte Atelier vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de aanvragende partij. Zij treedt op als opdrachtgever en wordt daarin bijgestaan, ondersteund en geadviseerd door deskundigen van Deltares en Dienst Landelijk Gebied. Het eindresultaat is dus een product van de opdrachtgever.



Water + Ruimte in Helmond en omgeving

Het Waterschap Aa en Maas heeft het initiatief genomen voor het Water + Ruimte Atelier Helmond en omgeving. Het plangebied omvat de gemeenten Helmond, Asten, Deurne en Gemert-Bakel. Een landschapsarchitect of beleidsmedewerker van deze gemeenten heeft deelgenomen aan het Atelier. Andere deelnemers aan het Atelier waren de Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat Noord-Brabant, Waterschap de Dommel. Bovendien hebben Dienst Landelijk Gebied (DLG) en Deltares, betrokken bij het Water + Ruimte programma van VROM, meegewerkt. Verder heeft Waterschap Aa en Maas zelf uiteraard deelgenomen en zich laten bijstaan door stedenbouwkundige Bas Verbruggen. NovioConsult heeft het atelier samen met Robbert de Koning Landschapsarchitect georganiseerd en geleid.

De opgave

In het studiegebied komen diverse belangen bij elkaar. Vanuit de wateropgave treffen we gereserveerde waterbergingsgebieden, toekomstige waterbergingsgebieden, natte natuurparels en een complex systeem van beken en kanalen aan. De ruimtelijke ontwikkeling is lange tijd bepaald geweest door een discussie over een nieuw bedrijventerrein ten zuiden of ten oosten van het bestaande regionale bedrijventerrein BZOB. Daarnaast zijn er recreatieve ontwikkeling, natuurontwikkeling en wordt het gebied voor agrarische doeleinden gebruikt.

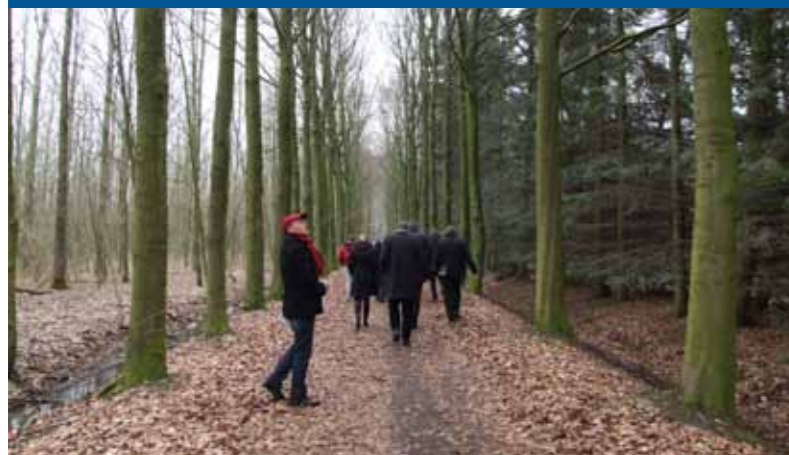
Recent is in het gebied een extra opgave gekomen door de plannen voor de grote ruit rond Eindhoven. Hiervoor zal de provinciale weg N297, die het gebied in Noord-Zuid richting doorsnijdt, opgewaardeerd worden tot een verbinding tussen de nog uit te breiden autosnelweg aan de noordkant en de bestaande autosnelweg A67 aan de zuidkant. De zogenaamd Noord-oostcorridor rond Eindhoven.

Globaal is het studiegebied verdeeld in Noord en Zuid: het gebied rond de waterberging Bakelse Beemden en de woonwijk Dierdonk en het gebied rond de waterberging Diesdonk.



Voor het noordelijk deel zijn onder ander de vragen geformuleerd hoe het tracé van de opgewaardeerde N297 langs, door, onder of boven Bakelse Beemden zou kunnen lopen, hoe de verbindingen (onder andere voor recreatief en langzaam verkeer) tussen Gemert-Bakel en Helmond vormgegeven kunnen worden en hoe men de ruimtelijke samenhang in het gebied kan versterken door de combinatie van natuurwaarden, waterberging en de woon- en recreatiefunctie. Tevens verdient de inrichting van bestaande en nieuwe stadsranden aandacht.

Voor het zuidelijk deel spelen de klimaatopgaven van de toekomst, het conserveren van water op zandgronden, meer water bergen in beekdalen en het gebruik van het beekdal als klimaatbestendige buffer in de veranderende leefomgeving een belangrijke rol. Het gebied moet opnieuw onder de loep genomen worden naar aanleiding van de plannen voor opwaardering van de provinciale weg tot Noordoostcorridor Eindhoven, die het beekdal van de Astense Aa kruist. Ook de andere functies in het gebied (zoals recreatieve fietsverbindingen en school fietsverkeer, natuur, recreatie, werken, wonen) en kansen voor ruimtelijke kwaliteit verdienen aandacht.



Met het W+R atelier legt het waterschap een basis voor een pro-actieve rol waarmee zij de uitdaging aangaat om ook op groter schaalniveau mee te denken over de functieafwegingen en oplossingen. Hierdoor ontstaan reële mogelijkheden dat het waterschap bij MIRT-ontwikkelingen, ook als toekomstige gebiedsontwikkelaar wordt betrokken.

Proces

Waterschap Aa en Maas heeft in januari 2010 het besluit genomen een Water + Ruimte Atelier te starten voor het studiegebied. Voorafgaand aan dit besluit heeft in oktober 2009 een intakegesprek plaatsgevonden met de medewerkers van het Programma Water + Ruimte.

NovioConsult heeft in samenwerking met landschapsarchitect Robbert de Koning het Atelier, wat op 25 maart 2010 heeft plaatsgevonden, georganiseerd en geleid. Bertram de Rooij van de Dienst Landelijk Gebied en Oswald Lagendijk hebben namens het programma Water + Ruimte het Atelier begeleid.

In februari zijn de verschillende gemeenten bezocht voor inventarisatie van de belangen, uitgangspunten en wensen voor het plangebied. Tevens heeft een vooroverleg plaatsgevonden met medewerkers van Dienst Landelijk Gebied, de projectleider van het waterschap en de organiserende partijen. In de tussentijd is al het benodigde materiaal (kaarten, relevante rapporten etc.) verzameld en is het Atelier praktisch voorbereid.

De Atelierdag zelf vond plaats in het stadskantoor van Helmond, vanuit waar we relatief eenvoudig met een touringcar een bezoek konden brengen aan het studiegebied. Het Atelier is na een korte praktische inleiding gestart met twee inleidende presentaties ten aanzien van de wateropgave en de stedelijke dynamiek (wat komt er op ons af?). Vervolgens hebben we de opgaven samen gebracht en zijn we het studiegebied in getrokken. Zowel in het noordelijk als het zuidelijk deel zijn de interessante locaties bezocht. Na de excursie is er in twee groepen op kaart een analyse van het studiegebied gemaakt op het gebied van de ondergrondse laag en de netwerk- en occupatielaag. De kwaliteit van het gebied en de belangrijkste opgaven zijn hiermee nader in kaart gebracht. Tevens is een eerste stap richting een totale ontwikkelingsrichting voor het studiegebied gezet. Na een korte terugkoppeling zijn de deelnemers gestart met de ontwerpessie waarin ze in woord en beeld de opgaven hebben uitgewerkt. Een groep concentreerde zich op het zuidelijk gebied, Diesdonk, de andere groep op het noordelijk gebied, Bakelse Beemden. Beelden stonden centraal, alles werd zorgvuldig, zo concreet en volledig mogelijk letterlijk opgetekend. De insteek was een positieve benadering, redeneren vanuit kansen in plaats van bedreigingen.

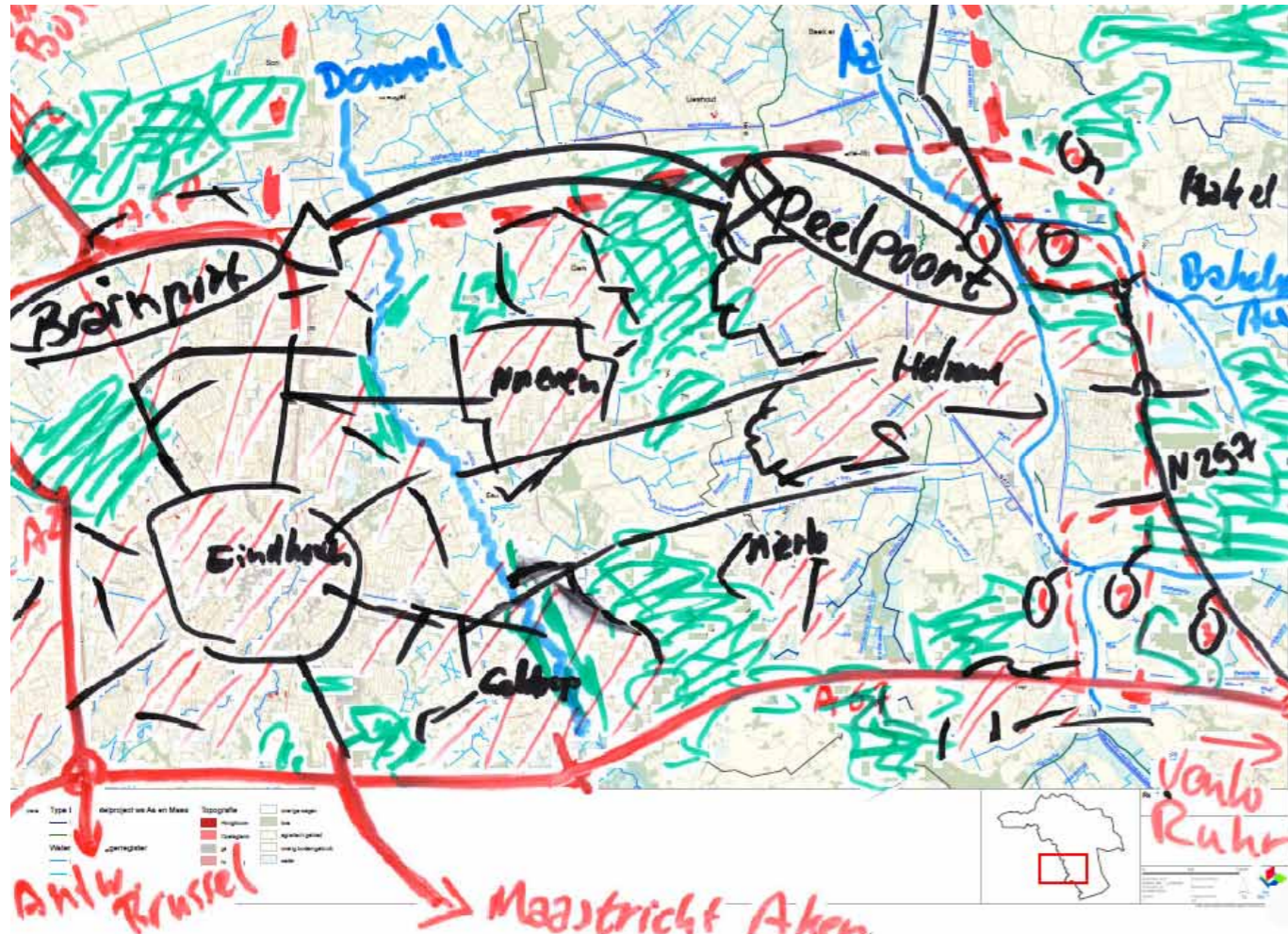
Afsluitend hebben de groepen aan elkaar gepresenteerd op welke wijze ze invulling hebben gegeven aan de opgaven. De discussie was positief en opbouwend.

Werkschrift Water + Ruimte Atelier Helmond e.o.

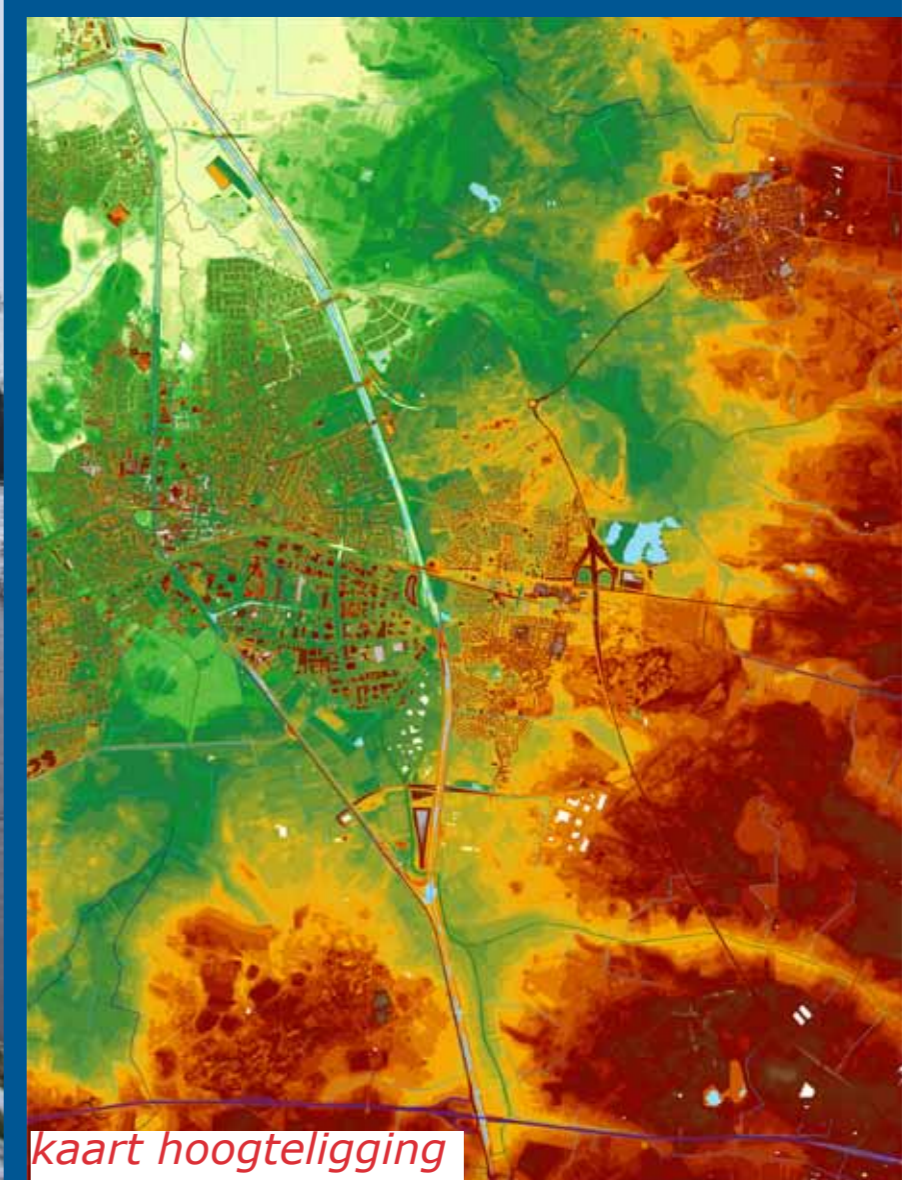
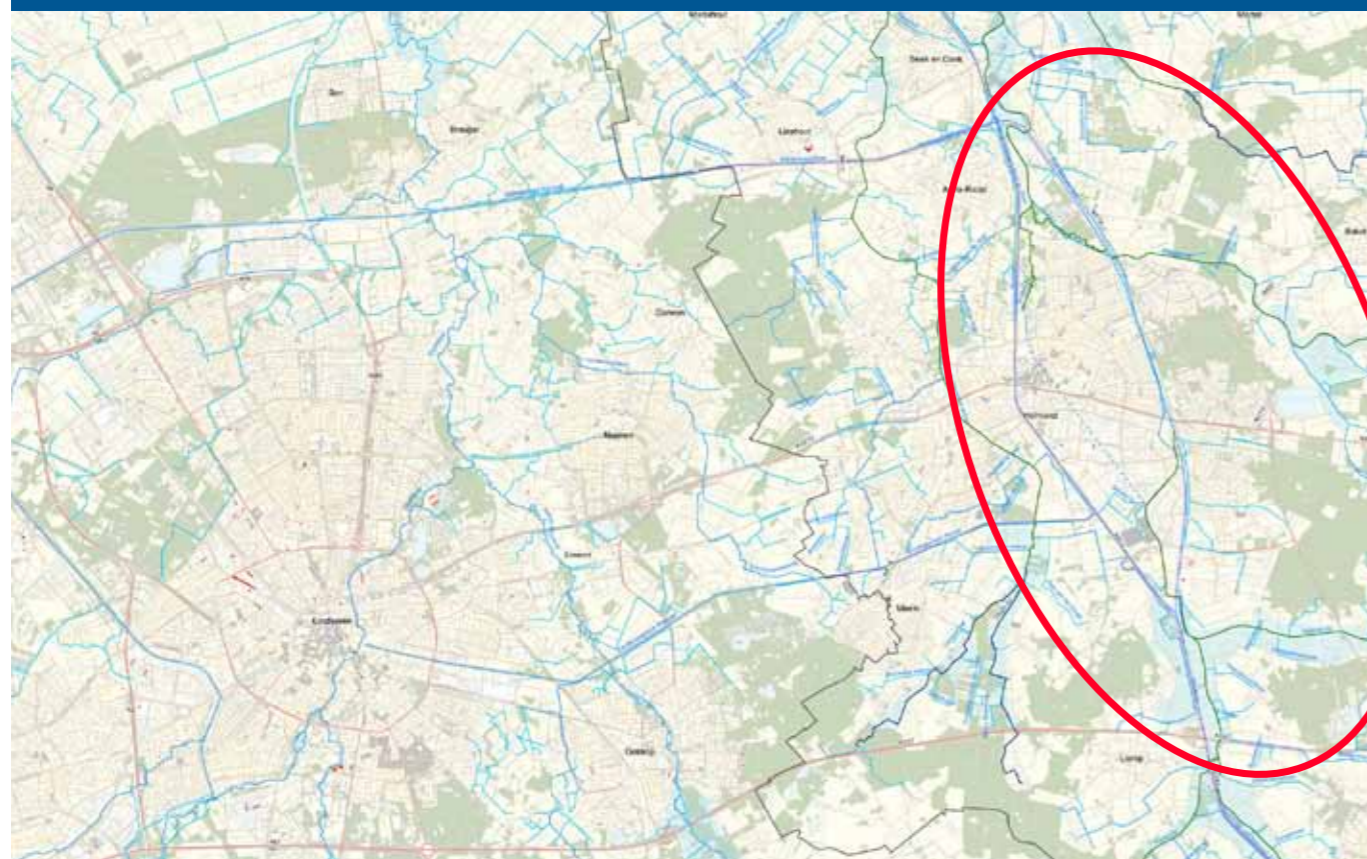
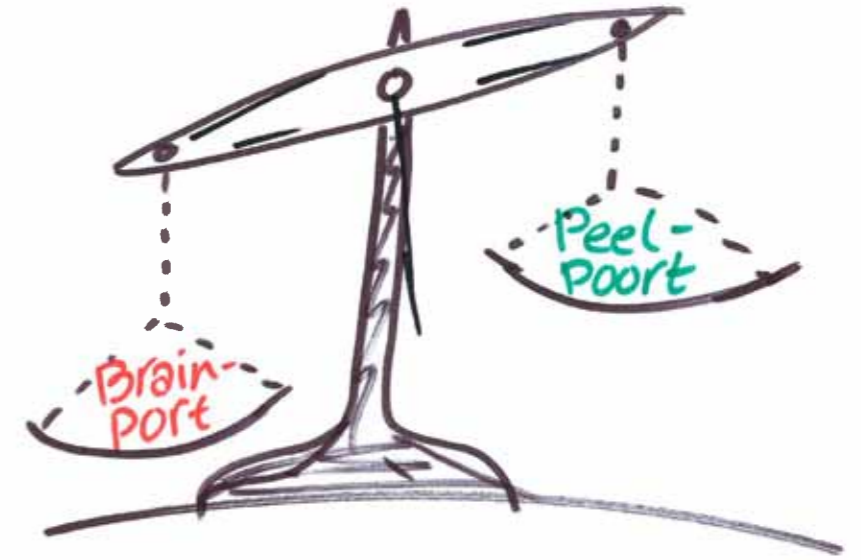
De resultaten van het Water + Ruimte Atelier Helmond en omgeving zijn in dit werkschrift in woord en beeld weergegeven. Er is bewust gekozen voor een werkschrift en niet voor een rapport omdat dit beter aansluit bij het karakter van het Atelier. Het werkschrift is bedoeld om alle deelnemers deelgenoot te maken van het resultaat. Tijdens de terugkomsessie is het concept werkschrift teruggekoppeld. Vervolgens zijn de op- en aanmerkingen verwerkt wat resulteert in dit definitieve werkschrift.



kenschets gebied Helmond e.o.



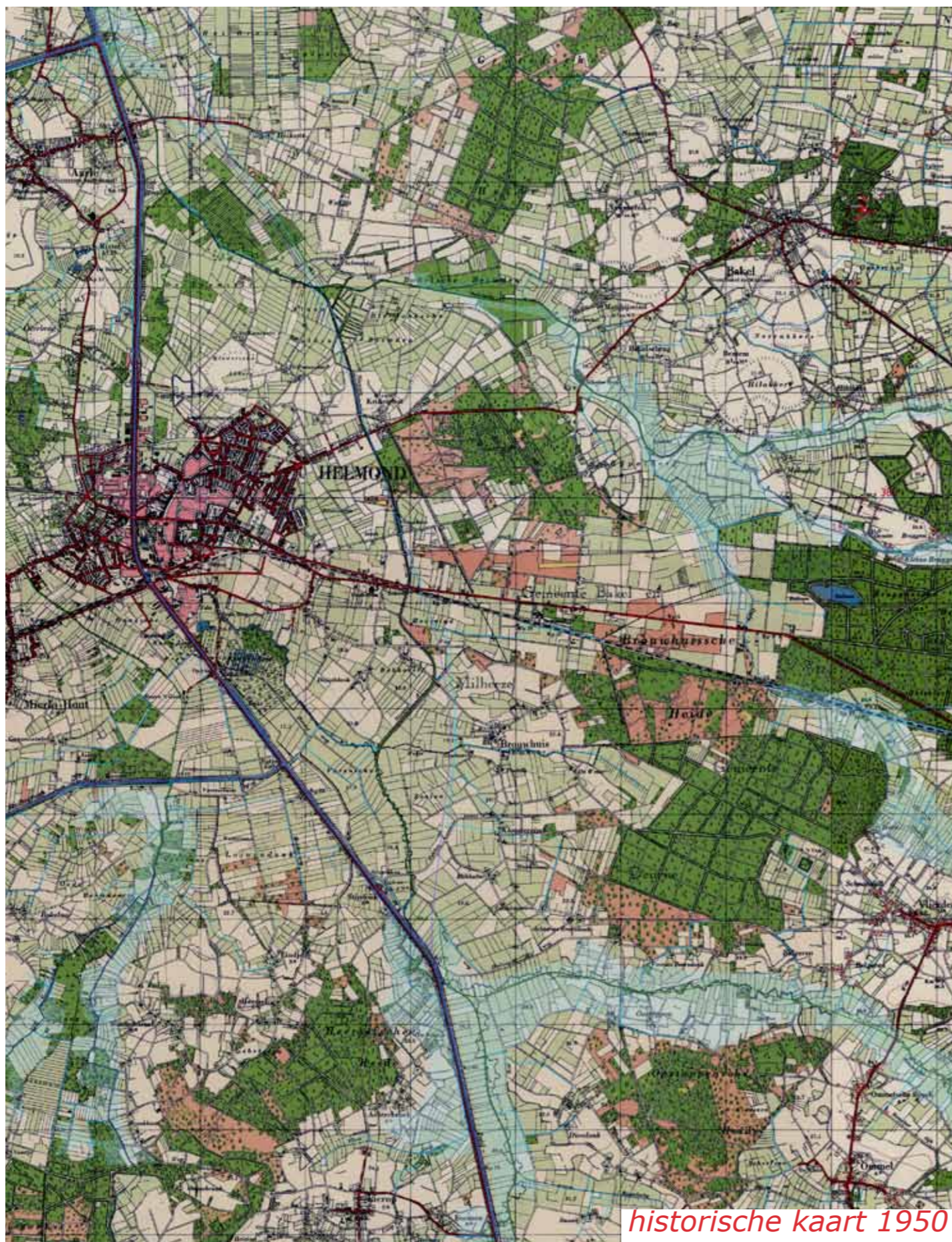
Het studiegebied, de oostzijde van Helmond, grofweg aan de westzijde begrensd door de Zuid Willemsvaart en de oostkant door de Peelrandbreuk, Het Wilhelminakanaal aan de noordkant en de A67 aan de zuidkant. Het wordt gekenmerkt door een aantal karakteristieke overgangen.



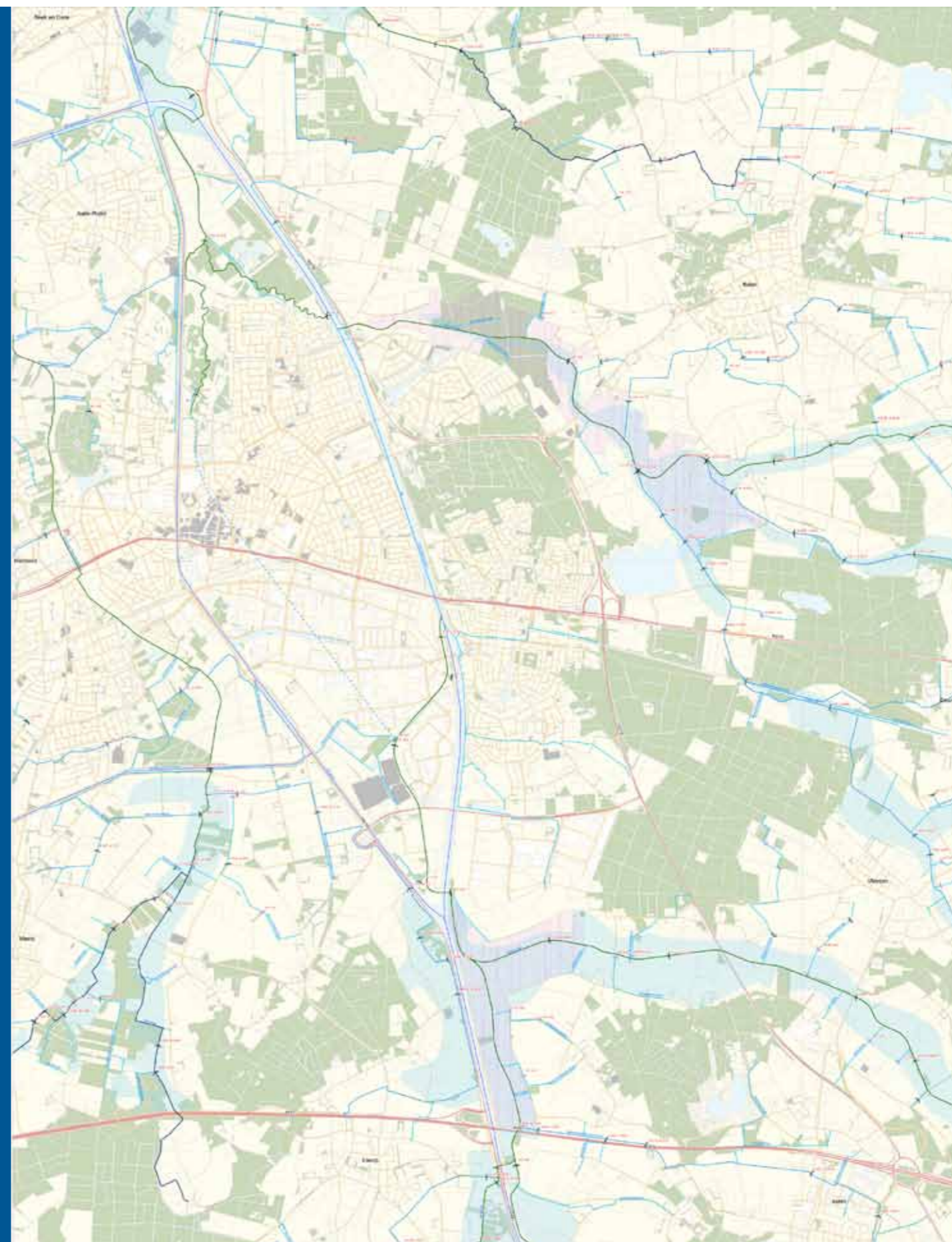
kaart hoogteligging

5

kenschets gebied Helmond e.o.



historische kaart 1950



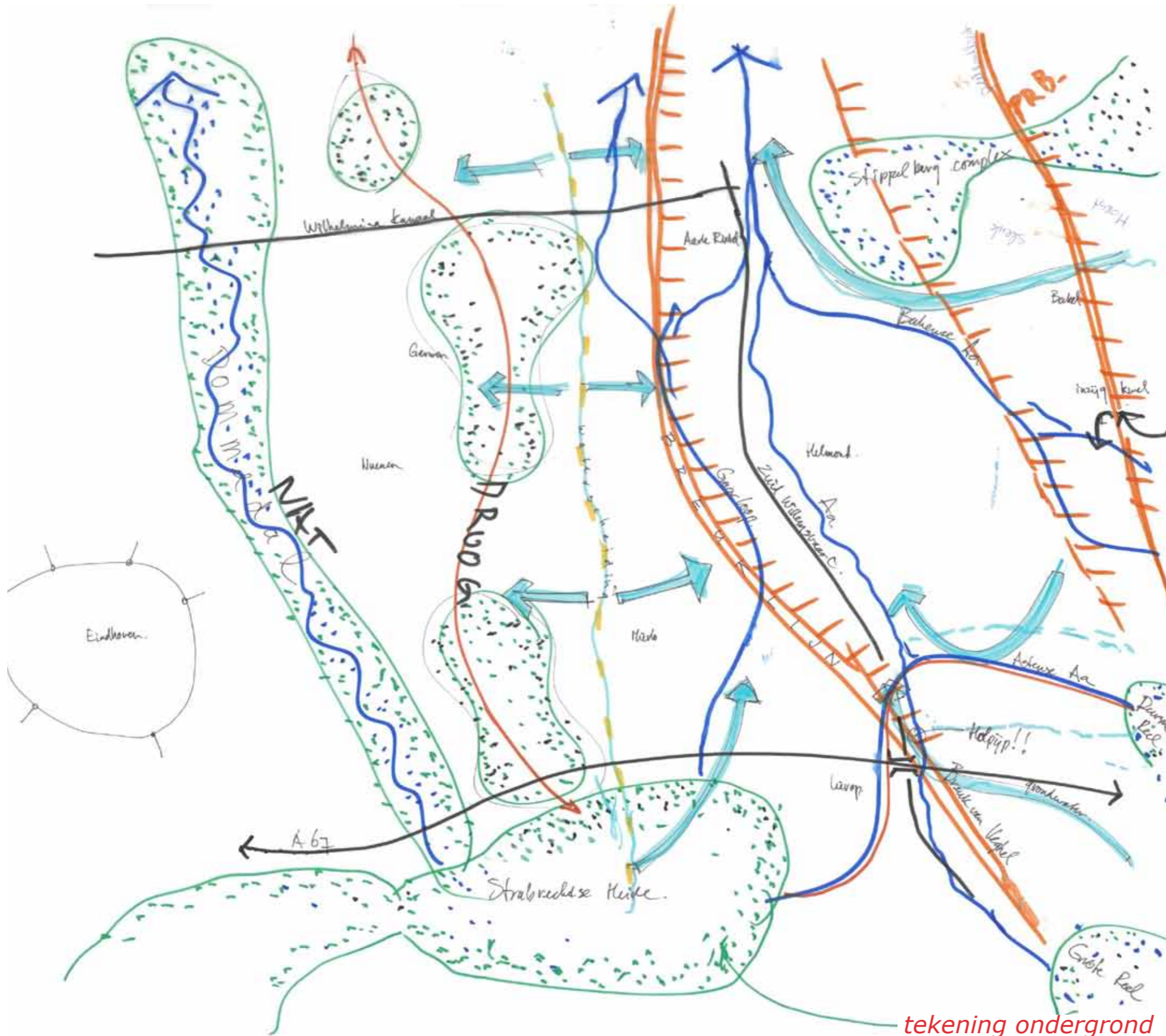
Het gebied ligt op de overgang van de hoger gelegen **Peelhorst** naar de lagere **Centrale Slenk**. Op de lijn Liessel-Deurne-Bakel loopt de **Peelrandbreuk**. De westzijde van de breuk wordt getypeerd door een **bekenlandschap** met beekdalen en beekoverstromingsvlakten, terwijl aan de oostzijde de kenmerkende **Peelgebieden** liggen. De breuk zorgt voor een interessante beïnvloeding van het grondwatersysteem, waarvan het wijstverschijnsel wel het meest opmerkelijke is. Door de breuk wordt grondwater naar de oppervlakte gestuwd en treedt juist uit op de hogere gronden. De lagere gronden zijn opmerkelijk genoeg daardoor droger. Doordat het ijzerhoudende water in contact komt met zuurstof kleurt het water in het gebied opvallend rood.

Het gebied ten oosten van Helmond zelf, van zuidoost naar noordwest, wordt vooral gekenmerkt door een patroon van **beekdalen** en **beekoverstromingsvlakten** met daartussen **dekzandruggen**.

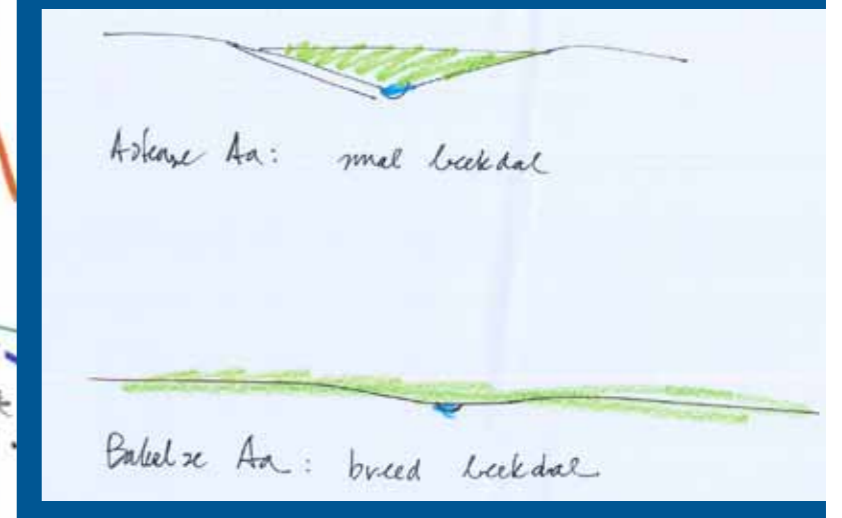
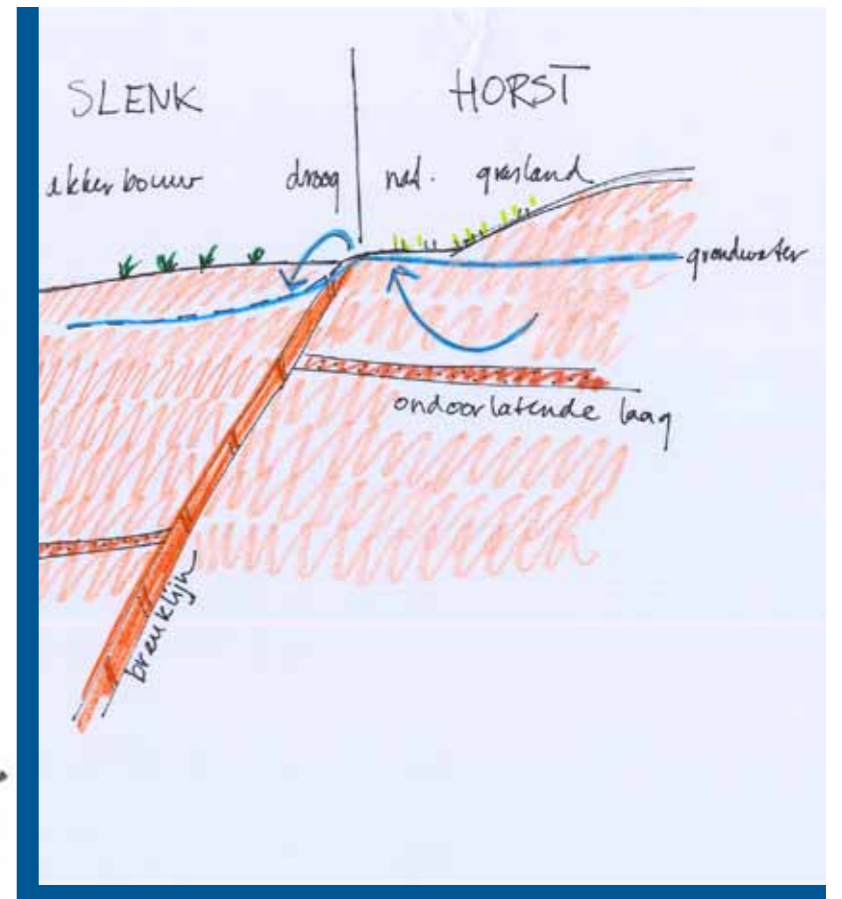
De Aa, wat letterlijk 'water' betekent, ontspringt nabij Nederweert en loopt tot aan 's-Hertogenbosch, waar deze samenstroomt met de Dommel. In het studiegebied vloeien de Astense Aa, in het gebied Diesdonk ten zuiden van Helmond en de Bakelse Aa, ten noorden van Helmond in het gebied Dierdonk, samen met de Aa, evenals diverse lopen. De beken zijn in de 20ste eeuw sterk **rechtgetrokken** en met de komst van het omleidingskanaal van de Zuid Willemsvaart is het watersysteem hier mee **vervlochten** geraakt. Zo stromen de beken in en uit de Zuid Willemsvaart of passeren deze door nauwe sifons.

De beekdalen van zowel de Aa, de Astense Aa als de Bakelse Aa (samenloop van Kaweische Loop en Oude Aa) zijn nog steeds goed herkenbaar. Echter vooral door het **reliëf**. Het beekdal van de Aa zelf is sterk doorsneden door de Zuid Willemsvaart. Het beekdal van de Astense Aa en Aa in het gebied Diesdonk kenmerkt zich door een vrij **smal en relatief dieper ingesneden beekdal**. Het wordt doorsneden door de A67 aan de zuidzijde van Diesdonk. De Bakelse Aa heeft een **breed ondiep beekdal** met een grote overstromingsvlakte. Kenmerkend zijn de Bakelse Beemden, met natte bostypen.

De dekzandruggen kenmerken zich vooral door **ontginningsbossen**, veelal in bezit van de gemeenten: de Oostappense Heide, de Vlierdense Bossen, de Galgenberg, het Zandbos en het Grotelse Bos. Zij vormen een verbinding naar een van Brabants grootste boscomplexen de Stippelberg. De bossen vormen als het ware een gordel aan de oostzijde van Helmond. De N279 doorsnijdt hier, in tegenstelling tot het noordelijk tracé waar deze meer te karakteriseren is als kanaalweg, de bossen en beekdalen.



tekening ondergrond



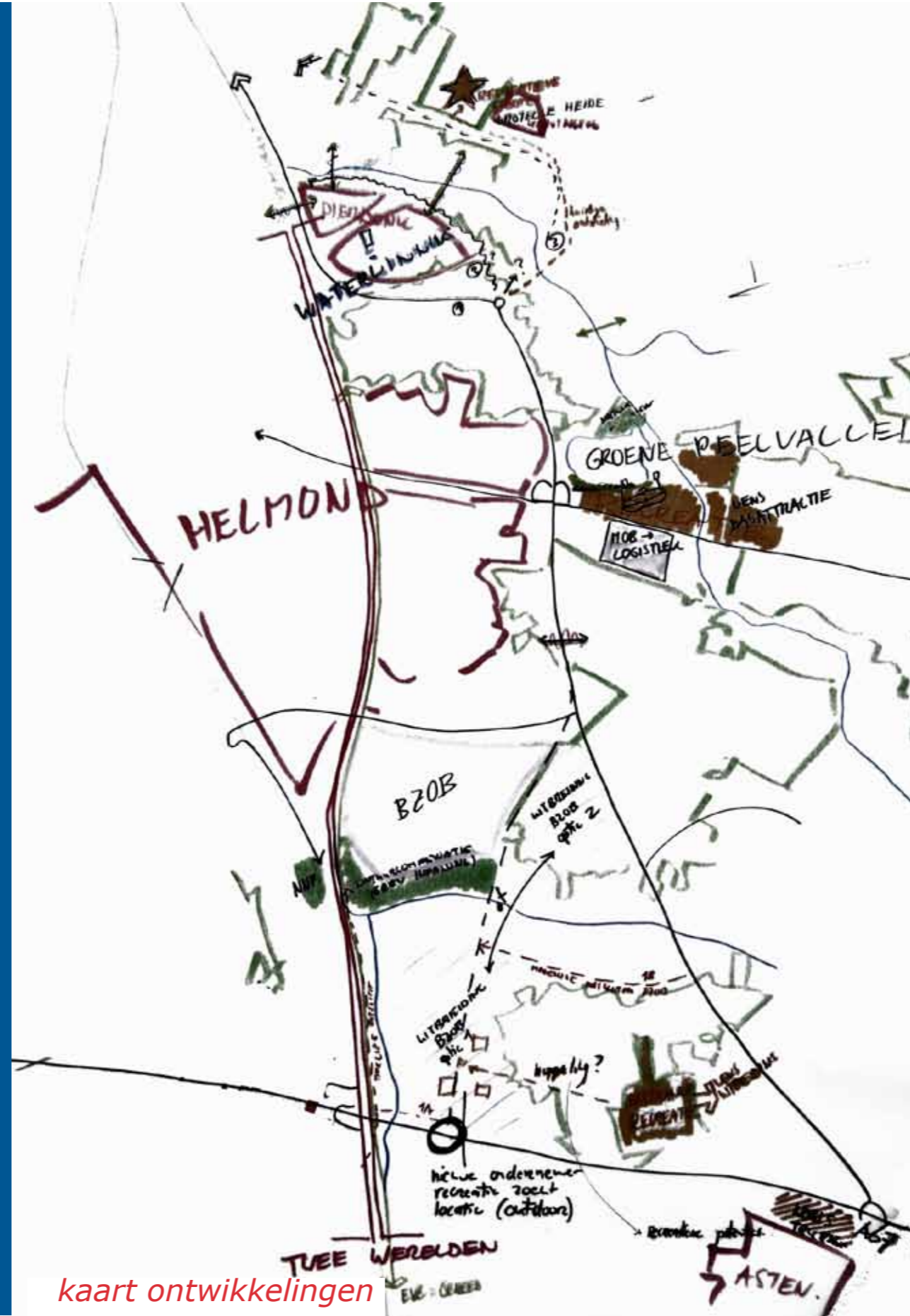
Helmond maakt onderdeel uit van de **Brainport**, een ruimtelijke ontwikkeling, op basis van bestaande kwaliteiten, waarin tussen Eindhoven en Helmond een samenhangend landschap wordt opgetrokken waarin de **woon- en werkomgeving van de kenniswerker** centraal staat. Dit concentreert zich dus vooral aan de westzijde van het studiegebied. De oost- en zuidzijde wordt juist gekenmerkt door **Peelontginningen, (intensieve) recreatie en natuur**. Grotere bestaande recreatiegebieden zijn momenteel Berkendonk, Prinsenmeer (Oostappense heide), beiden rond zandwinplassen, het hippisch centrum Deurne, de Brabantse Kluis en de Bosparel (Grotelse Bos). Op enkele plaatsen zijn **langzaamverkeerverbindingen** gecreëerd die de stad Helmond verbinden met haar omringende buitengebied.

Stad op de overgang

De naam Helmond duidt op een hoger gelegen plaats in een laaggelegen gebied. Helmond is dan ook ontstaan op een aantal **dekzandopduikingen** tussen de diverse beeklopen die hier samenvloeien. Door de opkomst als industriestad is de stad de afgelopen eeuw sterk uitgebreid en zijn grote nieuwe delen, waaronder het bestaande **regionale bedrijventerrein BZOB** dat in het beekdal van de Aa ligt, ook in de lagere delen gebouwd. Aan de noordzijde van Helmond, tegen de Bakelse Beemden aan, ligt de uitbreidingswijk Dierdonk. Deze wordt gescheiden van Helmond door de N279



recreatie als drager?

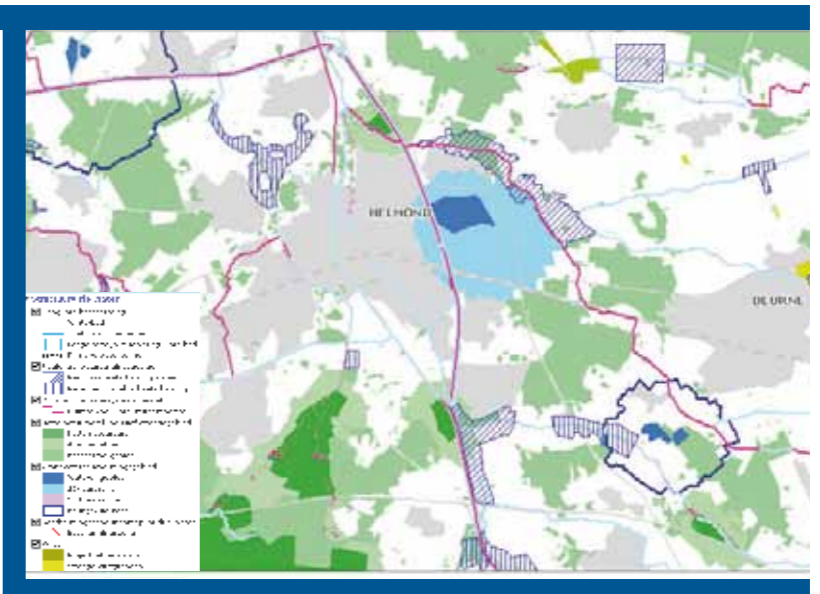
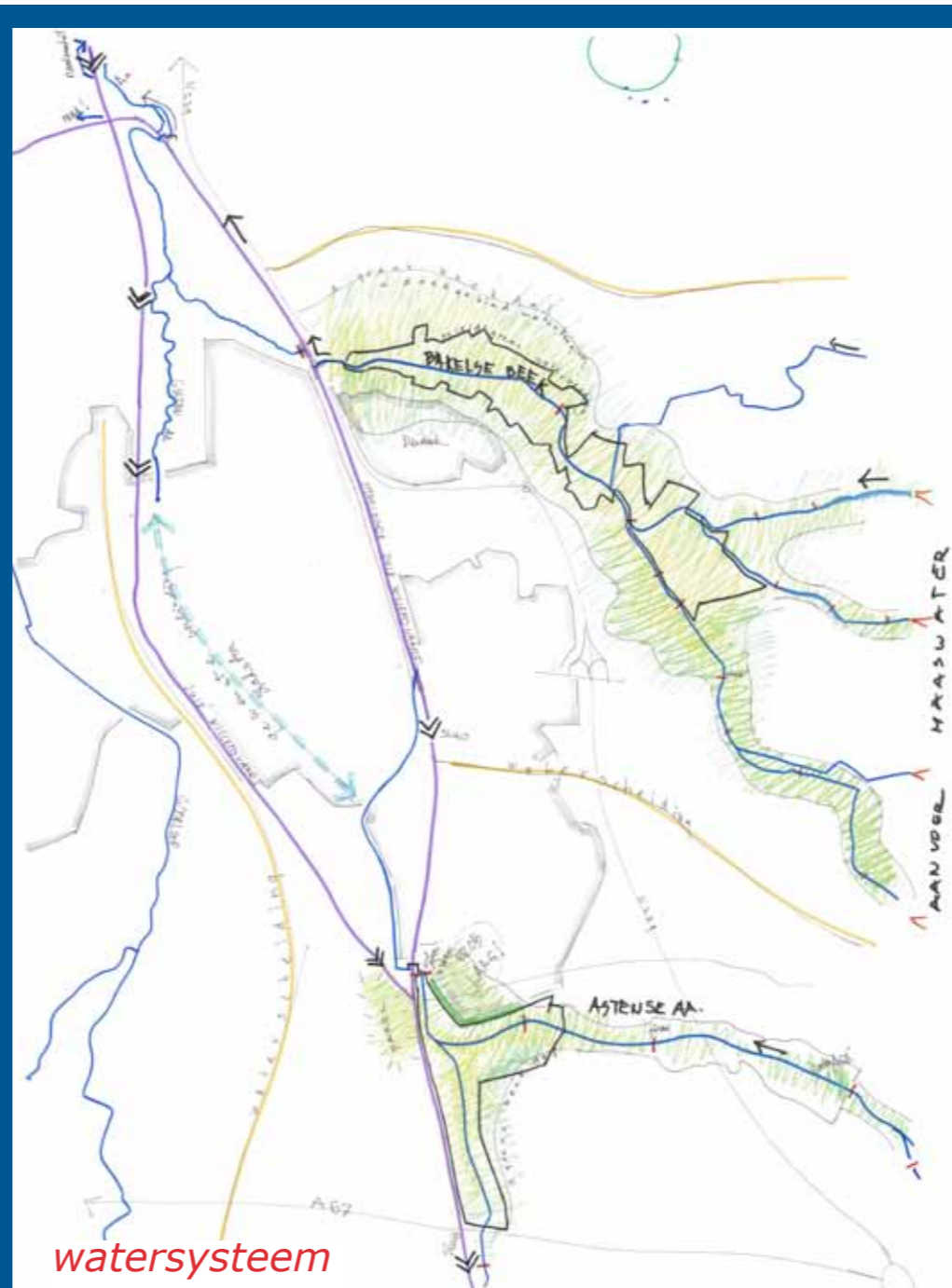


kaart ontwikkelingen



De belangrijkste ontwikkelingen zijn onder te verdelen in de wateropgave, recreatieontwikkelingen, infrastructurele ontwikkelingen, en stedelijke ontwikkelingen.

Zoals in de inleiding al behandeld is de waterbergingsopgave, zowel met perspectief 2015 als 2050, een kwantitatieve en kwalitatieve opgave voor het gebied. In het kader van het perspectief 2015 zijn reeds twee locaties aangewezen die verder ontwikkeld moeten worden, **Diesdonk** en **Bakelse Beemden/Groene Peelvallei**. Om te voldoen aan de klimaatopgave van 2050 zullen aanvullende gebieden noodzakelijk zijn. De beken zijn tevens belangrijke ecologische verbindingen, waarbij **beekherstel** zeer wenselijk is. Ten westen van het kanaal ligt een kleine **Natte Natuurparel** met een beschermingszone die tot in Diesdonk reikt. De functionele relatie is echter nog niet nader uitgewerkt.



De waterbergingsgebieden Diesdonk en Bakelse Beemden / Groene peelvallei beslaan circa 10 tot 15 % van de totale opgave voor waterberging tot 2050 voor dit gebied!

Ontwikkelingen recreatie en toerisme

Op het gebied van recreatie en toerisme zijn er veel initiatieven en mogelijkheden in het studiegebied. Ten zuiden van Diesdonk en de A67 is een recreatief ontwikkelingsgebied begrensd dat doorloopt naar het bestaande intensieve verblijfsrecreatiegebied Prinsenmeer aan de Oostappense Heide, ten oosten van Diesdonk. Deze ondernemer heeft ook wensen om uit te breiden. Dit zal zich waarschijnlijk meer richting de oostzijde concentreren. In Diesdonk zijn **initiatiefnemers** op zoek naar ruimte voor ondermeer Outdoor activiteiten en een zweefvliegveld. Rond Berkendonk en het Zandbos is vanuit de Groene Peelvallei een integrale ontwikkeling in voorbereiding voor ondermeer **nieuwe intensieve dagen verblijfsrecreatie** (projectlocatie) en verbetering van de bestaande voorzieningen. Bij het Grotelse bos is sprake van permanente bewoning op een bestaande verblijfsrecreatief terrein, hetgeen inmiddels gelegaliseerd is. Tenslotte ligt meer ten noorden de Brabantse Kluis, een voormalig klooster dat ontwikkeld is als restaurant, hotel en zalencentrum en wellicht nog verder ontwikkeld zal worden.

Vanuit de Reconstructie wordt ook ingezet op de Peel als **recreatief uitloopgebied** voor de Brainport.

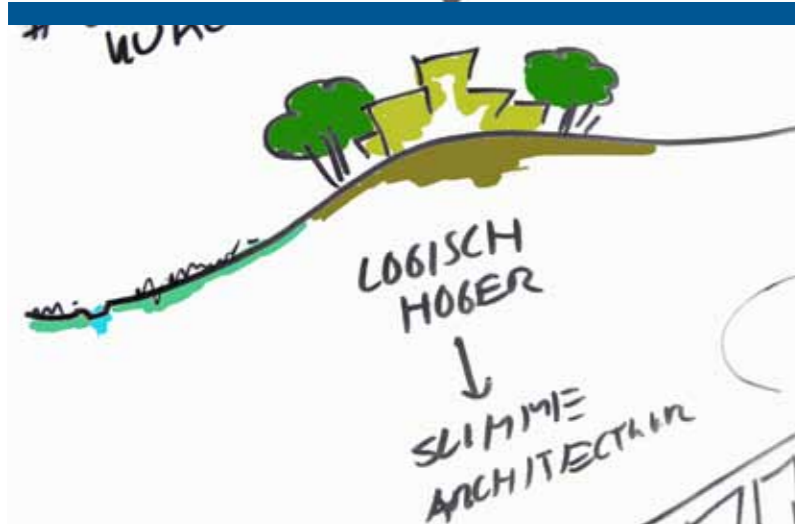
Infrastructurele ontwikkelingen

De Zuid Willemsvaart is een belangrijke **scheepvaartroute** die verder versterkt zal worden. De **A67** is momenteel in beeld om onder handen genomen te worden. Belangrijke aandachtspunten zijn daarbij de verbetering van op- en afritten en verbetering beleefbaarheid.

De belangrijkste ontwikkeling die op het gebied afkomt is wel de voltooiing van de **Ruit Eindhoven** of beter de Ruit Brainport. In het noorden wordt een nieuw aan te leggen snel- of autoweg onderzocht die de verbinding legt van de A50 naar de N279. De huidige N279 zal een verbreding ondergaan en daarmee de ruit complementeren.

Stedelijke ontwikkelingen

De belangrijkste stedelijke ontwikkeling in het gebied is de mogelijke uitbreiding van het **regionale bedrijventerrein BZOB**. Momenteel zijn er **twee locaties** in beeld, enerzijds Diesdonk, anderzijds het bosgebied tussen het bestaande BZOB en de N279, het zogenaamde BZOB bos. De beoogde bedrijvigheid is grootschalig en vooral gericht op de transport en logistieke sector. Een kleinere ontwikkeling is de **omvorming van het MOB-complex** aan de N270, ter hoogte van Berkendonk, tot bedrijvenlocatie.

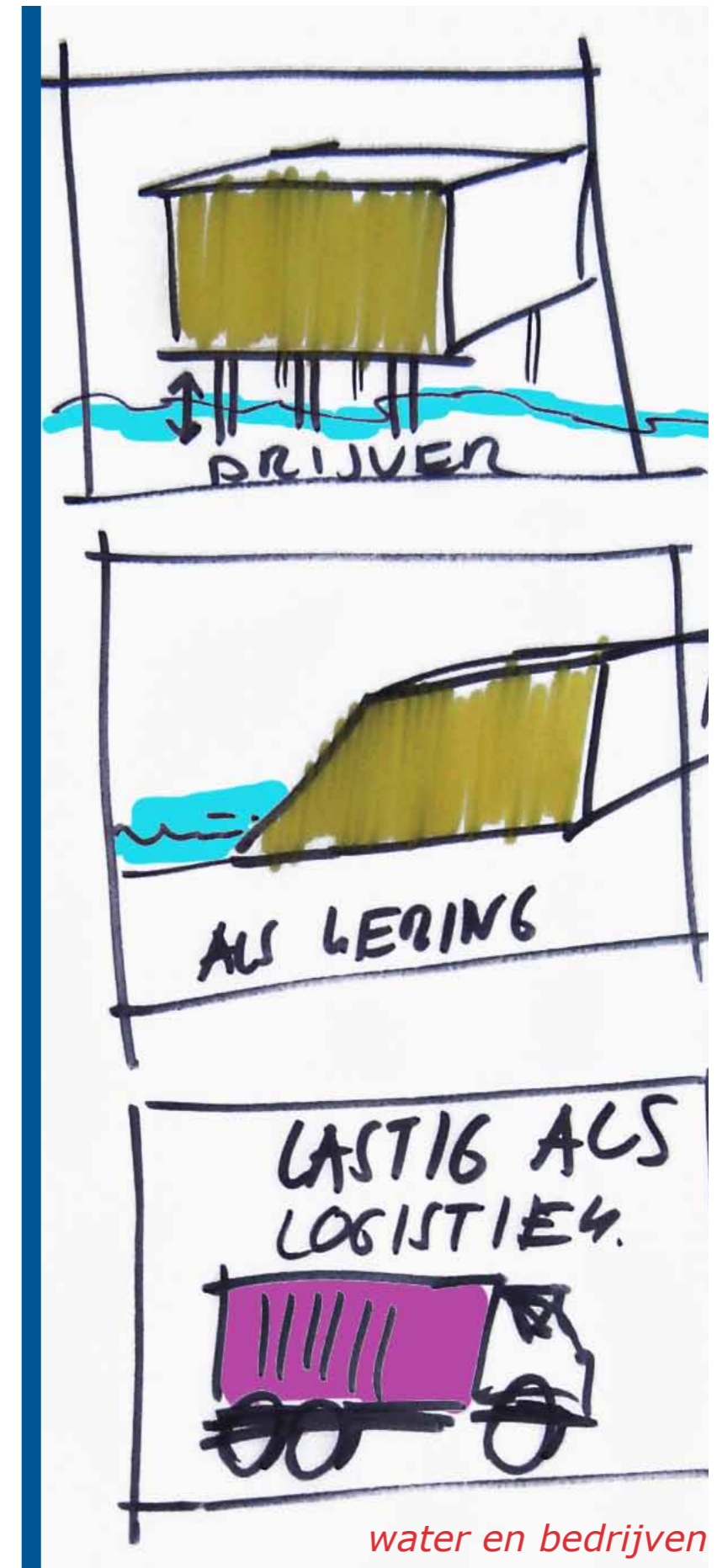


De bestaande kwaliteiten kunnen versterkt en benut worden. De N279 kan een scheidslijn vormen tussen Brainport en Peel, stedelijk en landelijk en is bepalend voor nieuwe grootschalige stedelijke ontwikkelingen.

De N279 vormt een essentiële schakel in de Ruit van de Brainport. Hiervoor zal het bestaande tracé worden gezien en verbeterd. Uitgegaan wordt van een 2 x 2 weg. De ontwerpsnelheid is tot op heden nog niet bekend. Gedacht kan worden aan 80 km/uur, 100 km/uur of 120 km/uur. De keuze hierin is bepalend voor een mogelijk tracé. Enerzijds is vanuit deze gedachte gezocht naar mogelijke tracéalternatieven, anderzijds vanuit een sturende structurende gedachte.

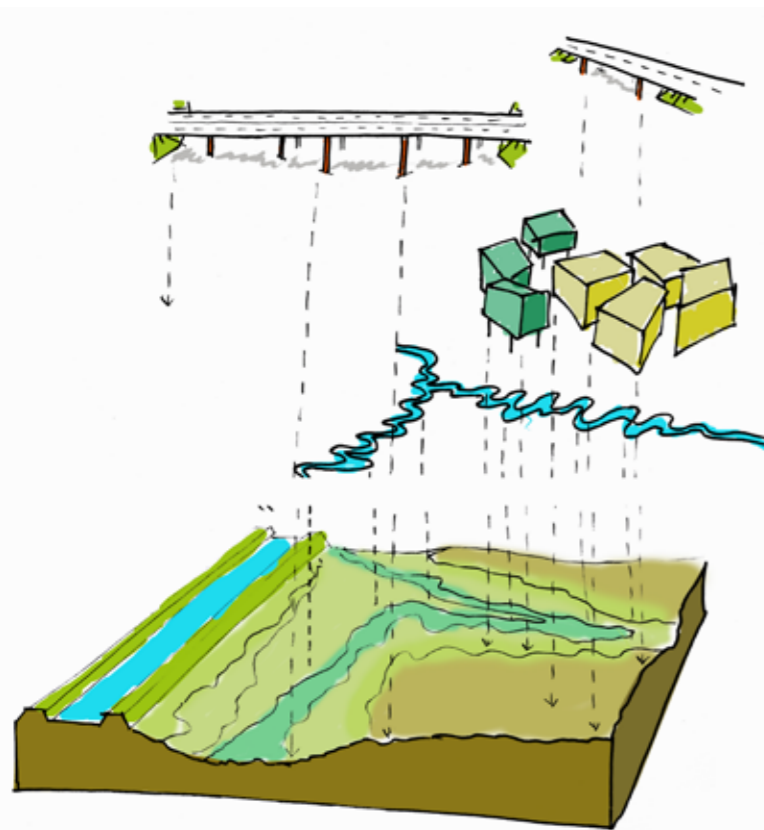
De twee waterbergingslocaties kunnen een slim systeem vormen, waarbij geanticipeerd wordt op de 'Maasgolf' de hoogwatergolf, waardoor de afstroom beperkt wordt. Diesdonk is door haar smalle, relatief diepe karakter snel te vullen en te legen, terwijl de Bakelse Beemden/Groene Peelvallei trager reageert. Dit kan slim benut worden voor en na de 'Maasgolf'. Technische oplossingen zijn beperkt houdbaar en een duurzaam systeem op basis van landschappelijke karakteristieken verdient de voorkeur. Waterberging is een hoofdfunctie, maar veelal niet actief. Duurzaam medegebruik, aangepast op deze hoofdfunctie, is noodzakelijk.

Compensatiemiddelen en -gelden uit nieuwe ontwikkelingen zullen ingezet worden in de gebieden zelf om de kwaliteiten te versterken.



Hoe ziet dat er eigenlijk uit, waterberging?
Primaire of secundaire functie?



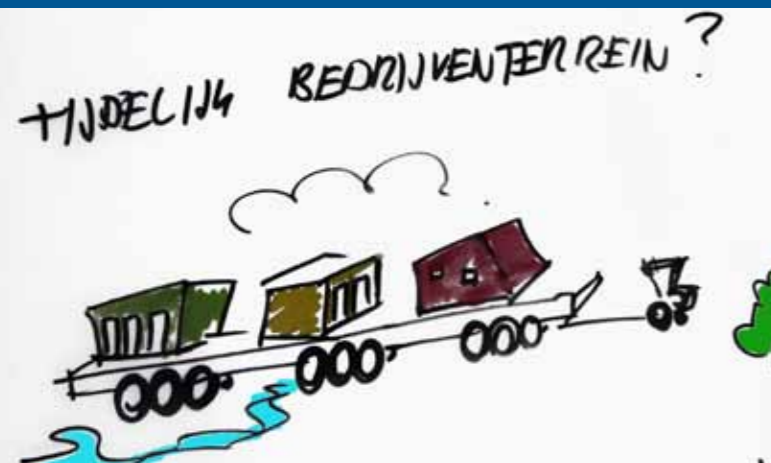


water en bedrijven

Waar de Astense Aa samenvloeit met de Aa ligt het gebied Diesdonk. Aan de westzijde begrensd door de Zuid Willemsvaart, aan de oostzijde door het bosgebied Oostappense heide met het grootschalig recreatiebedrijf De Prinsenmeer, aan de zuidzijde door de A67 en aan de noordzijde door het bestaande BZOB terrein. Het gebied heeft een kenmerkend reliëf, waardoor het beekdal nog goed te onderscheiden is. Het gebied is landbouwkundig in gebruik, kent verspreide bebouwing en enkele karakteristieke lanen.

Beekdal en berging bepalen

De landschappelijke onderlegger in Diesdonk biedt een sterke basis voor de gewenste waterberging, evenals de barrière die de Zuid Willemsvaart vormt. Het beekdal is relatief diep ingesneden, waardoor op een beperkt oppervlakte een forse hoeveelheid water geborgen kan worden. Door het natuurlijk reliëf slim te benutten zijn technische oplossingen alleen noodzakelijk bij het bestaande bedrijventerrein en eventuele woon- en bedrijfsbebouwing in Diesdonk. De sifon kan als 'regelunit' dienst doen. De gewenste capaciteit voor 2015 kan een plaats vinden in de huidige plannen. De capaciteit voor de lange termijn (2050) dient nog nader gekwantificeerd te worden. Bestaand en nieuw gebruik, landbouwkundig, recreatief of stedelijk, in het gebied zal rekening gehouden moeten worden met de hoofdfunctie waterberging. De andere functies zijn dus volgend. Beekherstel kan een extra vertragende werking hebben en zowel een meerwaarde hebben voor het ecologisch functioneren als de beleving. De ontwikkelingen rond de A67 kunnen worden benut om het beekdal ten zuiden en ten noorden van deze barrière weer te koppelen. In plaats van een smalle duiker, een brede landschappelijke onderdoorgang. Het landschap heeft ook een meerwaarde voor de beleving vanaf de weg.



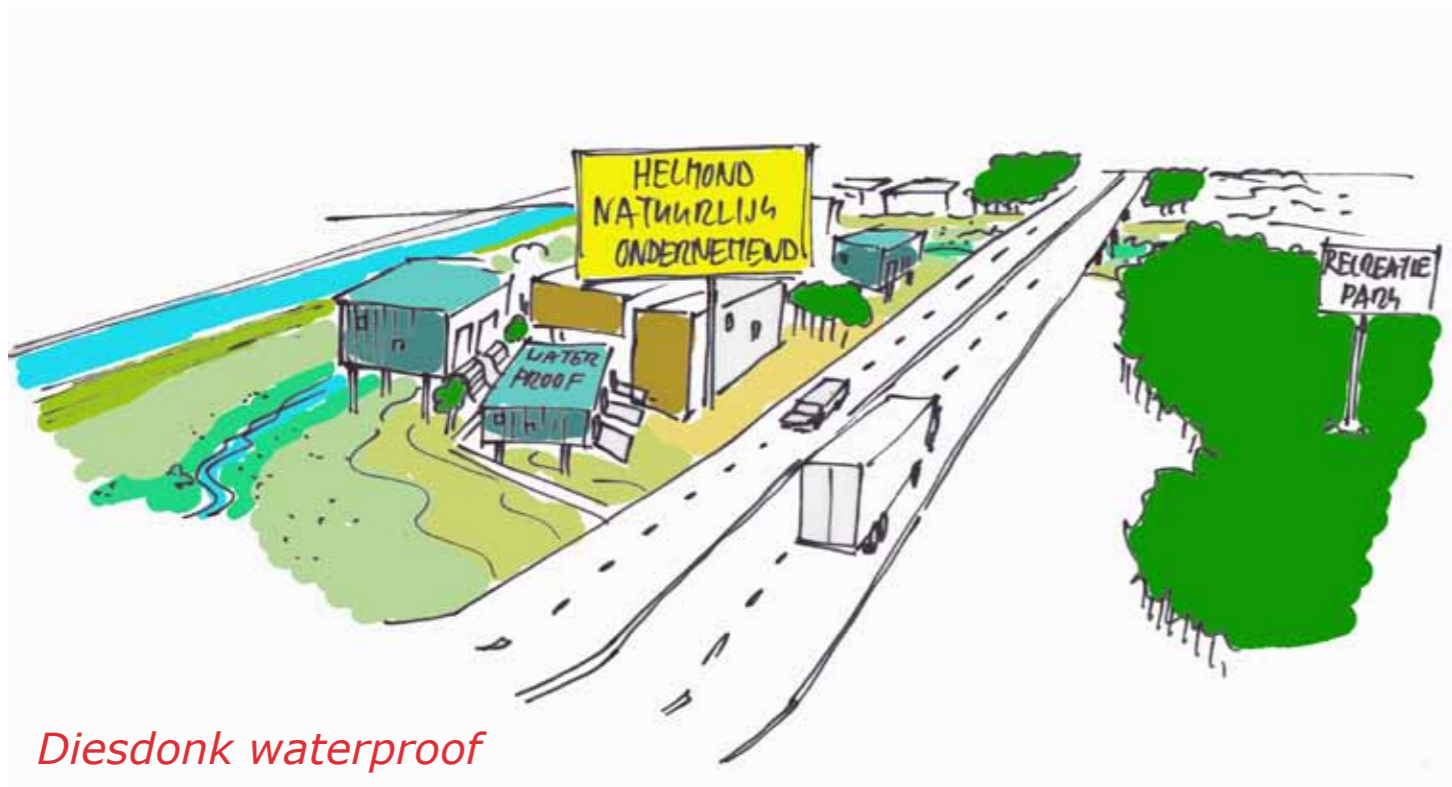
Kort samengevat:

- Berging voorop.
- Medegebruik volgend.
- Natuurlijk beekdal als duurzame basis.
- Bestaande barrière benutten.
- Robuust en anticiperend op de toekomst.
- Beekherstel.
- Opheffen barrière A67.

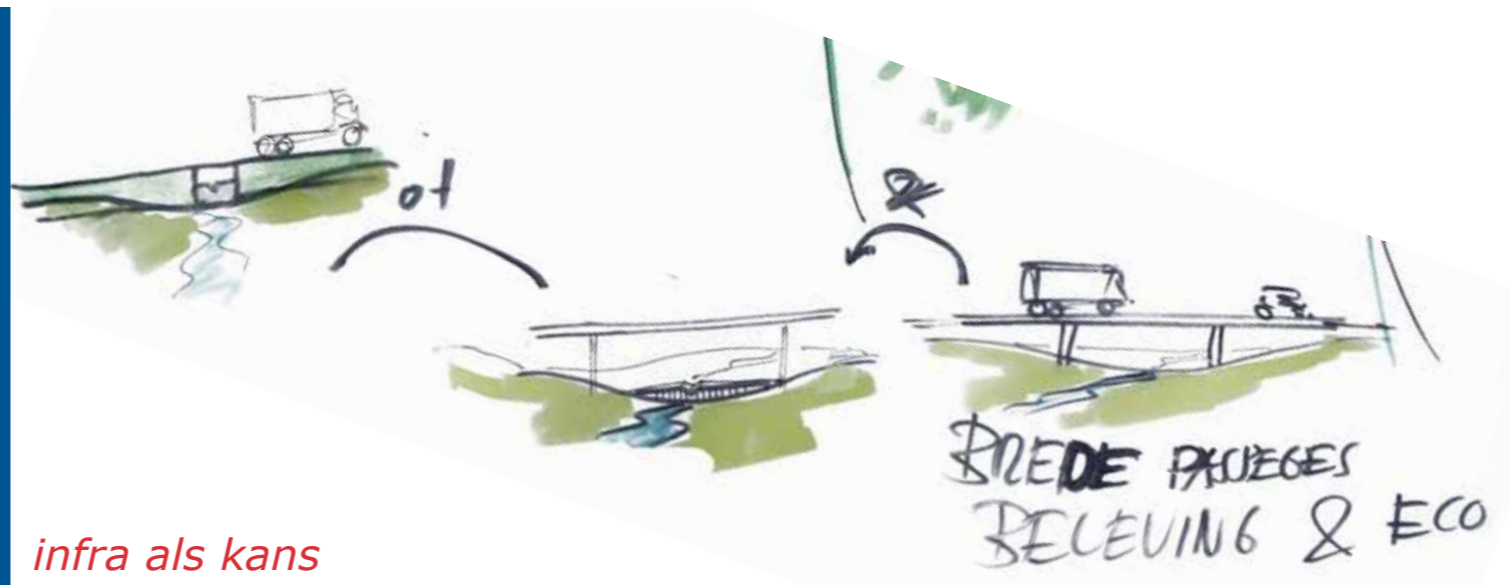
Wegen met de weg

De belangrijkste opgaven voor Diesdonk zijn het realiseren van de waterberging als de locatie voor het nieuwe regionale bedrijventerrein BZOB. De N279 kan daarin een structurerende rol spelen. Er zijn tijdens het atelier drie varianten uitgetekend.

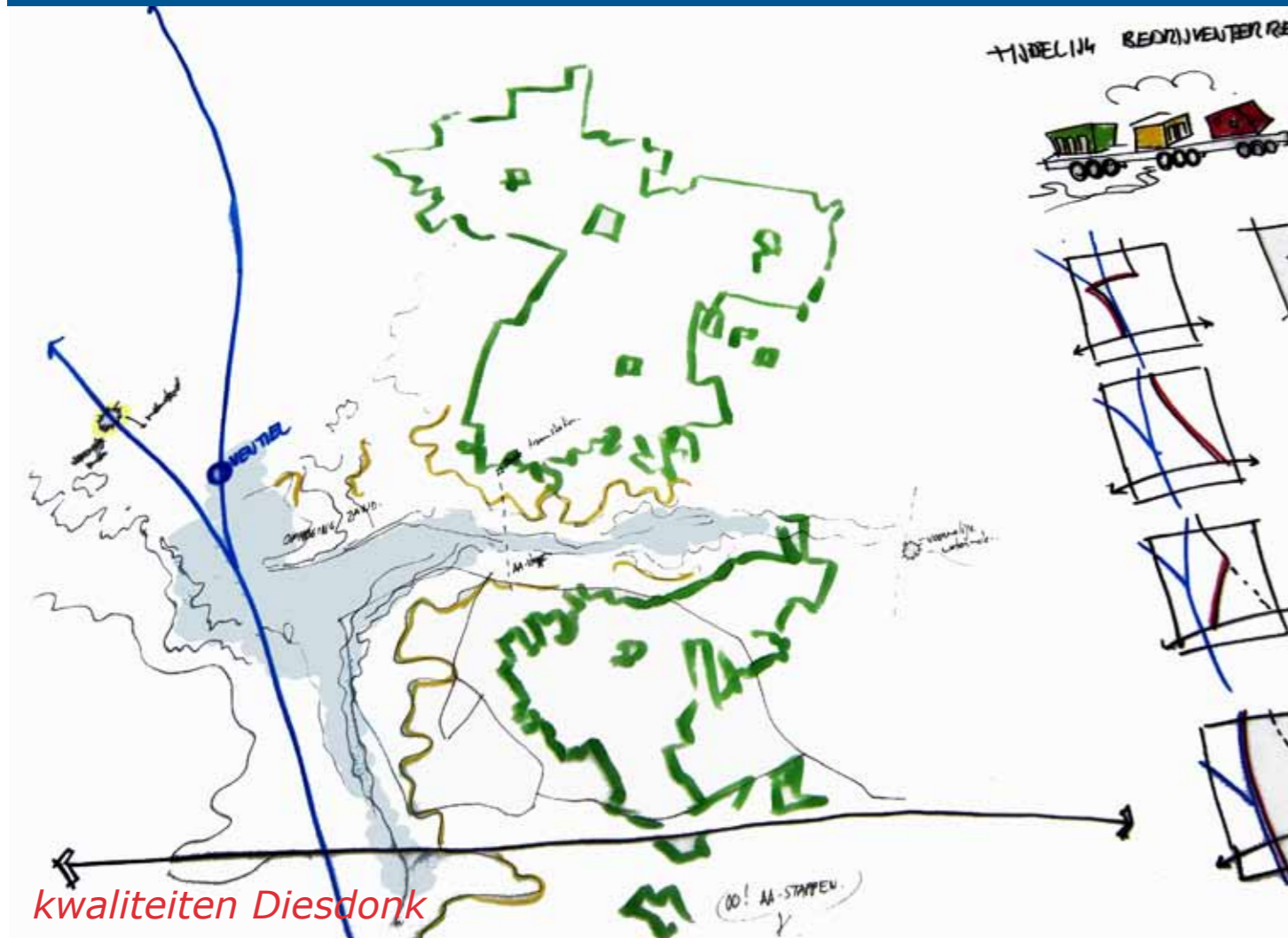




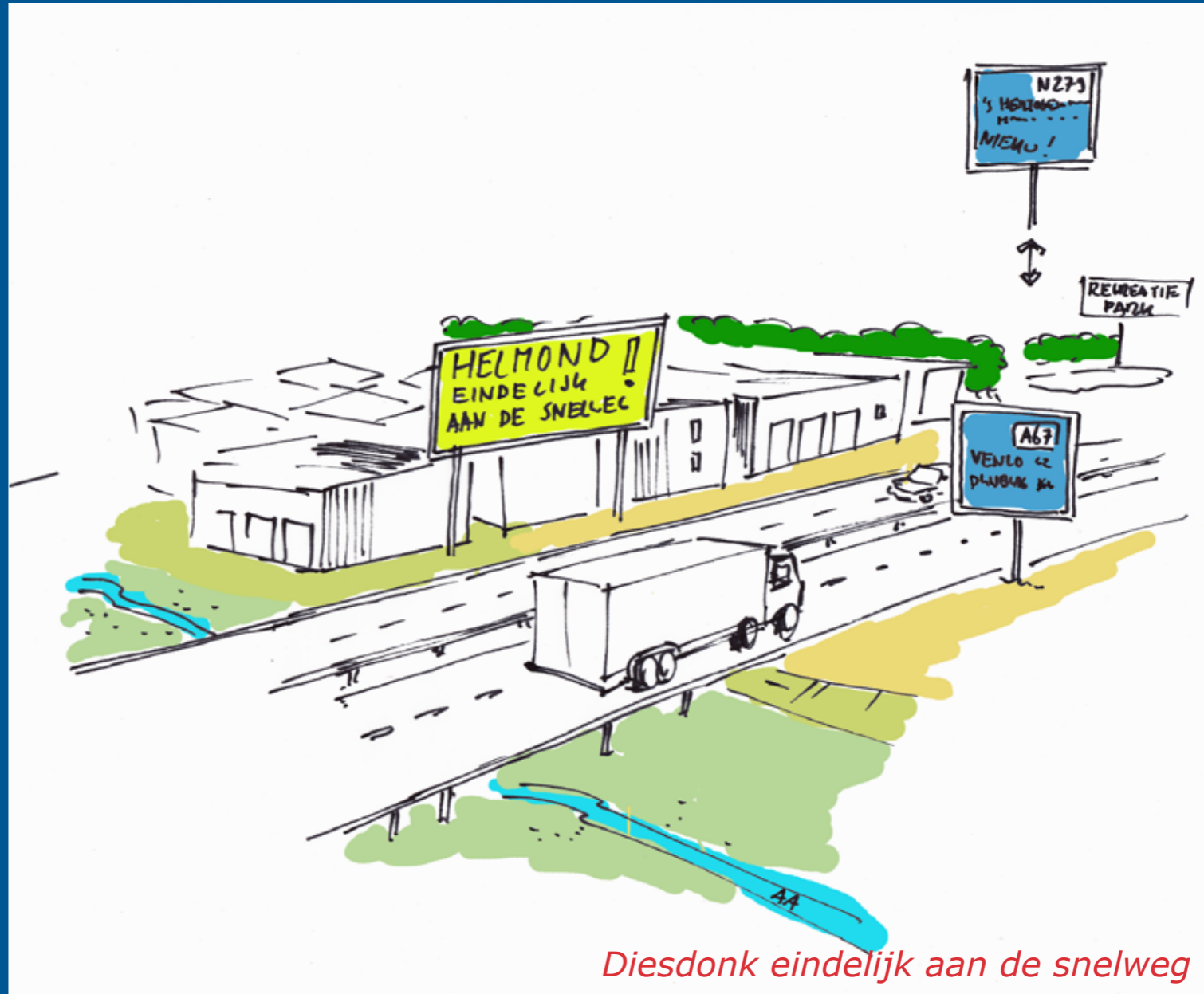
Diesdonk waterproof



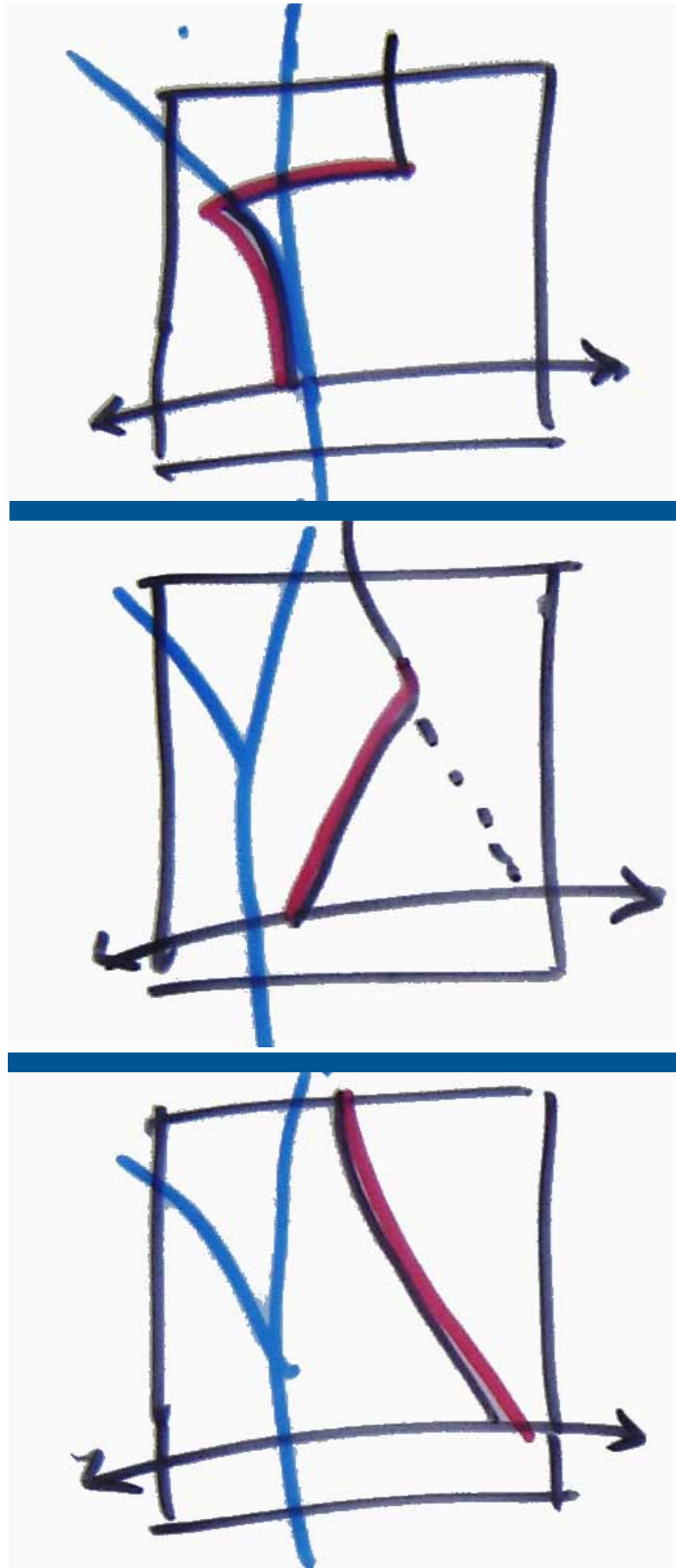
infra als kans



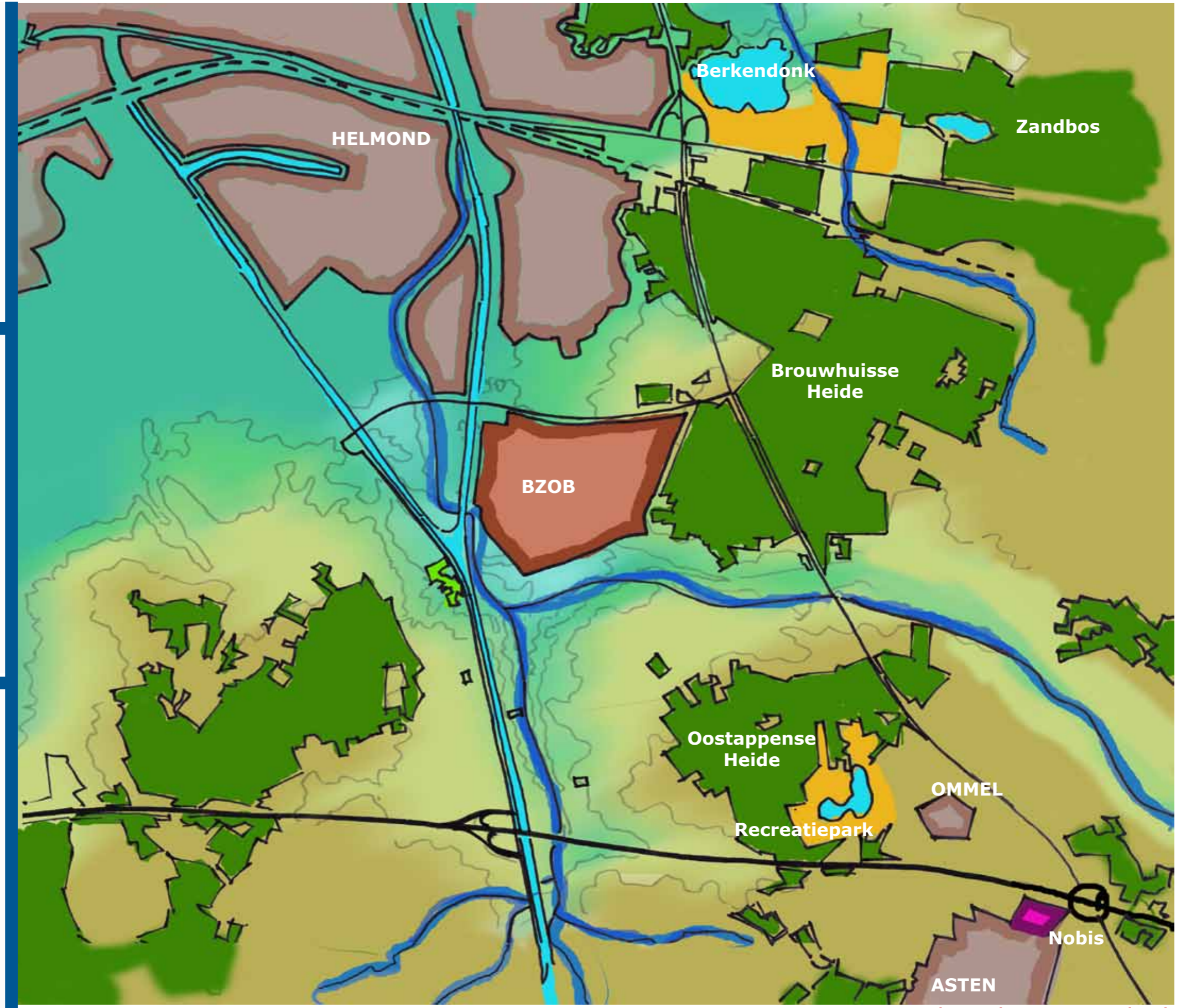
kwaliteiten Diesdonk



Diesdonk eindelijk aan de snelweg



drie varianten



basiskaart Diesdonk

Variante 1 Water bepaalt

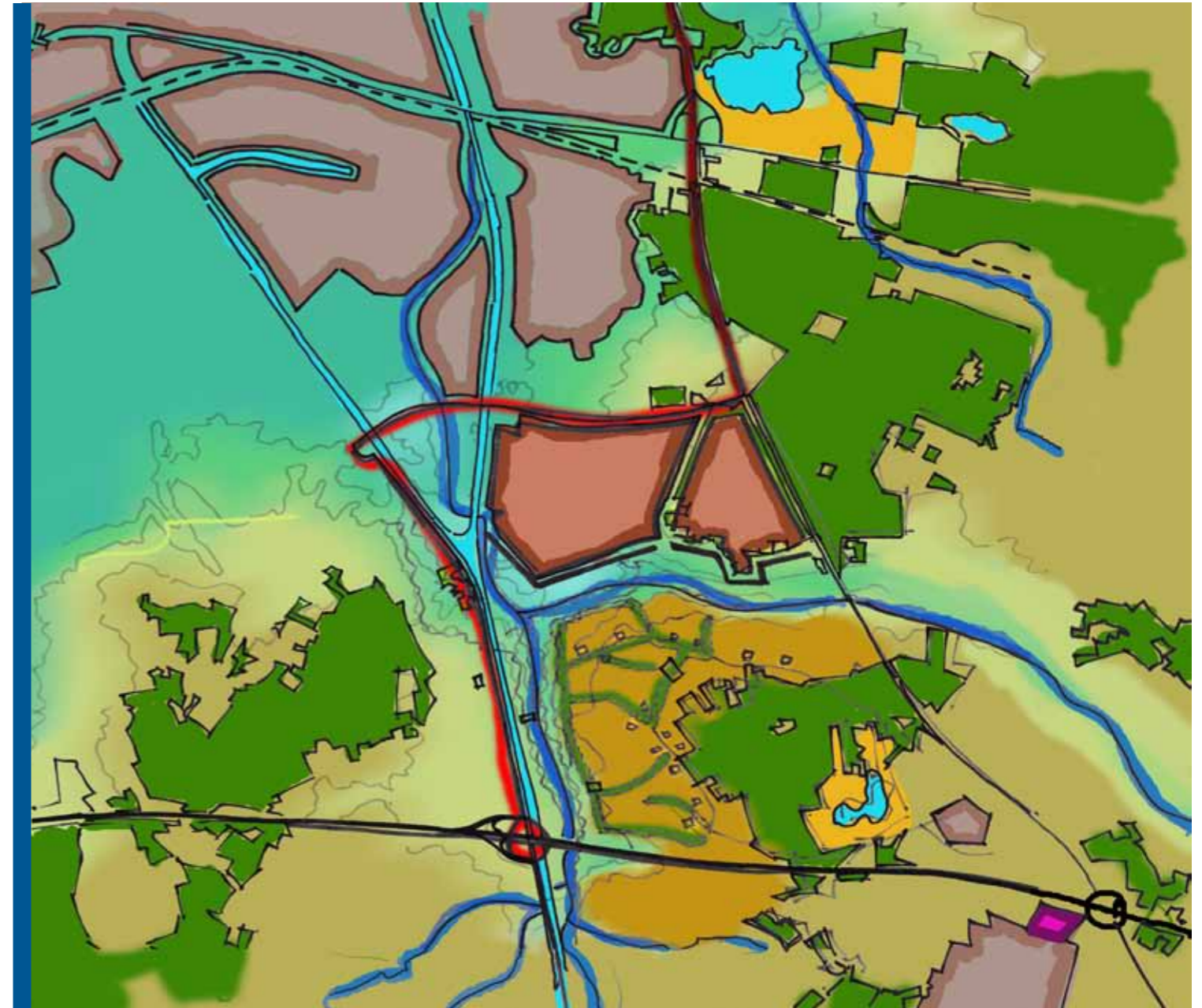
De nieuwe N279 wordt omgeleid vanaf de huidige rotonde aan de Rochadeweg en loopt via de N612 naar de aansluiting Someren. De weg ontsluit het bestaande BZOB en logischerwijs wordt de nieuwe uitbreiding daarvan op de hogere zandgronden direct aansluitend gerealiseerd (bestaand bosgebied tussen huidige N279 en BZOB). Consequentie van deze ligging is een lage capaciteit en snelheid, waardoor er in de praktijk geen sprake is van een functionele ruit rond Brainport. Het is meer het voortzetten van de autonome ontwikkeling en laat de ondergrens zien van de bandbreedte voor de uitbreiding van de infrastructuur. Tevens toont het de relatie met andere ruimtelijke ontwikkelingen, met name de uitbreiding van het BZOB in het bos. De N279 wordt tussen Rochadeweg en Ommel niet verbreed naar 2 x 2, maar houdt twee rijstroken. Het beekdal van de Astense Aa vormt de scheidslijn tussen stedelijk (BZOB en uitbreiding) en landelijk gebied. Het beekdal wordt ontwikkeld met als principe, berging op basis van de natuurlijke hoogtelijnen. Het bestaande bedrijventerrein wordt waar nodig voorzien van een kade. De beek wordt 'hersteld' en weer zichtbaar. Het landgebruik blijft gehandhaafd en er worden afspraken gemaakt over de blauwe dienst. Waar mogelijk kunnen recreatieve ontwikkelingen een plaats vinden in aansluiting op het projectgebied, mits flexibel ingesteld op de mogelijke waterberging.

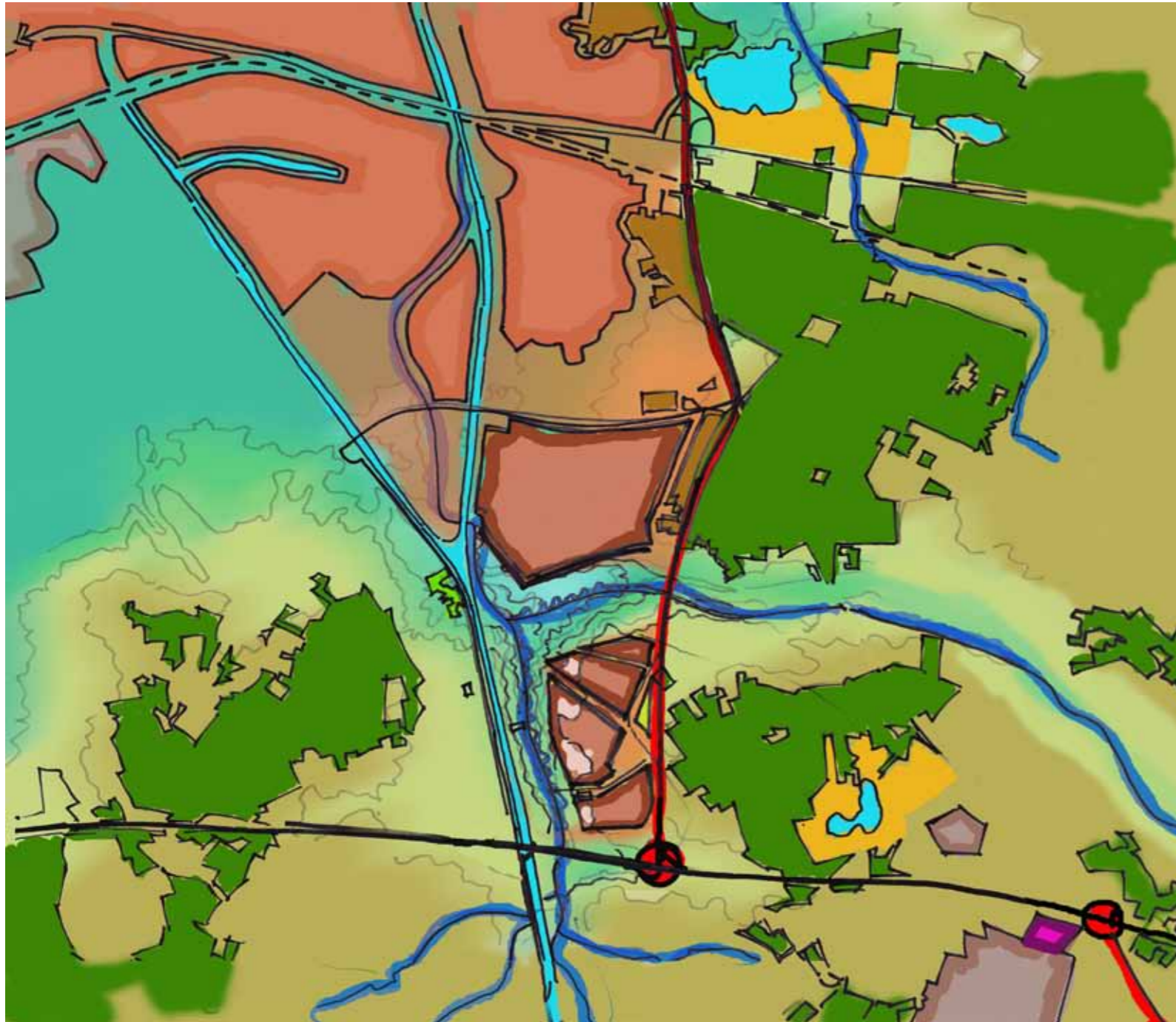
Voordelen van deze variant zijn:

- Alle ruimte voor wateropgave Diesdonk en Astense Aa.
- Gebruik bestaande aansluitingen en infrastructuur.

Nadelen van deze variant zijn:

- Lage snelheid.
- Geen volwaardige ruit rond Brainport.
- Geen heldere ruimtelijke keuzen.





Variant 2 Tussen Brainport en Peel

De nieuwe N279 wordt vanaf de rotonde aan de Rochadeweg als een weg met 2 x 2 rijstroken met een vloeiende boog richting een nieuwe aansluiting Someren/Helmond geleid. De bestaande aansluiting Someren zal moeten worden opgeheven. De weg is 'Ruitwaardig' en kan zich ontwikkelen tot een echte autosnelweg. Helmond komt zo aan de nieuwe snelweg te liggen. Ten westen van de nieuwe N279 is de nieuwe karakteristiek stedelijkheid en bedrijvigheid (BZOB uitbreiding in Diesdonk). De combinatie van bedrijven en waterberging betekent een grote ontwerpogave met slimme architectuur en innovaties. Het is nogal een uitdaging om dit met het gewenste programma voor het bedrijventerrein (categorie 4 en logistiek) te verenigen. Ten oosten van de weg ligt het landelijk gebied van de Peel met haar bossen, landrijen en recreatie. De N279 kruist het beekdal van de Astense Aa met een verhoogde maaiveldligging. Dit biedt een kans voor een nieuw waterbergingsgebied aan de oostkant, waarbij het zandlichaam van de nieuwe weg benut wordt voor compartimentering (met een stuw). Kruising 'op poten' is ook mogelijk, waardoor de waterberging in de beekdalen beter zichtbaar worden en de ecologische verbinding onder de weg door kan lopen, maar past minder bij de 'technische' oplossing van variant 2. De verlegging van de N279 voorkomt een geïsoleerde ligging van de BZOB uitbreiding. De nieuwe doorsnijding die de infrastructuur oplevert wordt gecompenseerd door het opheffen of rigoureuus beperken van de huidige weg (bijvoorbeeld alleen voor lokaal verkeer Ommel - Deurne en langzaam verkeer). De bestaande aansluiting in de A67 bij Ommel (het voormalige 'ei') krijgt voornamelijk een functie voor de zuidelijk gelegen plaatsen (Nobis, bedrijvigheid Asten, de kern van Asten en verder), de nieuwe aansluiting Someren/Helmond bedient voornamelijk het noorden. Ommel zal daardoor minder verkeershinder ondervinden. Er ontstaat een brede groene zone ten oosten van de nieuwe weg.

Voordelen van deze variant zijn:

- Volwaardige ruit rond Brainport.
- Hogere ontwerpsnelheid.
- Afwaardering bestaande N279.
- Scheiding verkeer noordgericht en zuidgericht.
- Oplossing bestaand knelpunt aansluiting Someren.
- Heldere scheiding stad/landelijk gebied.
- Mogelijkheden compartimentering Astense Aa.

Nadelen van deze variant zijn:

- Uitdaging combinatie bedrijven en waterberging.

Variante 3 Tussen kanaal en N279

De nieuwe N279 (2x2 rijstroken) volgt het tracé van de bestaande N279. De N279 zal in dit zuidelijk deel een 'transparante weg' worden, die zoveel mogelijk los staat van het landschap. De weg kruist het beekdal bij voorkeur op 'poten'; in het beekdal kan in de toekomst meer waterberging een plaats krijgen, waarbij berging op het natuurlijk reliëf het meest passend is. Eventueel kan de nieuwe kruisende structuur benut worden voor een compartimentering, bijvoorbeeld met een nieuwe stuw in Astense Aa, maar die kan ook aangebracht worden op een andere plaats. De ontwikkeling van het bedrijventerrein vindt haaks op de N279 plaats. Uitbreiding van het BZOB in het bos past beter bij deze ontwikkeling van de weg dan uitbreiding Diesdonk. Er ontstaat een soort van ladderstructuur. Tussen de Rochadeweg en het BZOB met haar uitbreiding oostwaarts, vervolgens het beekdal van de Astense Aa en tenslotte een recreatielandschap met landschappelijke waarden, eventueel met uitbreiding Prinsenmeer richting N279. De N279 sluit tenslotte aan op de A67 bij de bestaande aansluiting in Ommel.

De voordelen van deze variant zijn:

- Benutten bestaande reservering.
- Mogelijkheden compartimentering Astense Aa.
- Nieuw bedrijventerrein hoog en droog.

De nadelen van deze variant zijn:

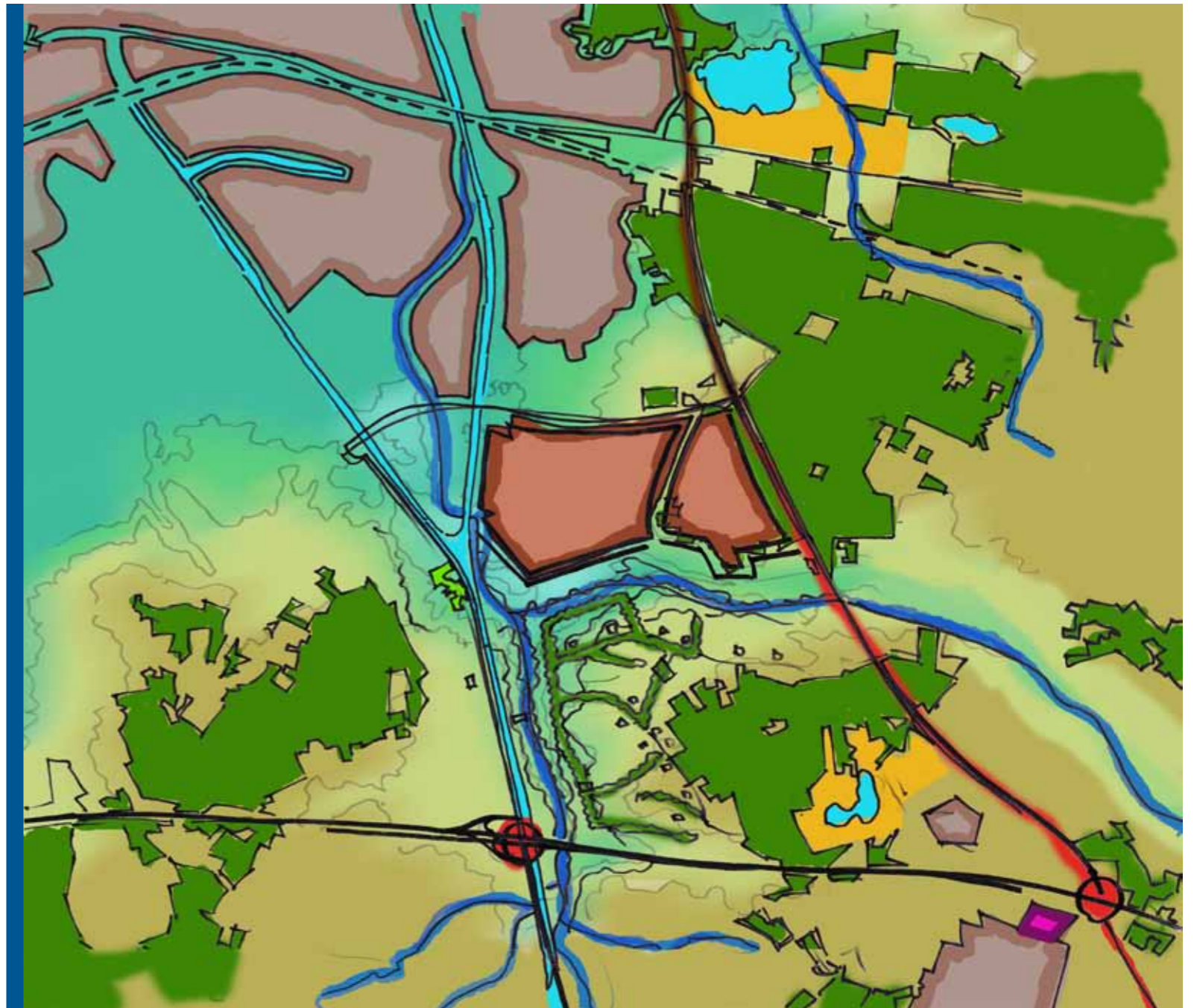
- Isoleren Ommel.

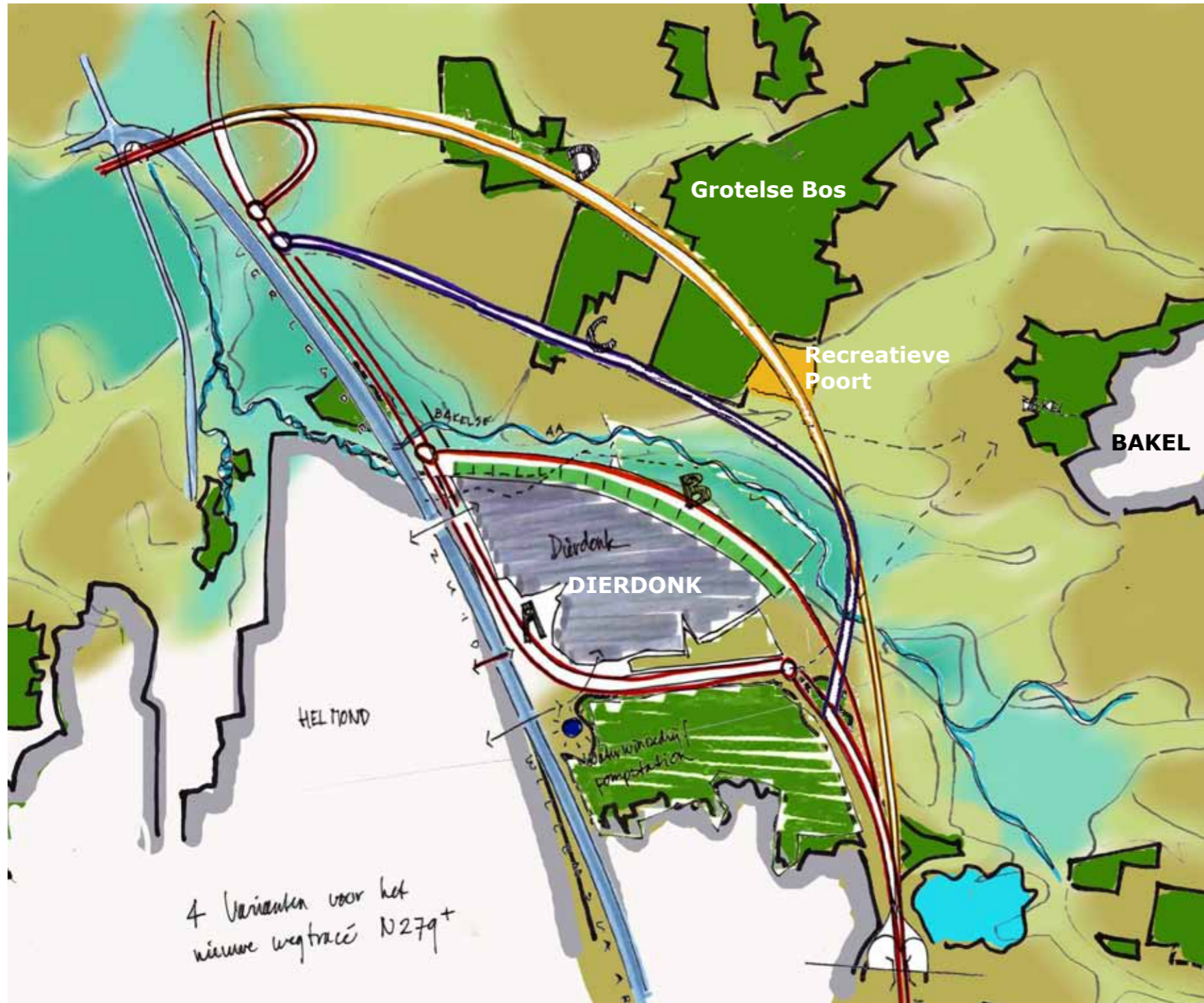
Conclusie deelgebied

Vergelijking van de drie varianten leert dat de omvang in hectares van de uitbreiding van het BZOB in het bos kleiner zal zijn dan in Diesdonk (dit is reeds gesignaleerd in het MEROS-traject), waar echter tegenover staat dat de inpassing van bedrijven in de directe nabijheid van de waterberging Diesdonk ook eisen stelt en mogelijk ruimte kost. De omvang en te verwachten capaciteit van de waterberging - ook voor de toekomstige opgaven tot 2050) is in alle drie de wegvarianten niet wezenlijk anders, mits de inrichting voldoende rekening houdt met de eisen voor waterberging. Bij variant 2 is het - gezien de combinatie met bedrijven - de grootste uitdaging om water in extreme situaties 'recht van overpad' te geven. De combinatie van water en bedrijven moet vorm worden gegeven, bijvoorbeeld met lichtere constructies, tijdelijke bebouwing, meer transparante oplossingen, passend bij het type bedrijvigheid dat zich daar (aan de snelweg!) presenteert.

De wijze van inrichting van de waterbergingsgebieden verschilt eveneens: meer natuurlijk in varianten 1 en 3, meer technisch in variant 2. De combinatie van waterberging en ecologische verbindingen is in variant 2 minder eenvoudig.

Verkeerskundig verschillen de varianten sterk: een volwaardige autosnelweg met 100 - 120 km/u (variant 2), een opgewaardeerde provinciale weg met 80 - 100 km/u (variant 3) en een verbeterde lokale weg in combinatie met de bestaande provinciale weg met maximaal 80 km/u (variant 1). Voor een betere analyse van de varianten is een nadere verkeerskundige uitwerking noodzakelijk.





Aan de noord(oost)zijde van Helmond liggen de Bakelse Beemden. Hier stromen de Oude Aa en de Kaweische Loop samen tot de Bakelse Aa. Een groot deel van de Bakelse Beemden is particulier eigendom: het Landgoed Bakelse Beemden, dat grotendeels bestaat uit nat bos met omliggende graslanden. Het gebied vormt een belangrijk uitloopgebied voor de aangrenzende Helmondse wijk Dierdonk.

Vier varianten

Er zijn vier varianten getekend voor het wegtracé. Het bestaande tracé, strak langs de woonwijk in de westkant van het beekdal, aan de oostkant van het beekdal en een grote boog om beekdal en woonwijk heen. Ze zijn richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkeling en de waterbergingsmogelijkheden van het beekdal van de Bakelse Aa.



Variante A bestaand tracé

De nieuwe N279 volgt het bestaande tracé. De bestaande weg wordt verbreed met twee extra rijstroken en wordt daarmee een 2 x 2 weg met een middenberm. Doordat de weg het bestaande tracé volgt, heeft dit geen invloed op het beekdal van de Bakelse Aa. De verwachte ontwerpsnelheid van de nieuwe N279 is door het bochtige tracé en strakke inpassing in de omgeving echter beperkt en wordt ingeschat op maximaal 80 km/u. De waterbergingsmogelijkheden zijn daarentegen maximaal te benutten, evenals de versterking van de natuurkwaliteiten en de mogelijkheden als recreatief uitloopegebied.

Conform de MER studie voor de Bakelse Beemden zijn er drie inrichtingsprincipes voor het beekdal:

- Houtwallen (coulisselandschap) aan de westzijde. Deze loopt ruimtelijk door over het kanaal zodat de beekloop beter zichtbaar wordt.
- Transformeren van het bestaande bos (Bakelse Beemden) tot een bos met een frequenter periodiek hoger waterpeil.
- Open landschap ten zuidoosten van de Bakelse Beemden.

De voordelen van deze variant zijn:

- Minder extra overlast ten opzichte van nieuw tracé.
- Beekdal blijft rustig en wordt niet doorsneden.

De nadelen van deze variant zijn:

- Lage ambitie ten opzichte van grote ruit, menging lokaal/regionaal verkeer.
- Grotere kruispunten, minder doorstroming verkeer.
- Nabijheid waterwinput en pompstation voor de drinkwaterwinning.
- Grotere isolatie Dierdonk met Helmond.

Tijdens de terugkomsessie is een A+ optie bedacht, waarbij het bestaande tracé van de N279 niet verbreed wordt, maar in zijn geheel beschikbaar komt voor verkeer in noordelijke rijrichting en het verkeer wat zuidelijk wil, zal over een nieuwe weg langs/boven/onder het kanaal rijden. Dit tracé kruist dan tweemaal de ecologische verbindingzone langs het kanaal en daagt uit tot vernieuwend denken over een weg boven het kanaal en de oever.





Variante B strak langs Dierdonk

De nieuwe N279 wordt gesplitst. Het verkeer naar het zuiden volgt het huidige tracé, het verkeer naar het noorden loopt zo dicht mogelijk langs Dierdonk. Er wordt uitgegaan van een ontwerp-snelheid van 80, mogelijk 100 km/u. Met de nieuwe weg wordt een nieuwe dorpsrand gecreëerd tussen Dierdonk en het beekdal met een singelprofiel en nieuwe, hoge bebouwing. Deze bebouwing fungeert als geluidsscherm voor de rest van de wijk. De beek moet in de westhoek echter over ongeveer 1 kilometer verlegd worden, omdat deze daar (te) dicht tegen de wijk ligt. Het maken van een nieuwe, harde dorpsrand van Dierdonk is een ontwerppoging.

Waterbergingsmogelijkheden voor beekdal Bakelse Aa zijn iets beperkt vanwege ruimteverlies. Dit zal elders gecompenseerd moeten worden, bijvoorbeeld met een beekverlegging.

Voor deze variant zijn dezelfde inrichtingsprincipes uit de MER Bakelse Beemden toepasbaar als in variant A.

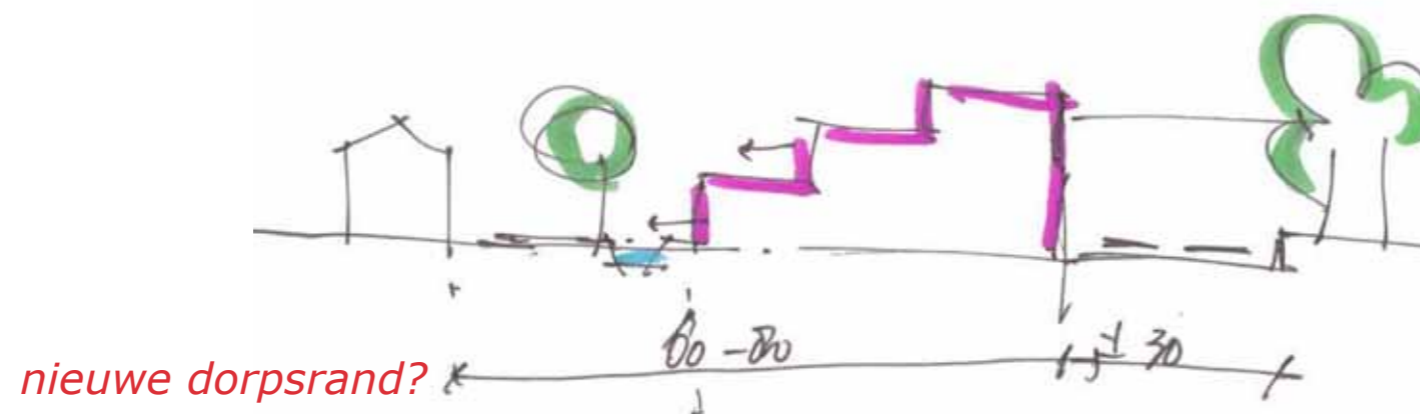
De voordelen van deze variant zijn:

- Efficiënt ruimtegebruik door verhoogde of verdiepte ligging weg.
- Scheiden van verkeersstromen richting noord en zuid.

De nadelen van deze variant zijn:

- "Teveel stapeling kunnen we niet verkopen".
- Weg dicht op bebouwing en dicht op beek, ruimtelijke barrière, blokkeren uitloop, geluid in het beekdal.
- Verleggen beek.

Tijdens de terugkomsessie is een B+ variant bedacht waarbij de nieuwe weg met 2 x 2 rijstroken in een tunnel wordt gedacht in plaats van een weg op maaiveld. Het bestaande tracé van de N279 blijft dan beschikbaar voor lokaal verkeer. In hoeverre een tunnel onder een waterbergingsgebied technisch mogelijk en wenselijk is, dient te worden onderzocht.



Variante C Overzijde van het beekdal

De nieuwe N279 loopt in zijn geheel (dus in twee richtingen) vanaf de huidige N279, ten zuiden van de huidige rotonde richting het noordoosten. Het beekdal wordt zo smal mogelijk doorkruist en loopt vervolgens parallel aan de Bakelse weg weer naar het noordwesten. De nieuwe weg loopt daarmee op de overgang van de Beemden en het Grotelse Bos. Er wordt uitgegaan van gelijkvloerse kruisingen en een ontwerpsnelheid van 100 km/u, maar ook een verdiepte ligging met brede ecodeucten voor mensen en dieren ten behoeve van de overstek zijn genoemd. Dit tracé is niet apart uitgetekend. Qua waterbergingsmogelijkheden lijkt deze op een combinatie van variant A en B. De MER-opties zijn toepasbaar, maar compensatie zal plaats moeten vinden.

De voordelen van deze variant zijn:

- Hoge(re) ontwerpsnelheid.

De nadelen van deze variant zijn:

- Doorkruising beekdal.
- Doorkruising meerdere bossen.
- Verstoring van bijzondere overgang van beemden naar bos.
- Nieuwe barrière voor de recreatieve poort.

Variante D Grote boog

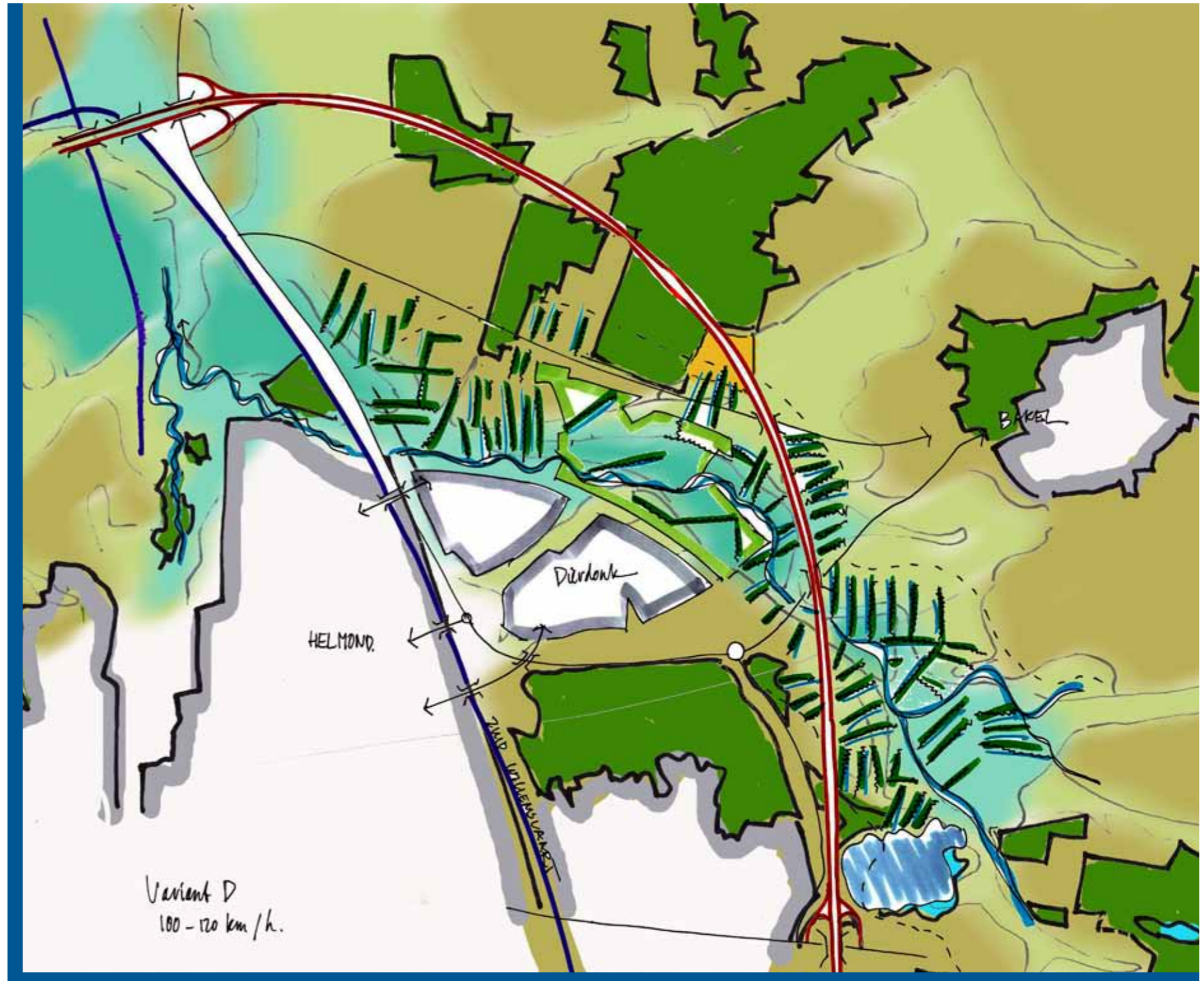
De nieuwe N279 weg wordt in zijn geheel met een grote boog van het kanaal tot aan de bestaande kruising met de Helmondsingel (N270) gelegd. De nieuwe weg wordt ontworpen voor 100 of 120 km/u, compleet met ongelijkvloerse kruisingen. Een ontwerp waarbij aan de toekomst is gedacht, 'als we het doen, doen we het in een keer goed'. Het beekdal wordt veel kleinschaliger gemaakt als tegenhanger van de grote schaal van de weg. Langs het hele tracé worden veel houtwallen aangelegd. Het bestaande bos wordt ook deels tot coulissebos omgevormd om samenhang te krijgen.

De voordelen van deze variant zijn:

- Hoge ambitie voor regionale infrastructuur, toekomstgericht.
- Weinig menging lokaal en regionaal verkeer.

De nadelen van deze variant zijn:

- Doorkruising beekdal.
- Doorkruising meerdere bossen waaronder Het Grotelse bos (nat bos).
- Grondlichaam is nadrukkelijk aanwezig.
- Grotere geluidsbelasting bij hogere ontwerpsnelheid.
- Doorkruising van de recreatieve poort.

**Conclusie deelgebied**

Bij elke variant is bekeken of en in welke mate, deze invloed heeft op de wateropgave en het beekdal. Bij variant A is de invloed van het tracé op het beekdal het kleinst. Bij de varianten B, C en D ligt een integrale ontwerp-opgave voor het beekdal inclusief waterbergingsopgave en het tracé.

De bandbreedte in het zoeken naar oplossingen is groot. Ook een tunnel en een constructie van een weg naast/boven/onder het kanaal zijn de revue gepasseerd. Wat (verkeers-) technisch mogelijk en haalbaar is, is in dit Atelier niet onderzocht.

Naast de inhoudelijke resultaten van het atelier hebben wij als organisatoren en adviseur een aantal waarnemingen gedaan en aanbevelingen geformuleerd, die we graag met de deelnemers delen. Tevens is er een aantal cruciale vraagstukken die in het vervolg van het proces in samenwerking met de partijen verder uitgezocht kunnen worden om de plankwaliteit te verhogen. Voor het Waterschap Aa en Maas is deze beantwoording van belang om een betere inbreng te hebben in die planprocessen.

Focus op kansen

Zoals past bij een ontwerpatelier is de focus gelegd op de kansen in het gebied. Deze zijn te onderscheiden in kansen op basis van het benutten en versterken van bestaande kwaliteiten in het gebied en de kansen die ontstaan door de ingreep, de opwaardering van de N279.

De bestaande kwaliteit, zoals de aanwezigheid van de beekdalen kan als leidend principe gelden. De kansen die de beekdalen bieden voor waterberging kunnen verder worden benut, ook tegen het licht van de toekomstige wateropgaven. Waterberging is dan het hoofdgebruik, ook al zie je dat niet geregeld. Andere functies zijn als medegebruik te bestempelen. De beekdalen vormen ook een kans voor versterking van de landschappelijke en ecologische samenhang van het gebied.

De nieuwe ontwikkelingen, met name de opwaardering van de N279 bieden ook kansen.

- De N279 is als scheidslijn te zien tussen Brainport & Peelpoort.
- Het weglichaam vormt een barrière, die ook in fysiek opzicht benut kan worden, bijvoorbeeld door bij de passage van de Astense Aa een regelbare stuw aan te brengen, waarmee een nieuw waterbergingsgebied aan de oostkant ontstaat.
- De weg en de aanleg van een nieuw bedrijventerrein levert de noodzaak op voor natuurcompensatie. Deze kan in het gebied worden ingezet voor ontwikkeling.
- Gelijktijdig met de verbreding van de N279 en de herinrichting van de aansluitingen, hoogteligging etc. kan de huidige barrièrewerking van de A67 verminderd worden.
- De ontwikkelingen kunnen een impuls geven aan innovatie in het gebied (water & bedrijvigheid).
- De mogelijkheden voor recreatie kunnen worden uitgebreid door de betere verbinding en ontsluiting.
- De ligging van het tracé langs Dierdonk levert in alle varianten overlast en verlies van natuurwaarden op. Een zorgvuldige uitwerking van de ideeën die al in het MER Bakelse Beemden zijn ontwikkeld kan hiervoor mitigatie en compensatie bieden.

We hebben ook waargenomen dat er wat betreft de waterberging en de klimaatopgaven wel is doorgekeken naar de opgaven voor 2050, maar dat deze nog niet tot ontwerpvoorstellen zijn omgezet. Wel is duidelijk dat het benutten van de beekdalen ook voor de toekomstige opgaven noodzakelijk en kansrijk is.

Aanbevelingen

De eerste en tevens belangrijkste aanbeveling die uit het atelier volgt is dat men in de planvorming voor het gebied de langetermijnvisie actief opneemt. Dat betekent dat men nu geen ingrepen moet doen die oplossingen op een langere termijn onmogelijk maken (plan now, act later).

Een tweede aanbeveling luidt dat voor de verdere uitwerking van de suggesties en inbreng ervan in het planproces voor de Noordoostcorridor, er meer duidelijkheid gevraagd moet worden aan de provincie en Rijkswaterstaat over de aansluiting van de N279 op de A67 (is een andere locatie dan de huidige aansluitingen afweegbaar?) en over de ontwerpsnelheid van de weg en de daarbij behorende gevolgen voor de aansluitingen, hoogteligging en boogstralen. Meer algemeen geformuleerd pleiten we voor het inbrengen van deze verkeerskundige kennis in het atelier.

Een derde aanbeveling is gericht op het verkrijgen van meer duidelijkheid op het type bedrijvigheid dat in het zuiden van het studiegebied wordt voorzien en de manier waarop die combineerbaar is met de wateropgave.

Ten vierde doen wij de aanbeveling de mogelijkheden te onderzoeken om de compensaties die nodig zijn te combineren in een samenhangende landschappelijke en ecologische visie en om de financiële middelen voor compensatie in één fonds onder te brengen voor besteding in het gebied.

Ten vijfde bevelen we het waterschap aan om actief te blijven participeren in de ruimtelijke uitwerkingen van bijvoorbeeld de aanpassingen van de A67 en ontwikkeling van de Noordoostcorridor.

Als laatste bevelen we aan om het multidisciplinaire karakter (water en ruimtelijke ordening), waarvan we in het atelier de voordelen en de inspiratie hebben ervaren, ook te vertalen naar de ambtelijke en bestuurlijke werk- en stuurgroepen die ingericht zullen worden voor de processen rond de Noordoostcorridor. Daarin zouden ons inziens niet alleen deskundigen en verantwoordelijken voor verkeer, maar ook voor ruimtelijke ordening en water zitting moeten hebben.

25 waarnemeningen & aanbevelingen, inhoudelijk

Belangrijk voor een vervolg van dit Water + Ruimte Atelier is het beantwoorden van een aantal cruciale vraagstukken op het gebied van infrastructuur, waterberging, landschappelijke en ecologische samenhang en financiële aspecten.

Infrastructuur (zie ook aanbeveling 2)

- Welke opties zijn er voor de aansluiting van de N279 op de A67 en welke consequenties heeft dit voor de bestaande situaties? Zie ook aanbeveling 2 hierboven.
- Wat is de ontwerpsnelheid van de nieuwe oostcorridor, het opwaarderen van de bestaande N279? Is dat 80 – 100 – 120 km/uur verdeeld over 2 x 2 rijstroken? Welke gevolgen heeft de ontwerpsnelheid voor het tracé, de lokale aansluitingen, de steden/dorpen/bedrijven erlangs? Wat zijn de gevolgen ten aanzien van milieuhinder en wat is de hoogte van het tracé?

Behoeft van de markt

- Aan welke bedrijvigheid is behoefte? Wat voor type bedrijven en met welke kwaliteit? Wat is de relatie van het type bedrijvigheid met de mogelijkheden voor waterberging (varianten Diesdonk)? Zie ook aanbeveling 3 hierboven.
- Welke behoefte leeft er in de recreatiesector?
- Zijn de bestaande behoeften te combineren met innovatieve waterberging?
- Staan bedrijven hiervoor open?

Landschappelijke en ecologische samenhang

- Hoe is het tracé van de oostcorridor in te passen in het waterbergingsgebied Bakelse Beemden? En hoe past dit in relatie tot de varianten van de plan-MER of zijn er misschien nog andere interessante opties? Wat is de impact van het tracé?

Waterberging

- De huidige waterbergingsgebieden (tot 2015) zijn slechts 15-20 % van de totale wateropgave tot 2050. Wat is de opgave voor de toekomst? Wat is het lange termijn perspectief en strategie?
- Hoe en waar kun je meer water bergen en de opgave tot 2050 invullen?

Compensatieplan en investeringen (zie ook aanbeveling 4)

- Inzetten op ruimtelijke kwaliteit volgens een gebiedsvisie/compensatieplan voor het hele gebied.
- Is het mogelijk om een gebiedsfonds/c.q. grote compensatiepot op te zetten voor natuurcompensatie in het gebied?

Tijdens de terugkomsessie zijn de resultaten van het Atelier aan de hand van het werkschrift besproken. Alle deelnemers zijn deelgenoot gemaakt van het voorlopig resultaat. De resultaten van deze bespreking zijn opgenomen in voorliggende eindversie van het werkschrift.

Aan alle deelnemers is gevraagd om in kleine groepjes enkele aanbevelingen te doen, aan het waterschap. Wat zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het waterschap? Deze aanbevelingen zijn geclusterd en besproken in de groep. Hieronder volgt een overzicht van de aanbevelingen.

Wateropgave 2050

- De waterbergingsopgave voor 2050 kwantificeren en lokaliseren om het MER aan te kunnen toetsen, voorafgaand aan m.e.r. al inbrengen.
- Gebruik wat er al is gedaan in de reconstructie (wat niet is doorvertaald in bestemmingsplannen).
- De waterbergingsopgave voor 2050 inbrengen in de gebiedsagenda en het MIRT.
- Waterbergingsopgave is het uitgangspunt!
- Klimaatverandering is onzeker, ondergrond als sturend inbrengen en rekenen met scenario's, maak keuzen met ruimte voor een onzekere toekomst.
- Realiseren dat de Waterbergingsopgave Diesdonk complexer is dan de waterbergingsopgave Bakelse Beemden.

Integraal toetsen

- Toetsen op samenhang, bijvoorbeeld door criterium ruimtelijke kwaliteit.
- Integraal ontwerpen in plaats van sectorale (en bestuurlijke) territoriumdiscussie.
- Richt je op de lange termijn ontwikkelingen (RO, maatschappelijke verandering); dat is al klimaatbestendig.

Compensatie visie

- Vorm een visie hoe de ruimtelijke kwaliteit van het gebied versterkt kan worden en vul deze in op regionaal niveau. De compensatieopgave (infrastructuur, bedrijventerrein) bieden mogelijkheden voor financiering.
- Er ligt al een plan voor een robuuste ecologische structuur in Oost Brabant voor de Peelregio. Dit is mogelijk te benutten voor een dergelijke visie.
- Zet in op het recreatief en landschappelijk versterken van de Peelpoort als groene tegenhanger van Brainport Eindhoven.

Wie kan deze visie ontwikkelen?

- SRE onderzoekt de mogelijkheden voor een regionaal compensatiefonds en kijkt waar de kansen liggen. Dit kan goed in combinatie met de provincie.
- Het atelier heeft de kracht getoond van slimme partnerschappen. Dit moeten we volhouden.



De uitkomsten van dit Water + Ruimte Atelier kunnen in diverse richtingen een creatieve input vormen. Naast het inbrengen van de suggesties door het waterschap in de besluitvormingsprocedures rond de Noordoostcorridor Eindhoven, noemen we een aantal mogelijkheden om de proactieve werkwijze in samenwerking met de betrokken partijen voort te zetten.

- De Provincie Noord-Brabant zal de kansen en de knelpunten in het studiegebied tegen komen bij het planproces en de m.e.r. studies voor de Noordoostcorridor van de Ruit Eindhoven. De ervaring met het ontwerpatelier kan aanleiding zijn om ook hierbij ontwerpessies te organiseren onder regie van de provincie.
- Het Waterschap is door de deelnemers aan het Water + Ruimte Atelier gevraagd om de resultaten van het atelier te benutten bij hun inbreng in de planvorming rond de Noordoostcorridor. De gemeenten hebben het waterschap geholpen aan ideeën en argumenten en zien dat graag terugkomen in het vervolg van het proces.
- De Provincie Noord-Brabant betreft alle partijen bij de uitwerking van de plannen voor de Noord Oost Corridor en de opwaardering van de N279. Het atelier heeft laten zien dat een actieve betrokkenheid meer oplevert dan een plichtmatig overleg. Het advies aan de provincie is om deze werkvorm van ontwerpend onderzoeken voort te zetten in hun werkzaamheden.
- De partijen die hebben deelgenomen aan het Water + Ruimte Atelier kunnen ook zelf het initiatief nemen om een toekomstvisie voor het gebied op te stellen waarin de structurerende rol van het water in de regio verder uitgewerkt wordt in combinatie met de andere functies die in het gebied een plaats hebben en nog moeten krijgen. Eventueel kan die in een intergemeentelijke structuurvisie formeel worden vastgelegd.
- Het waterschap heeft bij het Europese LIFE+ programma een subsidieaanvraag ingediend voor uitwerking van het plan Diesdonk en omgeving in een gecombineerd project met een Duitse en een Britse locatie. Naast ontwerpogaven voor water en ruimtelijke ordening is in dit project ook een vergelijking voorzien van de besluitvormingsprocedures en de participatie van belanghebbenden. Dit project zal - na honorering - voortbouwen op de resultaten van het atelier en de deelnemers opnieuw betrekken bij het proces.

Een andersoortig vervolg is het inbrengen van het onderzoeksgebied in thema 3 van het innovatieprogramma Mooi Nederland van VROM: identiteit van weg en omgeving. Dit onderdeel van het programma is erop gericht om het ontwerp van weg en omgeving samen te nemen en daarbij te anticiperen op ontwikkelingen op langere termijn. Met het programma streeft VROM naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van de omgeving. Vernieuwende projecten op regionaal en lokaal schaalniveau waarbij het ontwerp van een weg in verband staat met ontwikkelingen in andere sectoren, kunnen aanspraak maken op de subsidieregeling.

Voor het vervolg is het zinvol om diverse ontwerpaspecten voor de inpassing van N279 te betrekken. Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat heeft hiervoor in het kader van het opwaardering van de N18 (van Varsseveld naar Enschede) een studie laten verrichten door Dienst Landelijk Gebied. Hierbij is een 'bouwdoos' ontwikkeld, waarmee de ontwerpaspecten (zoals tracé, hoogteligging, aansluitingen, kruisende waterlopen) worden gecombineerd met typen landschappen (zoals dorpslandschappen, natuurlandschappen). Deze bouwdoos geeft een doorkijk naar de ontwerpen die mogelijk zijn voor de N279, rekening houdend met verschillende ontwerpsnelheden bijvoorbeeld bij de passage van Diesdonk en van de Bakelse en Astense Aa. We bevelen aan om bij de uitwerking van de plannen voor de Noordoostcorridor de ervaringen met de bouwdoos in te zetten.

Hiernaast als illustratie de drie onderdelen uit de bouwdoos N18 voor kruisende waterlopen, respectievelijk voor de samenhang van de weg als geheel, voor dorpsranden en voor natuurlandschappen.



De organisatoren en ontwerpers die betrokken waren bij de voorbereiding en begeleiding van het atelier en het weergeven van de resultaten hebben een aantal leerpunten. Per onderdeel zijn de leer- en verbeterpunten weergegeven.

Vorbereiding

- Het kaartmateriaal was aanwezig en in orde, waarvoor dank aan de GIS afdeling waterschap.
- Benodigde informatie was grotendeels beschikbaar.
- Het was goed geweest om in de voorbereiding meer aandacht aan de plan MER Bakelse Beemden te schenken, tijdens de sessies bleek dat meer informatie hierover gewenst was geweest.

Deelnemers

- Een gemis dat er niemand van SRE aanwezig kon zijn bij de eerste bijeenkomst.
- Jammer dat de provincie geen ontwerper of coördinator van dit gebied kon leveren.
- We misten een verkeersprofessional.

Inleidingen

- Het bleek in de voorbereidingen een gevoelig dossier, we zijn er zorgvuldig mee omgaan.
- Inleiding op de wateropgave gefocust op Diesdonk, achteraf hadden we ook meer over Bakelse Beemden willen weten.

Excursie

- Zeer nuttig.
- Er ontstonden interessante gesprekken, er vond veel uitwisseling van informatie plaats en er waren discussies op informele wijze.

Ontwepsessies

- De opgave(n) waren niet specifiek genoeg geformuleerd (Algemeen, wat betekent de weg voor waterberging in het gebied: ontwerp, keuzen, principes). Het was niet voldoende helder wat de output was die we wilden genereren.
- De groep heeft de opgave wel geaccepteerd, wilde meedenken, meewerken en sprak redelijk vrijuit.
- We hebben niet veel verder dan de opgave tot 2015 gekeken. De lange termijn opgave (2050) is minder aan de orde geweest, bleef wat algemeen als extra water- en klimaatopgave.
- Kennis werd gedeeld en er werd goed samengewerkt, in ontwerp en plannen.
- Het resultaat was in elk geval ook een verbreed inzicht in het belang van de beekdalen (niet alleen waterberging, maar ook landschappelijke kwaliteit, drager).

Tijdens de terugkomsessie is met alle deelnemers kort stilgestaan bij de werkwijze van het Water + Ruimte Atelier en is besproken wat het heeft opgeleverd.

Voor de twee deelgebieden (Diesdonk en Bakelse Beemden) zijn in korte tijd varianten voor waterberging en infrastructuur in beeld gebracht (inclusief de opgaven voor natuur, recreatie en deels wonen). Alle varianten zijn voorzien van voor- en nadelen (in tijd en ruimte, geen financiën). Dit levert veel ideeën op, waaronder ook varianten waar tot nu toe bij de planvorming nog niet aan is gedacht, bijvoorbeeld variant 2 voor Diesdonk en de varianten C en D voor de Bakelse Beemden.

De meerwaarde van het inzetten van ontwerp bij deze sessies zit vooral in:

- De samenhang in opgave en oplossingen. Er zijn (kwantitatief zeven) samenhangende oplossingsvarianten bedacht.
- Verbeeldingskracht (plaatjes en tekeningen) zeggen meer dan vele woorden.
- 'Beeldspraak' kracht (Kwantitatief: vijf oneliners).

De winst van ontwerpers is uit te drukken in:

- Bespaarde pagina's tekst (vergelijk MEROS proces met stapels rapporten met vele pagina's).
- Tijdsbesparing: de m.e.r. procedure krijgt nu bij aanvang al integrale varianten in plaats van tijdens de procedure of helemaal niet, met alle inpassingproblemen van dien.
- Kwaliteit: gegeven een aantal onbekende variabelen (klimaatscenario's, tracékeuze, locatiekeuze bedrijventerrein) is in relatief korte tijd (1,5 dag met een doorloop van een maand) een zeer bruikbaar product als input in zowel procedures als inspiratie ontstaan.
- Werkwijze: het is voor iedereen veel aantrekkelijker om actief rond een kaartbeeld te schetsen, dan - alleen maar mondeling - aan een vergadering of overleg deel te nemen.

Daarnaast werden ook de versnelling in de ideevorming en de aandacht voor het gelijkwaardig spreken over de inhoud in plaats van het innemen van standpunten gewaardeerd. Door de open houding van iedereen kwam veel creativiteit los. Daarnaast werd ook het realiteitsgehalte zorgvuldig bewaard met andere woorden: wel 'out of the box denken', maar toch met beide benen op de grond of toepasselijker: in het water!

Voor het vervolg is besproken dat de deelnemers het resultaat van het atelier als iets beschouwen dat in de eerste plaats van het waterschap is. Zij hebben op persoonlijke titel het waterschap geholpen aan ideeën en argumenten voor de m.e.r.-procedures. Afgesproken is dat het Waterschap hiermee een inbreng verzorgt in de procedures rond de Ruit Eindhoven, om te beginnen tijdens een workshop van de provincie op 14 april 2010.

Het werkschrift Water + Ruimte Atelier Helmond en omgeving is opgesteld door NovioConsult, Robbert de Koning Landschapsarchitect BNT en Dienst Landelijk Gebied (DLG), in opdracht van het waterschap Aa en Maas. Het project kon plaatsvinden dankzij een subsidie van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM).

Begeleiding en uitwerking Atelier

NovioConsult - Erik Opdam & Maartje Kunen
Robbert de Koning Landschapsarchitect BNT - Robbert de Koning
Dienst Landelijk Gebied (DLG) - Bertram de Rooij
Deltares - Oswald Lagendijk

Opdrachtgever

Waterschap Aa & Maas - Mark Kerkhoff & Willem Messer

Deelnemers atelier

Gemeente Deurne - Chris Biemans
Gemeente Asten - Jori Meulendijks
Gemeente Helmond - Twan Gremmen
Gemeente Gemert-Bakel - Aline Domna
Waterschap de Dommel - Paul van Dijk
BügelHajema Adviseurs BV - Bas Verbruggen
Provincie Noord-Brabant - Rene Dierx, Jos van der Wijst
Rijkswaterstaat Noord-Brabant - Frans van der horst
Brabantse Milieu Federatie - Frans Swinkels

April 2010

Meer informatie over dit Water + Ruimte Atelier is verkrijgbaar bij het waterschap Aa en Maas.



