

MILIEU - EFFECTRAPPORT BEDRIJVENTERREIN DOORNHOEK

Aanvullende Informatie
Gemeente Veghel



OKTOBER 1998



HASKONING

Ingenieurs- en
Architectenbureau

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Telefoon (024) 328 42 84
Telefax (024) 323 93 46



MILIEU-EFFECTRAPPORT BEDRIJVENTERREIN DOORNHOEK

Aanvullende informatie

Gemeente Veghel

Opgesteld : mevr. ir. M.A.H. van Wijk

Goedgekeurd : drs. P.A.A.M. Lamberigts Paraaf:

**INHOUDSOPGAVE**

1.	AANVULLENDE INFORMATIE	1
1.1	Geluidhinder	1
1.2	Het meest milieuvriendelijke alternatief	7
1.3	Verkeersontwikkeling	16
1.4	Archeologie	20
1.5	Locatiekeuze	21



1. AANVULLENDE INFORMATIE

Per brief van 30 juli 1998 heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie m.e.r.) aan de gemeente Veghel gevraagd aanvullende informatie te leveren op het 'Milieu-effectrapport Bedrijventerrein Doornhoek te Veghel'. De Commissie heeft de aanvullende informatie nodig voor het opstellen van haar definitieve toetsingsadvies over het MER. In de voorliggende notitie is de aanvullende informatie gebundeld, onderverdeeld naar de vijf onderwerpen die de Commissie m.e.r. heeft genoemd.

"Ten behoeve van de toetsing MER Bedrijventerrein Doornhoek, wordt de Commissie graag geïnformeerd over de volgende onderwerpen die van essentieel belang zijn:"

1. *Geluidhinder;*
2. *Het meest milieuvriendelijke alternatief.*

"Overige punten die van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming:"

3. *Verkeersontwikkeling;*
4. *Archeologie;*
5. *Locatiekeuze.*

Aan elk van deze onderwerpen wordt in een aparte paragraaf aandacht besteed. Elke paragraaf start met de vragen van de Commissie m.e.r. Vervolgens volgt de reactie van de gemeente Veghel.

1.1 Geluidhinder

Vraag:

- *"De geluidsbelasting die maximaal mag optreden als gevolg van het bedrijventerrein en hoe dit maximum is verankerd in de verdere besluitvorming".*

Reactie:

Ten aanzien van nieuw te zoneren industrieterreinen en bestaande woningen normeert de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een hoogst toelaatbare geluidbelasting (met ontheffing) van 60 dB(A). Ten aanzien van bestaande woningen in zones van bestaande industrieterreinen geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A).

Rondom het bedrijventerrein Doornhoek is het op grond van de Wet geluidhinder niet verplicht een zone vast te stellen. Voor de afzonderlijke bedrijven is de Wet milieubeheer van toepassing. In de per inrichting te verlenen beschikking zal rekening worden gehouden met de cumulatie van geluid van op het terrein gevestigde en nog te vestigen inrichtingen. De Wet milieubeheer kent geen regelgeving ten aanzien van cumulatie van geluid. De Wet geluidhinder normeert de cumulatie van geluid uitsluitend in geval van gezoneerde industrieterreinen.



Het gemeentelijk beleid is gericht op het zoveel mogelijk voorkomen van saneringsgevallen. Ten aanzien van de cumulatie van geluid afkomstig van inrichtingen op het bedrijventerrein Doornhoek wordt een grenswaarde gehanteerd van 55 dB(A) ten gevolge van alle op het terrein te vestigen inrichtingen. Bij het stellen van geluidvoorschriften per inrichting zal rekening worden gehouden met de cumulatieve grenswaarde van 55 dB(A) ter plaatse van woningen in relatie tot de beschikbare geluidruimte.

Vraag:

- *"De contouren voor de cumulatie van het geluid op volledige kaarten voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en voor het voorkeursalternatief. Het beste kunnen deze contouren met kleuren of arceringen worden aangegeven voor de verschillende MKM (geluid)scores;"*¹⁾
- *Een overzicht van de mate van verandering (in aantallen woningen en in dB(A) per berekend punt) van de situatie ten opzichte van de huidige situatie en de autonome situatie;"*²⁾
- *Een overzicht als in tabel 7.15 van het MER voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en voorkeursvariant voor de cumulatieve geluidsbelasting.*

Het doel van deze extra informatie is om duidelijk te maken in welke mate het initiatief voor het Bedrijventerrein Doornhoek ingrijpt op de leefbaarheid voor de bewoners van de gemeente Veghel."

Reactie:***Algemeen: de Milieu Kwaliteit Maat***

Recentelijk is door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in de publicatiereeks 'Verstoring' het rapport 'Geluid, geur en milieukwaliteit' (Milieu Kwaliteit Maat (MKM) normering voor geluid en geur) verschenen. Deze normering beschrijft een methodiek die het mogelijk maakt cumulatie van verschillende geluidbronnen en geur in rekening te brengen door middel van een getal. Dit getal dat van < 40 tot ≥ 70 loopt geeft een kwalificatie in de beoordeling van 'goed' tot 'extreem slecht'.

Beoordeling MKM	Integrale belasting
goed (G)	< 40
tamelijk goed (TG)	40 - 45
redelijk (R)	45 - 50
matig (M)	50 - 55
tamelijk slecht (TS)	55 - 60
slecht (S)	60 - 65
zeer slecht (ZS)	65 - 70
extreem slecht (ES)	> 70

Tabel 1.1 Beoordelingscriterium Milieu Kwaliteit Maat.

1) MKM = Milieu Kwaliteit Maat, zoals aangegeven in de notitie van HASKONING, 24 juli 1998, betreffende de cumulatie geluid Bedrijventerrein Doornhoek.

2) De verschillende beoordelingsklassen (dus van goed naar tamelijk goed en redelijk etc. en andersom) kunnen in een matrix worden weergegeven.



De L_{etm} waarde voor wegverkeer (niet snelweg), die evenveel hinder veroorzaakt als een combinatie van geluidbronnen, wordt hier de MKM (geluid) genoemd. Uitgangspunt zijn de verschillende bijdragen in dag-, avond- en nachtperiode van de geluidbronnen snelwegverkeer, overig wegverkeer, vliegverkeer, railverkeer en industrielaawaai. Deze bronnen, die ieder een bepaalde beoordeling met zich meedragen in de graad van goed tot extreem slecht, worden via een wegingsfactor opgeteld per periode. De wegingsfactoren worden bepaald al naar gelang de hinderscore die door de mens wordt ondervonden. Hierbij dient de hinderscore van wegverkeer (geen snelweg) als referentiewaarde (1,00). Uit onderzoek blijkt dat de hinder voor railverkeer het laagst is, dit vertaalt zich in een wegingsfactor van 0,82. Voor snelweg en industrielaawaai geldt dat zij als hinderlijker worden ondervonden en deze krijgen een wegingsfactor van 1,21. De grootste hinder wordt ondervonden ten gevolge van luchtverkeer. De wegingsfactor is hier 1,31. De verschillende bijdragen worden gewogen en logaritmisch opgeteld. Op deze wijze wordt de MKM (geluid) score per periode bepaald. De periode met de hoogste waarde dient als MKM (geluid) bijdrage: de zogenaamde etmaalwaarde (L_{etm} waarde).

Volgens artikel 103 van de wet geluidhinder mag op berekende c.q. gemeten geluidniveaus ten gevolge van wegverkeer een aftrek worden toegepast, anticiperend op het verwachte stiller worden van verkeer. Deze aftrek is in de voorliggende berekening niet toegepast.

L etmaal geluid [dB(A)]						
Beoordeling	overig wegverkeer	snelweg verkeer	vlieg- verkeer	rail- verkeer	impuls geluid	industrie (geen impuls)
goed	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
tamelijk goed	40 - 45	40 - 44	40 - 44	40 - 46	20 - 26	40 - 44
redelijk	45 - 50	44 - 48	44 - 48	46 - 52	26 - 32	44 - 48
matig	50 - 55	48 - 52	48 - 51	52 - 58	32 - 38	48 - 52
tamelijk slecht	55 - 60	52 - 57	51 - 55	58 - 64	38 - 44	52 - 57
slecht	60 - 65	57 - 61	55 - 59	64 - 70	44 - 50	57 - 61
zeer slecht	65 - 70	61 - 65	59 - 63	70 - 77	50 - 56	61 - 65
extreem slecht	> 70	> 65	> 63	> 77	> 56	> 65

Tabel 1.2 Beoordeling van de bijdragen van verschillende geluidbronnen aan de MKM-geluid.

Uitgangspunten cumulatieberekening voor bedrijventerrein Doornhoek

In de tabellen 1.3 en 1.4 zijn de relevante uitgangspunten, ten behoeve van de cumulatie, weergegeven zoals die in het MER zijn gehanteerd. De rekenpunten zijn overgenomen uit het akoestisch onderzoek in het MER naar de geluidbelasting van het bedrijventerrein Doornhoek. Voor de ligging van de rekenpunten wordt verwezen naar de bijgevoegde figuren of naar figuur 7.11 in het MER. Opgemerkt wordt dat alleen die rekenpunten zijn opgenomen die relevant zijn een oogpunt van cumulatie (dus waar wegverkeer- én industrielaawaai voorkomt of kan voorkomen). De variant 3 in de tabel komt overeen met het voorkeursalternatief (B) van de initiatiefnemer.

Rekenpunt	Geluidbelasting in dB(A)					
	huidige situatie			autonome situatie		
	weg- verkeer	ind. terrein De Dubbelen	ind. terrein NCB-laan	weg- verkeer	ind. terrein De Dubbelen	ind. terrein NCB-laan
I-15 Corridor 21	55	~ 56	~ 52	41	~ 56	~ 52
I-13 Corsica 13	52	< 45	< 45	56	< 45	< 45
I-14 Corsica 2	61	< 45	~ 45	65	< 45	~ 45
I-1 Doornhoek 1	56	< 45	~ 50	58	< 45	~ 50
I-25 Waalstr. 23-49	60	< 45	~ 52	62	< 45	~ 52

Tabel 1.3 Uitgangspunten cumulatieberekening voor de huidige en autonome situatie.

Rekenpunt	Geluidbelasting in dB(A)					
	toekomstige situatie					
	weg- verkeer	ind. terrein De Dubbelen	ind. terrein NCB-laan	variant 1 Doornhoek	variant 2 Doornhoek	variant 3 Doornhoek
I-15 Corridor 21	47	~ 56	~ 52	60	61	59
I-13 Corsica 13	57	< 45	< 45	61	61	52
I-14 Corsica 2	66	< 45	~ 45	64	64	55
I-1 Doornhoek 1	58	< 45	~ 50	59	65	57
I-25 Waalstr. 23-49	62	< 45	~ 52	56	62	54

Tabel 1.4 Uitgangspunten cumulatieberekening voor de toekomstige situatie (mét Doornhoek).

Uit deze tabellen blijkt dat de aanleg van het bedrijventerrein weinig invloed heeft op de geluidbelasting veroorzaakt door wegverkeer op de N266 (rekenpunten I-1 en I-25) en de Corsica. Door de verkeerstoename op de Corridor als gevolg van het bedrijventerrein zal de geluidbelasting bij de aanliggende woningen wel sterk stijgen ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar zelfs dalen ten opzichte van de huidige situatie. Dit hangt samen met de verwachte verschuiving van het wegverkeer naar de aan te leggen A50.

Resultaten cumulatieberekening voor bedrijventerrein Doornhoek

In tabel 1.5 zijn de resultaten van de cumulatieberekening volgens de MKM (geluid) per gevel van de woningen weergegeven op de maatgevende waarnemhoogte (de bovenste woonlaag). Voor een verklaring van de gebruikte afkortingen, zie tabel 1.1.

Rekenpunt	Gecumuleerde geluidbelasting in dB(A)					
	huidige situatie	autonome ontwikkeling	variant 1 Doornhoek	variant 2 Doornhoek	variant 3 Doornhoek	
I-15 Corridor 21	63 S	62 S	67 ZS	68 ZS	65 ZS	
I-13 Corsica 13	53 M	56 TS	66 ZS	66 ZS	59 TS	
I-14 Corsica 2	61 S	65 ZS	71 ES	71 ES	67 ZS	
I-1 Doornhoek 1	57 TS	59 TS	65 ZS	71 ES	63 S	
I-25 Waalstr. 23-49	61 S	63 S	64 S	68 ZS	63 S	

Tabel 1.5 Cumulatie van geluid volgens de MKM (geluid).

Uit de vergelijking van de autonome ontwikkeling met de huidige situatie in bovenstaande tabel blijkt dat langs de N266 (rekenpunten I-1 en I-25) en de Corsica de gecumuleerde akoestische situatie in de toekomst zal verslechteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. Dit geldt niet voor de situatie langs de Corridor waar door de autonome ontwikkeling de situatie verbeterd (door verschuiving verkeer naar A50).

Uit de vergelijking van de toekomstige situatie (mét Doornhoek) met de huidige en autonome situatie blijkt dat er langs de Corsica sprake is van een forse verslechtering uitgaande van de varianten 1 en 2. Wat de varianten betreft blijkt duidelijk de voorkeur voor variant 3 (= voorkeursalternatief initiatiefnemer en tevens meest milieuvriendelijk alternatief). Hoewel er uitgedrukt in de MKM (geluid) sprake is van een 'slechte' akoestische situatie treedt er ten opzichte van de autonome ontwikkeling slechts een geringe wijziging op. De MKM (geluid) blijft op de meeste rekenpunten gelijk.

De resultaten van de uitgevoerde aanvullende berekeningen zijn tevens weergegeven in de vorm van contouren. De contouren voor respectievelijk de huidige toestand en autonome ontwikkeling zijn weergegeven in de figuren 1.6 en 1.7. De contouren voor de toekomstige toestand volgens variant 3, dus na ontwikkeling van bedrijventerrein Doornhoek volgens het voornemen van de initiatiefnemer, zijn opgenomen in figuur 1.8. In figuur 1.9 wordt een vergelijking gemaakt tussen de ligging van de cumulatieve contouren tussen de huidige toestand en de toekomstige toestand volgens variant 3. In figuur 1.10 wordt een vergelijking gemaakt tussen de autonome ontwikkeling en de toekomstige toestand volgens variant 3.

De woningen waarvoor de cumulatieve geluidssituatie verslechterd, zijn gelegen in de gearceerde gebieden van de figuren 1.9 en 1.10. Aangegeven zijn de woningen die als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Doornhoek binnen de gecumuleerde 50 dB(A) dan wel 55 dB(A) contour komen te liggen ten opzichte van de huidige en autonome situatie.

Een inschatting van het aantal woningen is weergegeven in tabel 1.11. Voor een compleet beeld is gekeken naar drie verschillende gebieden. Met het gebied 'Noordoost' wordt verwezen naar het gebied ten noordoosten van de Zuid-Willemsvaart (woonwijk De Leest). Het gebied 'Zuidoost' betreft het gebied tussen de Zuid-Willemsvaart en de Corsica (in de richting van Zijtaart). Het gebied 'Zuidwest' verwijst naar het gebied ten zuiden van de Corsica.

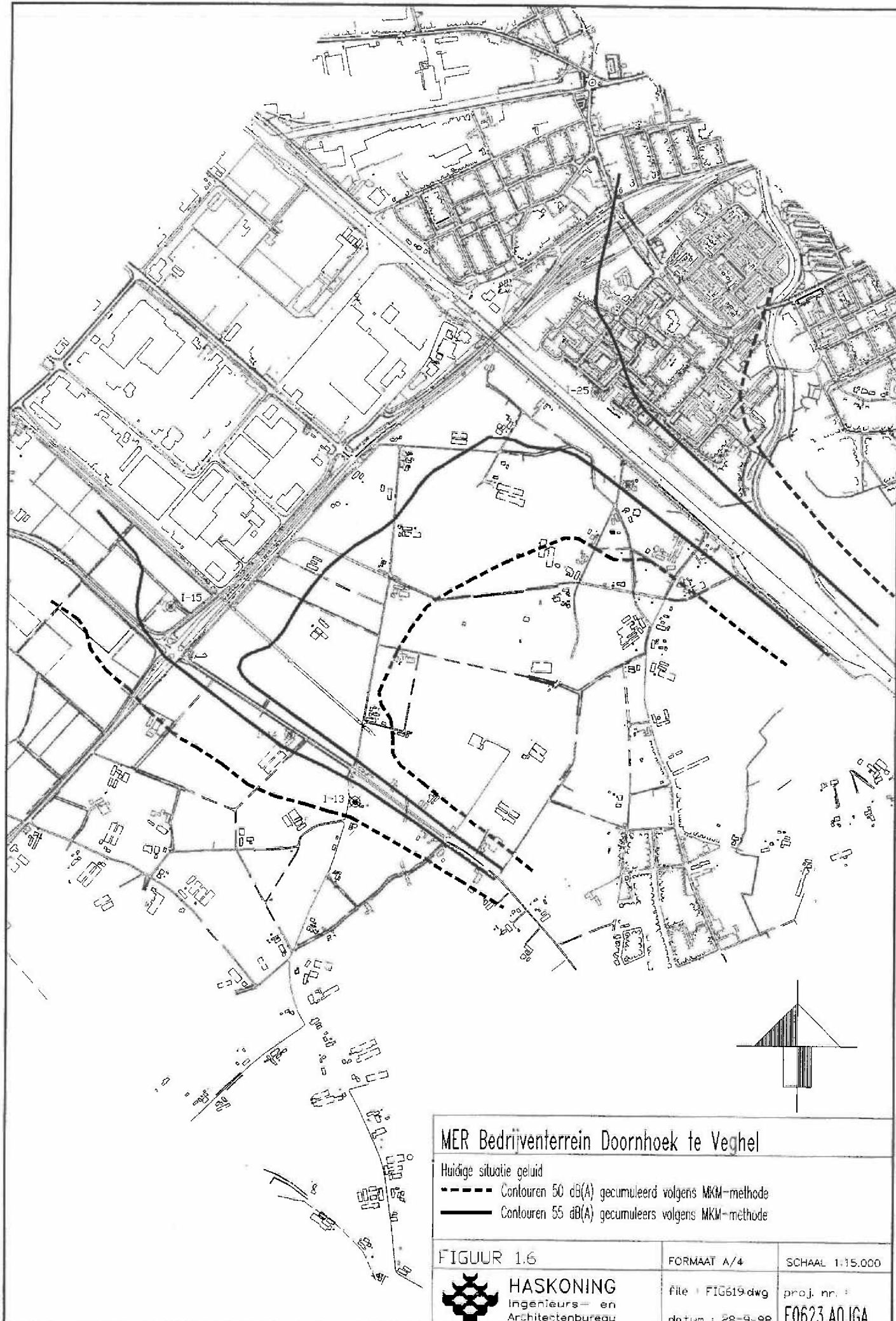


Gebied	Toename aantal woningen na ontwikkeling Doornhoek in vergelijking met:			
	huidige contour van 55 dB(A)	huidige contour van 50 dB(A)	autonome contour van 55 dB(A)	autonome contour van 50 dB(A)
Noordoost	120-180	30-70	80-120	< 25
Zuidoost	10-40	10-40	10-40	10-40
Zuidwest	10-40	10-40	< 25	< 25

Tabel 1.11 Indicatie van het aantal woningen per deelgebied, dat als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Doornhoek (volgens variant 3) binnen de 50 respectievelijk de 55 dB(A) contour komen te liggen in vergelijking met de huidige en autonome situatie.

Uit de tabel volgt dat als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Doornhoek voor maximaal 175 à 275 woningen een verslechtering in de geluidssituatie kan optreden ten opzichte van de autonome situatie. De meeste woningen liggen in het stedelijk gebied ten noordoosten van het te ontwikkelen bedrijventerrein in de woonwijk De Leest. In werkelijkheid zal het aantal woningen waarvoor een verslechtering optreedt veel lager zijn onder meer omdat in de berekeningen geen rekening is gehouden met de afschermende werking van gebouwen (bijvoorbeeld van gebouwen op het nieuwe bedrijventerrein of van de eerste rij woningen van de woonwijk De Leest).

In elk geval moet met een verslechtering van de geluidssituatie rekening worden gehouden voor de woningen direct grenzend aan het nieuwe bedrijventerrein (in de deelgebieden zuidoost en zuidwest). Het gaat dan met name om de woningen langs De Hemel en de Corsica. Deze verslechtering kan zowel worden toegeschreven aan de autonome ontwikkeling van het verkeer als aan de toekomstige bedrijvigheid op het bedrijventerrein Doornhoek.



MER Bedrijventerrein Doornhoek te Veghel

Huidige situatie geluid

----- Contouren 50 dB(A) gecumuleerd volgens MKM-methode

————— Contouren 55 dB(A) gecumuleers volgens MKM-methode

FIGUUR 1.6



HASKONING
Ingenieurs- en
Architectenbureau

FORMAAT A/4

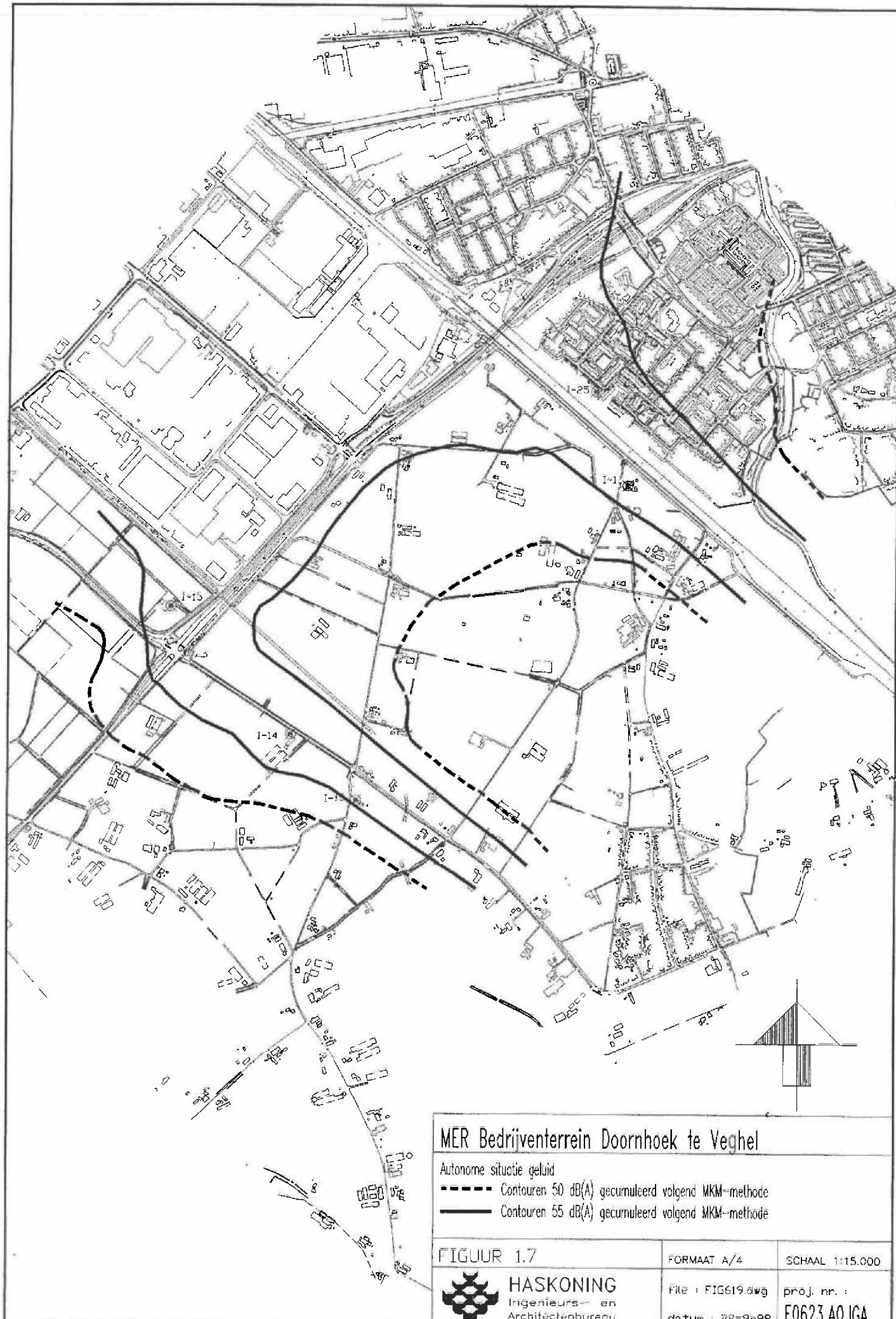
SCHAAL 1:15.000

file : FIG619.dwg

proj. nr. :

datum : 28-9-98

E0623.A0.IGA



MER Bedrijventerrein Doornhoek te Veghel

Autonome situatie geluid

----- Contouren 50 dB(A) gecumuleerd volgens MKM-methode

————— Contouren 55 dB(A) gecumuleerd volgens MKM-methode

FIGUUR 1.7



HASKONING
Ingenieurs- en
Architectenbureau

FORMAAT A/4

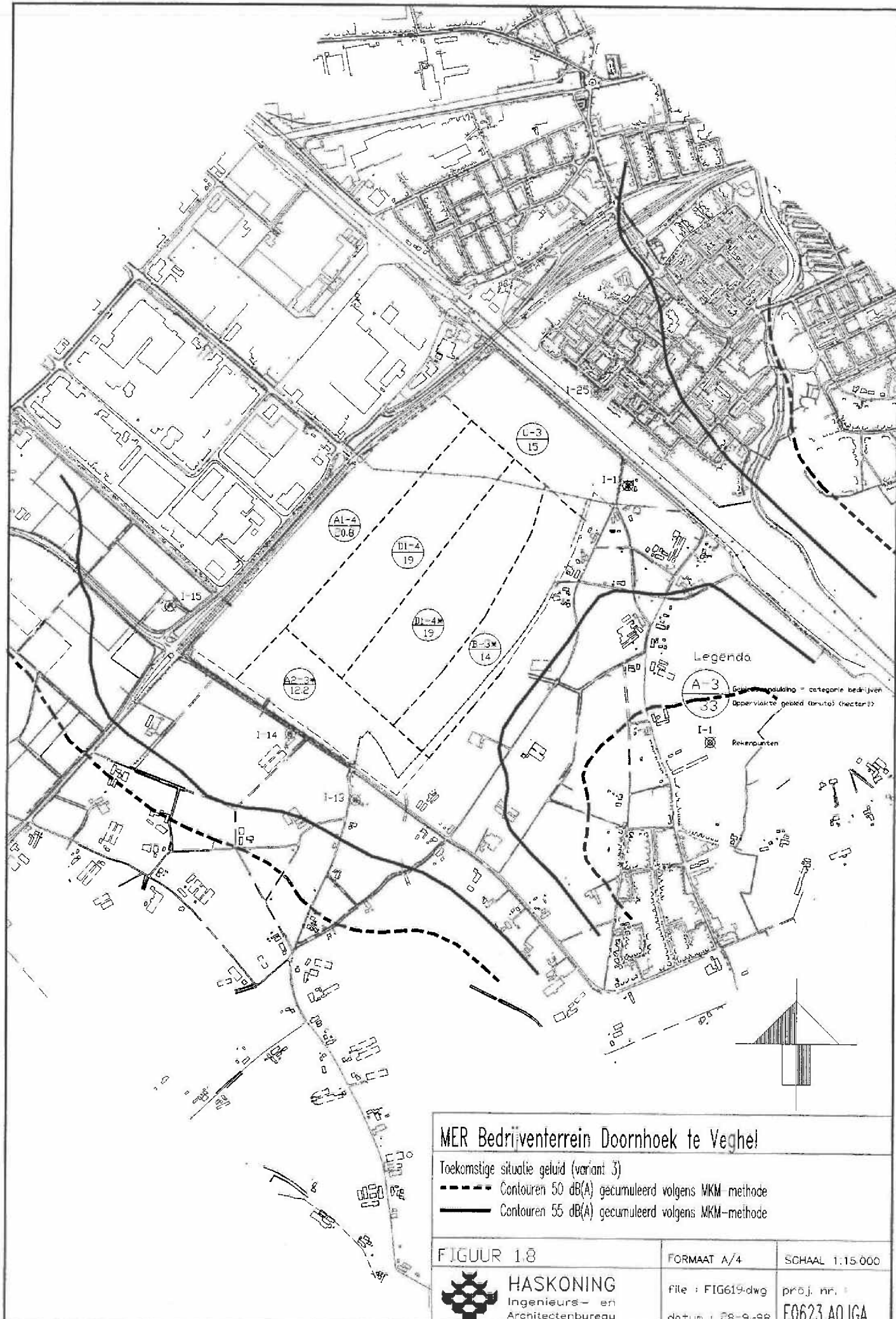
SCHAAL 1:15.000

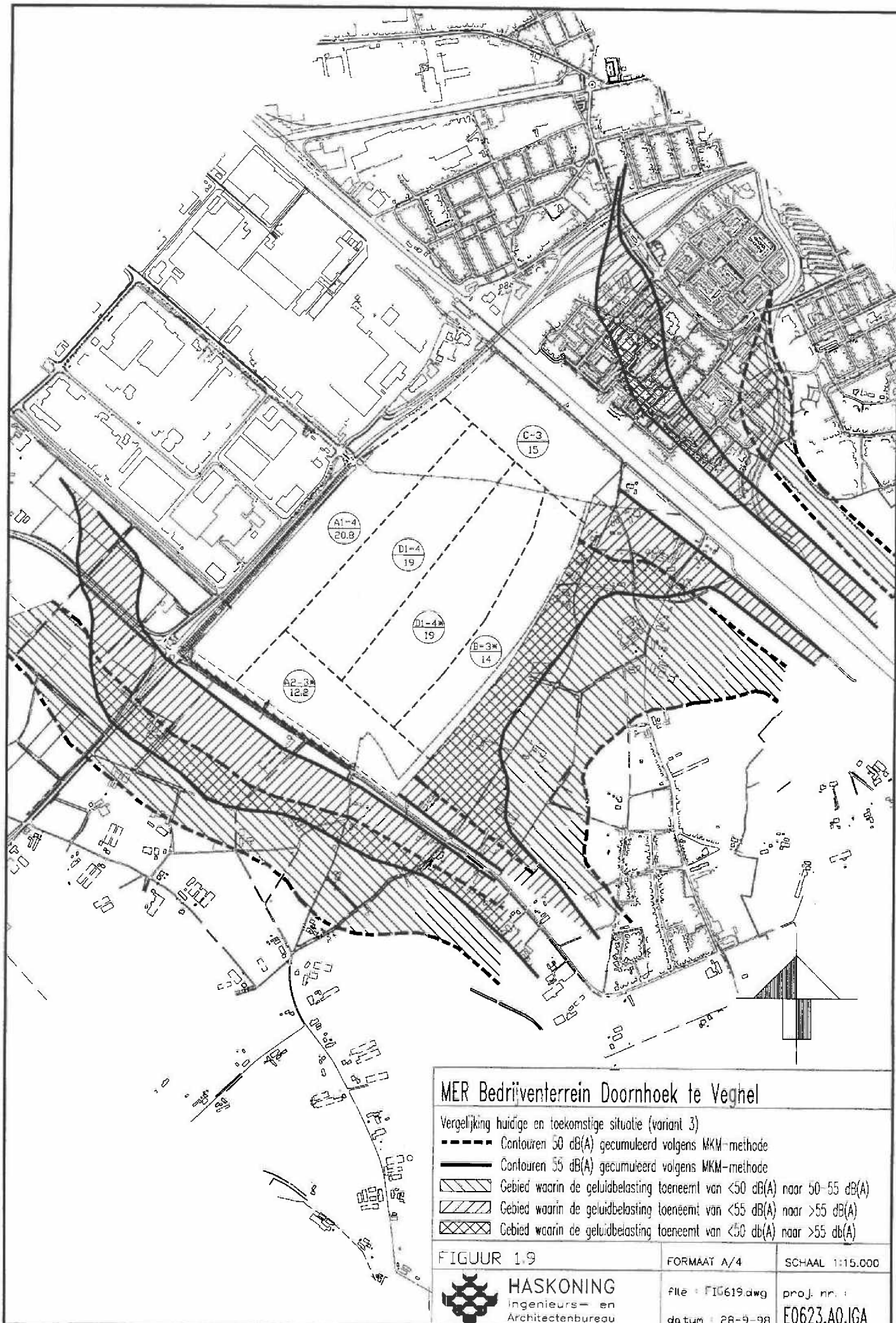
File : FIG619.dwg

proj. nr. :

datum : 28-9-98

E0623.A0.1GA





MER Bedrijventerrein Doornhoek te Veghel

Vergelijking huidige en toekomstige situatie (variant 3)

- Contouren 50 dB(A) gecumuleerd volgens MKM-methode
- Contouren 55 dB(A) gecumuleerd volgens MKM-methode
- ▨ Gebied waarin de geluidbelasting toeneemt van <50 dB(A) naar 50-55 dB(A)
- ▧ Gebied waarin de geluidbelasting toeneemt van <55 dB(A) naar >55 dB(A)
- ▩ Gebied waarin de geluidbelasting toeneemt van <50 dB(A) naar >55 dB(A)

FIGUUR 1.9

FORMAAT A/4

SCHAAL 1:15.000



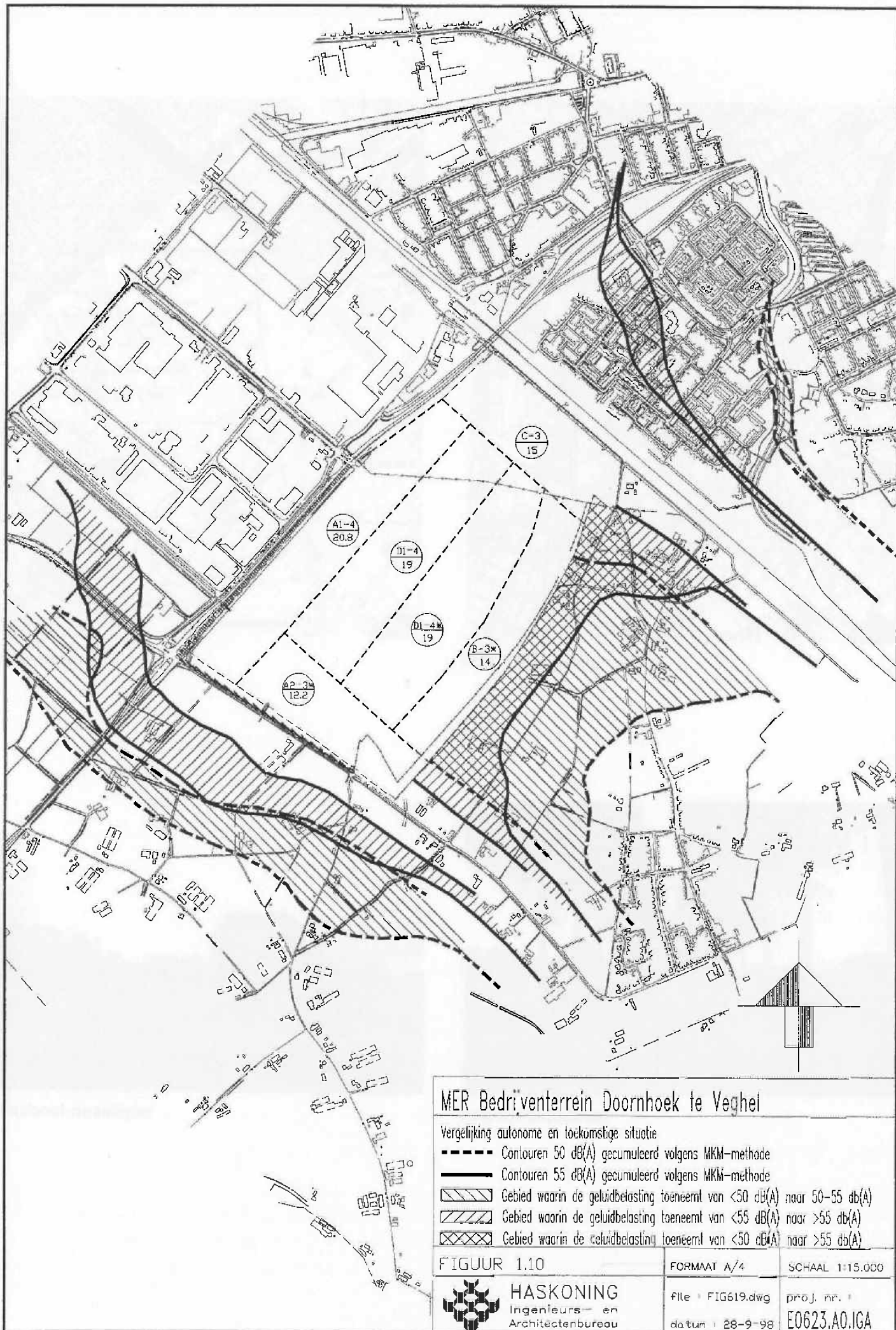
HASKONING
Ingenieurs- en
Architectenbureau

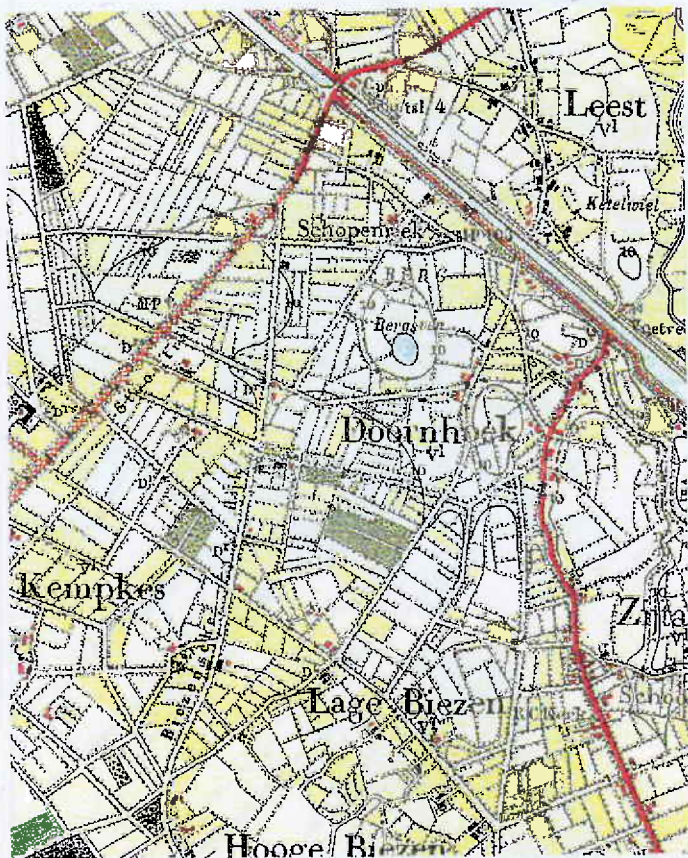
file : FIG619.dwg

proj. nr. :

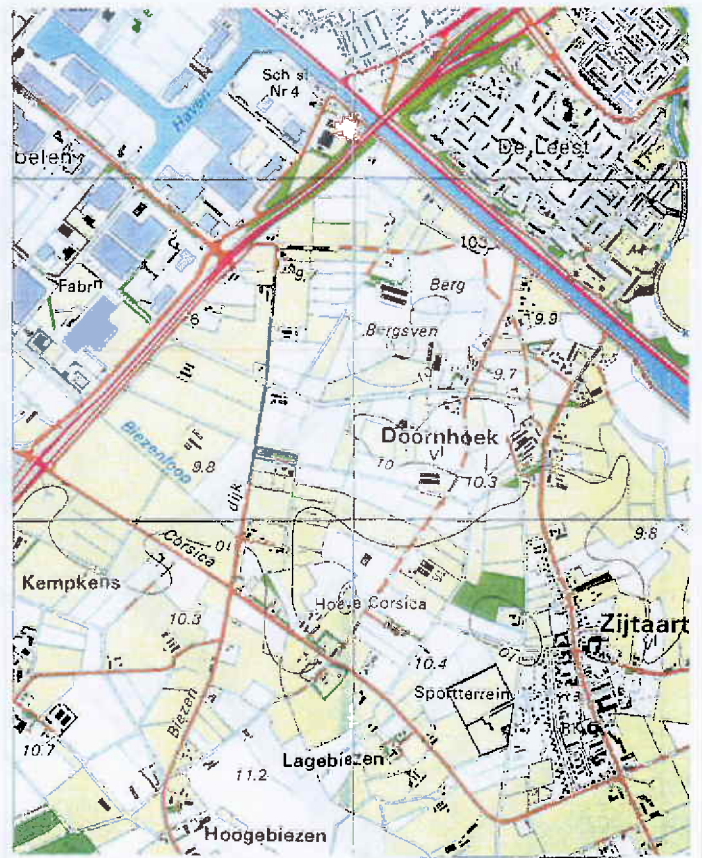
datum : 28-9-98

E0623.A0.IGA





Doornhoek rond 1900



Doornhoek nu



laanbeplantingen



coulissen-landschap

1.2

Het meest milieuvriendelijke alternatief

Vraag:

"Doordat een aantal aanbevelingen voor het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) weinig is uitgewerkt (of een motivatie voor het niet uitwerken van de genoemde aspecten ontbreekt) is niet duidelijk welke mogelijkheden de initiatiefnemer heeft om het milieu zo goed mogelijk te beschermen. Ook is niet altijd aangegeven op welke wijze hiermee rekening zal worden gehouden bij het besluit door het bevoegd gezag.

Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- *het ontwikkelen van een buffer tussen Doornhoek en Zijtaart:*
 - *de ligging en vormgeving van de bufferzone en andere landschappelijke inpassings- of afschermingsvoorzieningen door middel van tekeningen;*
 - *de aansluiting bij de bestaande historisch-geografische structuren;*
 - *de wijze van besluitvorming over de bufferzone en de garanties die het bestuur mogelijkerwijs geeft over de wijze waarop de groenzone/bufferzone zal worden ontwikkeld."*

Reactie:

Historisch-geografische karakteristiek van Doornhoek en omgeving

Als we de topografische kaart van rond het begin van deze eeuw vergelijken met die van de huidige situatie in het gebied Doornhoek-Zijtaart, dan valt op dat er in de loop der jaren nauwelijks veranderingen zijn opgetreden. De oude historisch-geografische structuren zijn in en rond het plangebied goed bewaard gebleven. Nog altijd is er in de landelijke zone tussen Doornhoek en Zijtaart sprake van een oud cultuurlandschap dat gekenmerkt wordt door beslotenheid en smalle, bochtige (onverharde) landwegen die begeleid worden door laanbeplanting. Op kavelgrenzen zijn veelal singels en heesterbeplantingen aanwezig.

Het geheel vormt een ongericht mozaïekpatroon van grotere en kleinere ruimten die visueel steeds duidelijk begrensd worden en daardoor het gebied een besloten karakter geven. We spreken in dit verband van een 'coulissen-landschap'.

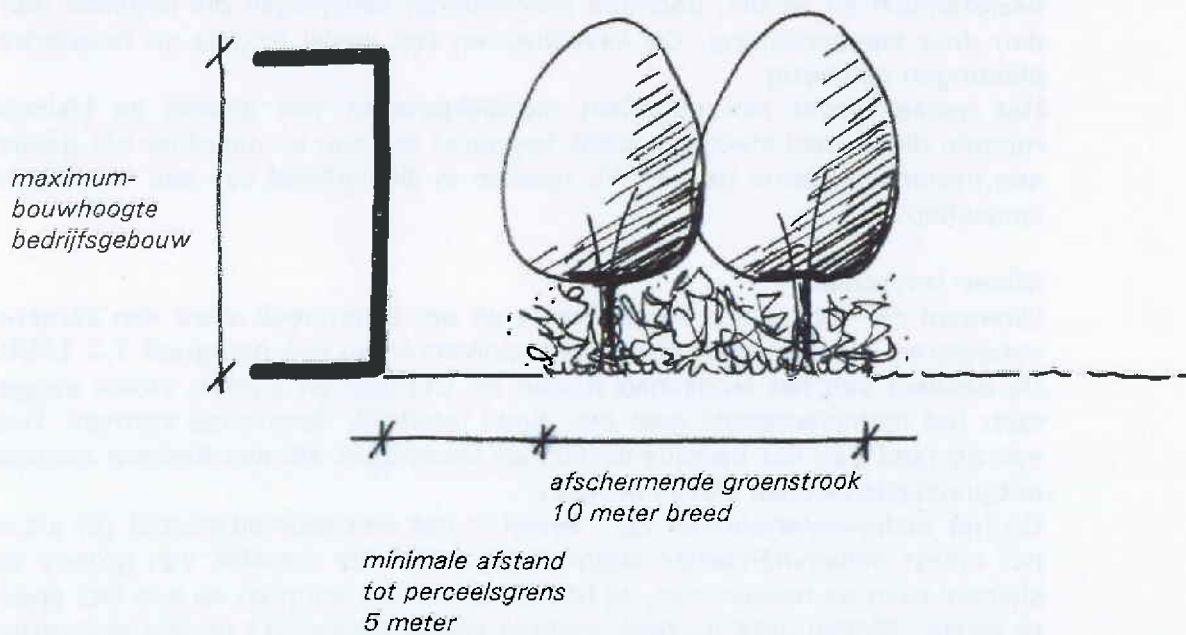
Nieuw landschap

Uiteraard zal het huidige landschap in en om Doornhoek sterk van karakter veranderen door de aanleg van het bedrijventerrein (zie paragraaf 7.2 MER). De eenheid van het landschap tussen de Corridor en Zijtaart wordt aangetaast; het bedrijventerrein gaat een eigen 'stedelijk' landschap vormen. Tussen de rand van het bedrijventerrein en Doornhoek zal een kleinere eenheid ontginningslandschap blijven bestaan.

Op het bedrijventerrein zelf zal - zowel in het voorkeursalternatief (B) als in het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) - de mozaïek van grotere en kleinere ruimten terugkomen, zij het in een andere vorm en op een iets andere schaal. Binnen deze mozaïek worden enkele belangrijke groene elementen gehandhaafd, waaronder het Eikenlaantje en de Biezenloop met een aan-



te handhaven Biezenloop als structuurbepalend element



nieuwe, groene coulisse langs rand bedrijventerrein



grenzende strook voor natuurontwikkeling. Juist vanwege landschap en natuur is in het MER een inrichtingsalternatief ontwikkeld dat beter aansluit bij de bestaande landschappelijke structuren en bij de mogelijkheden die het plangebied biedt voor natuurontwikkeling. Dit inrichtingsalternatief is aangemerkt als meest milieuvriendelijk alternatief én als voorkeursalternatief (B), en heeft ten grondslag gelegen aan het bestemmingsplan. Het inrichtingsalternatief gaat veel verder dan het 'slechts' voorzien in een buffer tussen Zijtaart en Doornhoek. Uit de analyse van de bestaande toestand van zowel landschap als ecologie bleken immers de watergangen in het gebied het meest waardevol te zijn. Deze zijn daarom als belangrijke structuurbepalende elementen richtinggevend geweest voor het voorkeursalternatief (B) van de initiatiefnemer.

Overgang van zuidoostzijde bedrijventerrein naar landelijk gebied

In zowel het voorkeursalternatief (B) als het meest milieuvriendelijke alternatief wordt het zuidoostelijke deel van het bedrijventerrein ingericht als overgang naar het buitengebied richting Zijtaart, met een kleinere maximum-bouwhoogte en lagere milieucategorieën dan op de rest van het bedrijventerrein (zie ontwerp-bestemmingsplan). Langs de rand van het bedrijventerrein is in het bestemmingsplan aan deze zijde bovendien een 10 meter brede groenstrook geprojecteerd, om het huidige karakter van het coulissenlandschap rond Zijtaart zoveel mogelijk te handhaven. Deze groenstrook kan gezien worden als een extra coulisse, aanvullend op de reeds aanwezige (overwegend noord-zuidgerichte) coulissen/laanbeplantingen in het landschap tussen Doornhoek en Zijtaart. In het beeldkwaliteitsplan Doornhoek (in concept gereed) is deze groenstrook nader getypeerd als een strook van hoog opgaande bomen met een dichte ondergroei, bij voorkeur groenblijvend, die de visuele overlast voor gevoelige functies in de omgeving van het bedrijventerrein beperkt. Als mitigerende maatregel voorziet het voorkeursalternatief (B) bovendien in het beplanten van kavelgrenzen aan de randen van het bedrijventerrein.

De overgangszone tussen Doornhoek en Zijtaart (de bufferzone) is ongeveer 450 tot 750 meter breed. In deze overgangszone zal door de gemeente geen actief grondverwervingsbeleid worden gevoerd, omdat de gronden in deze zone buiten het plangebied van het bestemmingsplan liggen. Daar waar de gemeente toch gronden verwerft, zal echter een groene inpassing worden gerealiseerd.

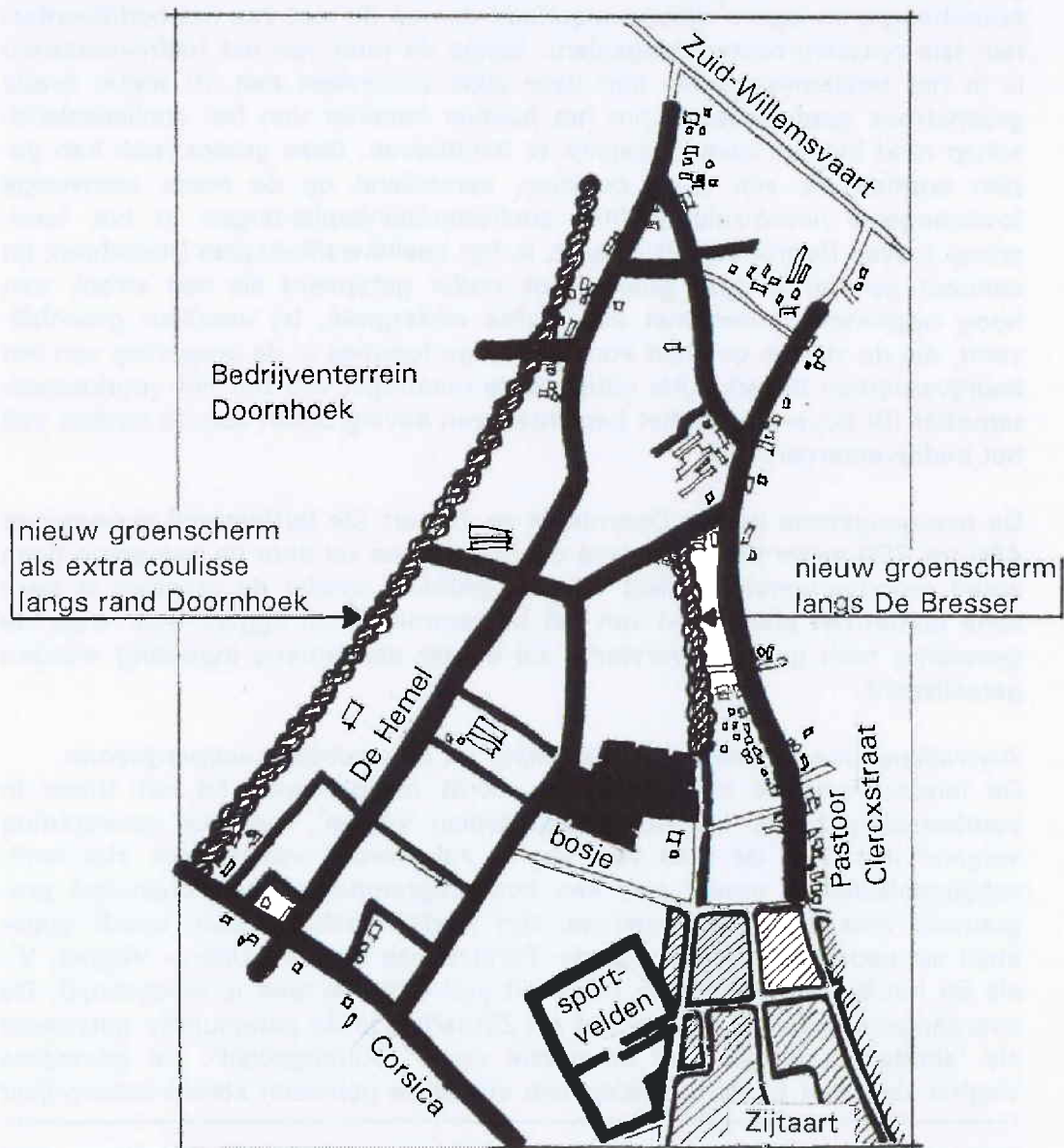
Aanvullende maatregelen met betrekking tot de landelijke overgangszone

De landschappelijke overgangszone wordt meegenomen bij het thans in voorbereiding zijnde 'Landschapsbeleidsplan Veghel', dat naar verwachting volgend jaar door de raad van Veghel zal worden vastgesteld. Het landschapsbeleidsplan omvat ook een actieprogramma en een financieel programma voor de uit-voeringsfase. Het landschapsbeleidsplan wordt opgesteld als nadere uitwerking van de 'Paraplunota Boekel - Uden - Veghel, Visie op het buitengebied', die begin dit jaar door de raad is vastgesteld. De overgangszone tussen Doornhoek en Zijtaart is in de paraplunota getypeerd als 'aandachts-gebied voor de relatie stad - buitengebied'. De gemeente Veghel vindt het bij de inrichting van stedelijke gebieden steeds belangrijker

aan te vullen groenscherm langs De Bresser



beperkt zicht door bestaand bosje



Landelijke overgangszone tussen Doornhoek en Zijtaart



om ruimtelijke relaties tussen het stedelijk gebied en het buitengebied veilig te stellen. Meer dan voorheen wordt bij de uitwerking van stedelijke locaties, zowel industrie- als woningbouwlocaties, een inrichting gezocht die aansluit bij de kwaliteiten van het terrein zelf en van de omgeving.

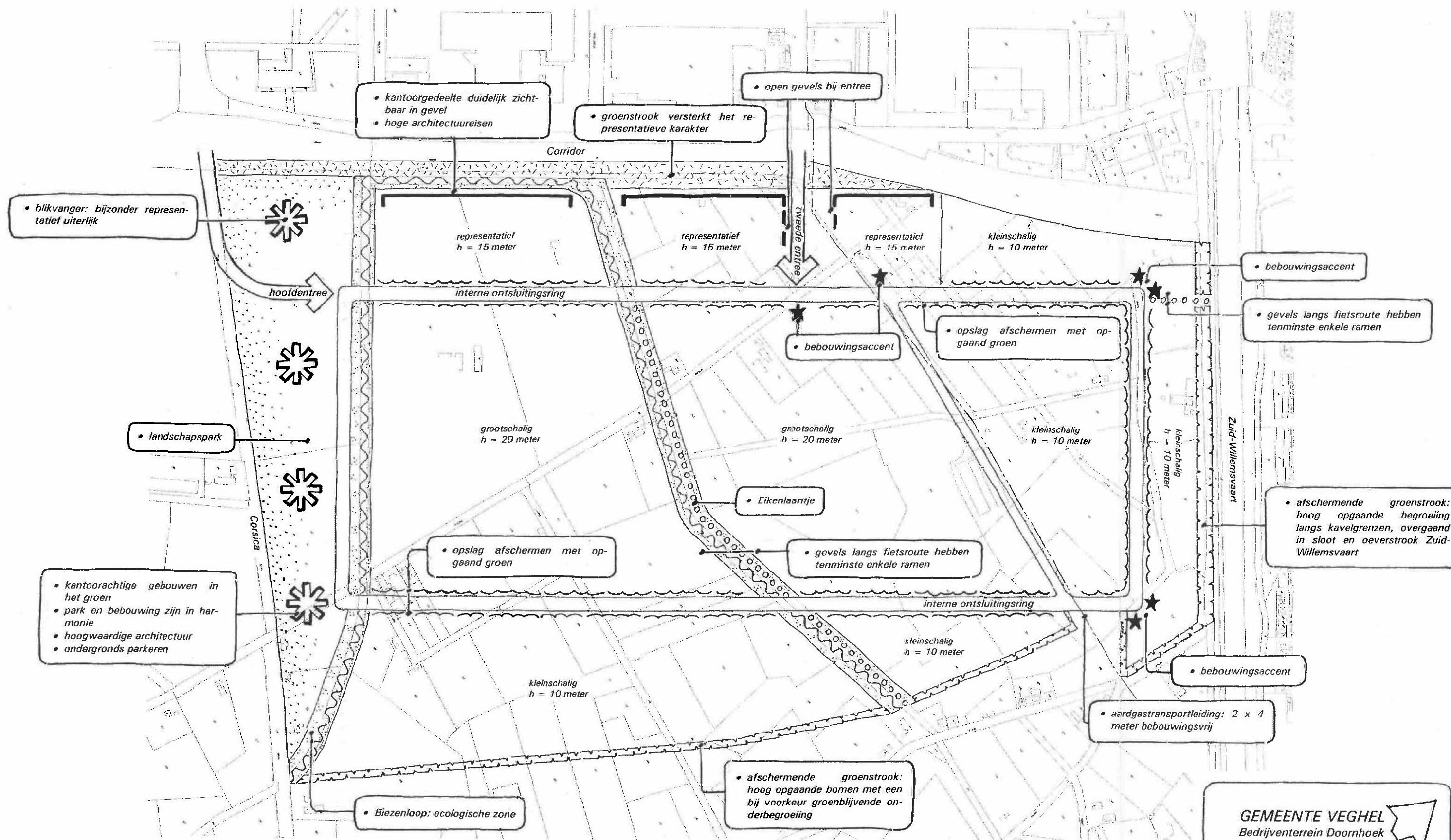
Vooruitlopend op het landschapsbeleidsplan is naar aanleiding van de vragen van de Commissie m.e.r. geanalyseerd welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden ter versterking van de landschappelijke overgangszone tussen het bedrijventerrein Doornhoek en Zijtaart. Het landschap tussen Doornhoek en Zijtaart is gekarakteriseerd als een coulissenlandschap: een landschap dat is opgebouwd uit grotere en kleinere groene kamers die visueel steeds duidelijk begrensd worden en daardoor bijdragen aan een kleinschalig, besloten karakter. De coulissen worden gevormd door veelal noord-zuidgerichte laanbeplantingen langs paden en wegen, en singels en heesterbeplantingen op kavelgrenzen. Vanaf de wegen Doornhoek en het noordelijke deel van de Pastoor Clercxstraat zal het bedrijventerrein door de reeds aanwezige beplantingen slechts in beperkte mate zichtbaar zijn. Vanaf de weg De Bresser wordt het zicht in belangrijke mate afgeschermd door het bestaande bosje en door de beplantingen rond de sportvelden.

In zowel het meest milieuvriendelijke alternatief als het voorkeursalternatief (B) van de initiatiefnemer zullen in de overgangszone tussen Doornhoek en Zijtaart aanvullende maatregelen worden getroffen om de visuele hinder vanuit Zijtaart verder te beperken en het besloten, kleinschalige karakter van het landschap te versterken, door de coulissen-werking ervan nog verder te benadrukken. In aanvulling op de reeds voorziene groenstrook langs de oostelijke begrenzing van het bedrijventerrein zullen in de overgangszone tussen het bedrijventerrein en Zijtaart ontbrekende schakels in de laanbeplanting langs wegen en paden worden aangevuld. Dit geldt met name voor het gedeelte van De Bresser ten noorden van de Kapitein S. Klapwijkstraat, waar nu reeds singels en heesterbeplantingen aanwezig zijn. Door langs dit weggedeelte tevens laanbeplanting aan te brengen, wordt de coulissen-werking van het landschap ter plaatse verder versterkt, en daarmee het zicht op het bedrijventerrein verder beperkt. Daarnaast zal de gemeente subsidie ter beschikking stellen aan grondeigenaren in de gehele overgangszone, wanneer zij op hun kavelgrenzen singels en heesterbeplantingen aanbrengen, die het coulissen-landschap verder kunnen versterken. De hiervoor benodigde extra financiële middelen worden opgenomen in de exploitatie-opzet van het bedrijventerrein Doornhoek.

Vraag:

- *"het minimaliseren van de automobiliteitsgroei".³⁾*
 - *de mogelijkheden van de gemeente om bij een bereikbaarheidsprofiel C milieuvriendelijke vervoerswijzen te initiëren, bijvoorbeeld door het*

3) De initiatiefnemer stelt dat vanwege het bereikbaarheidsprofiel C de relevantie van zulk soort maatregelen laag is. Vandaar dat de gemeente geen concrete maatregelen in het MER heeft opgenomen. Initiatieven op dit gebied zijn volgens het MER alleen te verwachten van bedrijven die zich er zullen gaan vestigen.



GEMEENTE VEGHEL
Bedrijventerrein Doornhoek

Kaart van het beeldkwaliteitsplan

E0623.A0/MVW

HASKONING
ruimte en
Architectuur



stimuleren van carpoolen, groepsvervoer en het gebruik van de fiets door middel van vervoersmanagement. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de ervaringen die bij andere bedrijfsterreinen zijn opgedaan;

- *de inspanningen die de gemeente hiertoe zal betrachten, tenminste in het kader van het mma, en een beschrijving van de bestuurlijke hardheid van deze inspanningen."*

Reactie:

In de nota 'Provinciaal beleid bedrijventerreinen Op Maat' (1997) geeft de provincie als het gewenste bereikbaarheidsprofiel voor het bedrijventerrein Doornhoek een C-profiel aan. Locaties met een C-profiel zijn locaties die de grootste potenties hebben voor het gebruik van de auto. Ze zijn gelegen in de directe nabijheid van een afslag van een auto(snel)weg.

De gemeente Veghel hecht er grote waarde aan dat een dergelijke C-locatie ook goed bereikbaar is voor andere vervoerswijzen. De mogelijkheden die de gemeente heeft om het gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen te vergroten zijn echter beperkt. Bovendien zullen zich op het bedrijventerrein naar verwachting vooral arbeidsextensieve bedrijven vestigen.

Verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Veghel

Het 'Verkeersveiligheidsplan: integraal verkeers- en vervoerbeleid' van de gemeente Veghel (d.d. 24 januari 1996, gewijzigd 7 maart 1996) heeft als hoofddoelstelling *"Het bevorderen van een doelmatige en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor het verrichten van de voor de gemeente Veghel wenselijke maatschappelijke activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk beperkt worden en rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het milieu"*. Deze hoofddoelstelling is uitgesplitst in negen subdoelstellingen. Twee daarvan hebben betrekking op het bevorderen van het collectief vervoer respectievelijk op het optimaal ontsluiten van bedrijventerreinen.

Het *collectief vervoer* kan onder meer worden bevorderd door vervoerplannen op te stellen. Deze plannen kunnen per bedrijf/instelling of gebiedsgewijs opgesteld worden en omvatten maatregelen als:

- het aanleggen van databanken ten behoeve van carpoolers;
- het creëren van speciale voorzieningen voor carpoolers en fietsers (parkeren/stallen dichtbij de ingang);
- het maken van afspraken over openbaar vervoergebruik bij dienstreizen;
- het onderzoeken van de mogelijkheden van collectief woon-werkverkeer.

Het *optimaal ontsluiten van bedrijventerreinen* heeft in het gemeentelijk beleid betrekking op het zo direct mogelijk aansluiten van de terreinen op het regionale en/of nationale wegennet, zodanig dat het vrachtverkeer van en naar de bedrijventerreinen buiten de woongebieden om kan worden geleid. Het zakelijke autoverkeer (inclusief goederentransport) geniet de voorkeur als het gaat om de verkeersafwikkeling. Niet-zakelijk verkeer, waaronder woon-werk-verkeer, wordt gestimuleerd te gaan carpoolen of vaker van de fiets en de bus gebruik te maken.

Het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid heeft ten grondslag gelegen aan het standpunt van de gemeente inzake de aanleg en ligging van de nieuw aan te leggen A50 (ontsluiting bedrijventerreinen en ontlasting kern van Veghel van doorgaand verkeer). Bovendien heeft het beleid de laatste jaren bijgedragen aan de sterke uitbreiding van het fietspadennetwerk in Veghel. Een voorbeeld hiervan in de omgeving van het plangebied betreft de zojuist gerealiseerde doortrekking van het vrijliggende fietspad langs de Corsica ter hoogte van het plangebied (tussen de kern Zijtaart en de Corridor). Om carpoolen mogelijk te maken heeft de gemeente Veghel samen met Rijkswaterstaat enige jaren geleden een carpoolplek aangelegd nabij de brug over de Zuid-Willemsvaart.

Ontsluiting per openbaar vervoer en per fiets

Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Doornhoek per openbaar vervoer wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande lijnvoering en dienstregeling van het busvervoer. De werknemers en bezoekers van het bedrijventerrein Doornhoek kunnen gebruik maken van de streeklijndienst via de Corridor (met een halte nabij de kruising met de Kennedylaan) en van de buurtbus van en naar Zijtaart (via de weg langs de Zuid-Willemsvaart). In het MER wordt erop gewezen dat een opname van de rondweg op het bedrijventerrein Doornhoek in de lijnvoering van de streekbus waarschijnlijk niet haalbaar zal zijn, en zeker niet op korte termijn. Wel is inmiddels het initiatief genomen om op korte termijn overleg te voeren met de vervoersmaatschappij van de buurtbus, om na te gaan of een lijnvoering via het bedrijventerrein tot de mogelijkheden behoort.

Gezien de ligging in de directe nabijheid van de al aanwezige halteplaatsen van de streek- en buurtbus is het bedrijventerrein Doornhoek per openbaar vervoer goed ontsloten. Alleen een mogelijk toekomstige ontsluiting via de interne rondweg kan dit nog verder verbeteren. De mogelijkheden hiertoe zullen overigens ook nader worden bekeken in het kader van de 'Nota Openbaar Vervoer' die, naar het zich nu laat aanzien, volgend jaar door de gemeente zal worden opgesteld. In het beleidsplan van de gemeente Veghel voor het jaar 1999 zijn onlangs al de financiële middelen gereserveerd om deze nota op te stellen.

Ook per fiets zal het bedrijventerrein Doornhoek goed ontsloten zijn. In het voorkeursalternatief (B) en het meest milieuvriendelijke alternatief is het bedrijventerrein voor fietsverkeer vanaf drie kanten ontsloten:

- vanaf de weg langs de Zuid-Willemsvaart (voor fietsers uit Veghel);
- vanaf De Hemel (via het Eikenlaantje);
- vanaf de Corsica (via de hoofdentree van het bedrijventerrein).

De drie ontsluitingen voor fietsverkeer komen op het bedrijventerrein samen op een vrijliggend fietspad dat parallel aan de rondweg zal worden aangelegd.

De fietsvoorzieningen maken deel uit van het 'Fietsplan Veghel' dat thans wordt afgerond en dat uitspraken doet over het totale fietsnetwerk in Veghel.

De gemeente Veghel zal verder het initiatief nemen tot de oprichting van een 'vereniging van bedrijven', waarbinnen gezamenlijk afspraken kunnen wor-



den gemaakt over vervoermanagement. Binnen de vereniging van bedrijven kunnen, in overleg met openbaar vervoerbedrijven, afspraken worden gemaakt over verbeteringen van het openbaar vervoer (extra bushaltes, aanpassing lijnvoering en dergelijke). Binnen de vereniging van bedrijven zal bijvoorbeeld ook worden nagegaan of aansluiting kan worden gezocht bij, of ervaring kan worden opgedaan met de 'Carpoolbank Midden-Brabant' (initiatief van de KvK Midden-Brabant en de gemeente Tilburg). Ook zal in de vereniging van bedrijven worden nagegaan in hoeverre het haalbaar is 'vervoerplannen' voor (individuele) bedrijven op te stellen (zoals aanbevolen in het gemeentelijk beleid). Hoewel de gemeente geen wettelijke bevoegdheid heeft om een dergelijk plan af te dwingen, zouden in het kader van de vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer wel vervoerplannen kunnen worden gevraagd als er een besparingspotentieel te verwachten is. Of dergelijke plannen haalbaar zijn, zal echter vooral afhangen van het aantal werknemers en bezoekers dat dagelijks van en naar het bedrijventerrein zullen reizen.

Vraag:

- *"de kansen en mogelijkheden voor water- en railgebonden bedrijfsactiviteiten."⁴⁾*
- *de wijze waarop gebruik zal worden gemaakt van de multimodaliteit van De Dubbelen;*
- *de activiteiten die de gemeente zal ondernemen om bedrijven binnen te halen die van multimodaal vervoer gebruik zullen gaan maken;*
- *de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt (aanwijzen van reserveringen of voorzieningen) om een latere ontwikkeling van het spoor of een indirecte aan- of afvoer per schip mogelijk te maken."*

Reactie:

In het MER is aangegeven dat het bedrijventerrein Doornhoek *niet direct* zal worden ontsloten per spoor of over water (zie paragraaf 2.4. MER). Zonder alle argumenten uit het MER te herhalen, is het nuttig de belangrijkste overwegingen nog eens samen te vatten, die tot die keuze van de initiatiefnemer hebben geleid.

- De volstrekt onvoldoende bereikbaarheid (alleen voor schepen tot 400 ton) van het deel van de Zuid-Willemsvaart dat grenst aan het plangebied en het ontbreken van enig vooruitzicht op verbetering hiervan in de plannen van hogere overheden;
- De uit milieuhygiënisch oogpunt onhaalbare en ongewenste inpassing van een eventuele nieuwe insteekhaven in relatie met de afstand tot de woonwijk De Leest. Op basis van een verkenning van HASKONING uit 1996 heeft in het planproces een afweging plaatsgevonden inzake de

4) In het MER wordt in paragraaf 2.4 gesteld dat vooralsnog geen gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheden die kanaal en spoor bieden. Aangegeven wordt waarom Doornhoek minder geschikt is voor bedrijven die direct afhankelijk zijn van vaarwater. Ook wordt vermeld dat de initiatiefnemer de mogelijkheid van een directe aansluiting op het spoor niet in de planvorming mee wil nemen vanwege het ontbreken van initiatieven van bedrijven in Veghel om van het spoor gebruik te gaan maken.

mogelijkheden om uit milieuhygiënisch oogpunt bedrijven toe te laten die direct afhankelijk zijn van vaarwater, dit juist vanwege de relatie met de woonwijk De Leest. Op grond hiervan is in het MER geconcludeerd dat de aanleg van een insteekhaven ter hoogte van het plangebied ook uit milieuhygiënisch oogpunt niet haalbaar en niet gewenst is;

- Het voorsnog geringe gebruik van de aanwezige goederenspoorlijn Bostel-Veghel en de geringe vraag uit de markt;
- Het in de nota 'Bedrijventerreinenbeleid Veghel' (1995) opgenomen beleidsuitgangspunt van de gemeente Veghel inzake het stimuleren van vervoer over water en spoor. De gemeente geeft hierin aan primair voorwaarden te willen scheppen voor meer vervoer over water en spoor, maar verwacht concrete initiatieven vanuit de markt om intermodale vervoerwijzen binnen de gemeente daadwerkelijk vorm te geven.

Op *indirecte manier* werkt de gemeente Veghel volop mee om het vervoer over water en per spoor te stimuleren. Op deze wijze wordt geprobeerd invulling te geven aan het voorwaardenscheppend beleid. Zo wordt momenteel gewerkt aan de realisering van een Regionaal Overslag Centrum op het industrieterrein De Dubbelen. In samenwerking met Rijkswaterstaat wordt gewerkt aan de aanleg van een extra aanlegkade voor schepen en maakt de gemeente op dit moment ook de aftakking mogelijk van de goederenspoorlijn naar dit Regionaal Overslag Centrum op De Dubbelen. Voor beide initiatieven heeft de gemeente Veghel de benodigde ruimte gereserveerd, de aanleg van de voorzieningen planologisch mogelijk gemaakt en draagt zij bij aan de financiering, zowel in directe zin (door investeringen in bijvoorbeeld de aanlegkade) als in indirecte zin (via het grondprijsbeleid).

Beide initiatieven stimuleren reeds gevestigde of nieuwe bedrijven in Veghel om meer gebruik te maken van de modaliteiten water en spoor. Niet alle bedrijven hoeven daarbij direct te worden ontsloten om toch gebruik te kunnen maken van vervoer per spoor of water. Zo maakt het in Veghel gevestigde bedrijf CHV gebruik van de openbare laad- en loskade voor de aan- en afvoer van granen, hoewel het bedrijf fysiek gezien op enkele honderden meters van deze kade afligt. Het laatste deel van het transport vindt daarbij per vrachtauto over de weg plaats. Voor het transport van zijn containers maakt CHV, evenals de in Veghel gevestigde bedrijven DMV, Sligro en Mars, bijvoorbeeld gebruik van de containeroverslagfaciliteiten in 's-Hertogenbosch en Oss. Ook bij andere bedrijventerreinen in Nederland blijkt een goede bereikbaarheid van een gebied of regio per spoor en/of water een veel belangrijker vestigingsplaatsfactor te zijn dan een *directe* ligging aan vaarwater of spoorwegen.

Om deze reden kunnen ook bedrijven die zich op het nieuwe bedrijventerrein Doornhoek vestigen, gebruik gaan maken van de openbare laad- en loskade in de haven, het Regionaal Overslag Centrum of de spoorlijn op De Dubbelen. Als onderdeel van het *meest milieuvriendelijke alternatief* in het MER voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Doornhoek kan de gemeente Veghel het gebruik van deze voorzieningen nog extra stimuleren door de volgende initiatieven te nemen:

- Het gericht werven van bedrijven op het bedrijventerrein Doornhoek, die afhankelijk zijn of gebruik willen maken van de multimodale voorzieningen op De Dubbelen;



- Het middels het gronduitgiftebeleid weren van bedrijven die niet afhankelijk zijn van vervoer over water of spoor op die delen van het bedrijventerrein, die het dichtst bij de multimodale voorzieningen op De Dubbelen liggen, of die in een latere fase geschikt kunnen zijn voor de aanleg van multimodale voorzieningen op het bedrijventerrein Doornhoek zelf. Dit laatste kan onder meer door reserveringen op te nemen in het nog vast te stellen bestemmingsplan en door de voorgenomen fasering van de uitgifte van het bedrijventerrein aan te passen;
- Het initiëren van overleg met de betrokken provinciale en rijksoverheden om verdere investeringen in de bereikbaarheid van Veghel over water en per spoor te stimuleren;
- Het vrijmaken van extra financiële middelen om zelf investeringen in deze bereikbaarheid mee te financieren.

Aangezien deze initiatieven een actievere opstelling van de gemeente Veghel vereisen dan in het huidige beleid van de gemeente is vastgelegd (beperkt tot 'voorwaarden scheppen'), zal de initiatiefnemer bij de besluitvorming over het bedrijventerrein Doornhoek het bevoegd gezag in overweging laten nemen in hoeverre op dit punt een beleidswijziging van de gemeente wenselijk is.

Vraag:

- *"beoogde geluidsniveaus:*
 - *de doelstellingen die de gemeente heeft ten aanzien van de maximale geluidsniveaus voor de verschillende woongebieden: het ligt voor de hand dat bij het mma de inwaartse geluidzonering niet wordt gerelateerd aan de wettelijke grenswaarden van het milieubeleid, maar aan door de gemeente vast te stellen doelstellingen."*

Reactie:

In het MER is onderzocht in hoeverre de geluidbelasting in de omgeving van het plangebied zal wijzigen als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De resultaten van dit onderzoek hebben ten grondslag gelegen aan de in het bestemmingsplan vastgelegde (interne) zonering van het bedrijventerrein (indeling in deelgebieden met verschillende 'zwaarte' van bedrijvigheid).

Zoals voorheen gesteld zijn voor de cumulatie van geluid als in de onderhavige toestand geen wettelijke grenswaarden vastgesteld. De van toepassing zijnde Wet milieubeheer normeert uitsluitend de bijdrage van afzonderlijke inrichtingen nabij de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. De Wet geluidhinder hanteert voor bestaande gezoneerde industrieterreinen en bestaande woningen een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A). Voor nieuwe terreinen en bestaande woningen geldt een voorkeurswaarde van 50 dB(A) en een maximale waarde van 60 dB(A). Vanuit het gemeentelijk beleid is aansluiting gezocht bij regelgeving uit de Wet geluidhinder ten aanzien van gezoneerde industrieterreinen. De gemeente hanteert daarom een voorkeurswaarde van 50 dB(A) en een maximale grenswaarde van 55 dB(A) et-



maalwaarde, deze waarde komt overeen met de voorkeurswaarde voor bestaande situaties.

Uiteraard kan de initiatiefnemer, zeker als onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma), strengere normen toepassen dan de wet voorschrijft (bijvoorbeeld aansluiten bij heersende achtergrondgeluidniveau). Een strengere normstelling brengt volgens de initiatiefnemer echter de economische haalbaarheid van het bedrijventerrein Doornhoek in gevaar, waardoor dit geen reëel mma is.

1.3

Verkeersontwikkeling

Vraag:

"Er is mogelijk sprake van een onderschatting van de verkeersstromen door vier jaar groei weg te laten (2007-2011)⁵⁾ en door niet in personenauto equivalenten (p.a.e.) te rekenen (aannemende dat het aandeel vrachtverkeer op de N265 verandert). Daarnaast is geen duidelijke vergelijking gemaakt tussen de capaciteit enerzijds en intensiteit anderzijds op de ontsluitende en verbindende wegen rondom Doornhoek. Dit is van belang voor het milieu omdat extra verkeersbelasting leidt tot meer overlast en mogelijk tot capaciteitsuitbreiding van het wegennet. De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming voor de alternatieven de volgende informatie te geven:

- *de ontwikkeling en capaciteit van de relevante hoofdwegen in p.a.e./uur per richting;*
- *de te verwachten verkeersdruk in p.a.e. bij een volledig ingericht Doornhoek;*
- *een overzicht met de I/C-verhoudingen⁶⁾ op het hoofdwegennet ten tijde van het drukste spitsuur in de drukste richting;*
- *inzicht in de te verwachten vervoersstromen op sluiproutes indien de I/C-verhoudingen dermate oplopen dat een vlotte doorstroming niet langer is te verwachten;*
- *de gevolgen voor geluid, veiligheid en woonmilieu van het sluipverkeer."*

Reactie:

Uitgangspunten

Bij de aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd voor de verkeersontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

2011: Doornhoek volledig ingericht

De aanvullende berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2011 voor de situatie waarin het gehele terrein volledig is uitgegeven. De berekeningen in het MER zijn uitgevoerd voor de *verwachte* ontwikkelingsperiode van het bedrijventerrein Doornhoek, dus voor de termijn waarin verwacht wordt dat het bedrijventerrein volledig is uitgegeven. De verwachte ontwikkelingsperiode voor het bedrijventerrein Doornhoek is geraamd op tien jaar (zie MER, pagina 81). Het MER hanteert mede daarom de periode 1997-2007. In de aanvullende berekeningen is op verzoek van de Commissie m.e.r. voor de zekerheid een ruimere periode gehanteerd (1997-2011).

Personenauto-equivalent (pae)

Ten behoeve van berekeningen kunnen andere motorvoertuigen dan perso-

5) *De groei van het verkeer wordt uitgewerkt tot 2007, terwijl het bedrijventerrein moet voorzien in de behoefte aan bedrijfsterrein voor de periode tot 2014 (MER, p.30, in de aanvullende informatie van de gemeente die is toegezonden op 18 juni 1998 wordt gesproken over de laatste uitgifte van de bedrijfsterrein in 2010).*

6) *I/C-verhouding: verhouding tussen intensiteit en capaciteit waarin de mate van verkeersbelasting van een wegvak wordt uitgedrukt.*



nenauto's worden uitgedrukt in een rekeneenheid die *personenauto-equivalent (pae)* wordt genoemd. De grootte van de waarderingsfactor hangt af van het soort voertuig. De pae-waardering is weergegeven in onderstaand overzicht (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW-publicatie 110, 1996).

Type voertuig	Pae-waarde
• motorfiets	0,75 pae
• auto	1 pae
• bestelauto	1 pae
• lichte vrachtauto	2 pae
• zware vrachtauto	3 pae
• autobus	3 pae

– Capaciteit

De capaciteit van een rijstrook wordt uitgedrukt in pae. Uitgangspunt hierbij is het maximale aantal voertuigen dat per uur (3600 sec.) over een wegvak kan rijden, waarbij onder meer rekening gehouden wordt met de volgafstand van de voertuigen (gemiddeld 3 sec.) en de rijsnelheid. De aangehouden capaciteit per rijstrook per richting en per rijrichting (meerdere rijstroken) is:

Wegcategorie	Capaciteit per rijstrook per richting	Totale capaciteit per rijrichting
– Autosnelweg 2x2 rijstroken	2000 pae	4000 pae
– Verkeersader binnen de bebouwde kom 1 rijstrook	1200 pae	1200 pae
– Verkeersader binnen de bebouwde kom 2 rijstroken	1200 pae	2400 pae

Op basis van deze theoretische uitgangspunten geldt bijvoorbeeld voor de capaciteit van de brug over de Zuid-Willemsvaart dat in theorie de geconstateerde intensiteiten in 1997 (= 3144 mvt/uur, ofwel 3886 pae/uur, zie tabel 3.2) aanleiding zouden kunnen geven tot een rijbaanverdubbeling tot 2x2 rijstroken. De geprognosticeerde verkeersintensiteit in het spitsuur in het jaar 2005 is echter vergelijkbaar met de intensiteit tijdens het kentekenonderzoek in 1994 (BVA, 1995). In de praktijk blijkt dat die intensiteit met de huidige vormgeving verwerkt kan worden vanwege de optimale benutting van de capaciteit. Dit is mogelijk door de geleidelijke overgang van 2x2 rijstroken vóór de brug naar 2x1 rijstroken ter hoogte van de brug. Voor de brug over de Zuid-Willemsvaart is daarom bij de vergelijking van toekomstige intensiteiten met beschikbare capaciteit een hogere capaciteit aangehouden (1500 pae/uur) dan in het overzicht is aangegeven.

Ontwikkeling en capaciteit van relevante hoofdwegen in pae/uur per richting

De ontwikkeling en capaciteit van de relevante hoofdwegen in pae/uur per richting is voor 1997 weergegeven in tabel 3.1. Behoudens de autosnelweg A50 en de daarmee samenhangende rijbaanverdubbeling van de Eerdsebaan geldt het gegeven aantal rijstroken en de capaciteiten tevens voor 2011 (zie tabel 3.3). In het kader van de realisatie van de A50 zal voor de Eerdsebaan een rijbaanverdubbeling noodzakelijk zijn. In tabel 3.1 is naast de capaciteit ook de I/C-verhouding voor 1997 gegeven. Hieruit blijkt dat momenteel op drie wegvakken op de N265 congestie optreedt in de avondspits. De intensiteit op de N266 (nabij De Amert) nadert de capaciteitsgrens.

De te verwachten verkeersdruk in pae bij een volledig ingericht Doornhoek

In tabel 3.2 is de te verwachten verkeersdruk bij een volledig ingericht Doornhoek gegeven. De resultaten van de pae-berekening gelden voor het jaar 2011. De berekening is gebaseerd op:

- gegevens uit het prognosemodel 1997 en 2005 uitgedrukt in motorvoertuigen (mvt);
- een intensiteitsgroei van 3 procent per jaar, zoals ook in het MER is aangehouden;
- een telling uit 1995 waaruit de voertuigverdeling te berekenen is (licht - middel- zwaar). Verondersteld wordt dat deze verdeling niet structureel naar de toekomst toe zal wijzigen;
- per wegvak is, op grond van de 1995-telling en de gehanteerde pae-waarden per wegvak, de pae-waarde berekend;
- de gehanteerde pae-waarden zijn eerder in § 1.3 opgenomen.

In tabel 3.2 zijn voor diverse combinaties van ontwikkelingen (met of zonder Doornhoek, met of zonder A50, met of zonder De Dubbelen IV) de pae-intensiteit gegeven. Tevens is de toename berekend als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Doornhoek. Hieruit blijkt dat op sommige wegen de intensiteit procentueel sterk stijgt doch in absolute zin acceptabel is. De grootste absolute toename wordt op de brug over de Zuid-Willemsvaart/N265 geconstateerd. Veel verkeer uit Doornhoek zal richting het noorden naar verwachting deze kortste route kiezen in plaats van de route via de Eerdsebaan en de aansluiting op de A50. Mogelijk zal ernstige congestie op de brug tot gevolg hebben dat men alsnog voor de iets langere route via de A50 kiest. Een en ander is tevens afhankelijk van de gekozen ontsluitingsvariant.

Overzicht met de I/C-verhoudingen op het hoofdwegennet ten tijde van het drukste spitsuur in de drukste richting

In tabel 3.3 is een overzicht gegeven met de I/C-verhouding op het hoofdwegennet ten tijde van het drukste spitsuur in de drukste richting in 2011. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de situatie zonder en met Doornhoek. Ter bepaling van de 'drukste richting' is gebruik gemaakt van de telling uit 1995. Voor de autosnelweg A50 zijn de prognosecijfers van 2005 aangehouden ter bepaling van de drukste richting.

Uit tabel 3.1 bleek reeds dat de capaciteit van de N265 in 1997 op drie punten onvoldoende is om het verkeer in de avondspits te verwerken. Door aanleg van de A50 zal in 2011 op de N265 alleen de brug over de Zuid-Willemsvaart nog als knelpunt te boek staan. De afname van het doorgaande verkeer door Veghel wordt echter opgevuld door de groei van het verkeer in Veghel zelf.

De N266 nabij De Amert nadert in 1997 de capaciteitsgrens en zal in 2011 tevens congestie in de avondspits kennen (zie tabel 3.3). Dit wordt echter slechts marginaal veroorzaakt door realisatie van het bedrijventerrein Doornhoek. Inmiddels is een gemeentelijke projectgroep ingesteld om mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten te inventariseren.

Inzicht in de te verwachten vervoersstromen op sluiproutes indien de I/C-verhoudingen dermate oplopen dat een vlotte doorstroming niet langer is te verwachten

De N265 en de A50 vormen in de toekomst de twee wegverbindingen voor verkeer op de oost-west-relatie. De mate van uitwisseling van verkeer tussen deze twee parallelle routes zal worden beïnvloed door de mate van congestie op de N265. Zoals uit tabel 3.1 bleek ligt de I/C-verhouding in 1997 reeds op een drietal wegen van de N265 boven de 1.00, hetgeen overbelasting van deze wegvakken betekent en filevorming/congestie op dit traject. In 2011 is de situatie dusdanig gewijzigd door de aanleg van de A50, dat alleen de brug over de Zuid-Willemsvaart nog een knelpunt vormt. Zoals eerder is aangegeven zal verkeer uit Doornhoek er mogelijk toch voor kiezen om via de aansluiting nabij de Eerdsebaan en de A50 in noordelijke richting te rijden in plaats van via de Corridor/N265. Sluipverkeer op de N265 wordt tegengegaan door de aanleg van de A50 en door het handhaven van de huidige infrastructuur.

Voor verkeer richting 's-Hertogenbosch en Schijndel vormen de N266 en de Eerdsebaan de belangrijkste wegen. Naar het zuiden is de N266 de belangrijkste weg. De omvang van het verkeer richting het noorden ('s-Hertogenbosch en Schijndel) is groter dan richting het zuiden (Helmond en Eindhoven). Sluipverkeer vanuit Doornhoek via wegen die hiertoe niet zijn ingericht is marginaal (zie verschilplot voor 2006 / kopie gemeente Veghel). Tot 100 voertuigen extra wordt niet als hinderlijk ervaren. Sluipen door woongebieden levert voor het vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Doornhoek bovendien geen tijdwinst op. Verwacht wordt dat de toename van verkeer op het onderliggende wegennet (buiten de genoemde wegen in de tabellen 3.1 t/m 3.3) minimaal is.

De gevolgen voor geluid, veiligheid en woonmilieu van het sluipverkeer

In vervolg op het gestelde bij de vorige vraag zullen de gevolgen voor geluid, verkeersveiligheid en het woonmilieu door het sluipverkeer klein zijn. Het vrachtverkeer met herkomst of bestemming Doornhoek zal zich voornamelijk afwickelen op de hoofdwegen van Veghel, zoals genoemd in de tabellen 3.1 t/m 3.3.

tabel 3.1

Berekening I/C-verhouding in 1997

= huidige situatie

Straatnaam hoofdweg	Aantal rijstroken per richting	Capaciteit per richting op wegvak [pae]	Intensiteit avondspitsuur drukste richting [pae]	I/C verhouding avondspits drukste richting
A50 (zuidelijk Corridor)	0	0	nvt	nvt
A50 (zuidelijk v aansluiting Mariaheide)	0	0	nvt	nvt
N266 (nabij De Amert)	1	1200	1092	0,91
N266 (nabij Keldonk)	1	1200	738	0,61
N265 (Udenseweg)	1	1200	1288	1,07
N265 (Rembrandtlaan)	2	2400	1462	0,61
N265 (Brug over ZW-vaart)	1	1500	2177	1,45
N265 (Corridor, zuidelijk v.Eerdsebaan)	1	1200	1258	1,05
Eerdsebaan	1	1200	700	0,58
Corsica	1	1200	309	0,26
Pastoor Clerxstraat (Zijtaart)	1	1200	105	0,09
Erpseweg	1	1200	752	0,63

tabel 3.2

Berekening intensiteiten als gevolg van Bedrijventerrein Doornhoek Veghel 1997 - 2005 - 2011

Intensiteiten Avondspits	1997		2005		2011		A		B		Toename intensiteit verschil zonder en met Doornhoek in 2011 (= B - A)	
	1997		2005		2011		2005		2005		2005	
	huidige situatie zonder A50, zonder Doornhoek zonder De Dubbelen IV		zonder A50 zonder Doornhoek zonder De Dubbelen IV		met A50 zonder Doornhoek zonder De Dubbelen IV		= autonoom met A50 zonder Doornhoek met De Dubbelen IV		met A50 met Doornhoek en met De Dubbelen IV		met A50 met Doornhoek zonder De Dubbelen IV	
	mvt	pae	mvt	pae	mvt	pae	mvt	pae	mvt	pae	mvt	pae
A50 (zuidelijk Corridor)	nvt	nvt	0	0	1875	2747	2350	3443	2400	3517	2229	3266
A50 (zuidelijk v aansluiting Mariaheide)	nvt	nvt	0	0	1850	2711	2300	3370	2350	3443	2187	3204
N266 (nabij De Amert)	1633	2070	2050	3103	1800	2725	2150	3255	2300	3482	2137	3235
N266 (nabij Keidonk)	982	1305	1250	1984	1200	1905	1400	2222	1450	2301	1369	2172
N265 (Udenseweg)	2062	2509	2700	3923	650	944	1050	1526	1200	1743	1021	1483
N265 (Rembrandtlaan)	2397	2893	?	?	1400	2018	2350	3387	2750	3963	2310	3329
N265 (Brug over ZW-vaart)	3144	3886	3800	5608	1700	2509	2450	3616	3050	4501	2610	3852
N265 (Corridor, zuidelijk v.Eerdsebaan)	1978	2438	2250	3312	675	993	75	110	275	405	405	597
Eerdsebaan	944	1147	1450	2104	1700	2467	1750	2540	2050	2975	1936	2809
Corsica	461	552	800	1143	850	1215	1000	1429	1250	1786	1120	1600
Pastoor Clerxstraat (Zijlaart)	154	185	125	180	125	180	125	180	125	180	125	180
Frans Halsstraat	1177	1376	1650	2303	1650	2303	?	?	?	?	?	?
Erdseweg	1226	1500	1300	1900	1300	1900	1350	1973	1400*	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!
Prognose / Berekening:	#	@	#	@	#	@	#	@	#	@	@	@

= prognoses verkeersmodel (BVA)
 @ = berekend:
 groei 2005 - 2011 = + 6 * 3%
 verkeersgroei door Doornhoek = 67,4% van groei Doornhoek + De Dubbelen IV (= 1600 / 2375)
 * = In MER Doornhoek is abusievelijk 1800 mvt opgenomen als gevolg van de voedinglink op de Erdseweg (zie ook fig. "Verschil plo"). In deze tabel is de correctie doorgevoerd.

Huidige en geprognostiseerde intensiteiten als gevolg van ontwikkeling Doornhoek

Gehanteerde pae-waarden:

auto	(licht)	1
vrachtauto	(middel)	2
zware vrachtauto	(zwaar)	3

	telling totaal 1995	aantal licht	aantal middel	aantal zwaar	% licht	% middel	% zwaar	berekende pae- waarde
A50 (zuidelijk Corridor)	0				86,2%	5,0%	8,9%	1,227
A50 (zuidelijk v aansluiting Mariaheide)	0				86,2%	5,0%	8,9%	1,227
N266 (nabij De Amert)	1494	1261	66	167	84,4%	4,4%	11,2%	1,268
N266 (nabij Keidonk)	899	724	54	121	80,5%	6,0%	13,5%	1,329
N265 (Udenseweg)	1887	1635	95	157	86,6%	5,0%	8,3%	1,217
N265 (Rembrandtlaan)	2194	1914	106	174	87,2%	4,8%	7,9%	1,207
N265 (Brug over ZW-vaart)	2877	2458	159	260	85,4%	5,5%	9,0%	1,236
N265 (Corridor, zuidelijk v.Eerdsebaan)	1810	1558	83	169	86,1%	4,6%	9,3%	1,233
Eerdsebaan	910	786	52	72	86,4%	5,7%	7,9%	1,215
Corsica	422	372	17	33	88,2%	4,0%	7,8%	1,197
Pastoor Clerxstraat (Zijlaart)	436	382	19	35	87,6%	4,4%	8,0%	1,204
Frans Halsstraat	1077	961	50	66	89,2%	4,6%	6,1%	1,169
Erdseweg	1122	966	61	95	86,1%	5,4%	8,5%	1,224

tabel 3.3

Berekening I/C-verhouding in 2011

zonder Doornhoek, met A50, met De Dubbelen IV = autonoom

Straatnaam hoofdweg	Aantal rijstroken per richting	Capaciteit per richting op wegvak [pae]	Intensiteit avondspitsuur drukste richting [pae]	I/C verhouding avondspitsuur drukste richting
A50 (zuidelijk Corridor)	2	4000	1832	0,46
A50 (zuidelijk v aansluiting Mariaheide)	2	4000	1685	0,42
N266 (nabij De Amert)	1	1200	1717	1,43
N266 (nabij Keldonk)	1	1200	1256	1,05
N265 (Udenseweg)	1	1200	783	0,65
N265 (Rembrandtlaan)	2	2400	1712	0,71
N265 (Brug over ZW-vaart)	1	1500	2026	1,35
N265 (Corridor, zuidelijk v.Eerdsebaan)	1	1200	57	0,05
Eerdsebaan	2	2400	1549	0,65
Corsica	1	1200	799	0,67
Pastoor Clerxstraat (Zijtaart)	1	1200	102	0,08
Erpseweg	1	1200	1079	0,90

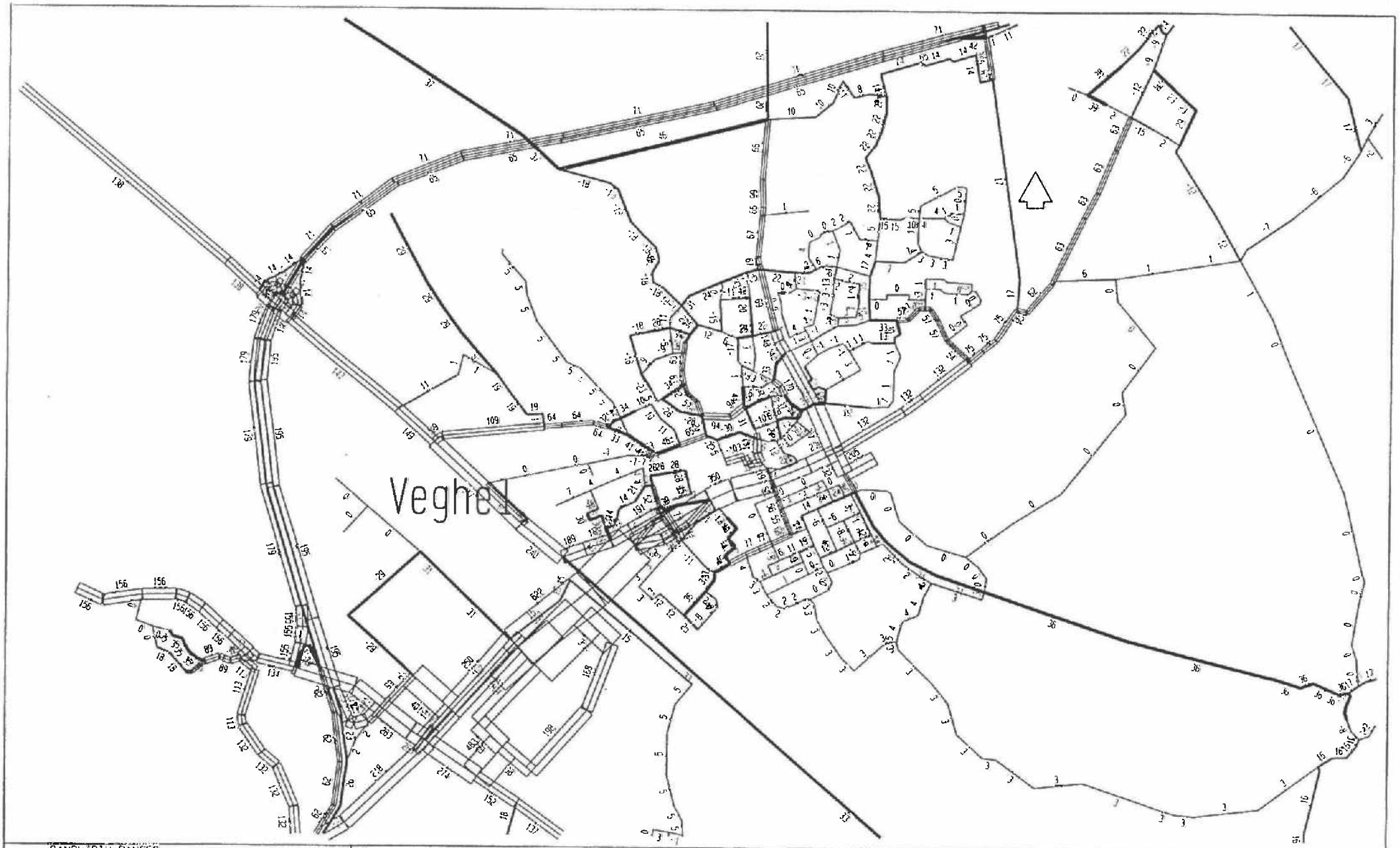
Berekening I/C-verhouding in 2011

met Doornhoek, met A50, met De Dubbelen IV

Straatnaam hoofdweg	Aantal rijstroken per richting	Capaciteit per richting op wegvak [pae]	Intensiteit avondspitsuur drukste richting [pae]	I/C verhouding avondspitsuur drukste richting
A50 (zuidelijk Corridor)	2	4000	1871	0,47
A50 (zuidelijk v aansluiting Mariaheide)	2	4000	1722	0,43
N266 (nabij De Amert)	1	1200	1836	1,53
N266 (nabij Keldonk)	1	1200	1300	1,08
N265 (Udenseweg)	1	1200	895	0,75
N265 (Rembrandtlaan)	2	2400	2003	0,83
N265 (Brug over ZW-vaart)	1	1500	2522	1,68
N265 (Corridor, zuidelijk v.Eerdsebaan)	1	1200	209	0,17
Eerdsebaan	2	2400	1814	0,76
Corsica	1	1200	999	0,83
Pastoor Clerxstraat (Zijtaart)	1	1200	102	0,08
Erpseweg	1	1200	1119	0,93

Telling 1995 levert drukste richting (avondspitsuur)

	procentueel drukste richting	totaal [mvt]	drukste richting [mvt]	rustigste richting [mvt]
A50 (zuidelijk Corridor) - prognose 2005	53,2%	2350	1250	1100
A50 (zuid. aansl. Mariaheide) - progn. 2005	50,0%	2300	1150	1150
N266 (nabij De Amert)	52,7%	1494	788	706
N266 (nabij Keldonk)	56,5%	899	508	391
N265 (Udenseweg)	51,4%	1887	969	918
N265 (Rembrandtlaan)	50,5%	2194	1109	1085
N265 (Brug over ZW-vaart)	56,0%	2877	1612	1265
N265 (Corridor, zuidelijk v.Eerdsebaan)	51,6%	1810	934	876
Eerdsebaan	61,0%	910	555	355
Corsica	55,9%	422	236	186
Pastoor Clerxstraat (Zijtaart)	56,7%	436	247	189
Erpseweg	54,7%	1077	589	488



BANDWIDTH RANGES

—	-182 TO	1
—	2 TO	149
—	150 TO	299
—	300 TO	1000

verschilplot Veghel 2006
met en zonder Doornhoek

Dec 1997
motorvoertuigen/avondspitsuren

BVA Raalte

1.4

Archeologie**Vraag:**

"In het MER wordt gesteld dat door het archeologisch onderzoek de aantasting van archeologische waarden kan worden voorkomen. Niet duidelijk wordt gemaakt op welke wijze dat zal gebeuren. Leidt het vinden van archeologische relictten bijvoorbeeld tot een zodanige aanpassing van het plan dat ze gespaard kunnen blijven? Of wordt alleen bedoeld dat de aangetroffen relictten worden gedocumenteerd maar niet worden beschermd?"

Reactie:

Voor zover thans bekend (Paraplunota, inventarisatie waarden en functies buitengebied, 1996) komen er in het plangebied of in de directe omgeving daarvan geen archeologische monumenten voor. Het plangebied heeft als geheel een middelhoge verwachtingswaarde; de aan de rand van het gebied aanwezige dekzandrug (ten zuiden van het Eikenlaantje en ten westen van De Hemel) heeft een hoge verwachtingswaarde, omdat hier eventueel aanwezige archeologische resten zijn beschermd door een eerdlaag die hier sinds de Middeleeuwen kunstmatig is opgebracht (ROB, 1997).

In het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven dat het grondwerk bij het ontwikkelen van het bedrijventerrein erop gericht is het grondverzet te minimaliseren. Het enige graafwerk dat verricht zal worden betreft het graven van de wegcunetten en de aanleg van de riolering. De grond die hierbij vrijkomt zal zoveel mogelijk worden gebruikt voor het ophogen van de bedrijfspercelen. Dit zal echter niet voldoende zijn. Globaal is berekend dat het huidige maaiveld met gemiddeld ongeveer 0,20 meter zand moet worden opgehoogd. De ontbrekende hoeveelheid zand zal van buiten het plangebied worden aangevoerd.

De kans dat archeologische relictten gevonden worden is vanwege het minimale graafwerk dus niet zo groot. Indien daar behoefte aan bestaat, kan aan de lokale 'Heemkundekring Vechele' de gelegenheid worden geboden om op kansrijke locaties te graven, in goed overleg met alle belanghebbenden. Het uitgangspunt bij eventuele vondsten zal zijn deze te documenteren, niet ter plaatse te handhaven.

PARAPLUNOTA BOEKEL-UDEN-VEGHEL **VISIE OP HET BUITENGEBIED**

Beslaan de situatie

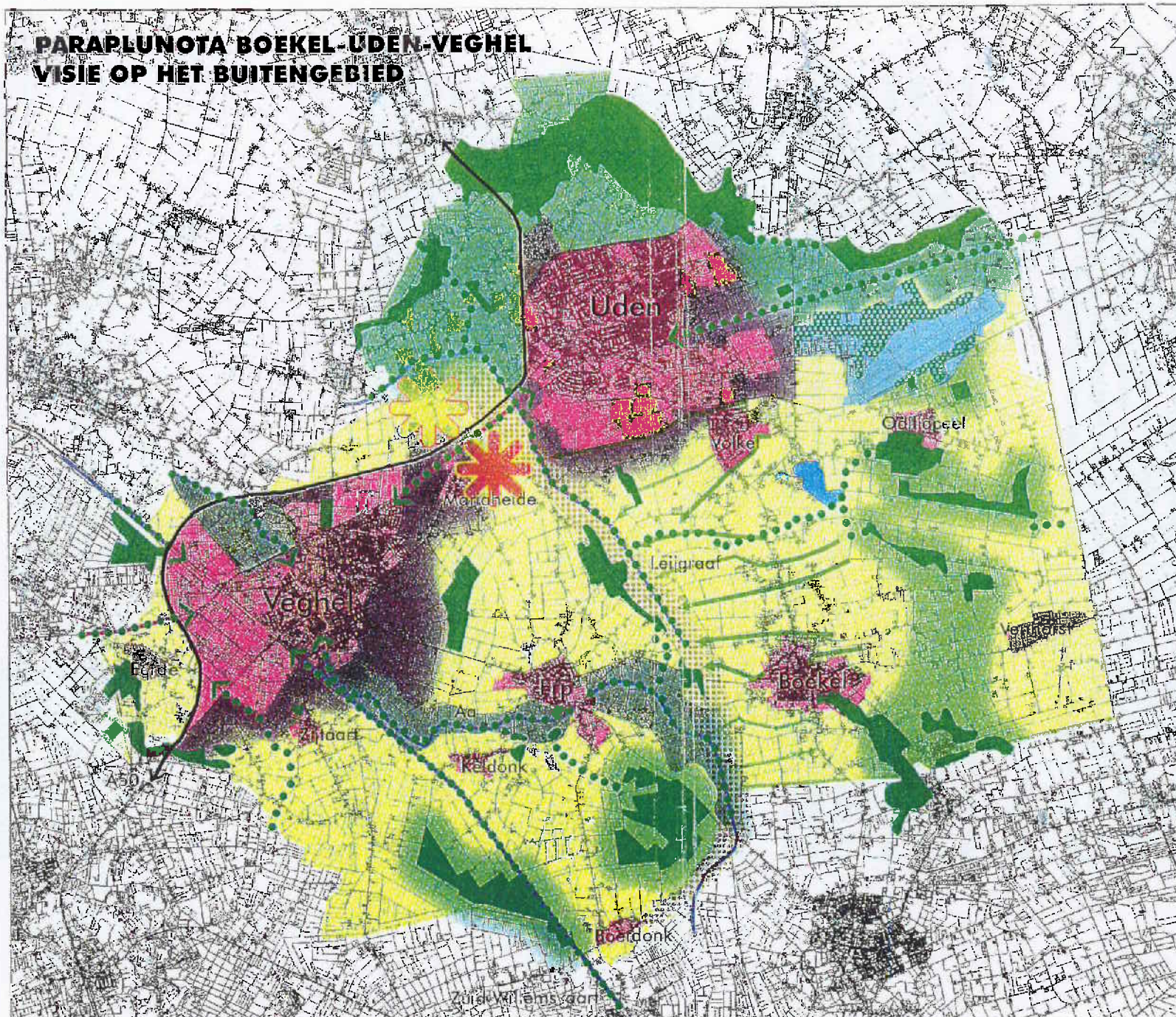
-  Kamen
-  Gas en opstroomde
-  Agrarisch gebied met intensivering van aanwezige velden
-  Vollerloop / kanaal
-  A50
-  Waaiveld
Volke (ind. bossen)
-  Hemelrijk

Ontwikkelingen

-  Combinatie van landbouw, recreatie en natuur
-  Combinatie van landbouw en natuur
-  Combinatie van landbouw en landbouw (W) heraan van verstedelijking
-  Combinatie van landbouw en landbouw (W) heraan van verstedelijking
-  Combinatie van landbouw en landbouw (W) heraan van verstedelijking
-  Combinatie van landbouw en landbouw (W) heraan van verstedelijking

Aandachtsgebieden

-  Aandacht voor relatie stad-buitengebied
-  potentieel lokale bedrijfstakken uit te werken in structuurplan
-  uitbreiding Uden en Veghel uit te werken in structuurplan



1.5

Locatiekeuze**Vraag:**

"Eén van de belangrijkste overwegingen bij de verantwoording van de regionale locatiekeuze is het inspelen op water- en railgebonden bedrijfsactiviteiten. Vandaar dat moet worden aangetoond dat dit soort activiteiten ook daadwerkelijk worden gerealiseerd (zie opmerkingen onder mma). De lokale locatiekeuze kan worden verduidelijkt door gebruik te maken van recent kaartmateriaal."

Reactie:

Voor een verantwoording met betrekking tot het realiseren van water- en railgebonden activiteiten wordt hier verwezen naar de eerder in paragraaf 1.2 ("het meest milieuvriendelijke alternatief") gegeven aanvulling.

De lokale locatiekeuze vormt een logische ontwikkeling in het kader van de planontwikkeling in de gemeente Veghel (zoals al beschreven in het Ontwikkelingsplan uit 1980). De ruimtelijke opbouw van Veghel is zodanig, dat het zwaartepunt van de bedrijvigheid zich bevindt aan de zuid(west)kant van Veghel, en dat de woongebieden zich aan de noord(oost)kant bevinden. Alleen al vanwege deze ruimtelijke structuur ligt het voor de hand om een nieuw bedrijventerrein aan een bestaand terrein te koppelen.

Aan de hand van het kaartbeeld van de in maart van dit jaar door de raad van Veghel vastgestelde 'Paraplunota Boekel-Uden-Veghel' wordt duidelijk gemaakt dat het weinig zinvol is om alternatieve locaties in een milieufweging te vergelijken met Doornhoek:

- Voor het gebied tussen de Knokert, de Zuid-Willemsvaart en de A50 heeft de gemeente reeds in juni 1991 het bestemmingsplan De Amert vastgesteld. Dit plan is inmiddels vrijwel geheel uitgegeven;
- Een uitbreiding van het bedrijventerrein de Amert is, gelet op het 'Natuurterrein Aa-Broeken', niet aan de orde. In het kader van de Paraplunota is als beleidsuitgangspunt voor dit gebied vastgesteld om het gebied aan te merken als 'Combinatiegebied voor landbouw, recreatie en natuur';
- Verder noordelijk wordt voor een potentiële locatie tussen de wegen Middegaal en Vorstenboscheweg een bestemmingsplan voor de uitbreiding van het aanwezige sportpark voorbereid. Deze locatie mist bovendien goede bereikbaarheids- en ontsluitingsmogelijkheden en valt daarom ook uit mobiliteitsoverwegingen af;
- Meer zuidelijk is voor de gebieden die liggen tussen de A50 en het bestaande industrieterrein De Dubbelen het bestemmingsplan "Industrie- en Dienstenpark De Dubbelen, 4e fase" vastgesteld (in april 1998). Hiervan wordt in het MER reeds melding gemaakt. Overigens vormen inpasbaarheid en bereikbaarheid hier zeer goede vestigingsvoorwaarden;
- Het bedrijventerrein Doornhoek vormt een logisch vervolg op het industrieterrein De Dubbelen aan de andere zijde van de N265, aan de nieuwe autosnelweg A50 en aan de op- en afritten op de Eerdsebaan. Via een

verlenging van de Eerdsebaan en de aanleg van een rotonde op de wegkruising met de N265 krijgt het verkeer van en naar de A50 direct toegang tot het bedrijventerrein Doornhoek en de A50. Het tracé van de A50 en de projectie van de op- en afritten is mede zo ontwikkeld, dat geanticipeerd is op de komst van het bedrijventerrein Doornhoek, een locatie die in 1980 al door de gemeente is aangegeven. De bereikbaarheid is hiermee optimaal gewaarborgd;

- Bij de vaststelling van de bestemmingsplannen voor de A50 en De Dubbelen 4e fase is bestuurlijk vastgelegd om aan de westzijde van de A50 geen industriële ontwikkeling toe te laten dan wel te ontwikkelen. In de Paraplunota is de westzijde derhalve beleidsmatig aangewezen als 'Agrarisch gebied met instandhouding van aanwezige waarden'. Dit zal juridisch in het nieuwe bestemmingsplan voor het buitengebied worden vastgelegd;
- In verband met de ruimtelijke opbouw van Veghel, de aanwezigheid van grote woonwijken en de afwezigheid van een directe aansluiting op voldoende ontsluitingswegen is de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein aan de oostkant van Veghel geen optie. In het gebied tussen de Zuid-Willemsvaart en de Erpseweg ligt het Aa-dal, met te behouden natuurwaarden. In de Paraplunota is dit gebied aangemerkt als combinatiegebied voor landbouw, recreatie en natuur. Voor een zeer klein deel is in dit gebied, aansluitend op de bestaande woonstructuur, planontwikkeling van woningbouw voorzien (uitbreiding van een deel van de wijk Scheifelaar);
- Het gebied ten noorden van de Erpseweg is in het Ontwikkelingsplan uit 1980 reeds aangeduid als toekomstig woongebied. Om dezelfde reden als in het vorige punt aangegeven, is de ontwikkeling van een bedrijventerrein in dit deel van Veghel geen optie.

Zowel het Ontwikkelingsplan als de recente Paraplunota geven aan dat het bedrijventerrein Doornhoek landschappelijk inpasbaar is. Er is geen sprake van een overwegend landschappelijk waardevol gebied. Door de gekozen plangrens ligt tussen Doornhoek en Zijtaart een royale landelijke overgangszone die bovendien door het coulissen-karakter een besloten en zichtbeperkende uitstraling heeft. Het coulissen-karakter zal door de in deze notitie aangegeven aanvullende maatregelen bovendien nog verder worden versterkt. De gemeente Veghel is daarom van mening dat Doornhoek qua inpassing in de totale ruimtelijke structuur van Veghel acceptabel is.