

Randweg Schijndel

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 177758
versie 4
augustus 2008

Opdrachtgever

Gemeente Schijndel
Postbus 5
5480 AA Schijndel

datum vrijgave

28 augustus 2008

versie 4

Definitief

goedkeuring

ing. C.H.A. Helmes

vrijgave

drs. R.A.M. van Dongen

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	3
1.2	M.e.r.-procedure	5
1.3	Leeswijzer	8
2	Probleemstelling en doelen	9
2.1	Probleemstelling	9
2.2	Doelen realisatie randweg Schijndel	9
2.3	Doelen m.e.r.	10
3	Beleid en besluiten	11
3.1	Beleidskader, wet- en regelgeving	11
3.2	Ruimtelijke beleid	12
3.3	Verkeersbeleid	18
3.4	Bestemmingsplannen	20
3.5	Te nemen besluiten	21
4	Referentiesituatie	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Verkeer	23
4.3	Ruimtegebruik	25
4.4	Landbouw	26
4.5	Landschap	27
4.6	Bodem	27
4.7	Water	27
4.8	Natuur	28
4.9	Archeologie	29
4.10	Cultuurhistorie	29
4.11	Externe veiligheid	30
4.12	Geluid	30
4.13	Luchtkwaliteit	30
4.14	Overige hinderaspecten	30
4.15	Recreatie	30
4.16	Sociale aspecten	31
4.17	Kabels en leidingen	31
5	Voorgenomen activiteit	33
5.1	Aanleg randweg Schijndel	33
5.2	Zoeken naar alternatieven	33
5.3	Stap 2 - Uitgangspunten voor het tracé	34
5.4	Stap 3 - Zoekzones voor de alternatieven	36
5.5	Stap 4 - Beoordeling zoekzones	37
5.6	Referentiesituatie en nul+ alternatief	49
5.7	Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)	49
6	Effecten	51
6.1	Effectbeschrijving	51
6.2	Verkeer	52
6.3	Ruimtegebruik	53
6.4	Landbouw	54
6.5	Landschap	54
6.6	Bodem	54

6.7	Water	54
6.8	Natuur	54
6.9	Archeologie	55
6.10	Cultuurhistorie	55
6.11	Geluid	55
6.12	Luchtkwaliteit	55
6.13	Externe veiligheid	55
6.14	Overige hinderaspecten	56
6.15	Recreatie	56
6.16	Sociale aspecten	56
6.17	Kabels en leidingen	56

Literatuurverwijzingen
Begrippen en afkortingen

Bijlage 1	Nadere toelichting op m.e.r.-procedure
Bijlage 2	Maatgevende Kenmerkenkaart (MKK)
Bijlage 3	Zones voor de alternatieven (MKK ondergrond)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Aanleiding

De gemeente Schijndel en de provincie Noord-Brabant zijn voornemens een randweg ten zuiden van Schijndel aan te leggen. Deze randweg zal een rechtstreekse verbinding vormen tussen de Eerdsebaan (N622: Schijndel - Veghel) en de Buxtelseweg (N618: Schijndel - Boxtel) en aansluiten op de Rooiseweg (N617/N637 Schijndel - Sint-Oedenrode) (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1 Verkeersstructuur regio Schijndel, ondergrond: Google maps, 2008

 Zoekgebied

De verkeersproblematiek in het centrum van Schijndel vormt de aanleiding voor het aanleggen van de randweg. In de kern van Schijndel staat de leefbaarheid onder druk als gevolg van doorgaand verkeer in het centrumgebied. De Kloosterstraat - Hoofdstraat - Wijboscheweg fungeert als verbinding tussen de Buxtelseweg (N618) en de Eerdsebaan (N622). De hoge verkeersintensiteiten hebben negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in het centrumgebied (barrièrewerking, oversteekbaarheid, veiligheid en milieu). Voor de toekomst wordt verwacht dat de leefbaarheidsproblemen verder zullen toenemen. Naast doorgaand verkeer veroorzaakt ook bestemmingsverkeer in Schijndel, intern en extern gericht, voor verkeersoverlast. Ook dit verkeer maakt gebruik van de oost-west route door het centrum van Schijndel.

Daarnaast maakt een deel van het doorgaand verkeer gebruik van diverse sluiproutes ten zuidwesten van Schijndel. Dit verkeer is oost-west georiënteerd en heeft negatieve effecten op de leefbaarheid in het landelijk gebied.

Een nieuwe randweg ten zuiden van Schijndel verbetert de leefbaarheid en de verkeerssituatie in de kern Schijndel. Tevens verbetert de randweg de doorstroming van het regionaal verkeer.

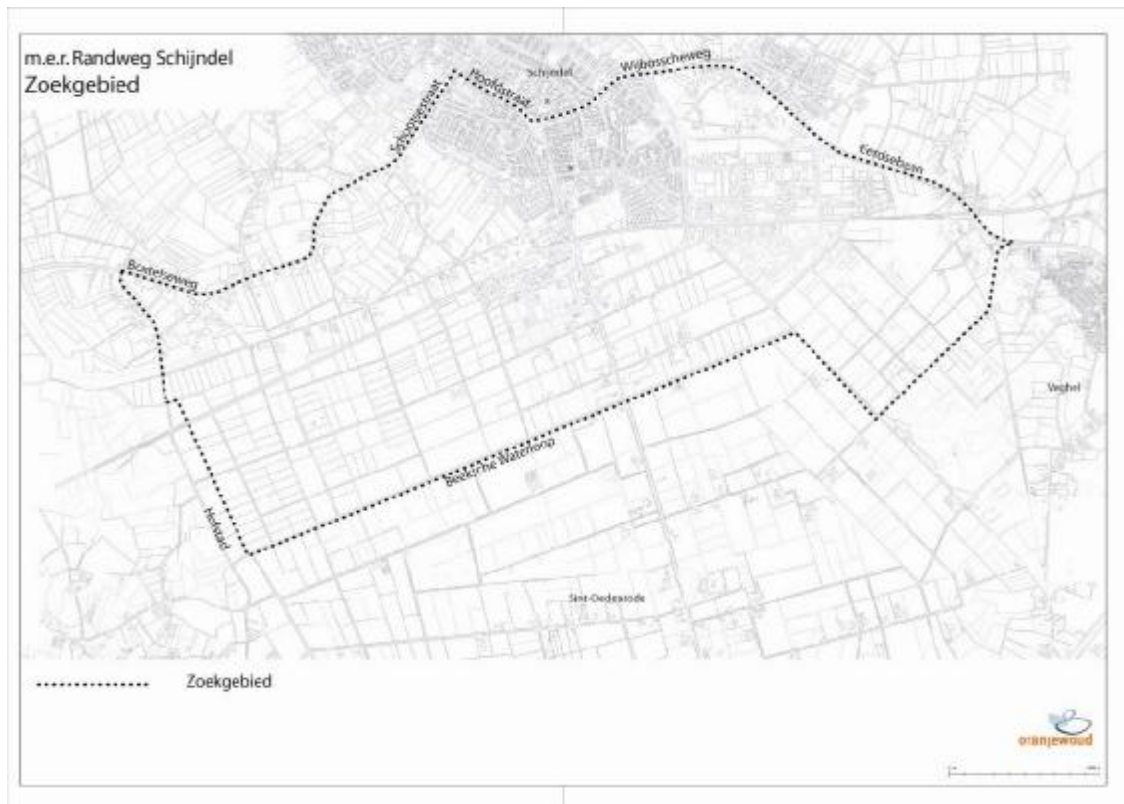
Voorgeschiedenis

Uit een verkennende studie naar de wegverbindingen tussen de kernen Boxtel, Schijndel en Veghel (Provincie Noord-Brabant, 2002) is gebleken dat een zuidelijk rondweg om Schijndel een positief effect heeft op de leefbaarheid, veiligheid en oversteekbaarheid in de kern van Schijndel.

Het bestuur van de gemeente Schijndel is al geruime tijd van mening dat de verkeerssituatie in de kern van dit dorp verbeterd moet worden. Hiertoe hadden de gemeente Schijndel samen met de Provincie Noord-Brabant twee maatregelen voor ogen:

1. Aanleg Nieuwe Eerdse baan (ontlasting van de kern Wijbosch door Eerdsebaan te verleggen ten zuiden van Wijbosch);
2. Aanleg zuidelijke randweg Schijndel (ontlasting kom Schijndel door nieuwe verbinding tussen Boxtelseweg en Structuurweg).

De Nieuwe Eerdsebaan is inmiddels aangelegd, deze is in 2008 in gebruik genomen. De provincie Noord-Brabant en de gemeente Schijndel hebben in een overleg begin 2007 het initiatief genomen een planstudie uit te voeren naar de realisatie van een zuidelijke randweg. In dit kader is de m.e.r. procedure voor de aanleg van een zuidelijke randweg om Schijndel opgestart.



Figuur 1.2 Zoekgebied voor de zuidelijke randweg Schijndel

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

De aanleg van een zuidelijke randweg om Schijndel is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2006 (VROM, 2006). De m.e.r.-plicht geldt voor "aanleg van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg". Dit betreft een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Rotondes hebben dezelfde werking als door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat het gaat om toeritdosering en doorstroming van het verkeer.

Voor de randweg Schijndel geldt dat de weg alleen toegankelijk is via knooppunten, via door verkeerslichten geregelde kruispunten of via rotondes. Omdat de randweg buiten de bebouwde kom ligt en het een voorrangsweg betreft, geldt een parkeerverbod (V&W, 1990). Hiermee is de aanleg van de randweg Schijndel m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit, in dit geval de aanleg van de randweg, mogelijk maakt. In dit geval betreft dit het bestemmingsplan.

De m.e.r. dient om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het m.e.r. worden keuzen voor het tracé, en de inrichting afgewogen op basis van milieueffecten. De m.e.r. heeft tevens tot doelen de planvorming te structureren.

1.2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de openbare procedure conform de Wet op de ruimtelijke ordening.

In de procedure treden als initiatiefnemer op:

- § College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Schijndel
- § Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Het bevoegd gezag in de m.e.r. procedure is in dit geval:

- § Gemeenteraad van de gemeente Schijndel

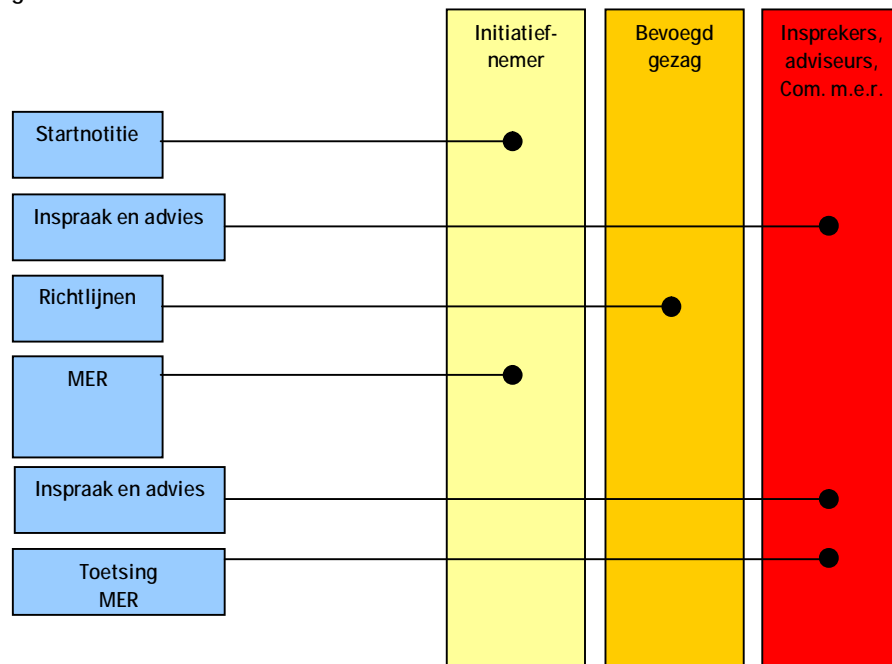
1.2.3 Procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- § Het opstellen en publiceren van de startnotitie, ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- § Het ter inzage leggen van de startnotitie;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- § Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de richtlijnen);

- § Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). In het MER wordt onderzocht welke mogelijkheden (alternatieven) er zijn voor de randweg. Er wordt (aan de hand van alternatieven, waaronder het meest-milieuvriendelijk alternatief) onderzocht welke effecten de aanleg van de randweg op het milieu heeft en welke mogelijk maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken;
- § Het ter inzage leggen van het MER, om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- § Het laten toetsen van MER door de commissie m.e.r., de kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

Onderstaand is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke instantie leidend is.



Figuur 1.3 De stappen in de m.e.r.-procedure

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 Startnotitie

Met deze startnotitie m.e.r. randweg Schijndel start de m.e.r.-procedure. In de startnotitie is aangegeven wat het plan is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens is aangegeven welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemers moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport. Een ieder kan op deze startnotitie inspreken. Hierop wordt in paragraaf 1.2.5 nader ingegaan.

Op basis van de startnotitie m.e.r., ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie m.e.r. over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden de definitieve richtlijnen opgesteld, die door de gemeenteraad worden vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Terminologie

Met de afkorting m.e.r bedoelen we de gehele procedure van de milieueffectrapportage, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer

Met MER bedoelen we het uiteindelijke milieu effect rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden

Met de voorgenomen activiteit wordt de realisatie van de zuidelijke randweg Schijndel bedoeld.

Met alternatieven worden mogelijke tracés voor de zuidelijke randweg Schijndel bedoeld.

Met varianten worden mogelijke inrichtingen van, of beperkte variaties op alternatieven voor het tracé voor de zuidelijke randweg Schijndel bedoeld.

Met het plangebied wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met het studiegebied wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per aspect variëren.

Met het zoekgebied wordt het gebied bedoeld waarbinnen naar alternatieven voor de zuidelijke randweg wordt gezocht. Dit gebied is vastgesteld tijdens een regionaal bestuurlijk overleg (februari 2008) en is opgenomen in figuur 1.2.

1.2.5 Inspraak en advies

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, etc. In de inspraakperiode kan een ieder schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatieavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

Uw reactie ten aanzien van de startnotitie kunt u, onder vermelding van "zienswijzen startnotitie m.e.r. randweg Schijndel", toezenden aan:

Gemeente Schijndel
t.a.v. de heer P. Schoenmakers
Postbus 5
5480 AA Schijndel

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- § hoofdstuk 2 beschrijft waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling voor het project;
- § het besluitvormingskader, bestaande uit besluiten die reeds zijn genomen en die het voornemen inkaderen en de besluiten die in het kader van het project nog genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk 3;
- § hoofdstuk 4 beschrijft per aspect op hoofdlijnen de referentiesituatie van het plangebied;
- § de voorgenomen activiteit en de vorming van de alternatieven komen in hoofdstuk 5 aan de orde;
- § de aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Per aspect is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten gegeven.

2 Probleemstelling en doelen

2.1 Probleemstelling

In de kern van Schijndel is een leefbaarheids- en verkeersveiligheidsprobleem geconstateerd. Doorgaand verkeer door de kern van Schijndel is een oorzaak van deze problematiek.

De route Schootsestraat - Kloosterstraat - Hoofdstraat en Plein 1944 - Wijboscheweg tot aan de Structuurweg door de kern van Schijndel verbindt de provinciale wegen N618 naar Boxtel en de N637 naar Sint-Oedenrode. De route door de kern is gecategoriseerd als verblijfsgebied waar 30 km/uur mag worden gereden. Doordat de route een verbindingsfunctie heeft tussen Boxtel, Schijndel en Veghel, functioneert deze in de praktijk als gebiedsontsluitingsweg. Dit zorgt voor een spanningsveld met de verblijfsfunctie van het gebied.

De grootste verkeershinder wordt veroorzaakt door vrachtverkeer van het industrie- en bedrijventerrein Duin (Schijndel) en de Veghelse bedrijventerreinen De Dubbelen. Dit interlokaal vrachtverkeer van en naar Boxtel rijdt door de bebouwde kom van Schijndel (Provincie Noord-Brabant, 2002). Naast doorgaand verkeer maakt ook bestemmingsverkeer, intern gericht op Schijndel en extern gericht op omliggende kernen, veel gebruik van de oost-west route door de bebouwde kom.

De verkeersintensiteiten op de genoemde oost-westroute in de kern Schijndel zijn hoger dan voor een 30-km gebied acceptabel is. Dit heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in het centrumgebied. Het zorgt voor verkeersonveilige situaties, onder meer voor het fietsverkeer dat gebruik maakt van dezelfde route. Het doorgaand verkeer belemmert ook de oversteekbaarheid van de route. Bovendien veroorzaken de hoge verkeersintensiteiten een barrièrewerking in het centrum.

Vanwege het gemis van een goede aaneenschakeling van de Boxtelseweg (N618) met de Rooiseweg (N637) zijn in het buitengebied ten zuidwesten van de kern Schijndel meerdere sluiproutes parallel aan de centrumroute ontstaan, zoals de routes via Langstraat en routes via Heiweg.

Daarnaast komen sluiproutes ten zuidoosten van Schijndel via de Koeveringsedijk voor. Door het ontbreken van een gebiedsontsluitingsweg tussen Boxtel, Schijndel en Veghel staan zowel de leefbaarheid in de kern en de leefbaarheid in het buitengebied onder druk.

2.2 Doelen realisatie randweg Schijndel

Met het oog op de huidige situatie en de toekomst wenst de gemeente Schijndel de afwikkeling van het verkeer in de kom en de omgeving te verbeteren. Dit betekent enerzijds het doorgaand verkeer door de kom beperken en zodoende de kom meer autoluw te maken. Anderzijds houdt dit verbetering van de regionale doorstroom van autoverkeer in.

Een oplossing kan gevonden worden in het scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer. Hiervoor moet het doorgaand verkeer een andere mogelijkheid geboden worden. Een randweg biedt deze mogelijkheid en is zodoende een middel om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kern Schijndel te verbeteren.

Naast dit lokale doel kan de randweg ook een regionale verkeersfunctie dienen. De randweg verbetert de verkeersprestatie van het doorgaand verkeer in de regio en zal daarmee ook het geconstateerde sluipverkeer terugdringen. De aanleg van een randweg ten zuidwesten van de kom van Schijndel kan bijdragen aan de regionale doorstroming van het verkeer tussen Boxtel, Schijndel, Sint-Oedenrode en Veghel. De nadruk ligt op het oplossen van het probleem in de kern van Schijndel.

2.3 Doelen m.e.r.

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van de randweg is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Doel van de startnotitie is de informatie die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast is in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Dit is de basis voor de inspraak.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

3 Beleid en besluiten

3.1 Beleidskader, wet- en regelgeving

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de realisatie de randweg Schijndel van belang is. In paragraaf 3.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In paragraaf 3.3 komt het verkeersbeleid aan bod. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven.

Nationaal beleid

- § Wetten: o.a. Wet op de ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet;
- § Besluiten : o.a. Besluit Externe Veiligheid (2003), Wet Luchtkwaliteit (2007);
- § Nota's: o.a. Nota Ruimte (2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (2001), Nationaal milieubeleidsplan 4 (2001), Nota Waterbeleid 21^e eeuw (2001), 4^e Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal beleid

- § Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008)
- § Uitwerkingsplan Uden - Veghel en omstreken (2004)
- § Reconstructieplan Maas en Meierij (2005)
- § Provinciaal verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant (2006)
- § Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2008-2012 provincie Noord-Brabant (2008)

Lokaal beleid

- § Landschapsontwikkelingsplan gemeente Schijndel (2005)
- § Identiteitsvisie buitengebied gemeente Schijndel (2003)
- § Globale gebiedsvisie Schijndel-zuid (2002)
- § Intergemeentelijk Masterplan Vlagheide e.o. (2006)
- § Gemeentelijk verkeersplan Schijndel (2001)
- § Waterplan Schijndel (2007)
- § Nota recreatie en toerisme 2005-2009 gemeente Schijndel (2005)

3.2 Ruimtelijke beleid

3.2.1 Nationaal beleid

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 aangenomen door de Eerste Kamer en vervangt de planologische kernbeslissingen (PKB's), behorend bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra en het Structuurschema Groene Ruimte.

Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is onderdeel van de Nota Ruimte. Schijndel ligt in het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad (2007). Bijbehorende doelen zijn: behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieu en veiligheid.

Het studiegebied is gelegen in het Nationaal Landschap Groene Woud. Het Groene Woud heeft de volgende kernkwaliteiten:

- § groen karakter;
- § kleinschalige openheid;
- § samenhangend complex van beken, essen, kampen, bossen en heides.

Het kampen- en essenlandschap van het Groene Woud wordt gekenmerkt door een bijzondere kleinschalige openheid en een groen karakter. Het bestaat uit een complex van grote natuurgebieden, met bossen, heides en stuifzanden, en kleinschalige, agrarische gebieden waarin populieren de wegen en perceelsscheidingen accentueren. Het klassieke landschap van de zandgebieden met beekdalen en hoger gelegen essen en kampen is hier nog gaaf aanwezig. In dit nationaal landschap ligt een reconstructieopgave in het kader van de Reconstructiewet concentratiegebieden.

3.2.2 Provinciaal beleid

Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten hebben de interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

Het hoofdbelang van de provincie voor het ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Het provinciale belang ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur is een duurzame bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, voor zowel goederen als personenvervoer, met een accent op de stedelijke regio's. Daarbij gelden de volgende doelstellingen:

1. (Bestaande) infrastructuur meer sturend laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;

De zuidelijk randweg Schijndel is in de interimstructuurvisie opgenomen als een "regionaal verbindend net (RVN)" (grijze pijl, zie figuur 3.1). Dit houdt in dat het hier gaat om omleggingen rond steden en dorpen of om verbetering van bestaande weggedeelten waarvan nut en noodzaak, of het juiste tracé of weggedeelte, nog moet worden vastgesteld.

Het zoekgebied voor het tracé ligt deels in de agrarische hoofdstructuur (AHS-landbouw). Hierin krijgt de landbouw de ruimte om zich in de door haar gewenste richting te ontwikkelen. AHS-landbouw geeft in beginsel als enige landschapseenheid ruimte voor infrastructurele ontwikkeling.

Het westelijke deel van het zoekgebied ligt in de GHS-landbouw. In dit gebied geldt voor de aanleg en (fysieke) aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur een "nee, tenzij-principe". Zwaarwegende maatschappelijke belangen, voldoende studie naar alternatieven en compensatie zijn vereisten voor de aanleg van niet-recreatieve infrastructuur.

Het GHS-landbouwgebied is tevens als leefgebied voor struweelvogels is aangeduid. Struweelvogels hebben rust en ruimte nodig, maar zijn minder gevoelig voor ruimtelijke ingrepen door de landbouw, de recreatie en andere in het buitengebied voorkomende functies.

Binnen het zoekgebied ligt ter plaatse van het spoor Boxtel-Veghel een ecologische verbindingszone. Deze verbindingszone moet zo (kunnen) worden ingericht dat planten- of diersoorten zich van het ene naar het andere natuurgebied kunnen verplaatsen. Ook binnen de verbindingszone geldt voor de aanleg en (fysieke) aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur een "nee, tenzij-principe". De zuidgrens van het plangebied in de vorm van de Beeksche Waterloop is tevens als ecologische verbindingszone aangeduid.

De westzijde van het zoekgebied wordt begrensd door de 'Regionale natuur- en landschapseenheid' (RNLE). Het betreft het Nationale Landschap Het Groene Woud, bestaande uit natuurlijke eenheden en kleinere bos- en natuurgebied met tussengelegen of omringende landbouwgronden valt grotendeels onder het regime van de GHS. Het zoekgebied grenst in het oosten aan de 'Landschapsecologische zone', nabij Eerde. Landschapsecologische zones vormen belangrijke groene buffers tussen de verstedelijkte gebieden binnen de stedelijke regio. Het zijn tevens belangrijke verbindingen tussen de natuur- en landschapswaarden van de omliggende landelijke regio's.

Uitwerkingsplan Uden-Veghel [(2004)

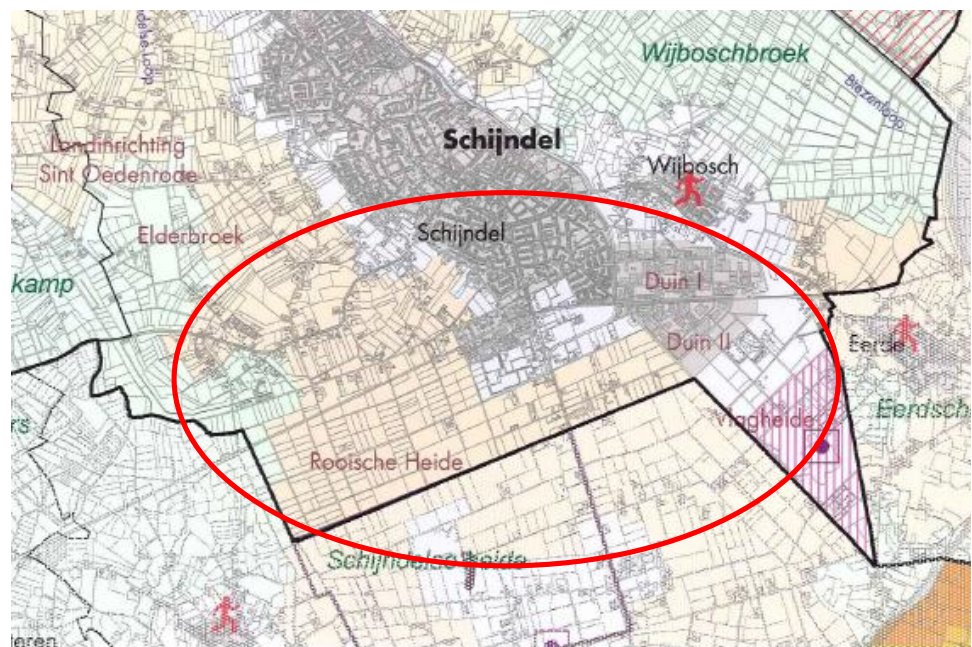
Gedeputeerde staten van Noord-Brabant heeft in 2004 het uitwerkingsplan Uden-Veghel vastgesteld. Hierin is voor deze regio, waar ook Schijndel in ligt, een nadere uitwerking van de verstedelijkingsopgave uit het streekplan gegeven. In deze visie wordt voorgesteld te starten met een planstudie naar het mogelijke tracé van een zuidelijke omlegging bij Schijndel.


Reconstructieplan Maas en Meierij (2005)

Het zoekgebied is in het reconstructieplan Maas en Meierij gelegen. Op 22 april 2005 is het Reconstructieplan / MER Maas en Meierij vastgesteld. Een belangrijk uitgangspunt voor de reconstructie is dat de verbetering van de kwaliteit van natuur, landschap en milieu samen moet gaan met verbetering van de sociale en economische vitaliteit.

Het gebied Schijndel en omgeving is een kleinschalig gebied met landschappelijke en cultuurhistorische waarden die op veel plaatsen zijn verstoord. Bescherming en herstel hiervan heeft een hoge prioriteit. Het open en grootschalige karakter van het landbouwgebied Rooise Heide met haar hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarden dient te worden beschermd evenals het karakter en het gebruik van de dekzandvlakte in Schijndel met hoge cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden.

De reconstructiecommissie ondersteunt in het gebied Schijndel agrarisch natuur- en landschapsbeheer. Het zoekgebied is grotendeels begrensd als verwevingsgebied en extensiveringsgebied voor de intensieve veehouderij (zie figuur 3.2). Verwevingsgebied is gericht op verweving van landbouw, wonen en natuur. In een extensiveringsgebied ligt het primaat bij wonen of natuur. Uitbreiding, hervestiging of nieuwvestiging van intensieve veehouderij is onmogelijk.



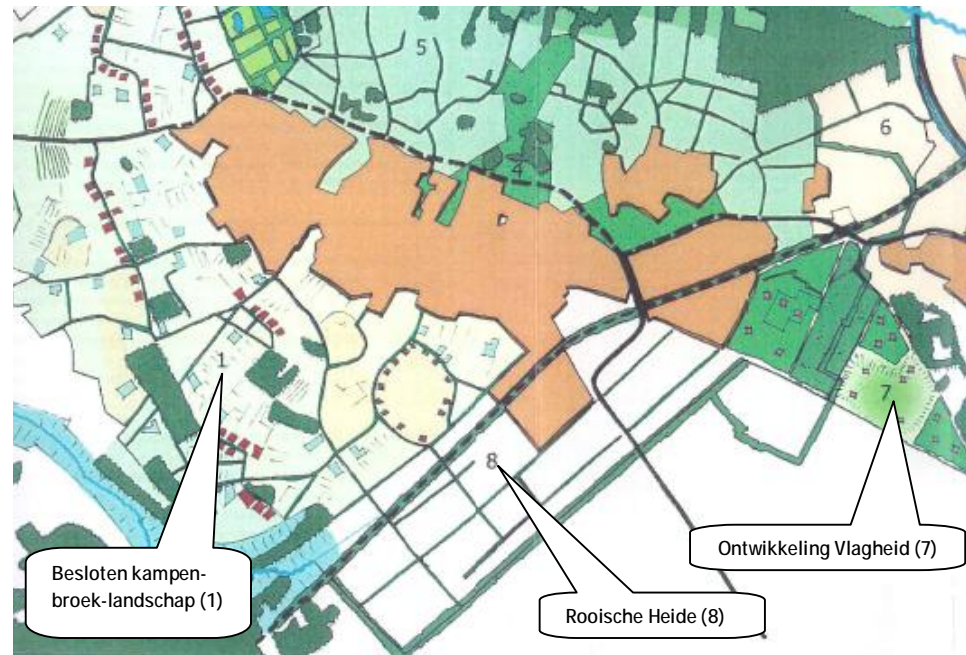
Figuur 3.2 Uitsnede kaart Sociale en economische vitaliteit, Reconstructieplan Maas en Meierij, 2005
 Zoekgebied

In de regio Schijndel, Sint-Oedenrode en Veghel biedt Vlagheide veel mogelijkheden voor ontwikkeling van recreatieve functies, met name intensievere vormen van dagrecreatie. De recreatieve ontwikkeling van Vlagheide wordt gezamenlijk met de omliggende gemeenten opgepakt.

3.2.3 Lokaal beleid

Landschapsonwikkelingsplan gemeente Schijndel (2005)

De gemeente Schijndel heeft in 2005 een Landschapsonwikkelingsplan (LOP) opgesteld. De gemeente ziet het buitengebied als een visitekaartje. Het landschap moet een herkenbare identiteit hebben, waar zowel economische als ecologische waarde aan verbonden zijn. Er moet ingezet worden op recreatie en toerisme. Een goede toegankelijkheid is hiervoor van belang. Tevens dienen kleine landschapselementen versterkt / ontwikkeld te worden tot economische dragers van het buitengebied.



Figuur 3.3 Uitsnede Visie Landschapsonwikkelingsplan Schijndel, SAB, 2005

Binnen het zoekgebied is een tweetal projecten aangeduid.

- § Herkenbaar houden van ontginningslijnen en kavelpatronen als belangrijk kenmerk van het Schijndelse landschap. In het bijzonder wordt belang gehecht aan het behoud en stimuleren van het struweelkarakter van de Rooische Heide;
- § Vergroten van de recreatieve toegankelijkheid van de Rooische en Schijndelse Heide. Het heide-ontginningsgebied biedt potenties voor extensief recreatief medegebruik. Maatregelen zijn het aanleggen van fietsstroken door zandwegen en het tegengaan van sluipverkeer over de route Buxtelseweg - Rooischeweg.

Identiteitsvisie Buitengebied gemeente Schijndel (2003)

De identiteitsvisie geeft een landschappelijk-cultuurhistorische beschrijving van de verschillende deelgebieden van het landschap rondom Schijndel. Per deelgebied zijn belangrijke waarden en landschapselementen benoemd. Tevens is aangegeven welk gebruik passend is bij het landschapstype.

Het zuidelijk deel van het zoekgebied valt onder het gebied Rooische Heide. Deze open heide-ontginning zal zijn openheid behouden. Ten behoeve van de weidevogels is het noodzakelijk om weinig laanbeplanting in het gebied te situeren. Het agrarisch gebruik krijgt in dit gebied alle ruimte, met uitzondering van boomteelt. Voor het recreatief gebruik is het wenselijk onverharde paden te behouden en autoverkeer terug te dringen.

Het noordwestelijke deel van het zoekgebied behoort tot het kampenlandschap. Het kleinschalige en afwisselende landschap is de basis voor de natuurwaarden. Aandacht dient er te zijn voor blijvend agrarisch gebruik van de gronden. Voor bewoning is het van belang dat de cultuurhistorische basis van boerderijen behouden blijft. Het gebied is een ideaal uitloopgebied voor inwoners van Schijndel, gericht op gebruik van de bestaande wegen. Kansen zijn er voor kleinschalige recreatieve voorzieningen.

Het zuidoostelijke deel van het zoekgebied behoort tot het gebied Vlagheide. De Vlagheide is een open heide-ontginning waar een aantal industrie-achtige functies als eilanden in ontstaan zijn. De ecologische zone dient door het noordelijke deel van de Vlagheide doorgezet te worden richting Wijboschbroek. Het agrarisch gebruik kan blijvend plaatsvinden. Kansen zijn er voor ontwikkeling van tuinbouw en boomteelt binnen de structuur van blokverkaveling. De vuilstort kan na afronding heringericht worden ten behoeve van sportieve vormen van recreatie.

Globale visie Schijndel-zuid (2002)

Schijndel-Zuid is een gebied met een nog jonge ontwikkelingsgeschiedenis. In relatie hiermee wordt ervoor gekozen dat de algemene landschappelijke ontwikkelingen niet gericht hoeven te zijn op behouden en/of herstel van historische of bestaande waarden.

De globale visie Schijndel-Zuid heeft het motto "van randgebied naar multifunctioneel landschap". Ten zuidwesten van Schijndel voorziet deze visie in een mengzone van natuur, verstedelijking en recreatieve functies.

Als mogelijkheden voor een zuidelijke randweg wordt een tracé 'direct langs Duin III' of 'over of langs het Duitse lijntje' geopperd. Een ontsluitingsweg over Vlagheide past niet in de filosofie van de ontwikkeling van Schijndel-Zuid als multifunctioneel landschap.

Intergemeentelijk Masterplan Vlagheide e.o. (2006)

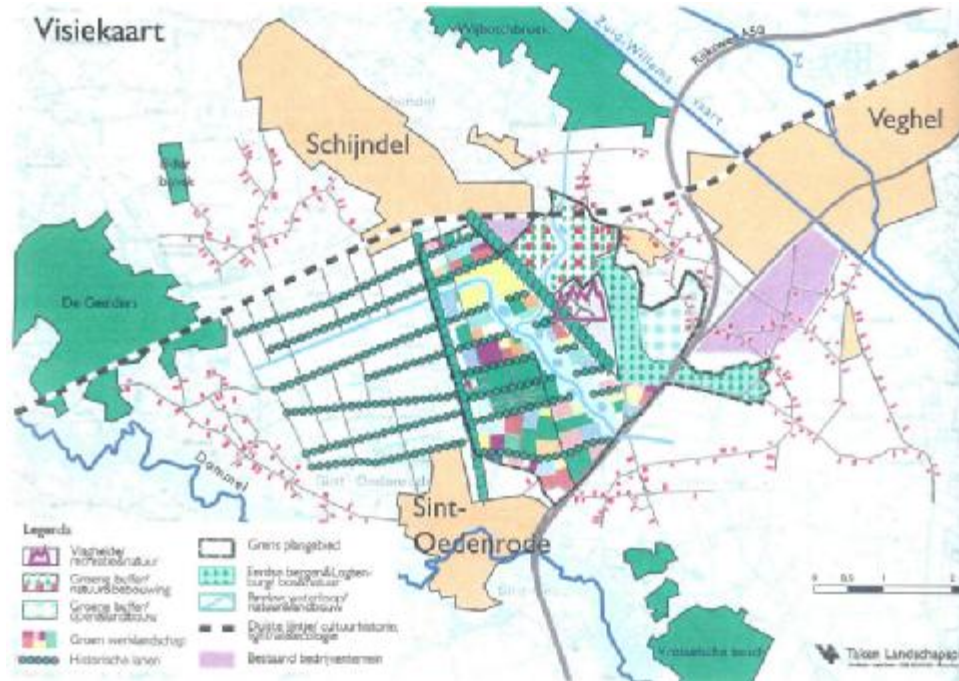
De gemeente Sint-Oedenrode, Veghel en Schijndel hebben voor gebied Vlagheide een masterplan opgesteld. Het masterplan is een strategisch beleidsdocument dat richting geeft aan de ontwikkeling van Vlagheide voor de komende 20 jaar. Het plan geeft ruimte aan ontwikkelingen die een meerwaarde geven aan het gebied. Uitgangspunt bij deze ontwikkelingen is dat nieuwe en bestaande functies het gebied groen moeten houden, de stedelijke druk moeten weerstaan en samen een afwisselend geheel worden (zie figuur 3.4).

Binnen en aangrenzend aan het zoekgebied liggen drie deelgebieden van Vlagheide die als volgt gezoned zijn:

- § Zone 2A. Groene buffer tussen Schijndel en Veghel. In dit gebied zijn ontwikkelingen in bedrijvigheid en wonen mogelijk;
- § Zone 3. Recreatieve Poort: De Vlagheide;
- § Zone 4. Groen werklandschap: De Schijndelse Heide. De na te streven ambiance is een combinatie van landschap, cultuurhistorie, landbouw, natuur, wonen en recreatie in een groen en kleinschalig werklandschap.

Vlagheide omvat drie concrete projecten:

1. Verbetering van de recreatieve en toeristische infrastructuur;
2. Inrichting van de ecologische verbindingzones Beeksche Waterloop en Biezenloop;
3. Ontwikkeling van de (voormalig) MOB complexen.



Figuur 3.4 Visiekaart intergemeentelijk masterplan Vlagheide, Taken Landschapsplanning bv, 2006

Structuurvisie Eerde 2002

De structuurvisie Eerde besteedt aandacht aan al de facetten die spelen in deze kleine kern. De visie legt voor 15 jaar de hoofdlijnen van de ontwikkeling van Eerde vast. De nota voorziet in uitbreidingsmogelijkheden van wonen ten zuiden van de kern Eerde, een landgoederenmodel ten Noorden van de Eerdsebaan, verbetering van de kwaliteit van de kern Eerde en een inbreidingslocatie tussen de Eerdsebaan en de kern. Deze ontwikkelingen liggen buiten het zoekgebied van de zuidelijke randweg Schijndel.

Weidevogelconvenant Sint-Oedenrode (1996)

De gemeente Sint-Oedenrode en Schijndel, ZLTO, het waterschap De Dommel, de Landinrichtingscommissie Sint-Oedenrode en de Milieuwerkgroep Landinrichting Sint-Oedenrode hebben in 1996 het Weidevogelconvenant Sint-Oedenrode. De partijen streven naar behoud en vergroting van de weidevogelpopulatie in de zoekgebieden voor weidevogels.

Binnen het zoekgebied voor de randweg is de Rooise en Schijndelse Heide aangeduid als zoekgebied voor weidevogels. Dit weidevogelgebied binnen het zoekgebied wordt middels het Weidevogelconvenant Sint-Oedenrode actief beheerd op het vergroten van de weidevogelpopulatie.

3.3 Verkeersbeleid

3.3.1 Nationaal beleid

Nota Mobiliteit (2004)

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia.

De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

3.3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2006)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en is bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP gaat uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie van het PVVP is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Aanvullende doelen zijn verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, verbetering van de sociale veiligheid en de bereikbaarheid in het landelijk gebied. Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap zijn een ambitie bij inpassing van nieuwe infrastructuur. Het stimuleren van het fietsverkeer en het verbeteren van de oversteekbaarheid van bestaande infrastructuur door fietsers en wandelaars is één van de essentiële onderdelen van het PVVP.

Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2008-2012 (2008)

Doel van het Brabants meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant. De komproblematiek in Schijndel is in het provinciale wegenprogramma als onderdeel van het MIT opgenomen. Voor de komproblematiek dient een planstudie te worden uitgevoerd.

3.3.3 Lokaal beleid

Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel (2001)

Het Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel is een kader waarbinnen maatregelen ontwikkeld kunnen worden. De maatregelen moeten leiden tot een verbeterde en veiliger verkeersstructuur. De mogelijkheid voor de realisatie van een zuidelijke randweg is niet opgenomen in het gemeentelijk verkeersplan Schijndel van 2001. Wel wordt aandacht gegeven aan onder andere het weren van doorgaand verkeer uit verblijfsgebieden.

3.4 Bestemmingsplannen

Bestemmingsplan Buitengebied Schijndel (2000)

Het grootste deel van het zoekgebied valt binnen het Bestemmingsplan Buitengebied Schijndel 2000. De voornaamste bestemmingen zijn:

- § Agrarisch gebied - westelijk van de kern Schijndel;
- § Agrarisch gebied met landschappelijke waarden - zuidoostelijk van de kern Schijndel;
- § Agrarisch gebied met natuurwaarden - zuidwestelijk van de kern Schijndel;
- § Waterzuiveringsinstallatie - in het uiterste westen van het zoekgebied;
- § Kampeermiddelenbedrijf - ten zuiden van de kern Schijndel;
- § Spoor - doorsnijdt het zoekgebied van west naar oost;
- § Sport - aan de zuidrand van de kern.

Daarnaast komen de bestemmingen 'wonen', 'agrarisch verwante en niet-agrarische bedrijven', 'agrarisch bouwblok' en 'verkeer' verspreid in het buitengebied voor.

Binnen het Bestemmingsplan Buitengebied Schijndel kent het Kamp Truijenheide een aanvullende bescherming (aanduiding): Kamp Truijenheide is beschermd als agrarisch gebied met natuurwaarden met de aanduiding Cultuurhistorisch waardevol gebied. De Rooise Heide ten zuidwesten van de kern kent ook een aanvullende bescherming: de jonge heide-ontginning is bestemd als agrarisch gebied met natuurwaarden en aangeduid als een open gebied met waarden voor struweelvogels.

De bestemmingen in de bebouwde kom zijn niet opgenomen in deze beschrijving, omdat de aanleg van een randweg binnen de bebouwde kom niet te verwachten is.

Ontwerp Bestemmingsplan Buitengebied Herziening 2008

De gemeente Schijndel heeft een bestemmingsplanherziening voor het buitengebied opgesteld. Dit is noodzakelijk voor meer bescherming van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het Schijndelse landschap en meer ontwikkelingsruimte voor burgers en (agrarische) ondernemers. Daarnaast is de bestemmingsplanherziening nodig, omdat Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant in 2002 goedkeuring hebben onthouden aan een aantal planonderdelen.

Enkele wijzigingen ten opzichte van het Bestemmingsplan Buitengebied 2000 zijn:

- § Bestemmen van het agrarisch gebied, ten zuiden van de kern Schijndel (de jonge heide-ontginning ten westen van de Rooiseweg), als 'Agrarisch gebied met natuurwaarden';
- § Bestemmen van het agrarisch gebied, ten zuidoosten van de kern Schijndel (tussen bedrijventerrein Duin en Vlagheide) als 'Agrarisch gebied met landschappelijke waarden';
- § Meer aandacht voor behoud van cultuurhistorisch waardevolle karakteristieken van de kamponggingen waaronder nu ook Kamp Achterste Hermalen en Kamp Schootse Hoef door aanduiding van de kampen als 'kampongginging'. Dit betekent onder meer bescherming van slotenpatroon, verkavelingspatroon en paden op de kamp en de wegen, opgaande begroeiing, voorpootstroken en sloten om de kamp;
- § Meer nadruk op de samenhang van open ruimte, rationele verkaveling en laan(structuren) op de Rooische Heide door aanduiding van de Rooische Heide als 'waardevolle heideontginning'.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft medio juni tot eind juli 2008 ter inzage gelegen. De gemeenteraad gaat in het najaar van 2008 tot vaststelling van de planherziening over. Vervolgens wordt het plan ter goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Het MER zal worden afgestemd op het Bestemmingsplan Buitengebied 2008. De twee procedures vinden onafhankelijk van elkaar plaats.

Bestemmingsplan Buitengebied Sint-Oedenrode (1997)

Het zoekgebied grenst aan de gemeente Sint-Oedenrode. In het aangrenzende deel van deze gemeente liggen enkele woningen en agrarische bedrijven. De heideontginning is voornamelijk agrarisch bestemd en kent de aanduidingen 'weidevogelconvenant' en 'landschappelijk open gebied'. In dit gebied ligt een golfbaan met recreatieve bestemming.

Bestemmingsplan Landelijke gebied Veghel (2002)

In het oosten grenst het zoekgebied aan de gemeente Veghel. Omliggende gronden zijn daar bestemd als 'agrarisch met natuurwaarden' en behoren tot de GHS. Tevens ligt in dit gebied een hoogspanning-verdeelstation (nutsvoorziening).

3.5 Te nemen besluiten

3.5.1 Bestemmingsplan

Realisatie van een randweg past niet binnen het vigerend of het in procedure zijnde Bestemmingsplan Buitengebied Herziening. Ten behoeve van de voorgenomen activiteit moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld zodat het uiteindelijke plangebied de functie verkeersdoeleinden krijgt.

3.5.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van een randweg moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap).

4 Referentiesituatie

4.1 Inleiding

Om de effecten van de randweg Schijndel op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, worden de effecten van de randweg op het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de aanleg.

De huidige situatie is het uitgangspunt voor referentiesituatie. Voor de beoordeling van de randweg worden hierin autonome ontwikkelingen (zonder voltooiing van de randweg) tot 2020 meegenomen. Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen is vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor een besluit genomen is. Het is daarbij ook van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, omdat die mogelijk effect hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de randweg.

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Per aspect is een globale beschrijving van de huidige situatie gegeven. Hierin is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen tot het jaar 2020. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

4.2 Verkeer

Het grondgebied van de gemeente Schijndel wordt omringd en doorkruist door diverse provinciale- en rijkswegen, namelijk de A2 aan de westzijde, de A50 aan de oostzijde en de Eerdsebaan (N622), Boschweg/Structuurweg (N617), Roiseweg (N637) en de Buxtelseweg (N618) rondom Schijndel. Schijndel ligt daarmee in een gebied met een grote verkeersdruk (zie figuur 4.1).

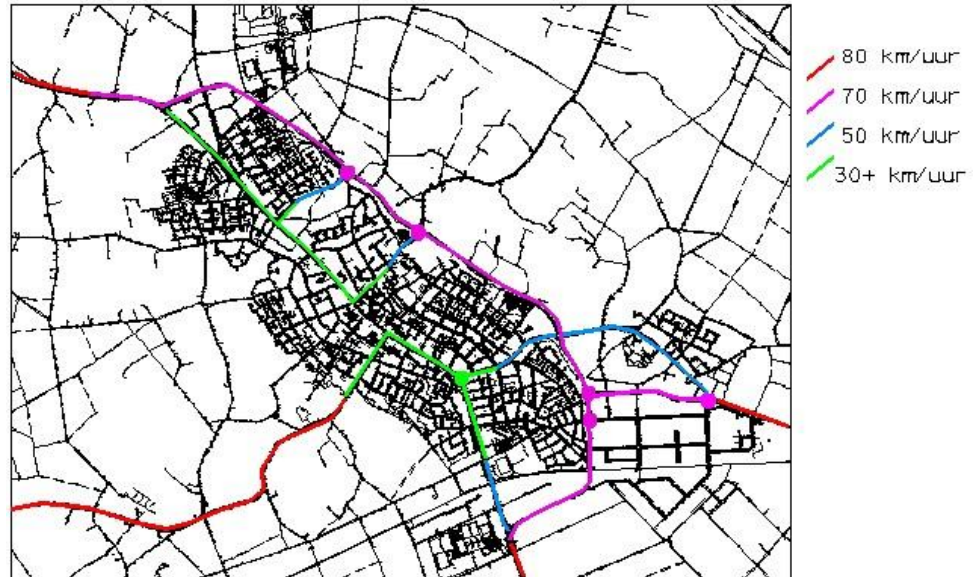


Figuur 4.1 Verkeersstructuur regio Schijndel

 Zoekgebied

- § De A2 kent grote doorstromingsproblemen. Momenteel wordt hiernaar studie verricht. Verwacht mag worden dat de uitrusting van de A2 tussen 's Hertogenbosch en Eindhoven zal worden opgewaardeerd. De gemeente Boxtel wenst een extra aansluiting op de A2 bij Boxtel.
- § Er zijn doorstromingsproblemen op de A50 tussen Uden en Veghel bij de aansluiting van de Eerdesbaan. Er is een toename van de problemen te verwachten door ontwikkelingen in de regio, zoals de uitbreidingen bij de bedrijventerreinen met name ten zuidwesten van Veghel enerzijds. Anderzijds door het oplossen van het knelpunt Ekkersrijt waardoor een vlotte doorstroming mogelijk wordt tussen de A50 en A58. Dit zal weer extra verkeer aantrekken. De ontwikkelingen bij de aansluiting Eerde op de A50 zijn nog onzeker.
- § Verkeer tussen 's-Hertogenbosch en Veghel/A50 maakt veelal gebruik van de provinciale wegen in het gebied. De N279 is de verbinding tussen 's Hertogenbosch en Helmond. Deze weg wordt ook veel gebruikt door vrachtverkeer richting ondermeer de bedrijventerreinen ten zuidwesten van Veghel. Mede gezien de ontwikkelingen bij Veghel en Helmond is een opwaardering nodig om het verkeer te kunnen verwerken. Op dit moment zijn er knelpunten op de N279 en wijkt verkeer uit naar zuidelijker gelegen wegen (N617, Structuurweg en N622). Er wordt reeds een planstudie verricht naar de verbinding N279 's Hertogenbosch - Veghel. De noordelijke verbreding van de N279 in 2020 is uitgangspunt voor de referentiesituatie.
- § Door het buitengebied ten zuidwesten van de kern Schijndel lopen diverse sluiproutes in de relatie N618 (Boxtel) met de N622 (Veghel), maar ook met de N637 (Sint-Oedenrode). Ten zuidwesten van Schijndel zijn sluiproutes via Langstraat en Heiweg bekend. Ten zuidoosten van Schijndel is ook een aantal sluiproutes waargenomen:
 - Vlagheide - Koeveringsdijk - Landingsweg;
 - Vlagheide - Koeveringsdijk - Sterrenbos;
 - Vlagheide - Damianenweg.

Het gemeentelijke wegennet zal moeten aansluiten op de rijks- en provinciale wegen, waarbij een logische overgang wordt gecreëerd. Schijndel kent van oudsher lintbebouwing richting de omliggende kernen. Enkele jaren geleden is in noord-zuidrichting de Structuurweg (schakel tussen de N617 en de N622) aangelegd om het centrum te ontlasten. De Structuurweg is gecategoriseerd als 70 km/h weg (zie figuur 4.2). Recent is de omlegging Wijbosch, de nieuwe Eerdse Baan in het noordoosten van het studiegebied geopend. Eveneens is deze gecategoriseerd als 70 km/h weg. De oost-westas vanuit Boxtel (N618) naar Veghel (N622) ligt door de kern van Schijndel en wordt gevormd door de Schootsestraat, Kloosterstraat, Hoofdstraat en Plein 1944, Wijboscheweg (tot aan de Structuurweg). Deze wegen zijn gecategoriseerd als 30+ km/h weg.



Figuur 4.2 Wegencategorisering Schijndel, Gemeente Schijndel, 2008

Binnen het studiegebied ligt ook 'het Duitse Lijntje'. De oude lijn met een enkel spoor liep van Boxtel via Schijndel en Veghel richting Uden en Duitsland. Op dit moment bestaat alleen het tracé van Boxtel tot Veghel nog, deze wordt niet meer gebruikt. ProRail heeft het contract voor onderhoud opgezegd. Het lijntje heeft wel een historische betekenis. Er bestaan diverse visies met betrekking tot dit spoor. Er loopt op dit moment een marktverkenning naar het opwaarderen van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de regio Noordoost-Brabant. Het Duitse Lijntje is onderdeel van dit onderzoek.

4.3 Ruimtegebruik

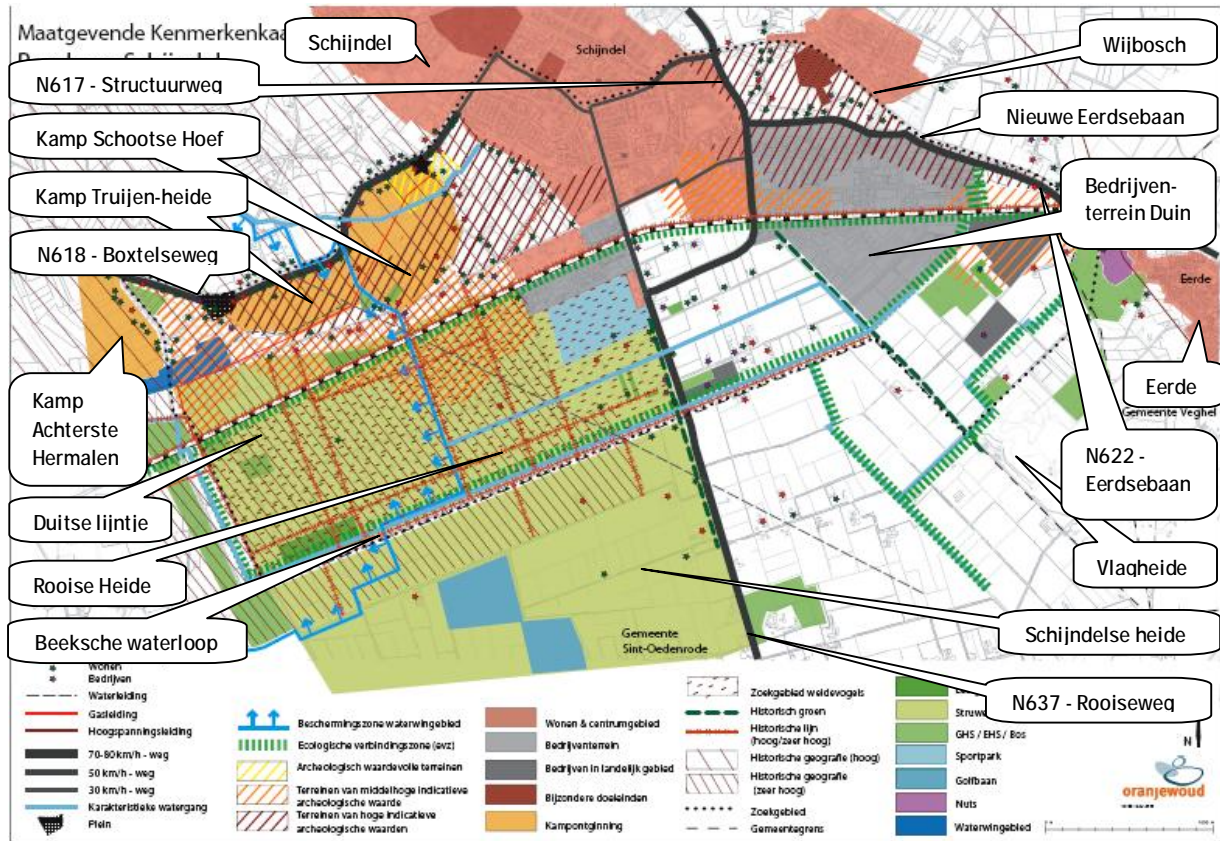
Het zoekgebied bestaat voor een groot deel uit agrarisch gebied: akkers en graslanden (zie paragraaf 4.4). In het agrarisch gebied rondom Schijndel liggen enkele agrarische bedrijven, woningen en agrarisch verwante en niet-agrarische bedrijven. Verder van de kern treft men minder bebouwing in een open agrarisch gebied.

Binnen de bebouwde kom ligt in de kern het centrumgebied met winkelfuncties, buiten het centrumgebied is bewoning het voornaamste ruimtegebruik. In het zuidoosten van de kern ligt bedrijventerrein Duin. Zuidelijk van de kern ligt sportpark Zuideinderpark.

Het huidig ruimtegebruik is één van de belangrijke bepalende factoren voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is samen met enkele andere maatgevende kenmerken weergegeven in een Maatgevende Kenmerkenkaart (MKK). In figuur 4.3 is de MKK met toponiemen toegelicht. De MKK is tevens opgenomen als bijlage 2.

Wonen

Binnen het zoekgebied zijn, naast de intensieve bewoning in de bebouwde kom, verspreid in het landelijk gebied woningen gelegen. In het oude kampenlandschap is de meeste woonbebouwing langs de wegen gesitueerd. Aan de Boxtelseweg (N618) is een bebouwingsconcentratie van woningen aan te duiden. Ook bevindt zich een bebouwingsconcentratie rondom de wegen Venushoek, Langstraat, Heiweg die ten zuiden van het Kamp Schootse Hoef samenkomen. In de jonge heide-ontginning liggen de woningen in de vorm van boerderijen meer verspreid.



Figuur 4.3 Maatgevende Kenmerkenkaart (MKK) met toponiemen

Economie

Naast de agrarische bedrijven bevindt zich verspreid in het buitengebied een aantal niet-agrarische bedrijven. In het noordwestelijk deel van het zoekgebied is een klompenfabriek gevestigd. In het zuidoostelijk deel van het zoekgebied bevindt zich onder meer een autosloperij, een kampeermiddelenwinkel en een composteringsbedrijf. In de bebouwde kom is de bedrijvigheid geconcentreerd op twee bedrijventerreinen: bedrijventerrein Rooise Heide en bedrijventerrein Duin. Gemeente Schijndel is voornemens bedrijventerrein Duin uit te breiden richting het zuiden. Dit betreft 12 hectare tot 2012. Tot 2020 komen hier nog enkele hectaren bij. Deze grond is nog niet uitgegeven.

4.4 Landbouw

Het buitengebied is primair in agrarisch gebruik. Het betreft voornamelijk veehouderijen. Vanwege een slechte opvolgingspositie bij met name de kleine bedrijven is sprake van schaalvergroting. De helft van de bedrijven op de jonge heide-ontginningen is groter dan 40 nge (Nederlandse grootte eenheden).

Als gevolg van de Landinrichting Sint Oedenrode hebben agrarische bedrijven in het zuidelijke gedeelte van het zoekgebied (heide-ontginning) de beschikking gekregen over meer grond aan huis.

In het noordwesten van het zoekgebied (kampenontginning) bevinden zich naast veeteeltbedrijven ook bedrijven met recreatieve nevenactiviteiten. (Gemeente Schijndel, 2000).

4.5 Landschap

Landschappelijke structuur

Er is een duidelijke tweedeling in het landschap. Het grootste deel van het zoekgebied bestaat uit een jonge heide-ontginning. Dit gebied heeft een open karakter met enkele lijnvormige elementen zoals de Hofstad, de Beeksche Waterloop, wegen en bomerijen. Het land is rationeel en rechthoekig verkaveld.

Het noordwestelijke deel van het zoekgebied wordt onderscheiden als het landschapstype dekzandrug. Dit landschapstype bestaat uit een kampenstructuur dat zich kenmerkt als een kleinschalig besloten landschap, gevormd door relatief veel laanbeplanting, bosjes en kampen. De verkaveling is minder regelmatig. Op kamp Schootse Hoef is sprake van een ovale ontginningsbasis.

Ruimtelijk visuele kwaliteit

Evenals de landschappelijke tweedeling van het zoekgebied is de ruimtelijk visuele kwaliteit tussen de jonge heide-ontginning en het kampenlandschap ook zeer verschillend. De jonge heide-ontginning heeft een open grootschalig karakter, terwijl het kampenlandschap een meer gesloten karakter heeft met kleinschalige bebouwing en beplanting.

Aardkundige waarden

Het zoekgebied bevat geen beschermde aardkundige waarden (Provincie Brabant, 2005).

4.6 Bodem

Bodemopbouw

De bodem in het zuiden van het zoekgebied bestaat uit ten dele verspoelde dekzandruggen; hoofdzakelijk humuspodzolgrond met leemarm en zwak lemig fijn zand. In de kampontringingen liggen dikke eerdgronden bestaande uit lemig fijn zand (zie figuur 4.4).

De kern van Schijndel ligt op circa 11 meter boven NAP, het omliggende maaiveld ligt op 8 meter boven NAP.

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit is in het zoekgebied nog niet bekend en wordt in het kader van het MER voor zover relevant onderzocht. Naar verwachting is de bodemkwaliteit niet anders dan die in andere vergelijkbare landbouwgebieden.

4.7 Water

Grondwater

De grondwaterstand in het studiegebied varieert van een gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) in het oosten van 0,8 meter onder het maaiveld tot een GHG in het westen van 0,2 meter onder het maaiveld. De grondwatertrap (GWT) varieert hiermee van VII (noordoost) tot V (west), waarbij het grootste deel van het plangebied een GWT VI heeft.

In het uiterst westelijke gedeelte van het zoekgebied treedt vrijwel overal kwel op, terwijl dit in het oostelijk gebied slechts een lokaal verschijnsel is (Gemeente Schijndel, 2007).

Ten zuidwesten van Schijndel, tegen de Achterste Hermalen, bevindt zich een waterwingebied met daaromheen grondwaterbeschermingsgebied.

Oppervlaktewater

Het oppervlaktewater loopt globaal naar het noord(westen) af, richting de Aa en de Dommel. Kenmerkend zijn de Hofstad, de Beeksche waterloop, de watergang noordelijk-parallel aan de Beekse waterloop en de watergang door kamp Schootse Hoef. De Beekse waterloop en de Hofstad begrenzen het zoekgebied in het zuiden. Aan deze waterlopen zijn tevens natuurwaarden gekoppeld.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit voldoet aan de normen en doelstellingen uit de Europese kaderrichtlijn water (KRW) (Gemeente Schijndel, 2007).

4.8 Natuur

Beschermde gebieden

De natuurwaarden in het zoekgebied zijn nog grotendeels onbekend en worden in het kader van het MER in beeld gebracht. Het zoekgebied ligt niet in of nabij een vogel- of habitatrictlijngebied.

Het zoekgebied kent een aantal ecologische waarden. Ter plaatse van het spoor Bostel-Veghel (Duitse lijntje) en aan de zuidelijke rand van het zoekgebied (gemeentegrens/Beeksche waterloop) liggen ecologische verbindingzones. Deze zones komen bijeen ten noordwesten van Eerde. Parallel aan de zuidgrens van het zoekgebied is tevens een ecologische verbindingzone gelegen.

Ten zuiden van industrie- en bedrijventerrein Duin bevindt zich een voormalige munitie opslag. Deze behoort nu tot de Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast bevinden zich verspreid over het zoekgebied een aantal EHS-gebieden van kleiner formaat.

Flora en fauna

De Rooische Heide en Vlagheide zijn van betekenis voor weidevogels en struweelvogels. De heide-ontginningen zijn dan ook aangeduid als struweelvogelgebied (zie figuur 4.3).

Weidevogelgroep Schijndel e.o. voert jaarlijks tijdens het broedseizoen tellingen van weidevogellegfels uit op kavels van deelnemende agrarische bedrijven. Ter indicatie zijn van 2007 de aantallen weidevogellegfels op de Rooische Heide en de Vlagheide weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Tellingen van legfels op kavels van deelnemende agrarische bedrijven in broedseizoen 2007, Weidevogelgroep Schijndel e.o., 2008

	Rooische Heide	Vlagheide
Grutto	3	0
Kievit	109	80
Scholekster	3	3
Nijlgans	0	1
Patrijs	0	1
Wilde eend	0	4

Daarnaast is bekend dat een aantal nestlocaties van kerkuilen en steenuilen zich in het zoekgebied bevinden.

4.9 Archeologie

De jonge heide-ontginningen ten zuiden van het spoor hebben een lage indicatieve archeologische waarde. Het merendeel van de gronden, tussen het spoor en de Boxtelseweg (N618) heeft een hoge of middelhoge indicatieve archeologische waarde (Gemeente Schijndel, 2005). Ook ten westen van Eerde bevindt zich een gebied met hoge verwachtingswaarden. In kamp de Schootse Hoef ligt één archeologisch waardevol terrein.

4.10 Cultuurhistorie

In het studiegebied ligt een aantal cultuurhistorisch waardevolle gebieden. In het noordwesten van het zoekgebied bevinden zich kampontginningen. De cultuurhistorische waarde van dit landschap wordt gedragen door de structuur van ontsluitingswegen, bebouwingspatronen en populieren. Het gebied bestaat uit kleine en ringvormige kampen. Vanaf de 15^e eeuw werden de rand van de kampen gebruikt voor boomteelt (voorpoetstroken). De belangrijkste kenmerken van de kampen zijn ontstaan in de late middeleeuwen. (Gemeente Schijndel, 2005).



Figuur 4.5 Het landschap in 1838-1857 (Grote historische atlas)

 Zoekgebied

Het zuiden van het studiegebied wordt gekenmerkt door open-heide ontginningen: Rooische heide, Vlagheide en Schijndelse Heide. Het Duitse lijntje heeft als centrale ontginningsbasis gediend.

Er is een open landschap met rationele perceels- en wegenstructuur ontstaan. Het wegenpatroon bestaat grotendeels uit zandwegen (plaatselijk met laanbeplanting met eik), die enigszins verhoogd ten opzichte van het maaiveld is aangelegd.

Het open landschap staat in groot contrast met de aangrenzende gronden aan de noordelijke en westelijke zijde: de oude ontginningen. Bij de ontginning zijn de sloten, de Beeksche Waterloop, de perceelsgrenzen en wegenstructuur zo op elkaar afgestemd, dat een optimale bewerking van het land werd bereikt. Bij de Rooische heide is de structuur en het aanzien van de ontginning nog volledig intact, bestaat de wegenstructuur nog vrijwel geheel uit de oude zandpaden (Provincie Noord-Brabant, 2005).

Aan de Boxtelseweg (N618) nummer 14 bevindt zich een monumentale gebouw (Rijksmonument). Momenteel voert gemeente Schijndel een nieuwe monumenten-inventarisatie uit. De resultaten van de inventarisatie worden verwerkt in het MER.

Ten zuiden van de Boxtelseweg ligt een plein van cultuurhistorische waarde. Dit plein is ontstaan op de splitsing van wegen aan de rand van kamp Truijenheide.

4.11 Externe veiligheid

De A2 en de A50 vormen routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen het zoekgebied vallen de bedrijven 'Proclean' (Groothandel in brandbare vloeistoffen, Duinweg 4a) en 'VION retail' (bedrijf met Ammoniakkoelinstallatie, Van Leeuwenhoekweg 38) onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid (BEVI). In het MER zullen de veiligheidsrisico's op het zoekgebied nader worden beschreven.

4.12 Geluid

De woningen in het studiegebied zijn geluidgevoelige objecten. Verder zijn geen geluidgevoelige objecten in het gebied aanwezig. In het MER wordt ook gekeken naar de positieve gevolgen van de randweg op verkeerslawaai in de kom van Schijndel.

4.13 Luchtkwaliteit

Er is in het studiegebied geen overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit bekend. Dit is ook het resultaat van het recent is uitgevoerd ter hoogte van de Nieuwe Eerdsebaan. In het MER zal de luchtkwaliteit ten gevolge van de aanleg van een nieuwe randweg nader worden berekend. Ook zal worden gekeken naar de gevolgen van de randweg op de luchtkwaliteit in de kom van Schijndel.

4.14 Overige hinderaspecten

De belangrijkste overige hinderaspecten in het plangebied worden veroorzaakt door auto- en vrachtverkeer. Het gaat om:

- § Trillingen, geen gegevens bekend
- § Licht, geen gegevens bekend
- § Geur, geen gegevens bekend

Indien nodig, worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER.

4.15 Recreatie

Schijndel ligt gedeeltelijk in het nationale landschap Groene Woud. Het dorp ligt tussen de natuurgebieden Wijboschbroek, Smaldonk en De Geelders, geschikt voor wandelen en fietsen. Het zoekgebied kent in de huidige situatie beperkt recreatief (mede)gebruik. De gemeente tracht een aantal recreatieve verbindingen te versterken.

De gemeente Schijndel maakt deel uit van het Brabantse fietsrouten netwerk. Deze zijn vanuit de kern van Schijndel naar het zuiden en westen gericht (zie figuur 4.6). Daarnaast ligt er een mountainbikeroute over de Schijndelse, Rooische en Vlagheide.



Figuur 4.6 Fietsrouten netwerk (Routebureau Brabant, 2008)

Binnen het zoekgebied bevindt zich Camping (Roelofs) 't Skonste Plekske aan de Langstraat 34. Dit is een minicamping met 20 plaatsen.

Aan de Rooiseweg (N617) ten zuiden van de Schijndel bevindt zich het recent uitgebreide sportpark Zuideinderpark. In het gebied Vlagheide worden momenteel recreatieve en toeristische doeleinden ontwikkeld.

Onder andere zijn hier, deels op een voormalige vuilstort, nieuwe recreatieve infrastructuur en natuurwaarden voorzien. Ten zuiden van het zoekgebied bevindt zich op het grondgebied van Sint-Oedenrode Golfbaan De Schoot.

4.16 Sociale aspecten

Beleving

Het zuidelijk deel van het zoekgebied is een landelijk gebied met enkele woningen; voornamelijk boerderijen. Het gebied is een relatief open geheel. Vanwege het met name agrarisch gebruik van de gronden kan dit gebied als relatief rustig gebied worden ervaren, afgezien van het sluipverkeer ten zuiden van de kern Schijndel.

Het noordelijke deel van het zoekgebied is gevarieerd en kent kronkelige wegen. Er zijn diverse opgaande elementen. De verzameling van woon- en agrarische functies doet soms rommelig aan.

4.17 Kabels en leidingen

In het studiegebied bevinden zich een hoogspanningsleiding, een hoofdwaterleiding en een hoofdgasleiding (≤ 40 bar). Tussen het zoekgebied en de kern Eerde is een hoogspannings-verdeelstation gelegen. De hoogspanningsleidingen lopen langs de oostkant van het zoekgebied.

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Aanleg randweg Schijndel

De voorgenomen activiteit bestaat uit de realisatie van een zuidelijke randweg Schijndel. De randweg verbindt de Buxtelseweg (N618) met de Rooiseweg (N637) en de Eerdsebaan (N622). Het doel van de randweg is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Schijndel door het doorgaand verkeer door Schijndel een andere, logische, routeoptie te geven.

5.2 Zoeken naar alternatieven

In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijke manieren voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als alternatieven. In dit geval zijn de alternatieven mogelijke tracés voor de zuidelijke randweg Schijndel. In deze startnotitie worden de woorden 'tracé' en 'alternatief' door elkaar gebruikt.

In het kader van deze startnotitie is een analyse uitgevoerd naar de mogelijke tracés van de randweg. Doel van deze analyse is om richting te geven aan het milieuonderzoek in het MER: het MER kan zich dan richten op de meest kansrijke alternatieven. Ook voor inspraak, advies en overleg met de omgeving is deze analyse nuttig, doordat duidelijk is welke tracés in het MER zullen worden onderzocht.

In deze startnotitie zijn in vier stappen de mogelijke alternatieven geformuleerd:

1. Inventarisatie van de maatgevende kenmerken van het gebied. De inventarisatie is toegelicht in hoofdstuk 4. Maatgevende kenmerken zijn opgenomen in de maatgevende kenmerkenkaart (MKK, figuur 4.1);
2. Inventarisatie van de uitgangspunten. Dit betreffen verkeerskundige eisen aan het tracé en landschappelijke aandachtspunten (paragraaf 5.3);
3. Aanduiden van zones voor de alternatieven op basis van verkeerskundige eisen aan de randweg en de mogelijkheid tot inpassing van de randweg in het landschap (paragraaf 5.4);
4. Beoordeling van deze zones aan de MKK op de voor het MER voorgestelde thema's en (milieu)aspecten (paragraaf 5.5). In het MER vindt de uiteindelijke toetsing en weging van de (milieu)aspecten plaats.

Alleen kansrijke alternatieven

Het resultaat van stap 3 zijn zones, waar realisatie van de randweg denkbaar is. In stap 4 is op basis van de MKK beoordeeld of deze zones daadwerkelijk kansrijke alternatieven opleveren. In deze stap zijn ook de zones afgefallen die in principe de mogelijkheid bieden om de randweg aan te leggen, maar over de gehele breedte van de beoordeling op milieuaspecten minder scoren dan andere zones, derhalve geen meerwaarde hebben ten opzichte van de andere zones en als weinig kansrijk kunnen worden aangemerkt.

5.3 Stap 2 - Uitgangspunten voor het tracé

Verkeerskundige uitgangspunten

Uitgangspunt voor het benoemen van zones is dat ze kansrijke tracés (alternatieven) moeten opleveren. Hoe kansrijk een alternatief is, wordt mede bepaald door verkeerskundige aspecten. Het tracé moet voldoende probleemoplossend zijn (dat wil zeggen: het moet de kern van Schijndel ontlasten) en geen onacceptabele gevolgen hebben voor de verkeersstructuur.

Om de eisen voor het tracé te bepalen is het van belang om vast te stellen wat voor type weg gewenst is. De wensen en eisen aan de randweg vragen om een bepaald type wegontwerp en zijn onder andere bepalend voor de aansluitingsmogelijkheden van de randweg op het bestaande verkeersnetwerk en de inpassing in het landschap. De verkeerskundige wensen met betrekking tot de randweg zijn weergegeven in box 5.1.

Uitgangspunten voor de uitwerking van de alternatieven zijn:

- Type: gebiedsontsluitingsweg met primaire stroomfunctie;
- Conform Duurzaam-veilig;
- 2 x 1 rijstrook, definitief aantal rijstroken hangt af van de verkeersanalyse;
- Indien nodig parallelvoorzieningen voor landbouwverkeer en langzaam verkeer (fietsers);
- Snelheid: 70 of 80 km/u, afhankelijk van de ligging van het tracé;
- Zo min mogelijk aansluitingen, bij voorkeur via rotondes;
- Geen gelijkwaardige kruisingen, alleen indien nodig een VRI kruising;
- In uiterste gevallen ongelijkvloerse voorzieningen;
- Geen directe aansluiting op wegen, percelen en erven (koude voorzieningen).

Deze uitgangspunten zijn niet definitief. Er kan, bijvoorbeeld op basis van het uit te voeren verkeersonderzoek, worden gekozen voor een ander uitgangspunt.

Overige aandachtspunten:

- Minimale aansluiting op (potentiële) sluiproutes;
- Beleving van het tracé als een logische doorgaande route (geen omrijdgevoel, een tracé redelijk dicht bij de kern).

Gewenste aantakingspunten op de huidige infrastructuur:

- Boxtelseweg / Schootsestraat;
- Langstraat;
- Een zuidelijk ontsluiting halverwege het tracé;
- Bedrijventerrein Duin;
- Eerdsebaan.

De exacte locatie van deze aantakingspunten en ook de noodzaak ervan is afhankelijk van het te kiezen tracé. De aantakingspunten zijn indicatief, zonder daarbij bijvoorbeeld een opwaardering van het huidig tracé tussen deze knooppunten uit te sluiten.

(Bron: expertmeeting op 11-03-2008, waarbij de gemeenten Schijndel, Boxtel, Veghel en Sint-Oedenrode en de provincie Noord Brabant aanwezig waren)

Box 5.1 Verkeerskundige wensen met betrekking tot de zuidelijk randweg Schijndel

Een tracé dat voldoet aan de verkeerskundige uitgangspunten en wensen uit box 5.1 is in de bebouwde kom niet inpasbaar. Het tracé komt zodoende (deels) in het buitengebied.

Landschappelijke aandachtspunten

Uitgangspunt is dat de landschappelijke structuur een grote rol speelt in het aanduiden van mogelijke zones voor de alternatieven (tracés). Veel functies en waarden van het buitengebied zijn gerelateerd aan de landschappelijke structuur. Dit betreft bijvoorbeeld natuur, beleving, infra- en bebouwingsstructuren en waardevolle elementen.

De landschappelijke structuur is hoofdzakelijk bepaald door de structuur van de verkaveling, reliëf, infrastructuur en de vorm van de opgaande elementen.

In het zoekgebied is een landschappelijke tweedeling te constateren: de kleinschalige, onregelmatige en besloten landschapsstructuur van de kantonpingingen en de grootschalige blokverkavelingsstructuur met lijnvormige elementen van de jonge heideontginningen (zie figuur 5.1). Uitgangspunt is dat een goede tracering van de randweg de aantasting van het landschap kan beperken en wellicht het landschap zelfs kan versterken.

Op basis van de kenmerkende landschapsstructuur zijn de volgende principes aangehouden:

- § Aansluiten van tracés bij /evenwijdig aan bestaande (lijnvormige) elementen. Dit geldt voornamelijk voor de aanwezige rechte en haakse structuren in de jonge heideontginning in het zuidelijk deel van het zoekgebied en een deel van kanton Truijenheide. Aansluiting bij deze structuur zorgt ervoor dat de weg zo min mogelijk 'aanwezig' is in de omgeving en ook rekening wordt gehouden met de verkaveling;
- § Indien aansluiting op de vorm van het landschap niet mogelijk is, is een zo kort mogelijke doorsnijding van het landschap uitgangspunt. Dit geldt voornamelijk bij de onregelmatige structuren van de kantonpinging.



Figuur 5.1 Kenmerkende landschapsstructuur

Samengevat

Samengevat komt uit de verkeerstechnische en landschappelijke inventarisatie een aantal criteria naar voren. Deze zijn weergegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Criteria die naar aanleiding van verkeerstechnische en landschappelijke inventarisatie

criterium	Toelichting
Verkeer (Prestatie en veiligheid)	Behalen doelstelling: <ul style="list-style-type: none">- Conform Duurzaam veilig- Zo min mogelijk knooppunten- Bereikbaarheid onderliggend wegennet en aanliggende bebouwing- Minimale aansluiting op (potentiële) sluiproutes- Beleving tracé als logische route (geen omrijdgevoel - dicht bij kern)- Logische aantakking op bestaande provinciale (N-)wegen- Mogelijke aantakking aan bedrijventerrein Duin
Inpassing in het landschap	Een goede tracékeuze draagt bij aan de kwaliteit van het landschap: <ul style="list-style-type: none">- Zo min mogelijk verstoring in kampongningen- In de jonge heideontginning rechte tracés, aansluitend bij de bestaande rechte structuur

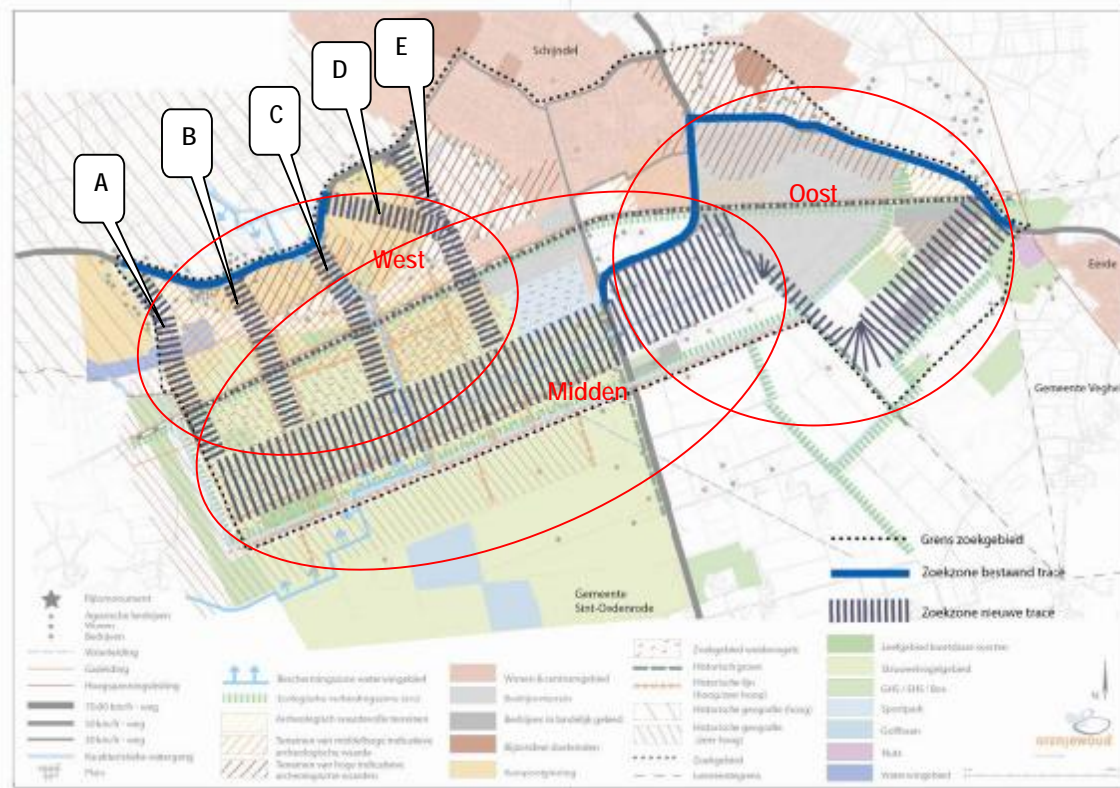
5.4 Stap 3 - Zoekzones voor de alternatieven

Bij een eerste beoordeling van de denkbare tracés op basis van verkeerskundige en landschappelijke aspecten (uit tabel 5.1) resteert een aantal zoekzones voor de alternatieven. Hierbij is gezocht naar een logische aansluiting bij de landschappelijke structuur. De zoekzones zijn weergegeven in figuur 5.2. In bijlage 3 zijn de zoekzones eveneens op de MKK afgebeeld.

Van west naar oost zijn drie deelgebieden te onderscheiden waarin de volgende zones voor alternatieven mogelijk zijn:

- § Deelgebied WEST: zoekzones "A", "B", "C", "D" en "E" voor de westelijke noord-zuid verbinding;
- § Deelgebied MIDDEN: een brede "middenzone" tot aan (of voorbij) de Rooseweg (N637) en het "Duits lijntje";
- § Deelgebied OOST: zoekzone "bestaand" (Structuurweg, Nieuwe Eerdsebaan), zone "ten zuiden van bedrijventerrein Duin" en zone "Duits lijntje".

De gehele zones zijn zoekgebied voor de uiteindelijke alternatieven. Binnen de zones is opwaardering van bestaande infrastructuur tot een randweg of aanleg van een nieuwe tracé mogelijk. Daarbij moet gewaarborgd worden dat de bestaande woningen en bedrijven een goede ontsluiting behouden.



Figuur 5.2 Zoekzones tracé randweg Schijndel
De onderliggende MKK is met legenda opgenomen in figuur 4.3 en bijlage 2.

5.5 Stap 4 - Beoordeling zoekzones

Een nadere beoordeling van de zones is nodig om daadwerkelijk te komen tot een aantal kansrijke alternatieven. Deze beoordeling is uitgevoerd op twee onderdelen:

1. Een beoordeling aan de hand van de MKK. In deze kaart zijn relevante ruimtelijke milieu- en beleidsaspecten opgenomen;
2. Een onderlinge afweging van de zones. Zones die over de gehele breedte van de beoordeling minder scoren dan andere zones vervallen. Het heeft geen meerwaarde minder kansrijke alternatieven in het MER te onderzoeken.

5.5.1 Deelgebied WEST

Voor het westelijk gedeelte van het tracé zijn vijf zones (A, B, C, D en E) benoemd. Deze zones wijken van elkaar af bij de aansluiting op de Buxtelseweg en de doorsnijding van de kamptonginning. Op basis van een aantal (milieu)aspecten zijn de milieu-effecten van de aanleg en het gebruik van de randweg op de omgeving voor de zones A, B, C, D en E globaal beoordeeld

In dit stadium van de milieueffectrapportage is nog geen grondige beoordeling mogelijk. Van enkele milieuaspecten is nog onvoldoende lokale informatie beschikbaar. Derhalve zijn de vijf zones beoordeeld op de aspecten waarvan een beoordeling in dit stadium van het planproces mogelijk is. Bijvoorbeeld, het effect op de bodemkwaliteit is nog niet te beoordelen. Geluid, lucht, externe veiligheid en overige hinderaspecten zijn tot nu toe alleen beoordeeld op de aanwezigheid van woningen langs de randweg. Hierin is zowel

de toename van de hinder in de zoekzones als afname van hinder aan (delen van) de Boxtelseweg meegenomen.

In het kader van het MER zullen gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd. De daadwerkelijke beoordeling van de milieugevolgen van de alternatieven vindt dan ook plaats in het kader van het MER. Hiertoe worden dezelfde thema's gehanteerd, een aantal (milieu)aspecten kan wijzigen in het MER.

Zone A

Zone A ligt op de grootste afstand van de bebouwde kom van Schijndel en is gesitueerd vanaf de Boxtelseweg parallel langs de oostzijde van Achterste Hermalen/Hofstad over het spoorlijntje richting de Heiweg/Buntweg.

Verkeerskundige aspecten

Zone A bevordert, evenals zone B, C, D en E de verkeersveiligheid, aangezien het doorgaand verkeer niet meer voor verkeersonveilige situaties zorgt in de kom van Schijndel. De 'vroegge' aftakking van de Boxtelseweg richting het zuiden heeft tot voordeel dat bewoners langs de Boxtelseweg weinig verkeershinder ondervinden van de randweg. Dit bevordert ook de verkeersveiligheid op de Boxtelseweg. Nadelig is dat weggebruikers dit niet als een logische route zullen ervaren. De doorkruising van het tracé van de west-oost aansluitingen op de Achterste Hermalen kan een barrière vormen voor het onderliggende wegennet en de bebouwing.

Ruimtegebruik

Voor deze zone moet het langste traject aan nieuwe wegenstructuur worden aangelegd. Hierdoor zullen veel landbouwpercelen doorkruist moeten worden voor de aanleg van het wegtracé. Dat kan de bedrijfsvoering van agrariërs belemmeren. Mogelijk dient een tweetal woningen ten oosten van de Achterste Hermalen te wijken voor de aanleg van het wegtracé.

Landschap en cultuurhistorie

De zone is getraceerd langs Kamp Achterste Hermalen. Er is sprake van een relatief lange doorsnijding van de kamptonginning waarbij een aantal landschapselementen moet wijken. Mogelijk kan zone A net buiten de kamptonginning worden geplaatst. Met de situering van de randweg langs de rand van de Kamp Achterste Hermalen kan verlies aan cultuurhistorische waarden worden beperkt.

Water en natuur

De beschermingszone van het waterwingebied wordt over een grote afstand doorsneden. Ook het waterwingebied (locatie pompstation) wordt doorkruist. Het tracé doorkruist evenals de andere vier zones het Duits spoorlijntje met ecologische waarden. Het zuidelijk deel van deze zone ligt nabij meerdere natuurwaarden (onder andere nabij het leefgebied kwetsbare soorten).

Bodem en archeologie

De zone is gelegen binnen de zone van middelhoge indicatieve archeologische waarden.

Milieuhinder

De keuze van zone A verbetert de luchtkwaliteit en vermindert de geluidhinder aan de Boxtelseweg, maar dit wordt door gebruik van dit tracé naar verwachting gecompenseerd door nieuwe milieuhinder op het hoge aantal woningen in of nabij deze zoekzone. De ligging van het tracé nabij woningen, agrarische bedrijven en natuurwaarden van de Achterste Hermalen/Hofstad verhoogt de kans op licht-, lucht- en geluidhinder.

Sociale aspecten

Het deel van zone A vanaf de Boxtelseweg ligt redelijk dicht op woningen, agrarische bedrijven en natuurwaarden nabij Achterste Hermalen/Hofstad. Dit kan enige belemmeringen vormen voor de leefbaarheid van het landelijke gebied voor de bewoners, bedrijfseigenaren en recreanten.

Zone B

Zone B is vanaf de Boxtelseweg gesitueerd tussen de Kamp Achterste Hermalen en Kamp Truijenheide ten westen van de Langeweg over het Duits Lijntje richting Heiweg/Buntweg.

Verkeerskundige aspecten

Aansluiting op zone B kan op een voor de weggebruiker logische, vloeiende manier plaatsvinden, waarbij de weginrichting het doorgaand verkeer vanuit westelijke richting automatisch de randweg opstuurt. Dit komt ten goede aan de benutting en de verkeersveiligheid van de randweg. Indien de randweg vanaf de Boxtelseweg tussen de Korteweg en de Langeweg wordt gesitueerd, wordt het bestaande wegennet zo weinig mogelijk verstoord. Het is goed mogelijk de bestaande bebouwing via een parallelweg te ontsluiten.

Ruimtegebruik

Het tracé is relatief lang ten opzichte van de zones C, D en E. De beschikbare ruimte is afdoende. Mogelijk dient één woning te worden geamoveerd voor de aanleg van de randweg. Eventueel worden aangrenzende bedrijven belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Landschap en cultuurhistorie

Het tracé komt mogelijk net binnen kamp Truijenheide te liggen. In dit kamp is aansluiting bij bestaande lijnstructuren mogelijk. De landschaps- en cultuurhistorische elementen van de kamptonging worden hierdoor beperkt aangetast.

Water en natuur

Over een deel van het tracé wordt de beschermingszone van het waterwingebied doorsneden. Met uitzondering van de kruising met de ecologische verbindingszone ter hoogte van het Duitse Lijntje, liggen er in zone B geen hoge natuurwaarden.

Bodem en archeologie

Het tracé doorsnijdt deels een gebied met hoge indicatieve archeologische waarden en deels een gebied met middelhoge indicatieve archeologische waarden.

Milieuhinder

De afname van milieuhinder (lucht, geluid, etc.) aan de Boxtelseweg bij de keuze van zone B wordt naar verwachting deels gecompenseerd door nieuwe milieuhinder op de woningen in deze zoekzone. Dit zal door het geringe aantal nabijgelegen woningen bij het tracé, vergeleken met de andere zones, relatief beperkt zijn.

Sociale aspecten

De leefbaarheid zal mogelijk ter plaatse van de aftakking van de Boxtelseweg verslechterd kunnen worden, aangezien langs deze zone alleen bij de Boxtelseweg bebouwing is geconcentreerd. Daarnaast kunnen recreanten hinder van de verkeersdrukte ondervinden, wat ook bij de andere zones het geval is.

Zone C

Zone C bestaat uit een relatief kort tracé gelegen op de grens van kamp Schootse Hoef en kamp Truijenheide. Het tracé ligt parallel ten westen van de Schootsehoef over het Duits lijntje richting de Heiweg/Buntweg of vervolgt vanaf het Duits lijntje het oude spoorwegtraject.

Verkeerskundige aspecten

De aansluiting op de Boxtelseweg (N618) kan relatief logisch plaatsvinden. Het onderliggend wegennet wordt gering aangetast, indien ter hoogte van de Langstraat een aantakking wordt gerealiseerd. Automobilisten kunnen het tracé als een redelijk logisch tracé beleven, het tracé zal niet voor 'omrijkilometers' zorgen.

Ruimtegebruik

Het ruimtegebruik is beperkt, aangezien de doorsnijding van het kampenlandschap tot aan het Duits lijntje relatief kort is. De beschikbare ruimte is voldoende, er hoeven waarschijnlijk geen woningen of bedrijven te worden geamoveerd bij aanleg van dit tracé. Ook worden de omliggende bedrijven mogelijk gering belemmerd in hun bedrijfsvoering. Dit is momenteel nog niet concreet te bepalen, omdat de agrarische verkaveling nog niet onderzocht is.

Landschap en cultuurhistorie

Zone C doorsnijdt het kampenlandschap over een korte afstand. Deze doorsnijding zal mogelijk een aantal karakteristieke elementen in het kamp Schootse Hoef aantasten, waaronder bebouwing en/of beplanting. Een tracé door kamp Truijenheide kan aansluiten bij een aantal parallel aan het tracé gelegen lijnvormige structuren, waardoor aantasting van het landschapsbeeld en het bestaande wegennet beperkt blijft.

Water en natuur

Het tracé volgt nagenoeg de grens van de beschermingszone van het waterwingebied. Een klein deel van de zone aan de zuidelijke rand van de kampontginning heeft natuurwaarden.

Bodem en archeologie

Het tracé doorsnijdt deels een gebied met hoge indicatieve archeologische waarden en deels een gebied met middelhoge indicatieve archeologische waarden.

Milieuhinder

De afname van milieuhinder door lucht en geluid aan de Boxtelseweg wordt naar verwachting deels gecompenseerd door nieuwe milieuhinder op de woningen in deze zoekzone. Dit zal door het geringe aantal nabij het tracé gelegen woningen, vergeleken met de andere zones, relatief beperkt zijn.

Sociale aspecten

Afgezien van de aangrenzende woningen en bedrijven bij de aftakking aan de Boxtelseweg langs de Schootsehoef, zal naar verwachting de leefbaarheid van de bewoners en bedrijfseigenaren niet aanzienlijk beïnvloed worden. Langs dit tracé zijn niet veel woningen en bedrijven gelegen. Recreanten kunnen hinder van de verkeersdrukte ondervinden, evenals bij de andere zones het geval is.

Zone D

Zone D is vanaf de Buxtelseweg ter hoogte van de kamp Schootse Hoef gesitueerd en doorkruist het kamp op diagonale wijze richting de kruising Bremweg/Langstraat. Vervolgens volgt de zone alternatief 'Duits lijntje' of evenals als zoekzone E de zone richting het deelgebied MIDDEN.

Verkeerskundige aspecten

Op verkeerskundig gebied scoort deze optie even gunstig als de andere zones. De bereikbaarheid van het onderliggend wegennet en bebouwing verslechtert, maar vanwege het behoud van de wegen Schootsehoef en Venushoek is het gebied nog redelijk bereikbaar. De route zal voor weggebruikers een logische keuze zijn. De route sluit niet aan op sluiproutes.

Ruimtegebruik

Binnen het kamp Schootse Hoef is voldoende ruimte beschikbaar om de weg aan te leggen. Aangezien het tracé geen verkavelingsstructuur volgt, betekent dit wel dat circa 10 landbouwpercelen doorsneden moeten worden. Ter hoogte van de Langstraat (buiten het kamp Schootse Hoef) moet waarschijnlijk een tweetal woningen wijken voor de aanleg van de randweg. Bovendien kan de bedrijfsvoering van een aantal nabijgelegen agrarische bedrijven op het kamp belemmerd worden. Nabij de route is geen andere bedrijvigheid aanwezig die effecten ondervindt van de aanleg van een randweg op dit tracé.

Landschap en cultuurhistorie

De landschappelijke waarden van het kampenlandschap worden aanzienlijk aangetast door de aanleg van de randweg. Het tracé tast de cultuurhistorische waarden van het kamp Schootse Hoef zodanig aan, dat door de doorsnijding van het kamp geen sprake meer is van één kamp Schootse Hoef.

De jonge heide-ontginning wordt daarentegen relatief beperkt aangetast, omdat de route langs de rand van de heide-ontginning komt te liggen.

Water en natuur

De weg ligt buiten de beschermingszone van het waterwingebied, wel zal deze evenals alle zones de ecologische verbindingzone het Duitse lijntje doorkruisen. Overige natuurelementen worden niet aangetast.

Bodem en archeologie

De zone ligt evenals zone B en C gedeeltelijk door terrein van hoge indicatieve archeologische waarden. Ten aanzien van de bodemkwaliteit is in dit stadium van het project nog geen analyse mogelijk.

Milieuhinder

Milieuhinderaspecten (geluid, lucht, externe veiligheid) zullen op het eerste oog een neutraal effect hebben. Doordat het tracé niet parallel loopt langs een weg met lintbebouwing, zoals bij A, C en E wel het geval is, zullen de woningen langs de Schootsehoef en het noordelijke gedeelte van de Venushoek beperkte nadelige milieuhindereffecten hebben. Daarentegen zal de route wel nadelige milieueffecten hebben op de cluster woningen aan de Heiveld/Langstraat/Venushoek die het tracé doorkruist.

Sociale aspecten

Ten aanzien van sociale aspecten zal de te verwachten verkeersdrukke in de beleving van de bewoners ter hoogte van de Heiweg/Langstraat/Venushoek als hinderlijk kunnen worden ervaren.

Het tracé doorkruist het cluster woningen ter hoogte van de Heiveld/Langstraat/Venushoek. Op het gebied van recreatie en toerisme heeft de route enige nadelige effecten door het lokaal wegnemen van de rust en het landelijk karakter, dit is echter niet verschillend ten opzichte van de andere zoekzones.

Zone E

Een tracé in zone E kan op twee manieren worden vormgegeven. Vanwege de ontsluitingsmogelijkheden van de aan de Venushoek gelegen woningen en bedrijven zal het tracé ten oosten of ten westen van de bestaande weg komen. Vervolgens sluit het tracé aan op een tracé over het Duits lijntje of een tracé langs de westzijde van bedrijventerrein Rooise Heide richting zoekzone MIDDEN.

Verkeerskundige aspecten

Naar verwachting zal het tracé hier alleen met meerdere bochten kunnen worden aangelegd, wat de verkeersprestatie belemmert. Doorgaand verkeer zal in dit geval alsnog geneigd zijn te kiezen voor een route door de bebouwde kom. De bereikbaarheid van de woningen aan de Venushoek wordt afhankelijk van de ligging ten oosten of ten westen ervan, mogelijk belemmerd. Indien ter hoogte van de Langstraat een aantakingspunt wordt gerealiseerd, zal het onderliggende wegennet nog bereikbaar zijn. De zone sluit niet aan op sluiproutes.

Ruimtegebruik

Het nieuw aan te leggen tracé vanaf de Buxtelseweg tot aan de Heiweg/Buntweg is van alle vier de zones weliswaar het kortst, maar kijkend naar de totale route vanaf de Buxtelseweg bij Achterste Hermalen tot aan de Rooiseweg levert dit de langste rijroute op. Een tracé ten oosten van de Venushoek zal sanering van een aantal bedrijven en woningen inhouden. Een tracé ten westen van de Venushoek zal mogelijk ook leiden tot verplaatsing van een aantal bedrijven en woningen. Voordelig aan deze zone is dat de bedrijvigheid op bedrijventerrein Rooise Heide bij een nabijgelegen realisatie van een aftakking beter bereikbaar wordt vanaf de Buxtelseweg.

Landschap en cultuurhistorie

Een tracé ten westen van Venushoek komt binnen kamp Schootse Hoef te liggen. Dit levert een relatief lange doorsnijding van de kamptinginning op. Bovendien kan dit mogelijk hinder veroorzaken op het monumentale pand in de hoek van de Buxtelseweg/Venushoek. Een tracé ten oosten van Venushoek doorsnijdt geen kamp.

Natuur en water

Het tracé ligt volledig buiten de beschermingszone van het grondwaterwingebied. De zone tast geen natuurwaarden aan, uitgezonderd de ecologische verbindingzone het Duits lijntje.

Bodem en archeologie

De optie ligt evenals zone B, C en D gedeeltelijk door terrein van hoge en middelhoge indicatieve archeologische waarden.

Milieuhinder

De kans op milieuhinder is relatief het grootst. Zone D levert geen verbetering van de luchtkwaliteit en afname van geluidhinder aan de Buxtelseweg. Door de aanwezigheid van een groot aantal woningen in de zoekzone is een toename van deze hinder te verwachten.

Sociale aspecten

Bewoners en bedrijfeigenaren aan de Venushoek, evenals recreanten zullen de toegenomen verkeersdrukke als hinderlijk kunnen ervaren.

Conclusie zoekzones deelgebied WEST

Samenvattend zijn de scores van de vijf zoekzones in deelgebied WEST op behandelde milieu-aspecten in een beoordelingstabel visueel weergegeven in kleuren (zie tabel 5.2). Hierbij zijn de milieu-aspecten van de zone ten opzichte van elkaar beoordeeld. Indien één of meerdere zoekzones het beste scores op een bepaald milieu-aspect hebben deze een score 1 toegekend. Indien een andere zoekzone minder goed scoort op dit milieu-aspect krijgt deze een score 2 en zo verder.

Aan de hand van een dergelijke beoordeling is het na te gaan of er alternatieven zijn die, in vergelijking met de andere alternatieven, op nagenoeg alle fronten minder gunstig zijn. Deze alternatieven kunnen als minder kansrijk worden aangeduid.

Een vergelijking tussen de vijf zoekzones van de effecten op de milieu-aspecten laat het volgende zien:

Zone A: De zone A heeft over het geheel geen onderscheidende meerwaarde ten opzichte van zone B en C. Enkele beperkte voordelen zoals minder kans op doorsnijding van de kamponginning worden teniet gedaan door de onderscheidend lagere scores op de logica van de route, de benodigde en beschikbare ruimte waardoor woningen moet wijken voor de aanleg van het tracé, de inpassing in het landschap, de doorsnijding van het waterwingebied, de mogelijke hinder op natuurwaarden, de cultuurhistorische waarden van de heideontginning en de sociale aspecten.

Zone B: De zone B scoort overal globaal gezien het meest gunstig. Zone B scoort met name goed op natuurwaarden en sociale aspecten, vanwege de relatief korte doorsnijding van de kamponginning richting het zuiden. Ten opzichte van zone A, C en D scoort zone B lager op cultuurhistorisch waarden vanwege de relatieve lange doorsnijding van de heide-ontginning (indien het tracé niet vervolgd wordt op het Duits lijntje) en water vanwege de doorsnijding van de beschermingszone bij het waterwingebied.

Zone C: Zone C scoort ongeveer gelijk aan zone B. Een korter tracé is een pluspunt voor zone C. Ook is positief aan deze route dat waarschijnlijke geen woningen en bedrijven hoeven te worden geamoveerd. Nadelig zijn de beperkte ruimte, de aantasting van de kamponginning Truijenheide en het mogelijke effect op natuurwaarden.

Tabel 5.2 Beoordeling van de zones voor het deelgebied WEST

Thema	Aspect	A	B	C	D	E
Verkeer	Verkeersveiligheid	1	1	1	1	1
	Zo min mogelijk knooppunten	1	1	1	1	1
	Logische aantakking op Boxtelseweg	1	1	1	1	1
	Beleving tracé als logische route	3	2	2	1	3
	Bereikbaarheid onderliggend wegennet en bebouwing	1	1	1	1	2
	Aansluiting sluiproutes	1	1	1	1	1
Ruimtegebruik	Benodigde ruimte	3	2	2	1	1
	Beschikbare ruimte	3	1	2	2	4
	Landbouw: effecten op bedrijfsvoering/ mogelijke sanering	2	1	1	2	2
	Bedrijvigheid: effecten op bedrijfsvoering/ mogelijke sanering	2	1	1	1	3
	Bewoning: mogelijke sanering van woningen	2	1	1	2	3
Landschap	Inpassing in het landschap	1	2	2	3	2
Bodem	Bodemkwaliteit	-	-	-	-	-
Water	Beschermingszone waterwingebied	3	2	2	1	1
Natuur	Doorsnijding evz (Duitse lijntje)	1	1	1	1	1
	Nabij bos / groen /EHS elementen	3	1	2	1	1
Archeologie	Archeologische waarden	1	1	2	2	2
Cultuurhistorie	Aantasting cultuurhistorische waarden kamponginning	1	2	2	3	2
	Aantasting cultuurhistorische waarden heideontginning	3	2	1	1	1
	Aantasting monumentaal pand	1	1	1	1	2
Geluid	Geluidhinder					
Lucht	Luchtqualiteit	1	1	1	1	2
Externe veiligheid	Risico's externe veiligheid					
Sociale aspecten	Beleving	2	1	1	1	2
	Recreatie/toerisme	1	1	1	1	1

- 1 De zone(s) scoren het beste op dit thema/aspect ten opzichte van de andere zones
- 2 De zone(s) scoren minder goed op het thema/aspect, dan de zone(s) die score 1 hebben
- 3 De zone(s) scoren minder goed op het thema/aspect, dan de zone(s) die score 2 hebben
- 4 De zone(s) scoren minder goed op het thema/aspect, dan de zone(s) die score 3 hebben
- Vooralsnog onbekend: in dit stadium is het thema/aspect nog niet te beoordelen

Zone D: Zone D scoort ongeveer gelijk aan zone B en C. Het voordeel van zone D is de relatief korte afstand van de randweg tot aan deelgebied MIDDEN met als gevolg dat de jonge heide-ontginning gering wordt aangetast. De route komt te liggen langs de rand van de bebouwde kom. Daarnaast is het een logische route voor autogebruikers, indien de route continueert op het alternatief over het Duits lijntje.

Met name de zeer lage score op cultuurhistorische waarden vanwege de doorsnijding van de kamp Schootse Hoef, alsmede de doorsnijding van meerdere landbouwpercelen zijn nadelige punten van deze zone.

Zone E: De ligging buiten het waterwingebied is de enige meerwaarde van zone E ten opzichte van zone B en C. De complexe ligging van tracé E nabij / ter plaatse van diverse woningen en bedrijven en het kamp Schootse Hoef heeft tot gevolg dat er nauwelijks ruimte beschikbaar is voor het tracé. De beperkt beschikbare ruimte en het naar verwachting beperkte probleemoplossend vermogen van dit tracé maken het tracé een niet kansrijk alternatief.

Concluderend uit het bovenstaande zijn de zones B, C en D kansrijke zoekzones voor alternatieven in deelgebied west. De zones B, C en D scoren op meerdere aspecten het beste, zoals de aspecten op het gebied van verkeer en ruimtegebruik. De zones B, C en D scoren minder goed op de aantasting van het landschap en de cultuurhistorische waarden van de kampongningen dan de zones A en E. De zones A en E hebben echter op meerdere, meer maatgevende, aspecten een minder goede score, waardoor deze als niet kansrijke alternatieven kunnen worden beschouwd.

In het MER worden voor het deelgebied WEST zodoende de zones B, C en D als kansrijke alternatieven onderzocht. De zones A en E worden niet meegenomen in de alternatievenstudie.

5.5.2 Deelgebied MIDDEN

Voor het middengebied van het tracé zijn twee zones benoemd: zone 'midden' en zone 'Duits lijntje'.

Zone midden

In het middengebied is een brede zoekzone aangeduid in west-oostelijke richting. De zone loopt in west-oostelijke richting vanaf Hofstad, de gemeentegrens tussen gemeente Boxtel en Schijndel, tot aan de Koeveringsedijk die de westgrens vormt van bedrijventerrein Duin.

Gekozen is voor een zoekzone in west-oostelijke richting, omdat deze situering het beste aansluit bij bestaande lijnen in het landschap, gevormd door wegen en groenstructuren.

De zone in het middengebied is gesitueerd tussen een aantal maatgevende kenmerken. De noordgrens van de zoekzone 'midden' wordt gevormd door de aangrenzende percelen aan de Heiweg/Vliegveldweg. Een smalle strook van het sportpark Zuideinderpark is opgenomen in de zoekzone, omdat door mogelijke tracéring van de route over deze sportvelden een randweg mogelijk is die op verkeerstechnisch gebied alsmede op logica hoog scoort. Een meer noordelijk gelegen zone zal de doorkruising van een beschermd natuurgebied, alsmede de verwijdering van een woning aan de Heiweg tot gevolg hebben. Derhalve loopt de noordgrens van het zoekgebied tot aan de aangrenzende percelen aan de Heiweg/Vliegveldweg.

De Buntweg vormt tot aan de N637 (Rooiseweg) de zuidgrens van het zoekgebied. Een bredere zone richting het zuiden is niet gewenst vanwege de ligging van de ecologische verbindingzone langs de Beeksche Waterloop en het leefgebied kwetsbare soorten.

Ten oosten van de N637 (Rooiseweg) is de zoekzone in noordelijke richting verbreed tot aan de Structuurweg, zodat continuering van de nieuwe randweg op de Structuurweg mogelijk blijft. De zuidgrens van de zone 'midden' ligt zodanig dat er geen woningen en bedrijfsgebouwen aan de Landingsweg verwijderd te hoeven worden.

Voordelig aan het tracé door het zoekgebied 'midden' is bevordering van de doorstroming van het doorgaand verkeer en het verminderen van de verkeershinder in de kom. Nadelig aan de zoekzone 'midden' is dat de zone de jonge heide-ontginning doorkruist. Naast aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de heide-ontginning zal voor de bewoners, agrariërs, recreanten en andere gebruikers van het gebied de rust en ruimte worden verstoord. Met name kunnen agrariërs hinder ondervinden door doorsnijding van hun landbouwpercelen. De MKK geeft daarnaast een aantal lokale knelpunten in deze zone weer, zoals de ligging van een aantal woningen, agrarische bedrijven en lokale natuurwaarden in het zoekgebied. Naar verwachting levert de breedte van de zone voldoende flexibiliteit om verwijdering van woningen of bedrijven en doorsnijding van lokale natuurwaarden te voorkomen.

Op basis van de beschikbare informatie zijn binnen de zone 'midden' nog geen gedetailleerdere zoekzones voor alternatieven aan te duiden waarvan te beoordelen is of deze meerwaarde hebben ten opzichte van andere alternatieven. Hierdoor wordt de gehele zone 'midden' als kansrijk alternatief aangeduid en onderzocht in het MER.

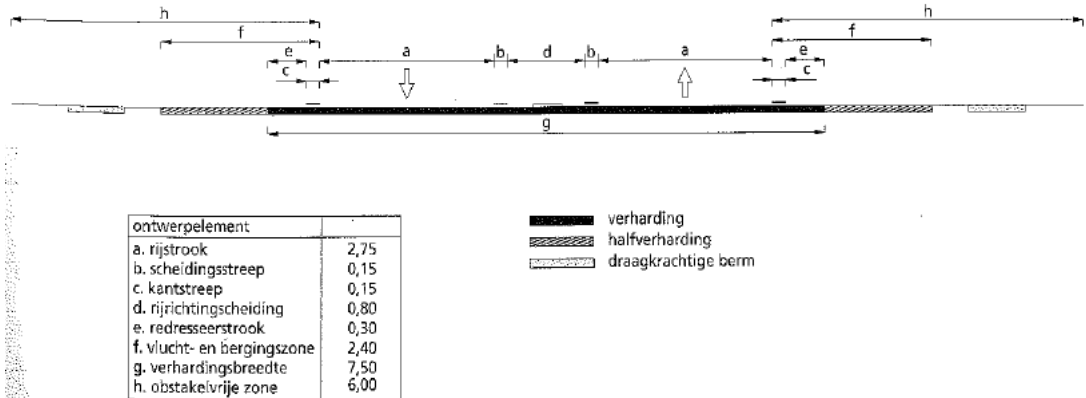
Zone Duits lijntje

Het tweede alternatief in het deelgebied MIDDEN wordt gevormd door een alternatief over het Duits lijntje. Het Duits lijntje is een oud spoortracé dat momenteel niet meer in gebruik is. De zoekzone 'Duits lijntje' loopt vanaf Hofstad tot aan de Eerdsebaan.

De toepassing van het Duits lijntje als alternatief voor de randweg heeft zowel voor- als nadelen. Positief aan het Duits lijntje als (gedeeltelijk) nieuwe randweg is dat er al een tracé ligt, hierdoor hoeft het buitengebied niet opnieuw te worden doorsneden.

Nadelig is dat het lijntje is aangeduid als ecologische verbindingzone. Hiervoor geldt het "nee, tenzij" principe. Realisatie van een randweg in de EHS wordt onmogelijk geacht. Zodoende moet in dit geval de functie van het spoortracé als EHS worden opgeheven. Indien een activiteit (in dit geval de aanleg van de randweg) een zwaarwegend maatschappelijk belang heeft en indien er geen andere kansrijke alternatieven zijn en natuurcompensatie plaatsvindt, dan kan de ecologische verbindingzone mogelijk worden opgeheven en kan realisatie van de randweg hier plaatsvinden.

Een ander aandachtspunt is het ruimtebeslag van de randweg. De vraag is of het tracé van de nieuwe randweg conform het concept Duurzaam Veilig, past op bepaalde deeltrajecten tussen de bebouwing door. Conform de CROW-richtlijnen is de gewenste breedte van een gebiedsontwikkelingsweg 19,50 m (zie figuur 5.3). Dit is nog exclusief een parallelweg of een langzaamverkeersverbinding, zoals een fietspad.



Figuur 5.3 Normaaldwarsprofiel gebiedsontsluitingsweg, wegtype II (enkelbaansweg met 2x1 rijstrook) in aardebaan (CROW, 2002)

Het Duits lijntje is over de gehele route circa 20 m breed. Deze breedte vraagt bijzondere aandacht om de randweg met een gewenste breedte van 19,50 m in te passen. Dit kan betekenen dat het wegprofiel moet worden aangepast of bedrijven moeten worden verplaatst ter plaatse van bedrijventerrein Rooiseheide (ten noorden van het sportpark Zuideinderpark) en bedrijventerrein Duin. Daarnaast kan dit alternatief op een aantal locaties milieuhinder veroorzaken vanwege de nabije ligging bij woningen langs het Duits lijntje.

Concluderend heeft de zone 'Duits lijntje' ten opzichte van de zoekzone 'midden' het negatieve effect dat het de ecologische verbindingzone van het Duits lijntje aanzienlijk aantast. Daarentegen heeft zone 'Duits lijntje' de meerwaarde ten opzicht van alternatief 'midden', dat het gebruik maakt van bestaande lijnelementen door het gebied. Hierdoor wordt het open landelijke gebied waar onlangs ruilverkaveling heeft plaatsgevonden niet opnieuw aangetast. Op basis van deze meerwaarde wordt 'het Duits lijntje' als kansrijk alternatief aangeduid en als één van de twee alternatieven opgenomen in het MER.

5.5.3 Deelgebied OOST

Voor het oostelijk deel van het tracé bestaan globaal drie opties die alle drie als kansrijk alternatief worden geacht.

Bestaand tracé via de Structuurweg en de Nieuwe Eerdsebaan

Bij een aansluiting via de Structuurweg (N617), de Nieuwe Eerdsebaan en de Eerdsebaan (N622) zijn twee aansluitmogelijkheden: direct op de N617, of in het verlengde van de Structuurweg (zie figuur 5.4). Het voordeel van dit tracé is dat een bestaand wegennet al aanwezig is. Hierdoor wordt het ruimtebeslag op het buitengebied beperkt. Nadelig is het groter aantal aansluitingen vanuit bedrijventerrein Duin op het bestaande tracé, dan voor de zuidelijke randweg wenselijk is.

Nieuwe tracé ten zuiden van bedrijventerrein Duin

De zoekzone ten zuiden van bedrijventerrein Duin sluit aan op het zoekgebied MIDDEN, volgt de Koeveringsedijk richting het zuiden en volgt daarna de route parallel langs Vlagheide naar de Eerdsebaan.

Een ontsluiting ten zuiden van bedrijventerrein Duin kan direct op de Eerdsebaan (N622) worden aangetakt. Grote aandacht voor de aansluiting op de Eerdsebaan is noodzakelijk

om zo weinig mogelijk verkeershinder op het bestaande wegennet en het nabijgelegen Eerde te veroorzaken. Deze optie zal een betere verkeersprestatie opleveren, dan de optie via het bestaande tracé. Alleen ter hoogte van bedrijventerrein Duin wordt een aantakingspunt gerealiseerd.

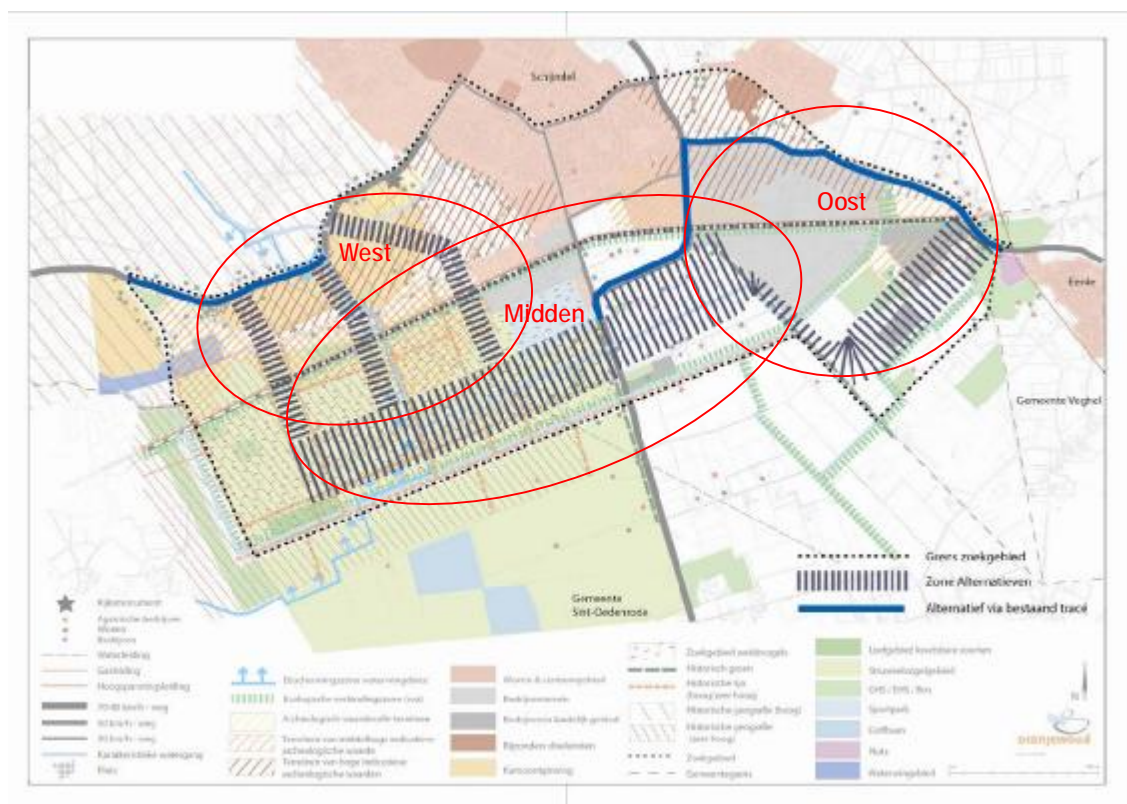
Een nieuw tracé ten zuiden van het bedrijventerrein zal het landschap doorsnijden en mogelijk gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van twee bedrijven aan de Vlagheide. De ecologische verbindingzone langs de Beeksche Waterloop en natuurwaarden nabij het aansluitingspunt op de Eerdsebaan zijn belangrijke aandachtspunten voor deze zone. De zoekzone ten zuiden van bedrijventerrein Duin wordt in het MER nader onderzocht.

Duits lijntje

Aansluitend op deelgebied MIDDEN wordt voor deelgebied OOST de zone 'Duits lijntje' als kansrijk alternatief onderzocht in het MER (zie paragraaf 5.5.2).

Zoekzones alternatieven

De verkenning en beoordeling uit dit hoofdstuk hebben tot de onderstaande zones voor de alternatieven voor de zuidelijke randweg Schijndel geleid (zie figuur 5.4). Dit zijn de zones waarin, in het kader van het MER, de alternatieven worden onderzocht.



Figuur 5.4 Zones voor de alternatieven voor de zuidelijke randweg
De onderliggende MKK is met legenda opgenomen in figuur 4.3 en bijlage 2.

5.6 Referentiesituatie en nul+ alternatief

Alle alternatieven worden in het MER afgezet tegen de referentiesituatie. Dit is de huidige verkeerssituatie inclusief autonome ontwikkelingen tot 2020 (zie paragraaf 4.1). Zodoende wordt inzichtelijk gemaakt wat de positieve en negatieve effecten van ieder alternatief ten opzichte van de referentiesituatie zijn. Uit deze berekeningen en onderzoeken zal blijken wat de effecten van een nieuwe randweg ten zuiden van de kern van Schijndel op zowel verkeerskundig gebied (verkeersintensiteiten) als andere milieukundige aspecten zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Uit het onderzoek zal één van de alternatieven als meest kansrijk alternatief voor de verkeerssituatie in Schijndel naar voren komen.

Een nul+ alternatief, waarbij het huidige tracé wordt opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg, lijkt geen kansrijk alternatief. Een nul+ alternatief zal niet voldoen aan de doelen van de aanleg van een randweg: verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Schijndel. Een dergelijk alternatief is tegenstrijdig met het gemeentelijk en provinciaal beleid dat als doel heeft de leefbaarheid in de kom te verbeteren en de regionale doorstroom te bevorderen. Zodoende wordt in het MER geen nul+ alternatief uitgewerkt en beoordeeld.

5.7 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Conform de Wet milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Door milieuaspecten vroegtijdig in te brengen in het ontwerpproces wordt een "milieuvriendelijk" ontwerpproces bevorderd. Het uiteindelijke ontwerp kan verder milieutechnisch worden geoptimaliseerd door resterende milieueffecten met behulp van technische maatregelen zoveel mogelijk te beperken.

Op voorhand is niet aan te geven welk van de bovenstaande alternatieven het MMA is. Tijdens de m.e.r. zal blijken welk alternatief een geschikt MMA is. Wellicht dient een nieuw alternatief te worden ontworpen.

6 Effecten

6.1 Effectbeschrijving

Effectbeschrijving

In de startnotitie wordt een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de realisatie van de randweg Schijndel in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria is het beoordelingskader. In tabel 6.1 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de alternatieven invulling aan de gestelde doelen van de randweg Schijndel.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Indien van toepassing wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke effecten en permanente effecten. Tijdelijke effecten treden op tijdens de aanlegfase, ofwel de daadwerkelijk bouwperiode. Permanente effecten treden op na de realisatie.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1). In het MER zullen de effecten van de alternatieven vergeleken worden met de effecten van de autonome ontwikkeling tot 2020.

Thema	Aspect
Verkeer	Mobiliteit
	Bereikbaarheid
	Oversteekbaarheid
	Verkeersveiligheid
Ruimtegebruik	Wonen
	Werken
	Landbouw
	Recreatie
Landschap	Landschappelijke structuur
	Landschapsbeleving
Bodem	Bodemopbouw
	Bodemkwaliteit
Water	Watersysteem
	Grondwater
	Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde gebieden
	Beschermde soorten
	Ecologische relaties
Archeologie	Archeologische waarden
	Verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Beschermde cultuurhistorische waarden
	Overige cultuurhistorische waarden
Geluid	Geluid
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Overige hinderaspecten	Trillingen
	Licht
Kabels en leidingen	Kabels en leidingen
Sociale aspecten	Beleving

Tabel 6.1 Beoordelingskader: Thema's en aspecten

In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

6.2 Verkeer

In 2000 is een provinciale verkenning verricht naar de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen op de route Boxtel – Schijndel - Veghel. De studie geeft aan dat de zuidelijke omlegging van Schijndel een aanzienlijke structurerende werking heeft en positieve effecten heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, zowel in het buitengebied als de kern Schijndel. De zuidelijke omlegging Schijndel leidt tot een verbetering van de verkeersafwikkeling op de kruispunten en daarmee heeft het een positief effect op het gehele netwerk (Arane, 2005)

Door het buitengebied ten zuiden van de kern Schijndel lopen diverse sluiproutes in de relatie N618 (Boxtel) met de N622 (Veghel), maar ook met de N637 (Sint-Oedenrode). Zuid-oost van Schijndel betreft dit:

- § Vlagheide - Koeveringsdijk - Landingsweg;
- § Vlagheide - Koeveringsdijk - Sterrenbos;
- § Vlagheide - Damianenweg.

Ten zuidwesten van Schijndel zijn meerdere routes aanwezig die sluiproutes zijn/ worden. Dit betreft in ieder geval de Heiweg en de Langstraat.

De oost-westroute door het centrum van Schijndel wordt slechts voor een klein deel gebruikt door doorgaand verkeer in de relatie Boxtel - Schijndel - Veghel. Dit verkeer is beperkt van omvang. Het merendeel van het verkeer op de route is intern en extern gericht. Hieronder hoort bijvoorbeeld ook interlokaal verkeer tussen Boxtel (bijvoorbeeld vanuit Ladonk) en Schijndel (bijvoorbeeld bedrijventerrein Duin).

De uitgevoerde studies gevoerd zijn verouderd. In de tussentijd hebben infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden waardoor de gehanteerde gegevens uit de verkennende studie zijn verouderd. In het MER zal op basis van nieuwe verkeersstellingen en een vernieuwd verkeersmodel de te verwachten verkeersintensiteiten worden berekend, eveneens worden de effecten beoordeeld. Op dit moment wordt het verkeersmodel geactualiseerd. Het model is na de zomer van 2008 gereed. Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- § Mobiliteit;
- § Bereikbaarheid;
- § Oversteekbaarheid;
- § Verkeersveiligheid.

Mobiliteit

Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modeloefeningen. Hiervoor wordt het verkeersmodel GGA 's-Hertogenbosch gebruikt. Het verkeersmodel heeft als planjaar 2020. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de verschillende routes in het gebied. De verdeling van de intensiteiten over het wegennet geeft hier inzicht in. Er wordt gerekend met etmaal- en spitsintensiteiten.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid duidt op het gemak waarmee bestemmingen kunnen worden bereikt. De maat daarvoor is reistijd en kan worden uitgedrukt in de I/C-verhoudingen (I/C staat voor intensiteit/capaciteit, oftewel de verhouding van het verkeersaanbod op de weg en capaciteit van de weg). Deze worden met behulp van het verkeersmodel bepaald. Uiteraard wordt veel aandacht geschonken aan sluijverkeer. Dit kan worden bepaald door de vergelijking te trekken tussen de functies van wegen en het feitelijk gebruik ervan. Bovendien wordt het type verkeer bepaald, te weten intern verkeer, intern-extern verkeer en doorgaand verkeer.

Oversteekbaarheid

Om een goed beeld te krijgen van de leefbaarheid in het centrum van Schijndel wordt de eventuele barrièrewerking die ontstaat als gevolg van de intensiteiten inzichtelijk gemaakt. Voor de doorgaande routes door het centrum van Schijndel wordt daarom de oversteekbaarheid bepaald.

Verkeersveiligheid

Voor de huidige situatie wordt het aantal verkeersslachtoffers in het studiegebied geactualiseerd, gemiddeld over de afgelopen vier jaar (2003-2007). Voor de toekomstige autonome situatie en de alternatieven wordt op basis van de kengetallenmethode en het verkeersmodel een berekening uitgevoerd voor het te verwachten aantal verkeersslachtoffers.

Regionaal

Aansluiting van de Buxtelseweg (N618) op de A2 bij Buxtel is voor 2020 is niet zeker. Er zullen scenario's met en zonder deze ontwikkeling worden doorgerekend in het MER. In verband met de huidige problematiek van de aansluiting van de Eerdsebaan (N622) op de A50 wordt in het MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

6.3 Ruimtegebruik

De aanleg van een randweg kan leiden tot verandering van het ruimtegebruik. In het MER wordt onder andere gekeken naar de hinder voor het bestaande gebruik (wonen, werken, recreatie, en kabels en leidingen). Daarnaast besteedt de MER aandacht aan de aantrekkende werking van de randweg op nieuwe bedrijvigheid.

Wonen

De aanleg van de randweg zal mogelijk invloed hebben op enkele woningen. In het MER wordt beschreven of er invloed is op woningen en wat deze invloed is.

Economie

De aanleg van de randweg heeft invloed op het nu veelal agrarische grondgebruik. De gevolgen voor dit gebruik en de eventueel aanwezige agrarische bebouwing worden in het MER beschreven (zie paragraaf 6.4).

Ook de invloed op niet-agrarische bedrijven in het landelijk gebied wordt beschreven. Er wordt in het MER tevens aandacht besteed aan de aantrekkende werking van een randweg op nieuw te vestigen bedrijven.

6.4 Landbouw

Vanwege het grotendeels agrarische gebruik van de gronden in het zoekgebied, zal de aanleg van de randweg leiden tot effecten op de agrarische bedrijvigheid. In het MER worden de effecten op de landbouw door de aanleg van de randweg beoordeeld. Onder meer komt de agrarische verkaveling en de bereikbaarheid van de agrarische bebouwing aan de orde. Onderzocht wordt of bij de onttrekking of aantasting van agrarische gronden door de aanleg van de randweg het door ZLTO geïntroduceerde beginsel van landbouwcompensatie kan worden toegepast.

6.5 Landschap

De aanleg van de randweg leidt tot een doorsnijding van het landschap. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen. De lijnvormige elementen en het (half)open karakter zijn hierin kenmerkend voor de jonge heideontginning.

Bij het tot stand komen van de zones voor de alternatieven in hoofdstuk 5 is de invloed op het landschap een belangrijke bepalende factor. Aansluiting bij en versterking van de bestaande structuur was uitgangspunt. Waar dit niet mogelijk is, is gezocht naar een minimale, zo kort mogelijk doorsnijding.

6.6 Bodem

Bodemopbouw

De aanleg van de randweg heeft invloed op de bodemopbouw. Er wordt in het MER gekeken naar de eventuele doorsnijding van een karakteristieke bodemopbouw en het grondverzet.

Bodemkwaliteit

In het MER wordt aangegeven hoe er met mogelijk aan te treffen bodemvervuilingen wordt omgegaan. Een verkennend bodemonderzoek (vooronderzoek) is onderdeel van het MER.

6.7 Water

In het kader van het MER wordt een aanzet tot de watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de aan te leggen randweg op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Aandacht gaat uit naar het grondwaterwingsgebied. Er zal onder andere contact op worden genomen met het Waterschap Aa en Maas.

6.8 Natuur

In het zoekgebied bevindt zich een aantal natuurwaarden. Hieronder vallen de twee oost-west georiënteerde ecologische verbindingzones en het EHS-gebied nabij een mogelijke aansluiting van de randweg op de N622 bij Eerde. Bovendien zijn de jonge heideontginningen een leefgebied voor struweelvogels en de Kieviet.

In het MER wordt ook naar andere, niet in de startnotitie genoemde natuurwaarden gezocht, onderscheiden in beschermde gebieden, beschermde soorten en ecologische relaties. De aanleg van de randweg zal mogelijk effect hebben op het leefgebied voor struweelvogels. Vervolgens wordt de invloed van de verschillende alternatieven, betreffende ruimtebeslag en verstoring door licht, geluid en barrièrewerking, op deze natuurwaarden beschreven. Mogelijkheden voor compensatie en mitigatie worden, indien nodig, geïnventariseerd.

6.9 Archeologie

Wanneer er sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. In het zoekgebied bevinden zich gronden met een hoge- en middelhoge indicatieve archeologische waarde. In het MER wordt aan de hand van archeologisch vooronderzoek (bureaustudie) de kans op verstoring van deze sporen beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe er in het geval van verstoring het best met deze sporen omgegaan kan worden.

6.10 Cultuurhistorie

In het MER zal het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de cultuurhistorische waarde in het zoekgebied worden beschreven.

6.11 Geluid

In het MER wordt beschreven wat de rol van de realisatie van de randweg op de geluidhinder voor de omgeving is. In verband met aanwezige natuurwaarden en de EHS wordt het akoestisch ruimtebeslag van de alternatieven in beeld gebracht. Er zal gerekend worden met Standaard Rekenmethode 2 uit het Reken en Meetvoorschrift Wegverkeerlawaai.

6.12 Luchtkwaliteit

In het MER wordt beschreven wat de invloed van de voltooiing van de randweg op de luchtkwaliteit voor de relevante stoffen (NO_x, fijnstof) is. De alternatieven worden in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007).

6.13 Externe veiligheid

In het zoekgebied vallen drie bedrijven onder de werkingssfeer van het besluit externe veiligheid (BEVI). In het MER wordt aan deze bedrijven en aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de randweg, aandacht besteed. Dit zal gebeuren door middel van een quickscan, indien nodig gevolgd door nader onderzoek. De realisatie van de zuidelijke randweg heeft naar verwachting geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N618 tot gevolg heeft.

De verwachting is dat externe veiligheid geen rol speelt voor de voltooiing van de randweg. Zodoende wordt in het MER de externe veiligheid kwalitatief benaderd.

6.14 Overige hinderaspecten

Indien nodig, worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen en licht kwalitatief in het MER beschreven.

6.15 Recreatie

In het MER wordt rekening gehouden met de bestaande en te ontwikkelen recreatieve routes en voorzieningen.

6.16 Sociale aspecten

Beleving

De verkeersdrukke in de kern Schijndel zal door de aanleg van de randweg afnemen. De mogelijkheden voor ontwikkelingen in het winkelgebied/ verblijfsgebied wordt als beoordelingscriterium in het MER opgenomen. De verkeersdrukke in het buitengebied ten zuiden van Schijndel zal echter toenemen. De beleving van de toegenomen verkeersdrukke wordt beschreven in het MER.

6.17 Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven wat het effect van de in paragraaf 4.15 genoemde kabels en leidingen is op de aanleg van de randweg. Vervolgens wordt beschreven hoe deze effecten beperkt kunnen worden.

Literatuurverwijzingen

- Arane adviseurs (2005) Verkeersstudie Structuurweg.
- Arane adviseurs (2006) Langzaam verkeersoversteken Structuurweg.
- bodemdata.nl (2008)
- BrabantStad (2007) Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad.
- GBKN gemeente Schijndel, gemeente Veghel en gemeente Sint-Oedenrode (2008)
- Grote historische Atlas (2005) Noord Brabant 1:25.000 ca. 1905
- Gemeente Schijndel (2000) Bestemmingsplan Duin III Noord
- Gemeente Schijndel (2000) Bestemmingsplan Duin III Oost
- Gemeente Schijndel (2001) Bestemmingsplan Buitengebied 2000
- Gemeente Schijndel (2001) Bestemmingsplan Buitengebied 2000 - bijlagen vegetatie en fauna en landbouw.
- Gemeente Schijndel (2003) Bestemmingsplan Omleiding Wijbosch
- Gemeente Schijndel (2003) Globale visie Schijndel-Zuid.
- Gemeente Schijndel (2003) Identiteitsvisie Buitengebied.
- Gemeente Schijndel (2005) Archeologische waardenkaart Schijndel
- Gemeente Schijndel (2005) Landschapsontwikkelingsplan.
- Gemeente Schijndel (2005) Nota recreatie en toerisme 2005-2009: In Schijndel is iets te doen.
- Gemeente Schijndel (2005) Voorontwerp bestemmingsplan buitengebied - herziening 2005.
- Gemeente Schijndel (2007) Interim-beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder.
- Gemeente Schijndel (2007) Rapport luchtkwaliteit - woningen Loosbraak - invloed omleiding Eerdsebaan.
- Gemeente Schijndel (2007) Zoneringskaart GHS en AHS bestemmingsplan buitengebied 2007
- Gemeente Schijndel, e.a. (2006) Intergemeentelijk Masterplan Vlagheide: Het landschap als schaakspel.
- Gemeente Schijndel, e.a. (2007) Hoofdrapport Waterplan Schijndel.
- Gemeente Schijndel (2008) Ontwerp bestemmingsplan Buitengebied, herziening 2008
- Gemeente Sint-Oedenrode (1997) Bestemmingsplan buitengebied.
- Gemeente Uden en gemeente Veghel (2007) Mobiliteitsvisie stedelijke regio Uden/Veghel.
- Gemeente Veghel (1999) Landschapsbeleidsplan Boekel - Uden - Veghel.
- Gemeente Veghel (2002) Bestemmingsplan landelijk gebied.
- Gemeente Veghel (2002) Structuurvisie Eerde.
- Goudappel Coffeng (2001) Gemeentelijk Verkeersplan Schijndel.
- Goudappel Coffeng (2002) Uitvoeringsprogramma GVP gemeente Schijndel.

Ministerie van LNV (2002) Flora en Faunawet.
Ministerie van V&W (1998) Vierde Nota Waterhuishouding.
Ministerie van V&W (2001) Waterbeleid voor de 21e eeuw: anders omgaan met water,.
Ministerie van VROM (2002) Besluit Luchtkwaliteit.
Ministerie van VROM (2003) Besluit externe veiligheid.
Ministerie van VROM (2004) Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2004.
Ministerie van VROM (2004) Nota Mobiliteit.
Ministerie van VROM (2004) Nota Ruimte.
Ministerie van VROM, e.a. (2000) Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw: Natuur voor mensen, mensen voor natuur.
Provincie Noord-Brabant (2008) Interimstructuurvisie Noord-Brabant
Provincie Noord-Brabant (2002) Boxtel (A2) - Schijndel - Veghel (A50): Verkenning van de problematiek en oplossingsrichtingen.
Provincie Noord-Brabant (2004) Uitwerkingsplan Uden-Veghel, Schijndel-Sint-Oedenrode-Boekel.
Provincie Noord-Brabant (2005) Cultuurhistorische waardenkaart 2005 - beschrijving cultuurhistorische geografie.
Provincie Noord-Brabant (2006) Verkeersintensiteiten op provinciale wegen.
Stichting recreatie en toerisme Schijndel, e.a. (2005) Schijndel in beeld.
Taken Landschapsplanning bv (2006). Intergemeentelijk Masterplan Vlagheide.
Weidevogelgroep Schijndel en omgeving (2008) Jaarverslag 2007.
Werkgroep weidevogelconvenant (1996) Weidevogelconvenant Sint-Oedenrode.

Begrippen en afkortingen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
archeologie	wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	<ol style="list-style-type: none">1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit.2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
barrière	een element in het landschap van natuurlijke of kunstmatige aard, dat uitwisseling tussen diersoorten bemoeilijkt of verhindert
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	<ol style="list-style-type: none">1. De overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
capaciteit	het aantal voertuigen dat een weg(vak) per etmaal kan verwerken
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
compenserende maatregel	maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur of landschap op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd
criterium	de wijze waarop een milieueffect bepaald en gewaardeerd wordt
cultuurhistorie	geschiedenis van het landschap dat voor een belangrijk deel onder invloed van menselijk handelen is ontstaan
duurzaam ontwerpen	ontwerpprincipe met als uitgangspunt de negatieve effecten voor het milieu nu en in de toekomst minimaal te houden (bv. door minimaliseren van gebruik van primaire energiebronnen en grondstoffen, minimaliseren van effecten op landschap, natuur en mens, maximaliseren van het probleemoplossend vermogen)
ecologie	tak van de wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen van en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving

ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingzone	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreiding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (rijksbeleid)
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
fauna	dieren(wereld)
flora	planten(wereld)
GHG	gemiddeld hoogste grondwaterstand
GLG	gemiddeld laagste grondwaterstand
GWT	grondwatertrap
geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
langzaam verkeer	fietsers en wandelaars
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
maaiveld (m.v.)	(hoogte van het) grondoppervlak
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieu-effectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden

m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieu-effecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
mobiliteit	1 verplaatsingsgedrag 2 aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid
model(berekening)	(berekening met behulp van) een, vaak vereenvoudigde, (computer)weergave van een werkelijke situatie
N.A.P.	Normaal Amsterdams Peil
natuurgebied	gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
nge	Nederlandse grootte-eenheden; een economische maatstaf voor het berekenen van de omvang van agrarische bedrijven
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder dat verdere maatregelen getroffen worden om het signaleerde probleem op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
oplossingsrichtingen	alternatieven en varianten
onderscheidend vermogen	eigenschap van criterium of aspect verschil aan te geven tussen alternatieven
ontsluiting	toegankelijkheid / toegankelijk maken
pae	personen auto equivalent
PIP	Provinciaal inpassingsplan
POL	Provinciaal omgevingsplan Limburg
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
probleemoplossend vermogen	mate waarin een alternatief of variant voldoet aan de doelstelling (en het gestelde probleem oplost)

referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
streekplan	provinciaal plan ruimtelijke ordening
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
thema	hoofdonderwerp MER
tijdelijk effect	niet blijvend effect, dat alleen optreedt tijdens realisatie van een voorgenomen activiteit
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
vigerend	(rechts)geldend
vka	voorkeursalternatief
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren, in dit geval de aanleg van de Greenportlane
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten
Wgh	Wet Geluidhinder
Wmb	Wet Milieubeheer
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening
Wro	Wet ruimtelijke ordening (treedt 1 juli 2008 in werking)
zoekgebied	gebied dat op basis van de richtlijnen in beschouwing moet worden genomen voor de ontwikkeling van alternatieven en varianten

Bijlage 1 Nadere toelichting op m.e.r.-procedure

B 1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B 1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B 1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatie- en inspraakavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B 1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2004] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B 1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties. In de inspraak- en adviesperiode vindt tevens (voor de delen van het plangebied die in een ruimtelijk plan zijn opgenomen) het zogenaamde 'artikel 10' overleg plaats.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B 1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol:

- het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de realisatie, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Schijndel
Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag

Rol:

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- vaststellen van het provinciaal inpassingsplan (PIP);
- diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Gemeenteraad van de gemeente Schijndel

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage?

Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep

samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs?

Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale Inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan als zodanig optreden;

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.

Projectgroep

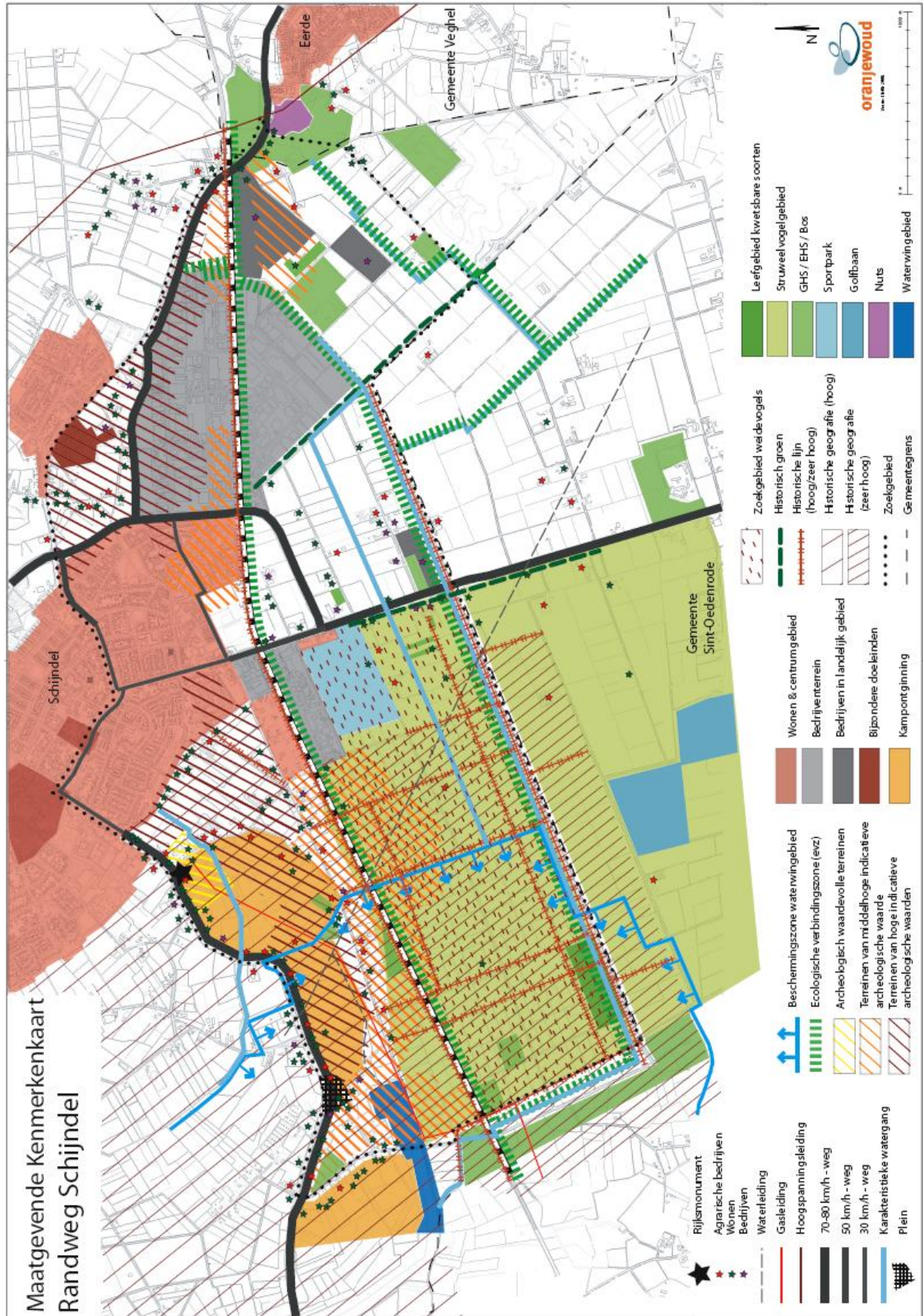
De projectgroep is de ambtelijke vertegenwoordiging. De projectgroep is verantwoordelijk voor de rapportage aan de stuurgroep over de voortgang van het project. De projectgroep bewaakt onder meer de onderlinge afstemming van alle inhoudelijke activiteiten van het project en is verantwoordelijk voor de voorbereiding van besluitvorming in de stuurgroep. Bovendien draagt zij zorg voor goede communicatie met alle doelgroepen, zowel intern als extern. Op formele wijze dient zij raadstukken in bij de gemeenteraad en collegestukken bij het college B&W, maar ook op informele wijze wordt van de projectgroepleden verwacht dat zij op frequente wijze de bestuurders van de provincie, gemeente Schijndel en naburige gemeenten inlichten over de voortgang.

Klankbordgroep

De klankbordgroep is een afspiegeling van actoren uit de 'omgeving', bestaande uit alle belanghebbenden binnen het gebied die effecten ondervinden van de aanleg van de randweg.

Het doel van de klankbordgroep is input te leveren aan de projectorganisatie. Zo kan een breed gedragen plan ontstaan. Vanuit diverse achtergronden en invalshoeken denken de klankbordgroepleden actief mee tijdens het planvormings- en uitwerkingsproces van de toekomstige randweg. De klankbordgroep heeft een adviserende functie. De besluitvormers nemen de resultaten van de klankbordgroep als een serieus advies mee bij haar besluiten.

Bijlage 2 Maatgevende Kenmerkenkaart (MKK)



Bijlage 3

Zones voor de alternatieven (MKK ondergrond)

