NOTITIE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Bestemmingsplan

Woonlocatie Grote Braeck, Schijndel

College B&W 27 februari 2024
Gemeenteraad 4 april 2024

Inhoud

1. Inleiding 3

2. De procedure 3

3. Zienswijzen 4

4. De ontvankelijkheid 4

5. Leeswijzer 4

6. Reactie op de zienswijze 5

6.1 Zienswijzen reclamant 1 5

6.2 Zienswijzen reclamant 2 5

6.3 Zienswijzen reclamant 3 5

6.4 Zienswijzen reclamant 4 6

6.5 Zienswijzen reclamant 5 11

6.6 Zienswijzen reclamant 6 13

6.7 Zienswijzen reclamant 7 24

6.8 Zienswijzen reclamant 8 33

6.9 Zienswijzen reclamant 9 35

6.10 Zienswijzen 10 Het Groene Hart 36

6.11 Zienswijzen 11 Provincie Noord-Brabant 38

6.12 Zienswijzen 12 Waterschap Aa en Maas 40

7. Ambtelijke wijzigingen 43

Conclusie en advies 43

8. 43

9. Bijlage 1 44

10. Bijlage 2 45

11. Bijlage 3 46

1. Inleiding

Het bestemmingsplan Woonlocatie Grote Braeck, Schijndel voorziet in de planologische basis voor de realisatie van 241 woningen in het gebied tussen Plein, Langstraat en Venushoek in Schijndel. Voor deze ontwikkeling wordt het agrarisch bedrijf inclusief de bijbehorende stallen aan Plein 21 gesaneerd. De twee bestaande agrarische bedrijfswoningen worden omgevormd tot twee reguliere woningen. Het initiatief voorziet in een divers woningbouwprogramma voor verschillende doelgroepen waarbij ten minste 25% van het programma bestaat uit sociale huur. Van de in totaal 241 woningen zijn 210 woningen ter plaatse van de agrarische gronden tussen de straten Plein, Langstraat en Venushoek voorzien en 31 woningen ter plaatse van de percelen M77 en M628 aan Plein. De ontwikkeling van deze gehele woonlocatie wordt de Grote Braeck genoemd. Het plan betreft concreet de herontwikkeling van een bestaande locatie binnen stedelijk gebied, waarbij inbreiding en verdichting plaatsvindt.

2. De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan is op 26 april 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad Meierijstad en www.officielebekendmakingen.nl. In de periode van donderdag 27 april 2023 tot en met woensdag 7 juni 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan, ter voldoening aan artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening, voor een ieder ter inzage gelegen.

Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan via www.ruimtelijkeplannen.nl digitaal raadpleegbaar geweest.
Gedurende de genoemde termijn van zes weken kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken aan de gemeenteraad van Meierijstad.

Omgevingsdialoog
Initiatiefnemer heeft in het voortraject, vooruitlopend op dit bestemmingsplan, de omgeving en direct omwonenden actief geïnformeerd en betrokken bij de planvorming.

De wijze waarop deze dialoog heeft plaatsgevonden is navolgend in het kort omschreven. Als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is het verslag van de eerste fase van de omgevingsdialoog (van de start tot en met de eerste inloopbijeenkomst) toegevoegd. De wijze waarop de omgevingsdialoog na de eerste inloopbijeenkomst tot aan de vaststelling van het bestemmingsplan is gevoerd, is in bijgevoegde memo (bijlage 1) omschreven.

Tot aan de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan hebben er vier bijeenkomsten plaats gevonden (waarvan één digitale bijeenkomst door de Corona pandemie en drie inloopbijeenkomsten), waar omwonenden geïnformeerd werden over de plannen en de gelegenheid kregen tot het stellen van vragen. Daarnaast zijn de omwonenden middels een zevental nieuwsbrieven (tussen september 2021 en juni 2023) geïnformeerd over onder meer de ontwikkeling van het plan, het proces, de planning en de geplande inloopbijeenkomsten. Daarnaast hebben er nog verschillende gesprekken met bewoners van de Langstraat, bewoners van Plein en de wijkraad plaatsgevonden.

3. Zienswijzen

Er zijn tegen het ontwerp bestemmingsplan ‘Woonlocatie Grote Braeck, Schijndel‘ twaalf schriftelijke zienswijze ingediend, afkomstig van:

- Reclamant 1 bij brief van 12 mei 2023;
- Reclamant 2 bij brief van 12 mei 2023;
- Reclamant 3 bij e-formulier van 10 mei 2023;
- Reclamant 4 bij brief van 5 juni 2023, aangevuld op 19 juni 2023;
- Reclamant 5 bij brief van 31 mei 2023;
- Reclamant 6 bij brief van 6 juni 2023;
- Reclamant 7 bij brief van 7 juni 2023, aangevuld op 27 juni 2023;
- Reclamant 8 bij e-mail van 6 juni 2023;
- Reclamant 9 bij e-mail van 16 juni 2023;
- Reclamant 10 Het Groene Hart
- Reclamant 11 Provincie Noord-Brabant;
- Reclamant 12 Waterschap Aa en Maas.

Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze notitie van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen geanonimiseerd.

4. De ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van ter inzage legging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen. De zienswijzen, behalve de zienswijze van reclamant 9 en het Groene Hart, zijn binnen deze periode ingekomen en zijn daarom ontvankelijk. De zienswijze van reclamant 9 en het Groene Hart zijn formeel pas na de ter inzagetermijn ontvangen. De aangehaalde punten zijn wel meegenomen en van een beantwoording voorzien.

5. Leeswijzer

In onderdeel 6 van deze notitie wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijze. Indien een zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan zullen de wijzigingen worden aangegeven en zal voorgesteld worden het ontwerp bestemmingsplan overeenkomstig gewijzigd vast te stellen. In onderdeel 7 van deze notitie staan eventuele ambtshalve wijzigingen. Ten slotte wordt in onderdeel 8 een overzicht van de eventueel voorgestelde wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan.

6. Reactie op de zienswijze

6.1 Zienswijzen reclamant 1

Zienswijzen reclamant 1.1
Reclamant wil graag een vrijstaande woning bouwen op hun eigen perceel voor hun zoon en zijn gezin omdat ze zelf al op leeftijd komen en als er iets gebeurt, het fijn is dat er altijd iemand in de buurt is om te helpen. Helaas wijst de gemeente dit verzoek af met de mededeling dat reclamant in het buitengebied woont en dat er in Schijndel niet de dusdanige behoefte is voor nieuwbouw in het buitengebied. Het bestemmingsplan woonlocatie Grote Braeck Schijndel is hiervan het complete tegenovergestelde van wat de Gemeente aan reclamant mededeelt. Reclamant kan hier niet mee akkoord gaan.

Antwoord reclamant 1.1
Deze vraag valt buiten de scope van het bestemmingsplan. Het staat reclamant uiteraard vrij om een verzoek bij de gemeente in te dienen voor het toevoegen van een woning.

6.2 Zienswijzen reclamant 2

Zienswijzen reclamant 2.1
Het bedrijf van reclamant zit hier al vanaf 1978 gevestigd met bestemming kantoor, magazijn en winkel. Reclamant heeft al diverse malen in die 45 jaar verzocht om uit te breiden. Aangezien het pand in het buitengebied is gelegen, was dat niet mogelijk. Bestaat er nu dan de mogelijkheid om het bedrijfspand 1000/1500m² te vergroten? Als dit niet mogelijk is welke alternatieven kan de gemeente Meierijstad dan aanbieden?

Antwoord reclamant 2.1
Het staat reclamant uiteraard vrij om een verzoek bij de gemeente in de dienen om te onderzoeken of een bedrijfsuitbreiding mogelijk is of het bedrijf te verplaatsen. Deze vraag/wens staat buiten de scope van dit bestemmingsplan.

6.3 Zienswijzen reclamant 3

Zienswijzen reclamant 3.1
Reclamant verzoekt het rode fietspad geheel autoluw te maken. Dus enkel bestemmingsverkeer nog welkom. Het is enorm onveilig voor de vele fietsers. Met name de scholieren van het Elde college en de kleine kinderen die al dan niet met ouders naar basisschool de Heijcant gaan. Het is nu al een racebaan en met de komst van de nieuwe wijk voorzie ik nog meer auto's op dit stuk. Reclamant hoopt dat de knip om auto's te weren wordt gelegd bij de Teeuwishoek / zandpad en dat vanaf daar geen auto richting Schootsestraat kan rijden (tenzij bewoner van Plein, of pakketbezorger, mantelzorg etc.). Vanaf het Dierenplein komen de meeste fietsers namelijk op het fietspad richting school en weer terug.

Antwoord reclamant 3.1
De fietsroute Plein is één van de belangrijkste fietsroutes van Schijndel. Om de woningen aan het Plein te kunnen blijven ontsluiten heeft de wegbeheerder ervoor gekozen om de fietsroute niet geheel autoluw te maken. Er is voor een knip in deze fietsstraat gekozen, zodat deze niet als doorgaande route kan worden gebruikt en zo autoluw mogelijk blijft. De locatie van de knip in de fietsstraat, ten zuiden van Teeuwishoek is gekozen zodat de inritten van de woningen ten noordwesten van de knip bereikbaar blijven. De ligging van de knip is in de Omgevingsdialoog met de omwonenden afgestemd. Ten behoeve van uitwerking van deze 'knip in Plein' is een voorlopig ontwerp opgesteld. Dit ontwerp in bijlage 2 opgenomen. De overige punten van reclamant vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan.

6.4 Zienswijzen reclamant 4

Zienswijzen reclamant 4.1
Ten eerste merken reclamanten op dat er in de plantoelichting niet is ingegaan op de nieuwe planologische situatie. Er is op geen enkele wijze onderzocht of de nieuwe planologische ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is. Precies ter hoogte van hun woning op een afstand van slechts 15 meter wordt een enorme woonwijk ontwikkeld van maar liefst 241 woningen. Deze woonwijk zal bovendien door slechts twee in- en uitritten worden ontsloten. Eén van deze in- en uitritten komt bovendien recht tegenover de percelen van Reclamanten te liggen. Reclamanten hebben een perceel met de bestemming 'sport' in eigendom en wordt door Reclamanten verhuurd aan een sportschool.

Het plan heeft daarmee een enorme impact op de fysieke leefomgeving van reclamanten. Het plan betekent een aanzienlijke toename van verkeeroverlast, geluidsoverlast en luchtvervuiling in het nu rustige, schone en groene gebied. Uit geen van de stukken blijkt op welke wijze dit betrokken is in de totale afweging, als dit überhaupt al meegewogen is.

De ruimtelijke aanvaardbaarheid van deze aanzienlijke vergroting is onvoldoende onderzocht en gemotiveerd. Uit de uitspraak van de Raad van State van 31 mei 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:2081) blijkt dat belangen van omwonenden ter zake het goede woon- en leefklimaat afdoende door uw gemeenteraad moeten worden meegenomen. Er is derhalve sprake van onzorgvuldige besluitvorming en strijd met het motiveringsbeginsel.
Bovendien is onderhavig bestemmingsplan niet ruimtelijk aanvaardbaar.

Antwoord reclamant 4.1
De toelichting van het bestemmingsplan en de bijlagen van de toelichting hebben juist tot doel om te onderzoeken in hoeverre de nieuwe planologische situatie aanvaardbaar is. Hiervoor zijn in de toelichting van het bestemmingsplan de onderzoeksaspecten, waaronder de thema's verkeer, geluid en luchtkwaliteit, die de reclamant specifiek noemt, zorgvuldig onderzocht, ten aanzien van het borgen van een goed woon- en leefklimaat. Deze aspecten vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Hierin zijn ook de belangen van omwonenden meegenomen en onderzocht.

De stelling dat het plan niet ruimtelijk aanvaardbaar is wordt niet gedeeld. In het plan zijn zorgvuldige afwegingen gedaan. Zo is er onder meer een ruimtelijke-functionele analyse van het plangebied gemaakt. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is hoofdstuk 2 van de toelichting uitgebreid met de lagenbenadering

waarmee is onderbouwd dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van bestaande waarden. Hier wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de opbouw van het bodem- en grondwatersysteem, de eigenschappen en functies van de netwerken ter plaatse van het plangebied en de occupatielaag waar de ruimtelijk en functionele structuur wordt omschreven.

Daarnaast is het plan getoetst aan de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel. In dit beleidsdocument van de gemeente is, naar aanleiding van de toegenomen woningbehoefte, het gemeentelijk ruimtelijk beleid herijkt. Middels een ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke analyse is onderzocht op welke wijze in de woningbehoefte kan worden voorzien en tegelijkertijd een compacte kern van Schijndel kan worden behouden. Voorliggend plan past binnen de lobbenstructuur die voor Schijndel is voorzien. Voor een uitgebreidere onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan.

Zienswijzen reclamant 4.2

Uit een uitgevoerd deskundigenonderzoek kan worden opgemaakt dat er aan het ontwerpbestemmingsplan dermate veel en ernstige gebreken wat betreft verkeer en parkeren kleven, dat vaststelling van het bestemmingsplan niet kan plaatsvinden. De conclusies zijn:

1. De verkeerskundige onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan is op een aantal aspecten, nl. de parkeerbalans en de verkeerskundige analyses niet deugdelijk:
    - De parkeerbalans houdt geen rekening met de rekensystematiek volgens de gemeentelijke Nota Parkeernormen voor de vaststelling van de maximale parkeerbehoefte aan de hand van de maximale gelijktijdige aanwezigheid van bezoekers en bewoners.
    - De verkeerskundige analyse van de verkeersprognose is incompleet
    - De berekening van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Europalaan/ Spoorlaan Is methodisch discutabel, de analyse houdt geen rekening met de aanwezigheid van fietsers.
2. De onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan borgt niet de zorgvuldige en evenwichtige plan- en belangenafweging van de omgevingseffecten, zoals de borging van de verkeersleefbaarheid op de Langstraat;
3. Bij de aanhaking van het inrichtingsplan op de omgeving wordt onvoldoende zekerheid geboden voor de bereikbaarheid en veiligheid van aanliggende woningen en bedrijfspercelen. Dit geldt met name voor het perceel Langstraat 4/4a pal tegenover het noordelijke ontsluitingspunt van het beoogde bouwplan op de Langstraat.

Er heeft derhalve geen afdoende onderzoek plaats gevonden naar de effecten van de beoogde ontwikkeling op de aspecten verkeer en parkeren. Het bestemmingsplan kan derhalve zo niet worden vastgesteld. Er is sprake van onzorgvuldige besluitvorming en strijd met het motiveringsbeginsel. Bovendien is onderhavig bestemmingsplan niet ruimtelijk aanvaardbaar.

Antwoord reclamant 4.2

1. *Beantwoording met betrekking tot de ondeugdelijkheid van de verkeerskundige onderbouwing:*
    - *Parkeerbalans: het plan voldoet aan de Nota Parkeernormen Meierijstad 2018. In de parkeerbalans is rekening gehouden met een aandeel bezoekers en zijn aanwezigheidspercentages toegepast.*
    - *Verkeerskundige analyse:*
      Om de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling te bepalen, is ten behoeve van een worst-case benadering uitgegaan van de maximale CROW-kengetallen. De conclusies die gelden op basis

van de berekende verkeersgeneratie op basis van deze kengetallen, gelden eveneens voor een lagere hoeveelheid verkeer.

- *Er is vrij vroeg in het proces, in overleg met de gemeente, een verkeersonderzoek uitgevoerd. Op dat moment zouden tellingen (i.v.m. Corona) geen waarheidsgetrouw beeld geven. Daarom is destijds uitgegaan van ophoging van de eerder verkregen telgegevens. In mei 2023 zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd. Deze tellingen overstijgen de gehanteerde verkeersaantallen niet. Daarmee is de eerdere uitgevoerde verkeersberekening worst-case gebleken. Ook het geactualiseerde onderzoek (d.d. 19-01-2024) laat zien dat de omliggende wegen de extra toename van de nieuwe wijk aan kunnen.*
- *Verkeersafwikkeling kruispunt: de invloed van fietsers op de afwikkeling op het kruispunt is inderdaad niet meegenomen in de kruispuntberekening. Reden hiervoor is dat de invloed van fietsers op de wachttijd beperkt is. Naar aanleiding van deze zienswijze is alsnog een kruispuntberekening uitgevoerd. Deze berekening is aan het geactualiseerde verkeersonderzoek toegevoegd en is als bijlage aan deze nota (d.d. 19-01-2024) opgenomen. Uit de kruispuntberekening komt naar voren dat verkeerstoename ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in de spitsperiodes merkbaar is in de vorm van langere wachttijden (enkele seconden), maar leidt niet tot een onacceptabele verkeerssituatie. Daarmee worden in de toekomstige situatie geen afwikkelingsproblemen verwacht.*

2. *Gelijktijdig met de procedure van het bestemmingsplan wordt het stedenbouwkundig plan verder uitgewerkt. Bij deze uitwerking worden ook de aansluitende wegen meegenomen. Er zal een wegprofiel worden gecreëerd dat voldoende bereikbaarheid en veiligheid kan garanderen. Binnen de verkeersbestemmingen rondom het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om deze wegaanpassingen op te vangen. De wegen rondom het plangebied zijn daarom niet meegenomen binnen het plangebied.*
3. *De aansluitingen van woningen en bedrijven aan de Langstraat blijven ongewijzigd. Er zal een wegprofiel worden gecreëerd dat voldoende bereikbaarheid en veiligheid kan garanderen. In het toekomstig ontwerp van de Langstraat is gekozen om deze te verbreden naar de zijde van het plangebied Grote Braak. Dit om de overlast bij omwonenden van de aanliggende percelen aan de zuidzijde van de Langstraat te beperken en het zicht vanuit de inritten zo optimaal mogelijk te maken. Daarmee is vanaf de uitrit Langstraat 4/4a voldoende zicht op aankomend verkeer uit de verschillende richtingen.*

Een of meerdere alternatieve ontsluitingen van het gebied zou de verkeersdruk op de Langstaat verminderen. Alternatieve ontsluitingen van de wijk zijn echter niet mogelijk: De straten Plein en Venushoek zijn niet geschikt en niet geschikt te maken en een ontsluiting aan de noordzijde is ook niet ook niet gewenst. Ten noorden van het plangebied is in 'De Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel' een grote groene groenstructuren van het Eikenblad geprojecteerd. Doorkruising van deze groene lobben met een ontsluitingsweg is als ongewenst aangegeven. Met het oog op de toenemende verkeersintensiteit en het bestemmingsverkeer van en naar de woningbouwontwikkeling wordt is het voornemen om voorafgaand aan de vaststelling van bestemmingsplan, door het college van B&W, een verkeersbesluit genomen waarbij, gekoppeld aan de daadwerkelijke ontwikkeling van de woonlocatie (bij onherroepelijk bestemmingsplan), de komgrens wordt verplaatst en daarmee de maximale snelheid op de Langstraat (60 km/uur) wordt teruggebracht naar 30 km/uur.

<u>Zienswijzen reclamant 4.3</u>
Reclamanten merken op dat er ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de te verwachten geluidsoverlast van met name de verkeerstoename direct nabij de woning van Reclamanten. In de huidige situatie ervaren Reclamanten reeds (enige) geluidsoverlast. Er is onvoldoende aandacht geweest voor de geluidsoverlast ten gevolge van de mogelijke verkeersaantrekkende werking ter zake van de beoogde ontwikkeling.

Daarbij is van belang dat de verkeerskundige onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende is, zoals hierboven is gebaseerd. Mede om die reden is de geluidsoverlast ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking ook onvoldoende onderzocht en onderbouwd. Er is derhalve sprake van onzorgvuldige besluitvorming en strijd met het motiveringsbeginsel. Bovendien is onderhavig omgevingsvergunning niet ruimtelijk aanvaardbaar.

Antwoord reclamant 4.3
Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de woningen ten gevolge van zoneringsplichtige geluidsbronnen. Daarnaast is in paragraaf 4.2.3. en bijlage 3 van het akoestisch onderzoek ook onderzoek gedaan naar de bestaande woningen. Mede naar aanleiding van de gevoerde omgevingsdialoog heeft initiatiefnemer nieuwe verkeerstellingen laten uitvoeren. De resultaten van deze nieuwe verkeerstellingen geven géén aanleiding om de verkeersintensiteiten in de verkeersstudie aan te passen. Hiermee is ook een actualisatie van het akoestisch onderzoek niet noodzakelijk gebleken.

Zienswijzen reclamant 4.4
Reclamanten merken op dat er ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de te verwachten lichtoverlast in hun woning ten gevolge van de situering van het kruispunt direct voor hun woning. Door deze situering zal al het verkeer dat vanaf de nieuwe woonwijk naar dit kruispunt van de Langstraat rijdt recht op de woning van Reclamanten af rijden. Daarbij zullen de koplampen van deze auto's recht in de woning van Reclamanten schijnen. Dit met alle lichtoverlast van dien. Er is onvoldoende aandacht geweest voor de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen ter zake de lichtoverlast in de woning van Reclamanten. Er is derhalve al helemaal niet onderzocht of een oplossing voor deze te verwachten lichtoverlast van Reclamanten mogelijk is. De belangen van Reclamanten als omwonenden ter zake het goede woon- en leefklimaat zijn derhalve niet afdoende door uw gemeenteraad meegenomen. Om die reden is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd en in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Antwoord reclamant 4.4
Gelijktijdig met de procedure van het bestemmingsplan is ook het stedenbouwkundig plan verder uitgewerkt. Bij deze uitwerking zijn ook de aansluitende wegen meegenomen. Bij de fysieke realisatie worden maatregelen getroffen om mogelijke lichthinder te voorkomen. In het ontwerp is hier al rekening mee gehouden door bij de aansluitingen van de nieuwe woonwijk op de Langstraat een 'vals' plateau toe te passen. Door deze ontwerp oplossing wordt voorkomen dat koplampen omhoog komen en daarmee voor lichthinder in de woning zorgen. In overleg kan ook nog aanvullend een haag geplant worden. Aanplant van een haag vormt een extra maatregel om lichthinder te voorkomen.

Zienswijzen reclamant 4.5
Reclamanten wijzen er allereerst op dat er in de plantoelichting onvoldoende rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van onderhavig plan zijn voor de luchtkwaliteit. Reclamanten wijzen daarbij op de vergroting van de verkeersaantrekkende werking en de toename van het aantal auto's. Er is geen aandacht geweest voor de gevolgen die dit heeft voor de luchtkwaliteit in de directe woonomgeving van Reclamanten.
De belangen van Reclamanten als omwonenden ter zake het goede woon- en leefklimaat zijn derhalve niet afdoende door uw gemeenteraad meegenomen. Om die reden is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd en in strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Antwoord reclamant 4.5
Onder paragraaf 5.1.6. van de toelichting van het bestemmingsplan is onderbouwd dat er volgens de daarvoor geldende normen sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied. Daarnaast wordt met de beëindiging van de veehouderij aan Plein 21 een positieve bijdrage geleverd aan de luchtkwaliteit. In het opgenomen stikstofdepositie onderzoek is de laatst beschikbare versie van Aerius gebruikt.

Zienswijzen reclamant 4.6
Het perceel dat in eigendom is van reclamanten heeft op grond van het bestemminsplan ´Kom Schijndel 2013´ de bestemming ´Sport´. Uit de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG volgt dat de aan te houden richtafstand van een sportvoorziening 50 meter bedraagt.

Op deze website van Infomil staat het volgende:
“Bij het toepassen van zonering moet rekening gehouden worden met de planologische rechten. Dit betekent dat gemeten wordt vanaf de grens van de bestemming van het bedrijf en de bestemmingsgrens van de nieuwe gevoelige functie. Zo wordt rekening gehouden met de eventuele uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijf of de gevoelige functie”

Gemeten van de grens van de bestemming ‘sport’ tot aan de bestemmingsgrens van de nieuwe gevoelige functie bedraagt de afstand slechts 15 meter. De richtafstand van 50 meter wordt hiermee ver overschreden. Het bestemmingsplan is derhalve in strijd met de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG. Derhalve kan vaststelling van het bestemmingsplan niet plaatsvinden.

Antwoord reclamant 4.6
De maximaal planologische situatie staat een sporthal toe met een categorie 3.1 (50 m). Echter de realisatie van een sporthal in deze categorie is op dit perceel niet mogelijk en niet gewenst. Bij het vergunnen van de activiteiten van de huidige functie dient destijds ook de woonfunctie van de belendende percelen te zijn bezien. Wanneer op de naastliggende percelen een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, kan dit ook op de percelen aan de overzijde van de weg. Door de ligging tussen de twee woonpercelen wordt het bedrijf reeds door deze woningen belemmerd in mogelijke uitbreiding naar een hogere categorie bedrijf.

Wanneer gekeken wordt naar de feitelijke situatie gaat het om een sportschool met categorie 2 en heeft deze een richtafstand van 30 meter in een rustige woonwijk. De afstand van de perceelsgrens van de sportschool tot aan het dichtstbijzijnde bouwvlak in het plan bedraagt ca. 20 meter. Direct aan de weg is het parkeerterrein van de sportschool gelegen. De geluidbelasting inzake het verkeer van en naar de sportschool is reeds meegenomen in het akoestisch onderzoek (zit in de tellingen). De mogelijke hinder van de functie zou dan van de sportschool zelf afkomstig zijn. De afstand van het bouwvlak van de sportschool tot aan het dichtstbijzijnde bouwvlak in het plan bedraagt ca. 50 meter. Hiermee ligt de gevoelige bestemming binnen het plan ver buiten de richtlijn voor een categorie 2 bedrijf en is er geen hinder te verwachten.

Bovenstaande onderbouwing is toegevoegd aan de paragraaf Bedrijven en milieuzonering.

6.5 Zienswijzen reclamant 5

Zienswijzen reclamant 5.1
Op de kruising Europlaan/Spoorlaan ontstaat vaak opstoppend verkeer en de situatie met de parallelweg, die nu al gevaarlijk met oversteken of de weg op te komen is, wordt alleen maar groter. Een oplossing zou kunnen zijn om de kruising aan te passen.

Antwoord reclamant 5.1
Voor het kruispunt Europalaan/Spoorlaan is, naar aanleiding van deze zienswijze, een kruispuntberekening opgesteld. Deze berekening is opgenomen in het geactualiseerde verkeersonderzoek. Uit de kruispuntberekening blijkt dat het kruispunt Europalaan / Spoorlaan het verkeer in de huidige situatie zonder problemen kan verwerken. De verkeerstoename ten behoeve van de woningbouwontwikkeling kan in de spitsperiodes merkbaar zijn in de vorm van langere wachttijden (enkele seconden), maar leidt niet tot een onacceptabele verkeerssituatie.

Daarnaast blijkt dat op basis van de objectieve ongevalscijfers (bron Viastat) in de periode tussen 2014 en 2023 op deze locatie geen ongevallen hebben plaatsgevonden die door de hulpdiensten geregistreerd zijn.

Zienswijzen reclamant 5.2
Reclamant maakt zich zorgen om de toenemende drukte in de Spoorlaan en de daarbij horende geluidsoverlast en luchtvervuiling door uitlaatgassen. Op dit moment wordt er een meting verricht voor het verkeer in de Spoorlaan. Had dit punt niet vooraan in de straat moeten liggen, begin van de Spoorlaan, komende vanuit de Europalaan?

Antwoord reclamant 5.2
Het meetpunt ligt nu op de ideale plek om niet alleen de hoeveelheid verkeer maar ook snelheid van het verkeer te meten. Meten aan het begin of aan het eind van de straat levert een marginaal verschil op in de gemeten hoeveelheid verkeer die verwaarloosbaar is, als het gaat om grenswaarden voor eventuele aanpassingen.

Zienswijzen reclamant 5.3
De veiligheid van fietsers en voetgangers is in het geding: veel schooljeugd (ook vanuit Sint-Oedenrode) fietst door de Spoorlaan richting Plein, het rode pad, om naar het Elde College te gaan gedurende de hele dag.

Antwoord reclamant 5.3
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de gereden snelheid op de Spoorlaan ongeveer gelijk is aan de geldende maximum snelheid (30 km/h). Op basis hiervan is het niet noodzakelijk is om snelheidsverlagende maatregelen te treffen op dit wegvak. Als gevolg van de planontwikkeling neemt de verkeersintensiteit in de Spoorlaan toe. De totale intensiteit bedraagt na planontwikkeling circa 4.025 mvt/etmaal. De huidige wegcategorisering en inrichting geven geen aanleiding tot het treffen van verkeersmaatregelen.

Gelet op de aanwezigheid van vrachtverkeer van en naar de aanliggende bedrijven is het ter plaatse van de Spoorlaan ook niet gewenst om verticale snelheidsremmers toe te passen, omdat dit resulteert in een risico op geluid- of trillingenoverlast. De gemeente heeft, los van de ontwikkeling van de woonlocatie, signalen ontvangen vanuit de omgeving dat vrachtverkeer van aanliggende bedrijven leidt tot knelpunten. In dit kader is gemeente

voornemens om, gekoppeld aan de realisatie van de woonlocatie en de reconstructie van de Langstraat, ook te kijken naar een eventuele reconstructie van de Spoorlaan.

Plein is in de huidige situatie al ingericht als fietsstraat. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat de gereden snelheid hier een stuk hoger is dan wettelijk is toegestaan. Ook blijkt dat het aantal fietsers in de huidige situatie hoger is dan het aantal autobewegingen, daarmee is de fietser dominant hetgeen wenselijk is op een fietsstraat. Om de fietsstraat optimaal te laten functioneren wordt op Plein een 'knip' voor gemotoriseerd verkeer aangebracht om enerzijds het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen te reduceren en anderzijds de snelheid omlaag te brengen.

Zienswijzen reclamant 5.4
Er is sluipverkeer vanuit Boxtel i.v.m. verkeersluw maken centrum.

Antwoord reclamant 5.4
In het kader van dit plan wordt het centrum van Schijndel niet verkeersluw gemaakt. Er wordt slechts een 'knip' op Plein gerealiseerd voor gemotoriseerd verkeer om enerzijds het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen te reduceren en anderzijds de snelheid omlaag te brengen. Het bestaande sluipverkeer zal door de uitvoering van voorliggend plan en de voorgestelde knip niet wijzigen. Daarnaast zijn in het verkeersonderzoek de verkeersstromen onderzocht. Er is een inschatting gemaakt van de verkeersverdeling over de drie belangrijkste ontsluitingsroutes. Aangenomen wordt dat bestemmingsverkeer van en naar het plangebied hoofdzakelijk via de route Langstraat, Spoorlaan, Europalaan zal afwikkelen en slechts voor een klein deel over de overige wegen.

Zienswijzen reclamant 5.5
Het laden en lossen zal zorgen voor beperking van de doorstroming, daardoor zullen er gevaarlijke situaties ontstaan. De Spoorlaan is een industriestraat.

Antwoord reclamant 5.5
De ontwikkeling heeft niets te maken met de bedrijfsvoering van de bedrijven aan de Spoorlaan en de wijze van laden en lossen. Laden en lossen op straat zorgt niet voor een dermate grote beperking van de doorstroming dat er een slechte verkeersafwikkeling ontstaat met verkeersonveiligheid als gevolg.

Zienswijzen reclamant 5.6
Reclamant is niet betrokken geweest bij de omgevingsdialoog. Ook is er geen enkel overleg geweest met bewoners van de Spoorlaan, ook niet geïnformeerd d.m.v. een flyer zoals wordt aangegeven in het plan.

Antwoord reclamant 5.6
Er heeft een uitgebreide omgevingsdialoog plaatsgevonden, zoals beschreven in hoofdstuk 2 van deze nota. De folder over de ontwikkelingen en de uitnodiging van de informatieavonden is ook aan de Spoorlaan verspreid. Daarnaast heeft Buurtbeheer nog extra folders ontvangen en zij hebben daar ook aandacht aan besteed. Tijdens alle inloopbijeenkomsten voor de ontwikkeling zijn mensen van de Spoorlaan aanwezig geweest waar de gelegenheid is geboden in overleg te treden met de initiatiefnemers.

Zienswijzen reclamant 5.7
Is er een plan gemaakt voor het bouwkeer voor de toekomstige wijk? Nog meer gevaarlijke situaties door zwaar verkeer. De veiligheid voor fietsers, voetgangers en automobilisten komt daardoor ook in het gedrang.

Antwoord reclamant 5.7
Er is op dit moment nog geen route gemaakt voor het voor het bouwverkeer. Samen met ontwikkelaar en uitvoerende aannemer wordt dit plan gemaakt. Samen met de aannemer en de gemeente worden hiervoor uitgangspunten opgesteld en vervolgens in het bestek vastgelegd. Hierbij wordt rekening gehouden met de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en vindt hierover tijdig communicatie plaats.

Zienswijzen reclamant 5.8
Reclamant maakt zich zorgen om trillingen door het zware bouwverkeer. Straat bestaat uit oude woningen (30, 40 jaren). Wordt er vooraf een 0-meting gedaan van de bestaande woningen voor aanvang bouw?

Antwoord reclamant 5.8
Direct voorafgaand aan de start van het uitvoeringsproces wordt er door de ontwikkelaar een bouwkundige nulmeting uitgevoerd bij de panden die in de directe (aanrij-)omgeving liggen van de nieuwe woningbouwlocatie (zoals b.v. de woningen aan de Langstraat en Spoorlaan). Direct na opleving van de werkzaamheden wordt er wederom een opname gedaan zodat duidelijk is of er ter gevolge van de werkzaamheden schade is ontstaan aan de woningen.

6.6 Zienswijzen reclamant 6

Zienswijzen reclamant 6.1
De procedure om te komen tot deze locatiekeuze is niet correct gevoerd. De vigerende ruimtelijke plannen staan woningbouw op deze locatie niet toe. Er heeft geen analyse en onderbouwing plaats gevonden via de lagenbenadering en er ontbreekt een formele ruimtelijke procedure met inspraak op deze locatie.
Tevens zijn er essentiële inhoudelijke onvolkomenheden in het plan. Er wordt niet voldaan aan de geformuleerde doelstellingen van het plan. En wordt het vigerende beleid van de gemeente Meierijstad niet gerespecteerd.

Antwoord reclamant 6.1
Het klopt dat de vigerende ruimtelijke plannen en de huidige structuurvisie woningbouw op deze locatie niet toestaan. Dit is ook de reden dat voor deze locatie een nieuw bestemmingsplan is opgesteld waar het ontwerp van ter inzage heeft gelegen. Op deze wijze kan inspraak gepleegd worden op een concrete ontwikkeling in plaats van een globale visie.

De stelling dat het plan niet ruimtelijk aanvaardbaar is wordt niet gedeeld. In het plan zijn zorgvuldige afwegingen gemaakt. Zo is er onder meer een ruimtelijke-functionele analyse van het plangebied gemaakt. Mede naar aanleiding van de ingekomen zienswijze is onderbouwing (ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan) in hoofdstuk 2 van de toelichting uitgebreid met de lagenbenadering. Hierin wordt onderbouwd dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van bestaande waarden. Voorts wordt hierbij uitgebreider ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de opbouw van het bodem- en grondwatersysteem, de eigenschappen en functies van de netwerken ter plaatse van het plangebied en de occupatielaag waar de ruimtelijk en functionele structuur wordt omschreven.

Het plan is getoetst aan de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel. In dit beleidsdocument van de gemeente is, naar aanleiding van de toegenomen woningbehoefte, het gemeentelijk ruimtelijk beleid (zoals opgenomen in de Structuurvisie) herijkt. Middels een ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke analyse is onderzocht op

welke wijze kan worden voorzien in de toegenomen woningbehoefte in Schijndel. Hierbij rekening houdend met een zorgvuldige afweging waarbij ook de compactheid en herkenbaarheid van de kern van Schijndel behouden blijft.

Door de aanleg van de Structuurweg en de wens te voorkomen dat de afzonderlijke kleine kernen met cultuurhistorische kwaliteiten onderdeel worden van de grote kernen is de het uitbreiden van Schijndel in noordoostelijke richting niet meer gewenst. In de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel is dan ook gekozen voor een lobbenstructuur (eikenblad). Onderhavig plan past binnen de kaders van deze ruimtelijke bouwsteen. Voor een uitgebreidere onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan.

Zienswijzen reclamant 6.2
Wij als omwonenden in de directe omgeving van het plan zijn door de initiatiefnemer niet serieus behandeld in onze wensen en belangen. De informatiebijeenkomsten die plaats hebben gevonden met de beperkte communicatie van de initiatiefnemer, voldoet niet aan een omgevingsdialoog. Het participatieniveau (intensieve participatie) wat volgens het beleid van de gemeente Meierijstad bij dit plan hoort heeft niet plaats gevonden.

Antwoord reclamant 6.2
Voor de omgevingsdialoog die is gevoerd voor deze ontwikkeling zijn diverse communicatiemiddelen ingezet. Tot aan de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan hebben er vier bijeenkomsten plaats gevonden (waarvan één digitale bijeenkomst door de Corona pandemie en drie inloopbijeenkomsten), waar omwonenden geïnformeerd werden over de plannen en de gelegenheid kregen tot het stellen van vragen. Daarnaast zijn de omwonenden middels een zevental nieuwsbrieven (tussen september 2021 en juni 2023) geïnformeerd over onder meer de ontwikkeling van het plan, het proces, de planning en de geplande inloopbijeenkomsten. Aanvullend hebben er nog verschillende gesprekken met bewoners van de Langstraat, bewoners van Plein en de wijkraad plaatsgevonden. De wijze waarop deze dialoog heeft plaatsgevonden is eveneens kort in hoofdstuk 2 van deze nota omschreven. De bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan bevat een bijlage waarin de eerste fase van de omgevingsdialoog tot en met de eerste inloopbijeenkomst is beschreven. In bijlage 1 van deze nota is aanvullend hierop beschreven hoe de gevoerde omgevingsdialoog is doorgezet na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan tot aan de vaststelling van het plan. Hiermee is voldoende uitvoering gegeven aan wijze van uitvoeren van de omgevingsdialoog.

In de zienswijze wordt voorts verwezen naar het participatiebeleid van gemeente Meierijstad. Hierbij dient opgemerkt te worden dat gemeente Meierijstad, ten tijde van de start van de omgevingsdialoog nog geen participatiebeleid had. De handreiking burgerparticipatie van de gemeente Meierijstad staat sinds februari 2022 op de gemeentelijke website. Met de kennis van nu is het doorlopen participatieproces getoetst aan het participatiebeleid. Hieruit blijkt dat er voor dit plan uitgegaan dient te worden van een gemiddeld participatieniveau (niveau 2):

"Hierbij is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het actief verzamelen van de meningen, ervaringen, ideeën, wensen en voorkeuren van de belanghebbenden over het initiatief. Hierbij kunnen belanghebbenden verbetersuggesties aangeven, of mogelijke problemen of bezwaren toelichten. De initiatiefnemer gaat in gesprek met belanghebbenden en kijkt samen waar aanpassingen en verbeteringen aangebracht kunnen worden. De uitkomsten hiervan neemt de initiatiefnemer waar mogelijk mee in de uitwerking van het initiatief. De initiatiefnemer kan gebruik maken van verschillende communicatiemiddelen en gespreksvormen, zoals rondetafelgesprek, keukentafelgesprekken, informatiebijeenkomsten, of de digitale varianten hiervan (zoals MS

Teams / Zoom). Daarnaast informeert de initiatiefnemer de omgeving en belanghebbenden natuurlijk ook goed en houdt hen goed op de hoogte van de stand van zaken van het initiatief. De initiatiefnemer is vrij in het bepalen van het communicatiemiddel en gespreksvormen. De rol van belanghebbenden bij participatieniveau 2 is deelnemer in een gesprek. Als het niet mogelijk blijkt om de input te verwerken in het initiatief is het noodzakelijk om dit te motiveren aan belanghebbenden."

Zoals blijkt uit de beide verslagen van de omgevingsdialoog is er op diverse manieren contact gezocht en is informatie verspreid en wordt hiermee voldaan aan een gemiddelde participatie (niveau 2), zoals opgenomen in de handreiking burgerparticipatie van de gemeente Meierijstad.

Zienswijzen reclamant 6.3
Procedureel en inhoudelijk voldoet het Ontwerp bestemmingsplan Woonlocatie Grote Braeck niet aan de wet ruimtelijke ordening en is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. De procedure en eventuele vaststelling van dit besluit voldoet niet aan de beginselen van behoorlijk bestuur. Het vaststellen van het huidige ontwerp bestemmingsplan doet het plangebied, de omgeving van het plangebied, de omwonenden en de toekomstige bewoners ernstig tekort in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Antwoord reclamant 6.3
De stelling dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt niet gedeeld. In het plan zijn zorgvuldige afwegingen gemaakt. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is op de daarvoor geldende onderdelen middels onderzoeken aangetoond.

Daarnaast is er een ruimtelijke-functionele analyse van het plangebied gemaakt. Mede naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is onderbouwing (ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan) in hoofdstuk 2 van de toelichting uitgebreid met de lagenbenadering. Hierin wordt onderbouwd dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van bestaande waarden. Voorts wordt hierbij uitgebreider ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de opbouw van het bodem- en grondwatersysteem, de eigenschappen en functies van de netwerken ter plaatse van het plangebied en de occupatielaag waar de ruimtelijk en functionele structuur wordt omschreven.

Het plan is getoetst aan de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel. In dit beleidsdocument van de gemeente is, naar aanleiding van de toegenomen woningbehoefte, het gemeentelijk ruimtelijk beleid (zoals opgenomen in de Structuurvisie) herijkt. Middels een ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke analyse is onderzocht op welke wijze kan worden voorzien in de toegenomen woningbehoefte in Schijndel. Hierbij rekening houdend met een zorgvuldige afweging waarbij ook de compactheid en herkenbaarheid van de kern van Schijndel behouden blijft.

Onderhavig plan past binnen de kaders van deze ruimtelijke bouwsteen. Voor een uitgebreidere onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan.

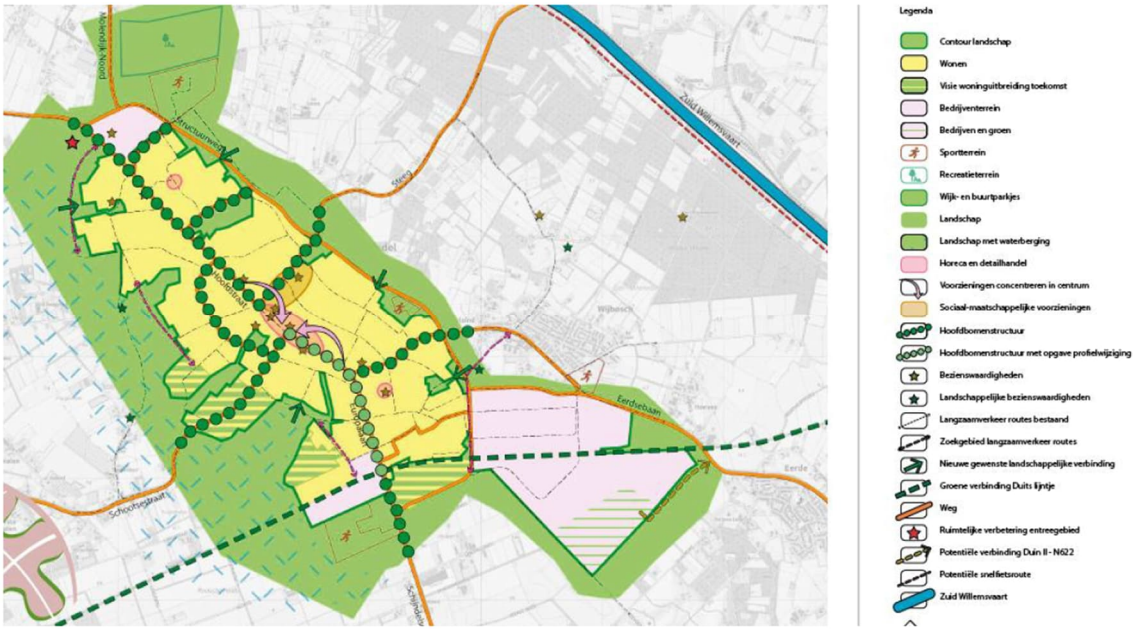
Voor de ontwikkeling heeft inspraak plaatsgevonden middels een omgevingsdialoog.

Zienswijzen reclamant 6.4
Paragraaf 2.3.1 uit de toelichting:
In deze paragraaf wordt gesuggereerd dat het plan kansen geeft om het kleinschalig landschap in de lob terug te brengen Om de landschappelijke waarde te geven dient het gebied heringericht te worden. Het is niet duidelijk

op welke wijze en wanneer dit plaats gaat vinden. Het plan doet de lob geweld aan en versterkt deze niet buiten het plangebied.

Antwoord reclamant 6.4
In de notitie 'Bouwsteen voor Schijndel' is een visie opgesteld voor de kernrandzones van Schijndel. De lob verwijst naar de lob in het eikenblad. Door de ontwikkeling van de Grote Braeck wordt de groene lob gedefinieerd. Door het realiseren van het blad (Grote Braeck) ontstaat de landschappelijke open ruimte tussen 2 bebouwingsclusters aan de westzijde van Schijndel.

Het plan voor de Grote Braeck voorziet in de realisatie van woningbouw ter plaatse van de aanduiding 'visie woninguitbreiding toekomst' uit de Ruimtelijke Bouwsteen Schijndel. Hiermee wordt dat deel van de visie gerealiseerd en wordt de grens van de groene lob definitief. Met de inrichting en ontwikkeling van de Grote Braeck heeft het bepalen van deze landschappelijk grens ruimschoots de aandacht gekregen. Het ontwerpproces heeft geleid tot de huidige begrenzing en landschappelijk inpassing. Uitgangspunt daarbij was dat vanuit het landschap, voornamelijk vanuit Venushoek, de beleving van het landschap de boventoon moest voeren boven de nieuwe dorpsrand. De ontwikkeling is daarom beperkt tot het open veld achter Plein 17 zodat het landschap tot Plein reikt. De realisatie en inrichting van de groene lob valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.



Eikenblad Bouwsteen

<u>Zienswijzen reclamant 6.5</u>
Paragraaf 3.1.1 uit de toelichting:
Het historisch zandpad wordt een belangrijke drager van het plangebied. Het biedt o.a. een belangrijk recreatief doel. Het is niet duidelijk op welke wijze dit recreatieve route wordt versterkt. De route loopt ter hoogte van de Venushoek dood.

Antwoord reclamant 6.5
Het historisch onverharde zandpad is altijd uitgangspunt geweest voor de planvorming. De bestaande recreatieve route loopt niet dood zoals reclamant beweert. Aan het eind van de Teeuwishoek, ter hoogte van de Venushoek,

staat een paaltje (nr. 39) van het wandelnetwerk in Noord-Brabant. Vanaf daar kan je twee richtingen oplopen (route 38 en route 42), over de Venushoek en de Bremweg. Zie hieronder op de uitsnede van het wandelnetwerk, je ziet de rode route en knooppunten. Met het plan wordt rekening gehouden met deze route door het zandpad uitsluitend toegankelijk te houden voor langzaam verkeer.



<u>Zienswijzen reclamant 6.6</u>
Paragraaf 3.1.2 uit de toelichting:
Er wordt gesproken dat het belangrijk is dat er een robuuste verbinding komt tussen de belangrijke groenstructuren. In het plangebied is een zone geprojecteerd die deze gewenste robuustheid in zou moeten vullen. Echter is in het plan zeer beperkt ruimte opgenomen om deze robuustheid te creëren. Met name de bouwblokken en verkeersvoorzieningen hinderen deze robuustheid.

Antwoord reclamant 6.6
Bij de inrichting van de nieuwe wijk is nadrukkelijk gekozen om het overgrote deel van het groen in de wijk ter hoogte van de Teeuwishoek te leggen om zo de verbinding van het groen aan Plein, met het groen van het buitengebied (de groene lob) te leggen. De beschikbare ruimte die hiervoor is gemaakt, is ten opzichte van de omliggende wijken zeker robuust te noemen. De bouwblokken staan met een voet in de groenstructuur en gaan daarmee een relatie aan met het groen. Het doel is hier niet om natuurontwikkeling te plegen, maar om een woonlandschap te creëren waarin natuur en landschap de ruimte krijgen. Daar wordt met het ontwerp in voorzien. De beoogde verkeersvoorzieningen hinderen op micro niveau mogelijk de directe aaneensluiting, maar doen geen afbreuk aan de groenstructuur op wijkniveau.

<u>Zienswijzen reclamant 6.7</u>
Paragraaf 3.1.3 uit de toelichting:
In deze paragraaf wordt de ambitie uitgesproken om de groene omzooming te versterken. Dit is een belangrijke maatregel voor de inpassing van het plan in de bestaande leefomgeving. Er worden alleen maatregelen op specifieke gronden genoemd over het vrijhouden van bouwwerken en verplichte landschappelijke inpassing. Op

welke wijze het overige en grootste deel van de groene omzooming wordt versterkt is niet duidelijk en volgens de plankaart zeer marginaal.

Antwoord reclamant 6.7
Bij de inrichting van de nieuwe wijk is nadrukkelijk gekozen om het overgrote deel van het groen in de wijk ter hoogte van de Teeuwishoek te leggen om zo de verbinding van het groen aan Plein, met het groen van het buitengebied (de groene lob) te leggen. De beschikbare ruimte die hiervoor is gemaakt, is ten opzichte van de omliggende wijken zeker robuust te noemen. De bouwblokken staan met een voet in de groenstructuur en gaan daarmee een relatie aan met het groen. Het doel is hier niet om natuurontwikkeling te plegen, maar om een woonlandschap te creëren waarin natuur en landschap de ruimte krijgen. Daar wordt met het ontwerp in voorzien. De beoogde verkeersvoorzieningen hinderen op microniveau mogelijk de directe aaneensluiting, maar doen geen afbreuk aan de groenstructuur op wijkniveau.
De wijze waarop aan de kwaliteitsverbetering van het landschap zal worden voldaan staat beschreven bij de beantwoording van zienswijze 10.5.

Zienswijzen reclamant 6.8
Paragraaf 3.1.7 uit de toelichting:
De inzet om minder autoverkeer over de weg Plein te krijgen en deze te stremmen voor doorgaand autoverkeer is positief. Het is niet duidelijk waar deze knip exact wordt geprojecteerd. Voor de bewoners van het Plein zelf zou het prettig zijn als deze doorgaande functie beschikbaar blijft. Deze knip is niet besproken en er is onvoldoende afgewogen wat deze knip voor gevolgen heeft voor bewoners van het Plein nabij deze knip.

Antwoord reclamant 6.8
De fietsroute Plein is één van de belangrijkste fietsroutes van Schijndel. In dit kader heeft de wegbeheerder voor een knip in deze fietsstraat gekozen, zodat deze niet als doorgaande route kan worden gebruikt en zo autoluw mogelijk blijft. De ligging van de knip is in de omgevingsdialoog met de omwonenden afgestemd. Naar aanleiding van deze omgevingsdialoog is besloten om de knip op deze locatie aan te brengen. De keuze voor deze locatie zorgt ervoor dat de woningen, ten noordwesten van de knip, een directe verbinding met de kern Schijndel behouden en niet hoeven om te rijden. De locatie van de 'knip' op de uitsnede van het stedenbouwkundig plan in bijlage 3 weergegeven. De overige punten van reclamant vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan.

Zienswijzen reclamant 6.9
Paragraaf 4.1.3 uit de toelichting:
In deze paragraaf wordt de locatie als geschikt geacht waar twee argumenten voor worden gebruikt:

1. De ontwikkeling een groot deel van de woningbehoefte binnen Schijndel, Meierijstad en Noord-Brabant;
2. Het plangebied in de "Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel wordt aangemerkt als gebied met "Visie woninguitbreiding toekomst".

Het eerste argument is een gelegenheidsargument. Bij een goede ruimtelijke ordening wordt de lagenbenadering gehanteerd. Voor deze locatie is deze niet gehanteerd.
Het tweede argument betreft een document wat door B&W is vastgesteld. Dit document heeft nooit ter inzage gelegen, waardoor er nooit inspraak heeft plaats gevonden over de locatiekeuzes die daarin gemaakt worden. Ook u als gemeenteraad heeft geen gelegenheid gehad om daar een besluit over te nemen.
Het op basis van deze twee argumenten een keuze maken voor grootschalige bouwlocatie, waaronder Grote Braeck, heeft grote gevolgen voor het bestaande gebied en bewoners en druist tegen alle regels van goede ruimtelijke ordening en het besluit ruimtelijke ordening in. Er ligt geen provinciale of gemeentelijke omgevingsvisie of structuurvisie ten grondslag die de Grote Braeck aanduidt als een geschikte locatie om woningbouw te

realiseren. In de huidige omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant is het gebied niet voor niets als Landelijk gebied en Gemengd Landelijk gebied en Cultuurhistorisch waardevol gebied aangeduid. In de verordening zijn verschillende gebieden rondom de kern Schijndel aangemerkt als Stedelijk afweegbaar. Het plangebied Grote Braek heeft deze aanduiding niet.

In de vigerende structuurvisie Schijndel is het gebied aangemerkt als buitengebied met bijzonder aanduiding als waterretentie met wandelroutes en landschapsverbetering. In de structuurvisie is dit gebied niet aangewezen als zoekgebied Wonen. Het is dus niet logisch en passend en onbehoorlijk om juist deze locatie aan te duiden als een te ontwikkelen gebied.

Antwoord reclamant 6.9
Het klopt dat de ontwikkeling niet rechtstreeks passend en voorzien is in de vastgestelde Structuurvisie. Het is echter wel mogelijk af te wijken van structuurvisie , mits dit in het bestemmingsplan wordt onderbouwd. Om te onderbouwen dat de ontwikkeling wel op deze plek voorstelbaar is gebruik gemaakt van de in 2020 opgestelde notitie 'De Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel'. Deze notitie betreft een actualisatie van het ruimtelijk beleid van Schijndel. Met de toegenomen woningbehoefte was ook behoefte aan een herijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid. In de notitie is middels een ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke analyse onderzocht op welke wijze in de woningbehoefte kan worden voorzien en tegelijkertijd een compacte kern van Schijndel kan worden behouden. Met de lobbenstructuur wordt een lange dorpsrand gecreëerd waarmee het buitengebied nooit ver weg is en de relatie met het landschap blijft bestaan.

Daarnaast blijkt uit de lagenbenadering (die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uitgebreider in de toelichting is opgenomen) dat een stedelijke ontwikkeling binnen het plangebied voorstelbaar is. De aanwezige waarden en structuren in en om het plangebied dienen daarbij in acht te worden genomen. In het stedenbouwkundig plan voor deze uitbreiding is rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden binnen het plangebied. De ligging van het zandpand Teeuwishoek, de kenmerkende laanbeplanting en de oorspronkelijke strokenverkaveling haaks op deze weg zijn daarom de basis voor het ontwerp geweest. Vanuit de Teeuwishoek is nog steeds een doorkijk naar het agrarische gebied. Het landschappelijke karakter van de omgeving wordt doorgezet in de openbare ruimte en architectuur. Ook de vele sloten blijven behouden en worden geïntegreerd in het nieuwe watersysteem. Hiermee worden diverse kenmerkende cultuurhistorische elementen in het ontwerp geïntegreerd.

<u>Zienswijzen reclamant 6.10</u>
Paragraaf 4.2.3 uit de toelichting:
De conclusie die in deze paragraaf wordt getrokken is niet correct. Voor het plangebied Grote Braeck is geen gebiedsvisie gemaakt en is de lagenbenadering ook niet toegepast.

Antwoord reclamant 6.10
Het woningbouwplan is getoetst aan de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel (gebiedsvisie). In dit beleidsdocument van de gemeente is, naar aanleiding van de toegenomen woningbehoefte, het gemeentelijk ruimtelijk beleid (zoals opgenomen in de Structuurvisie) herijkt. Middels een ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke analyse is onderzocht op welke wijze kan worden voorzien in de toegenomen woningbehoefte in Schijndel. Hierbij rekening houdend met een zorgvuldige afweging waarbij ook de compactheid en herkenbaarheid van de kern van Schijndel behouden blijft.

In de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel is gekozen voor behoud van de 'lobbenstructuur' van Schijndel en om uitbreiding van de kern niet ten koste te laten gaan van de 'groene lobben' die de kern binnenkomen. Onderhavig plan past binnen de kaders (lobbenstructuur) van deze ruimtelijke bouwsteen. Daarnaast is er een ruimtelijke-functionele analyse van het plangebied gemaakt. Mede naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is onderbouwing (ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan) in hoofdstuk 2 van de toelichting uitgebreid met de lagenbenadering. Hierin wordt onderbouwd dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van bestaande waarden. Voorts wordt hierbij uitgebreider ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de opbouw van het bodem- en grondwatersysteem, de eigenschappen en functies van de netwerken ter plaatse van het plangebied en de occupatielaag waar de ruimtelijk en functionele structuur wordt omschreven.

Uit de lagenbenadering blijkt dat een stedelijke ontwikkeling binnen het plangebied voorstelbaar is. De aanwezige waarden en structuren in en om het plangebied dienen daarbij in acht te worden genomen. In het stedenbouwkundig plan voor deze uitbreiding is rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden binnen het plangebied. De ligging van het zandpand Teeuwishoek, de kenmerkende laanbeplanting en de oorspronkelijke strokenverkaveling haaks op deze weg zijn daarom de basis voor het ontwerp geweest. Vanuit de Teeuwishoek is nog steeds een doorkijk naar het agrarische gebied. Het landschappelijke karakter van de omgeving wordt doorgezet in de openbare ruimte en architectuur. Ook de vele sloten blijven behouden en worden geïntegreerd in het nieuwe watersysteem. Hiermee worden diverse kenmerkende cultuurhistorische elementen in het ontwerp geïntegreerd. Voor een uitgebreidere onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan.

<u>Zienswijzen reclamant 6.11</u>
Paragraaf 4.3.1 van de toelichting:
De analyse en conclusie die in deze paragraaf wordt getrokken zijn niet correct. De ontwikkeling past niet in de Structuurvisie Ruimte Schijndel.
In de vigerende structuurvisie staat dat ontwikkeling buiten het stedelijk gebied landschappelijke inpassing plaats dient te vinden en te zorgen voor kwaliteitsverbetering van het omliggende landschap dient te voorzien.
Het plan voldoet daar niet aan omdat het landschap wordt geweld aangedaan. Verbetering van landschappelijke waarde en omgevingskwaliteit buiten het plangebied: hier is totaal geen aandacht aan gegeven en er zijn geen maatregelen voor opgenomen.
In de structuurvisie is het gebied aangemerkt als buitengebied met bijzonder aanduiding als waterretentie met wandelroutes en landschapsverbetering. In de structuurvisie is dit gebied niet aangewezen als zoekgebied Wonen.

Antwoord reclamant 6.11
Bij het opstellen van de Structuurvisie door de voormalige gemeente Schijndel is er geen rekening gehouden met woningbouw ter plaatse van het plangebied. De conclusie zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan dat het plan rechtstreeks passend is binnen de Structuurvisie 2012 is niet juist. Dit is aangepast in het vast te stellen bestemmingsplan. In de toelichting was in de laatste alinea van de paragraaf over de Structuurvisie een voorschot genomen op de in 2020 door het college vastgestelde notitie 'De Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel', waarbinnen de ontwikkeling wel voorzien is. Dit is in de toelichting aangepast.

In dit plan is er gemotiveerd afgeweken van de Structuurvisie op dit onderdeel. Zoals aangegeven is er ten tijden van het opstellen van de Structuurvisie 2012 nog geen rekening gehouden met woningbouw ter plaatse van het plangebied. Bij het opstellen van de Strucutuurvisie is er rekening gehouden met een lagere groeifactor

van de bevolking en vraag naar nieuwe woningen dan achteraf gezien werkelijk is gebleken. In de Structuurvisie is aangegeven dat, gelet op de economische recessie en de woningbouwproblematiek, Schijndel beleidsmatig wordt gezien als een landelijke gemeente met een gelijkblijvende bevolking. De beleidsinschatting destijds is niet juist gebleken. De bevolking is blijven groeien en ook in Schijndel is om die reden veel vraag naar woningen.

Daarnaast zijn er binnen de Structuurvisie in 2012 zoekgebieden voor woningbouwontwikkeling benoemd. Deze gebieden zijn (nog) niet ontwikkeld terwijl er wel een grote vraag is naar woningen. Het is niet mogelijk om deze woningen allemaal binnen de kern van Schijndel te realiseren. Dat zou ook ten koste gaan van de beschikbare groene ruimte binnen de kern en dit is beleidsmatig niet gewenst. Om die reden is er op zoek gegaan naar uitbreidingslocaties aan de randen van Schijndel.

Mede vanwege deze grote vraag naar woningen is in 2020 de notitie 'De Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel' opgesteld. Deze notitie betreft een actualisatie van het ruimtelijk beleid van Schijndel. Met de sterk toegenomen woningbehoefte was ook behoefte aan een herijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid. In de notitie is middels een ruimtelijke, landschappelijke en maatschappelijke analyse onderzocht op welke wijze in de woningbehoefte kan worden voorzien en tegelijkertijd een compacte kern van Schijndel kan worden behouden.

Uit een analyse van de potentiële inbreidingslocaties komt naar voren dat er nog enige ruimte is om inbreiding en transformatie te kunnen realiseren in Schijndel maar dat dit onvoldoende is om te voorzien in de woningbouwbehoefte in Schijndel. Om die reden is het plan Grote Braeck in het 'Actieplan woningbouw – Woningbouwoffensief Meierijstad' (paragraaf 4.3.4 van de toelichting) opgenomen in het versnellingsprogramma. In dit actieplan is de keuze gemaakt om ook op enkele uitbreidingslocaties te bouwen zodat beter kan worden voldaan aan de woningbouwbehoefte. Door het plan wordt de lobbenstructuur versterkt en wordt een lange dorpsrand gecreëerd waarmee het buitengebied nooit ver weg is en de relatie met het landschap blijft bestaan. Zie ook paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan.

Verder blijkt uit de lagenbenadering (die uitgebreider in de toelichting is opgenomen) dat een stedelijke ontwikkeling binnen het plangebied voorstelbaar is. De aanwezige waarden en structuren in en om het plangebied dienen daarbij in acht te worden genomen. In het stedenbouwkundig plan voor deze uitbreiding is rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden binnen het plangebied. De ligging van het zandpand Teeuwishoek, de kenmerkende laanbeplanting en de oorspronkelijke strokenverkaveling haaks op deze weg zijn daarom de basis voor het ontwerp geweest. Vanuit de Teeuwishoek is nog steeds een doorkijk naar het agrarische gebied. Het landschappelijke karakter van de omgeving wordt doorgezet in de openbare ruimte en architectuur. Ook de vele sloten blijven behouden en worden geïntegreerd in het nieuwe watersysteem. Hiermee worden diverse kenmerkende cultuurhistorische elementen in het ontwerp geïntegreerd.

In de Structuurvisie staat aangegeven dat er bij voorkeur ook geïnvesteerd dient te worden in kwaliteitsverbetering in het omliggende gebied. Vanuit de notitie 'De ruimtelijke bouwsteen van Schijndel' is het gewenst om een totale aanpak van een groene lob te bewerkstelligen. Dit vraagt nog om een nadere uitwerking en plan van aanpak. Daarnaast is de landschappelijke inpassing binnen het plangebied nader beschreven in de toelichting.

Zienswijzen reclamant 6.12
Paragraaf 5.2.2. en 5.2.2.3 van de toelichting:
De analyse en conclusie die in deze paragraaf wordt getrokken is niet correct. Er worden weliswaar een paar elementen die waardevol zijn gerespecteerd waaronder de laanstructuur. Het Kleinschalig landschap, bestaande zichtlijnen, diversiteit en openheid van het landschap worden groot geweld aangedaan in de verkaveling en woningbouw.

Antwoord reclamant 6.12
Behoud van alle waarden in het Cultuurhistorisch waardevol gebied gaat niet samen met de gewenste ontwikkeling van een woonwijk. De opgave is om cultuurhistorische waardevolle elementen te integreren, dat is wat deze plek uniek maakt. De ligging van het zandpand Teeuwishoek, de kenmerkende laanbeplanting en de oorspronkelijke strokenverkaveling haaks op deze weg zijn daarom de basis voor het ontwerp geweest. Vanuit de Teeuwishoek is nog steeds een doorkijk naar het agrarische gebied. Het landschappelijke karakter van de omgeving wordt doorgezet in de openbare ruimte en architectuur. Ook de vele sloten blijven behouden en worden geïntegreerd in het nieuwe watersysteem. Hiermee worden diverse kenmerkende cultuurhistorische elementen in het ontwerp geïntegreerd.

Zienswijzen reclamant 6.13
Paragraaf 5.3.2.1 van de toelichting:
Het is niet duidelijk hoe groot de wateropvang in het gebied dient te worden en zo ja, op welke wijze de afvoer van het gebied plaats gaat vinden. In het plan staat dat dit onderzocht gaat worden als het basisrioleringsplan voor deze ontwikkeling wordt opgesteld. Indien de beoogde afvoer niet mogelijk is, zal dat tot gevolg hebben dat de aan te leggen voorzieningen in het plangebied groter gedimensioneerd dienen te worden. Dit zal mogelijk een groter ruimtebeslag gaan vragen. Hiermee is het dus onduidelijk of het plangebied voldoende ruimte biedt voor de wateropgaven. Het uitgaan van een standaard norm van 60 mm is niet voldoende om een besluit te nemen voor een plangebied van deze omvang met zijn directe omgeving. Er dient een volledig waterhuishoudkundig plan te worden opgesteld, waarin duidelijk wordt welke effecten en risico's er zijn voor de omgeving en welke maatregelen er worden genomen. De conclusie dat de waterhuishouding geen belemmering vormt kan nog niet getrokken worden.

Antwoord reclamant 6.13
Ten behoeve van de planologische borging van de aanleg van voldoende waterberging is het waterschap akkoord gegaan met een voorwaardelijke verplichting voor 60 mm berging. Tegelijkertijd met de planologische procedure worden diverse aspecten nader uitgewerkt waaronder het aspect water.

In aanvulling op het reeds opgestelde waterhuishoudkundig onderzoek is ook een basisrioleringsplan voor deze ontwikkeling opgesteld. De waterberging is hierin verder uitgewerkt. Het rioleringsplan is in haar definitieve versie is medio november 2023 afgerond en akkoord bevonden door zowel gemeente als waterschap. Het is aangevuld met berekeningen over de hoeveelheid water die bij extremere buien, meer dan 60 mm, overstort op oppervlaktewater en wat voor consequenties dit heeft voor het ontvangende oppervlaktewater. Het rioleringsplan laat zien dat er binnen het plangebied voldoende ruimte is voor waterberging en dat het ontvangende oppervlaktewater bij verschillende typen buien de overstortende hoeveelheid water kan verwerken. Gemeente en waterschap staan achter het plan dat er nu ligt en het wateraspect is voldoende onderbouwd.

Zienswijzen reclamant 6.14
Paragraaf 8.1 van de toelichting:
In deze paragraaf is omschreven dat de initiatiefnemer actief omwonenden geïnformeerd en betrokken heeft bij de planvorming en dat er een dialoog heeft plaats gevonden. Dit is niet juist. Het traject met de omgeving mag niet de naam dialoog hebben. Vanaf de start van het initiatief is er consequent alleen beperkt informatie gedeeld waarop gereageerd kon worden. Er is niet actief naar de omwonenden geluisterd of gevraagd wat de wensen zijn. De bewoners in de omgeving van het plan zijn door de initiatiefnemer niet serieus behandeld in hun wensen en belangen.
De informatiebijeenkomsten die plaats hebben gevonden met de beperkte communicatie van de initiatiefnemer voldoet niet aan een omgevingsdialoog. Het participatieniveau (intensieve participatie) wat volgens het beleid van de gemeente Merierijstad bij dit plan hoort heeft niet plaats gevonden. Het college van B&W heeft gehandeld tegen het eigen beleid in door met het principeverzoek in te stemmen voordat er een omgevingsdialoog heeft plaats gevonden. Dit hebben de initiatiefnemers gebruikt om de omgeving minimaal te betrekken.

De vragen die zijn ingediend zijn nog niet beantwoord en er is ook geen reactie op gekomen. Ik zie weliswaar onderdelen terug in het uiteindelijke plan, maar dat mag de definitie van een dialoog niet dragen. Een mooi voorbeeld is dat er, na maanden van radiostilte, het plan ineens ter inzage lag. De pers wist het eerder dan de omwonenden. Later die dag ontvingen we een nieuwsbrief, typerend voor het proces.

Antwoord reclamant 6.14
Zie antwoord bij reactie 6.2

Zienswijzen reclamant 6.15
De hoogte 10 – 12 meter van de bouwblokken aan de noordwestgrens gelegen naast perceel Plein 19A zijn van omvang en hoogte dat deze zorgen voor aantasting van onze privacy. Daarnaast tasten ze de zichtlijnen op het landelijk gebied aan die we hebben vanuit onze woning. Deze bouwhoogte past ook niet in deze landelijke omgeving.

Antwoord reclamant 6.15
Het betreft een nieuwe woonwijk met reguliere bouwhoogtes van 10-12 m. Omdat de woning van de reclamant momenteel in de invloedssfeer van het agrarisch bedrijf op Plein 21 ligt wordt de reclamant op dit moment al geconfronteerd met een bebouwing van dat bouwvlak. De bouwhoogtes van de bedrijfsgebouwen mogen maximaal 10 meter bedragen. In de nieuwe situatie zal er een verbetering optreden omdat sprake is van meer afwisselende bebouwing. Daarnaast wordt het uitzicht van de reclamant al afgeschermd door de beplanting op het perceel tussen de gronden van de ontwikkeling en het perceel van reclamant.

Zienswijzen reclamant 6.16
Voor de groene omzooming is marginaal ruimte in het plan opgenomen. Deze omzooming is ca 2 tot ca 8 meter. In deze tot 8 meter stroken zijn ook nog routes langzaam verkeersvoorzieningen opgenomen. Deze omzooming dient veel robuuster uitgevoerd te worden om een goede ruimtelijke inpassing van het plan te creëren.
De robuuste verbinding bestemd als groen is te mager om als robuust te typeren. Met name in het midden van het plangebied neemt de voorziening verkeer en wonen veel van de robuustheid weg. Er zal geknipt dienen te worden in de bebouwing.

Antwoord reclamant 6.16
Zie antwoord 6.7. Aanvullend hierop is er een onderscheidt te maken tussen het bestaande groen dat de huidige groene omzoming definieert en nieuwe groen dat de huidige groene omzoming versterkt. Het bestaande groen staat op gronden van derden, hier kan niets aan het groen zelf worden gedaan. Wat wel gedaan wordt, is het vrijhouden van de aangrenzende grond en deze in te richten als openbare ruimte. Daarmee is er per definitie al een bescherming tegen bebouwing en ongewenst gebruik. Voor het nieuwe groen dat bijdraagt aan de groene omzoming geldt een aanplant- en beheersverplichting (aanduiding 'landschappelijke inpassing' op de verbeelding). Aangaande de aanduiding landschappelijke inpassing wordt ook verwezen naar het beeldkwaliteit plan.

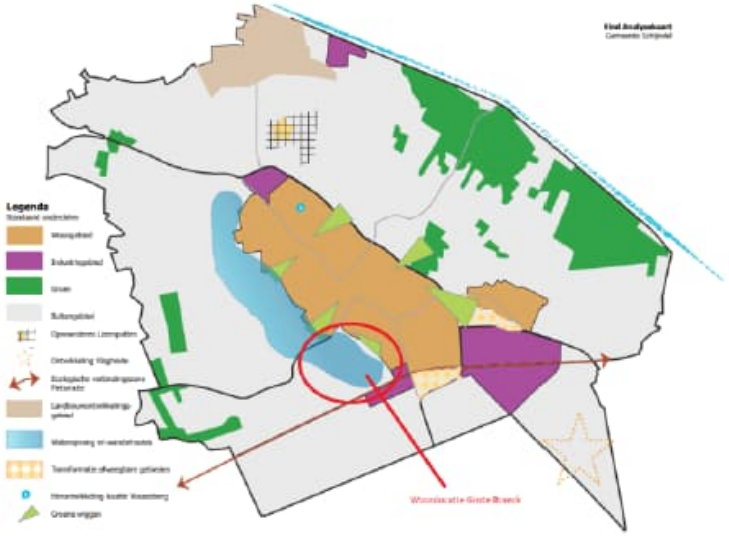
Bij de inrichting van de nieuwe wijk is nadrukkelijk gekozen om het overgrote deel van het groen in de wijk ter hoogte van de Teeuwishoek te leggen om zo de verbinding van het groen aan Plein, met het groen van het buitengebied (de groene lob) te leggen. De beschikbare ruimte die hiervoor is gemaakt, is ten opzichte van de omliggende wijken zeker robuust te noemen. De bouwblokken staan met een voet in de groenstructuur en gaan daarmee een relatie aan met het groen. Het doel is hier niet om natuurontwikkeling te plegen, maar om een woonlandschap te creëren waarin natuur en landschap de ruimte krijgen. Daar wordt met het ontwerp in voorzien. De beoogde verkeersvoorzieningen hinderen op microniveau mogelijk de directe aaneensluiting, maar doen geen afbreuk aan de groenstructuur op wijkniveau.

6.7 Zienswijzen reclamant 7

Zienswijzen reclamant 7.1
Reclamanten weten dat een omgevingsdialoog vormvrij is, zijn zij van mening dat de omgevingsdialoog uitermate teleurstellend en onzorgvuldig is verlopen.
Reeds in 2020 gingen er geruchten over woningbouwplannen voor de hoek Langstraat – Plein - Teeuwishoek. Reclamanten hebben destijds diverse malen aantoonbaar (o.a. per brief van 5 november 2020) bij uw gemeente geïnformeerd, maar kregen telkens nul op rekest. Vervolgens moesten zij notabene via het Brabants Dagblad vernemen dat er inmiddels een principebesluit was genomen waarmee medewerking werd verleend aan de woningbouwplannen.
Een en ander was geheel in strijd met het stappenplan dat uw eigen gemeente hanteerde bij de behandeling van principeverzoeken en waar elke andere initiatiefnemer strikt aan werd gehouden. Immers, uw eigen beleid had als voorwaarde dat bij het ontbreken van een omgevingsdialoog een principeverzoek niet eens in behandeling werd genomen. Het stuitte reclamanten ten zeerste tegen de borst dat juist bij een omvangrijk plan als het onderhavige de omgevingsdialoog werd overslagen en de omwonenden werden gepasseerd. En dit terwijl dit plan zeer ingrijpend is voor de woon- en leefomgeving van Reclamanten.
Vervolgens werd door initiatiefnemer een "omgevingsdialoog" opgetuigd. In tegenstelling tot wat in het plan wordt aangegeven, merken reclamanten op dat de bewoners van de Spoorlaan geheel niet in dit traject zijn betrokken. Geen enkele bewoner van de Spoorlaan is hiervoor ooit benaderd, ook niet met een flyer zoals in het plan staat vermeld. Daarbij komt dat overige Reclamanten de gang van zaken in deze geenszins als dialoog hebben ervaren, maar als een eenzijdige informatiestroom waarbij de input van Reclamanten telkenmale terzijde werd gelegd zonder dat daar een inhoudelijke (belangen)afweging plaatsvond. En dat blijkt ook uit alle correspondentie die tussen Reclamanten en initiatiefnemer heeft plaatsgevonden. Daarin worden telkens de procesmatige stappen aangegeven en ontbreekt elke inhoudelijke afweging. Een en ander maakt dat terdege kan worden gesteld dat de omgevingsdialoog onzorgvuldig heeft plaatsgevonden.

Antwoord reclamant 7.1
Zie beantwoording 6.2

Zienswijzen reclamant 7.2
De grondslag voor onderhavig plan lijkt telkenmale te zijn gestoeld op de Structuurvisie Ruimte Schijndel uit 2012 en hetgeen in de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel uit maart 2020 wordt beschreven. Reclamanten zijn van mening dat deze Ruimtelijke bouwsteen oneigenlijk tot stand is gekomen en juridisch geen enkele status toekomt. Reclamanten bestrijden namelijk de stelling van gemeentewege dat de Ruimtelijke bouwsteen een uitwerking zou zijn van de Structuurvisie. Het betreft geenszins een uitwerking, maar een koerswijziging. Immers, op pagina 27 van deze visie staan de definitieve keuzes voor zoekgebieden voor verstedelijking opgenomen, namelijk tussen Wijbosch en Schijndel (Loosbraak) en ten zuiden van Schijndel (Hooghekke). Op pagina 43 worden deze keuzes nader toegelicht. Op diverse kaarten uit deze Structuurvisie is te zien waar de betreffende zoekgebieden waren/zijn voorzien en de Eind Analysekaart (pagina 28) geeft heel duidelijk weer waar woningbouw en waar andere functies waren/zijn voorzien.



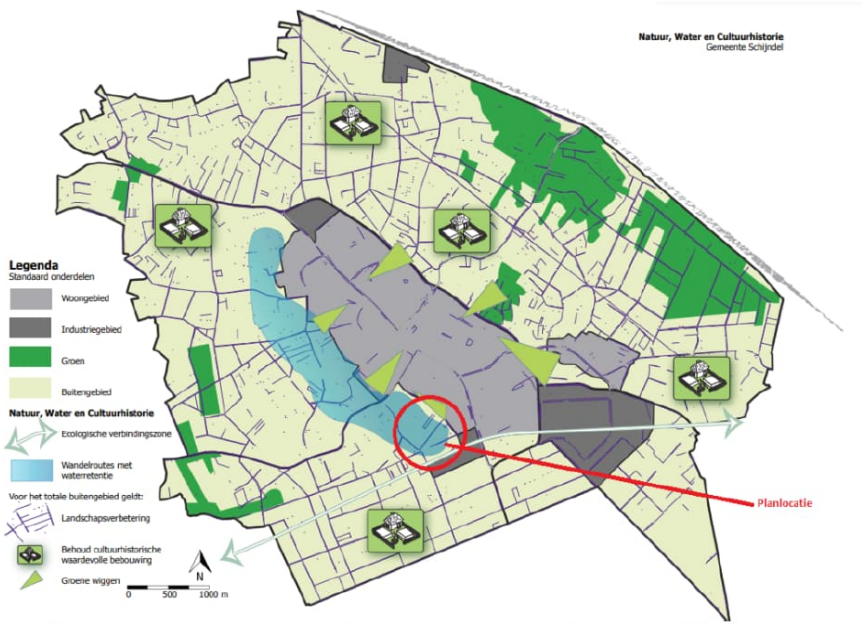
Afbeelding: Eind Analysekaart uit Structuurvisie Ruimte, pagina 28

Op de onderhavige planlocatie was in het geheel geen woningbouw voorzien, maar wateropvang. En gezien de hedendaagse (landelijke) wateropgave is het des te meer onbegrijpelijk dat ter plaatse nu niet in wateropvang maar in verharding wordt voorzien.
Jarenlang is deze Structuurvisie het uitgangspunt en geeft het de burgers van Schijndel rechtszekerheid. Totdat in maart 2020 het college van burgemeester en wethouders afwijkt van deze Structuurvisie middels de vaststelling van “De ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel”. Zonder enige vorm van inspraak.
Met dit document wordt het zoekgebied verstedelijking “Hooghekke” verlaten en wordt een geheel nieuw gebied aangewezen, namelijk “Plein” oftewel de huidige planlocatie. En zoals gezegd is dit géén uitwerking, maar een koerswijziging van de Structuurvisie.
Artikel 2.1 Wro bepaalt dat de gemeenteraad de structuurvisie vaststelt, waarin de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren beleid zijn vastgelegd. Voor zover een structuurvisie ontwikkelingen omvat, gaat die structuurvisie in op de wijze waarop de gemeenteraad zich voorstelt die ontwikkelingen te doen verwezenlijken. Ingevolge artikel 2.1 Wro is de gemeenteraad in deze het bevoegde orgaan en niet het college. Het college mag

enkel de Structuurvisie aanpassen indien er sprake is van delegatie en/of mandaat. Noch in de Mandaatregeling, noch in de Delegatieregeling is sprake van het doorschuiven van deze bevoegdheid aan het college.
Aldus kan worden gesteld dat het college niet de bevoegdheid had om af te wijken van de Structuurvisie en ”De ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel” helemaal niet vast had mogen stellen. En dat is een van de redenen waarom Reclamanten zich in deze gehele kwestie niet gehoord voelen. Immers, zij hebben geen enkele vorm van inspraak gehad. Normaliter geldt bij het voornemen of de vaststelling van een structuurvisie dat burgers een inspraakreactie kunnen geven. Dat is door het vaststellen van de bouwsteen geheel niet gebeurd. Artikel 2.1.1 Bro bepaalt dat bij een structuurvisie wordt aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding daarvan zijn betrokken. In de Nota van Toelichting op het Bro staat dat het nadrukkelijk gewenst is dat burgers en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de totstandkoming van structuurvisies. Als reden hiervoor wordt genoemd dat door betrekken en meedenken in een vroeg stadium draagvlak ontstaat. Omdat de locatie “Plein” niet in de structuurvisie is opgenomen, had eerst een partiële herziening van de structuurvisie plaats dienen te vinden. Aldus is onderhavig ontwerpbestemmingsplan in strijd met de Structuurvisie en kan derhalve geen standhouden.

Antwoord reclamant 7.2
Zie beantwoording 6.11.

<u>Zienswijzen reclamant 7.3</u>
In paragraaf 4.3.7 van de Toelichting op onderhavig plan wordt gesteld dat dit plan past binnen het Groenbeleidsplan Schijndel. Reclamanten kunnen dit niet volgen. Immers, in dit Groenbeleidsplan blijft de westzijde van Schijndel helemaal groen. Er is ter plaatse sprake van een “Groene wig” alsmede “Open/kleinschalig landschap”. Het Groenbeleidsplan komt ook terug in de Structuurvisie Ruimte. Zie onderstaande afbeelding:



Afbeelding: Kaart Natuur, Water en Cultuurhistorie (bron: Structuurvisie Ruimte)

Op pagina 29-31 van deze Structuurvisie staat letterlijk:

> *Uit de genoemde punten uit het Groenbeleidsplan mag duidelijk zijn dat de betreffende gebieden niet bedoeld zijn om vol te bouwen en dat verstedelijking van overige delen van Schijndel alleen gebeurt volgens het principe inbreiding voor uitbreiding.*
>
> *[..]*
>
> *Concreet moet de natuur robuuster worden gemaakt (vrijere uitwisseling voor de planten- en dierenwereld van Schijndel en omgeving) en moet het landelijk gebied in worden gezet als wateropvanglocatie met een dubbelfunctie (wandel- en/of laarzenpaden). Hierdoor wordt de wateroverlast in de kern beperkt en ontstaat er een gezonder en stabielere ecologische omgeving, die tegelijk een aantrekkelijker buitengebied vormt.*

Het is dan ook onbegrijpelijk dat in de Toelichting wordt gesteld dat onderhavig plan past binnen het Groenbeleidsplan.

Antwoord reclamant 7.3

Zoals in de beantwoording bij zienswijze 6.11 is beschreven kan de woningbehoefte dusdanig wijzigen dat herijking van de visie op de ruimtelijke structuur van een kern noodzakelijk is. De onderliggende beleidsstukken, zoals het Groenbeleidsplan, kunnen daardoor niet meer geheel worden opgevolgd. Echter zijn in de Structuurvisie en het Groenbeleidsplan niet alleen feitelijke locaties aanwezig voor de verschillende functies, maar zijn er ook algemenere beleidsuitgangspunten geformuleerd. Met deze ontwikkeling kan niet voldaan worden aan de feitelijke aanwijzing van groenstructuren, maar wel aan het behoud en versterking van de bestaande groenstructuren. Binnen het plangebied wordt daarmee invulling gegeven aan het Groenbeleidsplan.

<u>Zienswijzen reclamant 7.4</u>

Op grond van artikel 5.3 van de IOV kan het college van burgemeester en wethouders aan Gedeputeerde Staten verzoeken om de grenzen van de werkingsgebieden te wijzigen. GS kunnen onder voorwaarden medewerking verlenen. Zo moet deze passen binnen de regionale afspraken als bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken, moet dit nodig zijn vanwege een stedelijke ontwikkeling die tot een duidelijke verbetering van de stedenbouwkundige of landschappelijke kwaliteit leidt en moet de gewenste uitbreidingsrichting aanvaardbaar zijn of de behoefte aan de uitbreidingsrichting moet zijn vervallen.

Uit de stukken blijkt geenszins dat aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Er is absoluut geen sprake van een verbetering van de landschappelijke kwaliteit. Immers, de tot op heden altijd zo belangrijke cultuurhistorische waarde van het gebied wordt volledig teniet gedaan door deze grond vol te bouwen met maar liefst 241 woningen. Ook de duidelijke verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit wordt door Reclamanten niet ingezien. Aldus zijn Reclamanten van mening dat geen medewerking kan worden verleend aan de herbegrenzing.

Voorts is een dergelijke wijziging alleen mogelijk indien uit de toepassing van de Ladder blijkt dat de gewenste uitbreidingsrichting aanvaardbaar is of de behoefte aan de uitbreidingsrichting is vervallen. Zoals hieronder nader zal worden aangegeven, is daarvan geen blijk gegeven. Sterker nog, er heeft niet eens een deugdelijke toets aan de Ladder plaatsgevonden.

Antwoord reclamant 7.4

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is toegepast in paragraaf 4.1.3. van de toelichting van het bestemmingsplan. Zoals beschreven in het Actieplan Wonen (paragraaf 4.3.5. van de toelichting van het bestemmingsplan) is er behoefte aan het vergroten en het versnellen van de woningbouwopgave in de gemeente.

Zoals aangegeven bij de beantwoording van zienswijzen 6.11 is er ten tijden van het opstellen van de Structuurvisie 2012 nog geen rekening gehouden met woningbouw ter plaatse van het plangebied. Bij het opstellen van deze structuurvisie is er rekening gehouden met een lagere groeifactor van de bevolking en vraag naar nieuwe woningen dan achteraf gezien werkelijk is gebleken. In de Structuurvisie is aangegeven dat gelet op de economische recessie en de woningbouwproblematiek Schijndel beleidsmatig wordt gezien als een landelijke gemeente met een beperkt groeisaldo. De beleidsinschatting destijds is niet juist gebleken. De bevolking in Nederland is blijven groeien en ook in Schijndel is om die reden veel vraag naar woningen.

In de Structuurvisie in 2012 zijn zoekgebieden voor woningbouwontwikkeling benoemd. Deze gebieden kunnen door de aanleg van de Structuurweg ook niet volledig benut worden. dit terwijl er wel een grote vraag is naar woningen. Het is niet mogelijk om deze woningen allemaal binnen de kern van Schijndel te realiseren. Om die reden is op zoek gegaan naar uitbreidingslocaties aan de rand van Schijndel.

Hiertoe is de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel opgesteld. Deze ruimtelijke bouwsteen beschrijft de kaders om te komen tot een duurzame en evenwichtige uitbreiding van de kern Schijndel. Onderhavig plan past binnen de kaders van deze ruimtelijke bouwsteen. Voor een uitgebreidere onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan.

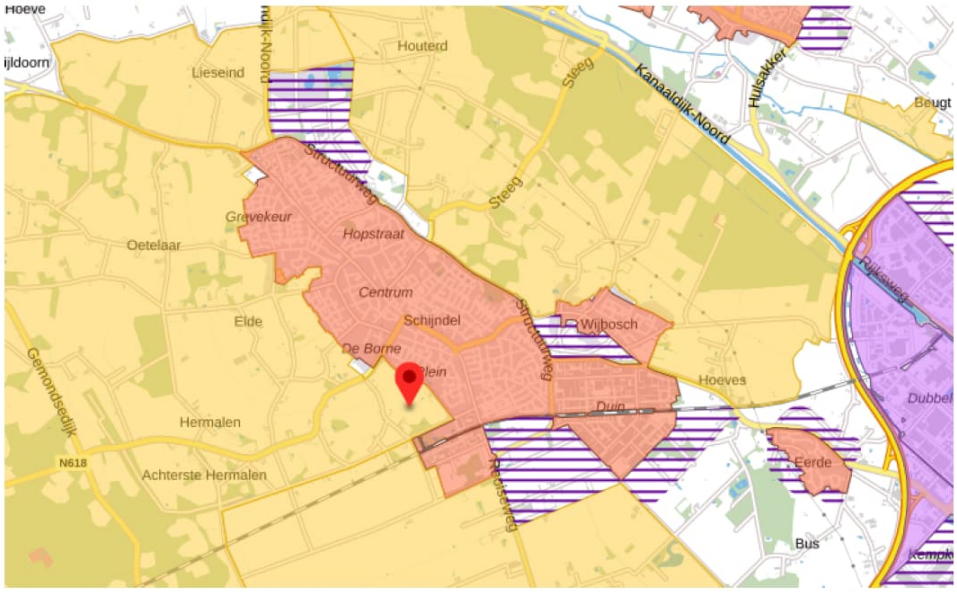
Middels onder andere de lagenbenadering, die in hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, is aangetoond waarom woningbouw op deze locatie aanvaardbaar is. Daarnaast wordt er wel degelijk stedenbouwkundige- en landschappelijke winst gerealiseerd met de ontwikkeling. Vanuit de Ruimte voor Ruimte regeling wordt er, naast het inbreng van de titels waar eerder voor gesloopt is, en rechten zijn opgekocht, ook middels de stimuleringsregeling een bijdrage geleverd aan kwaliteitsverbetering van het buitengebied. De procedure tot wijziging van de werkingsgebieden is verder afgestemd met de provincie Noord-Brabant.

<u>Zienswijzen reclamant 7.5</u>
De provinciale Interim Omgevingsverordening bepaalt dat er sprake moet zijn van zorgvuldig ruimtegebruik. Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, tenzij (onder meer en voor zover in deze relevant) er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en de Ladder voor duurzame verstedelijking is toegepast.
In paragraaf 4.1.3 van de Toelichting op onderhavig plan komt de Ladder voor Duurzame Verstedelijking aan de orde. Het staat vast dat onderhavig plan een stedelijke ontwikkeling betreft. In een dergelijk geval dient het betreffende plan een nadrukkelijke motivering te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien. Een dergelijke nadrukkelijke motivering ontbreekt.
In de Toelichting staat vermeld dat met dit plan wordt voorzien in een kwantitatieve behoefte, maar dan houdt het op. En dat is opmerkelijk, want bij een ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied is een nadrukkelijke motivering nodig. Dat is namelijk bepaald in artikel 3.1.6 Bro.
In de aanleiding van de Toelichting op onderhavig ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat dit plan voorziet in een divers woningbouwprogramma voor diverse doelgroepen. In paragraaf 4.3.3 van de Toelichting (Woonvisie Meierijstad 2018) wordt geschreven dat in de afgelopen jaren het bouwen van woningen achter is gebleven bij de behoefte en dat dat heeft geleid tot tekorten op de woningmarkt. Verder wordt geschreven dat bij de realisatie van nieuwe woningbouwplannen de gemeente Meierijstad prioriteit geeft aan inbreidings- en transformatieplannen boven uitbreidingsplannen, waarbij kwaliteitsverbetering het uitgangspunt is.
Onderhavig plan staat volgens Reclamanten haaks op deze uitgangspunten en alternatieve locaties zijn allerminst onderzocht.

Antwoord reclamant 7.5
Zoals in de onderbouwing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking in de toelichting van het bestemmingsplan benoemt is er een grote behoefte aan woningbouw in Schijndel waarbij het niet mogelijk is om dit allemaal binnen stedelijk gebied te realiseren. Dat geldt ook voor het huidige plan waar het gezien het oppervlakte van het plangebied en de omvang van het plan niet mogelijk is om dit binnen het bestaande stedelijke gebied te realiseren. Dit geldt ook voor toekomstige ontwikkelingen. In 2021 is het Actieplan Woningbouw vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is invulling gegeven aan de fors toegenomen woningbehoefte op basis van de provinciale behoeftecijfers. Voor de kern Schijndel is toen vastgesteld dat in 2035 nog bijna 1500 woningen moeten worden gerealiseerd. Binnenstedelijk en met bestaande plannen is dit niet te realiseren. Er is daarom gekozen om Wvg te vestigen op een aantal percelen aan de Noordwest kant van Schijndel om hier ongeveer 600 woningen te kunnen realiseren. Echter na een haalbaarheidsonderzoek bleek deze locatie niet geschikt als woningbouwlocatie en is deze komen te vervallen. Hiermee is de noodzaak voor de locaties uit de Ruimtelijke Bouwsteen Schijndel alleen maar toegenomen. De ontwikkeling van al deze locaties is nodig om in de woningbehoefte van Schijndel te kunnen voorzien.

Inmiddels heeft de provincie vorig jaar wederom een nieuwe provinciale prognose gepubliceerd. Hieruit blijkt voor Meierijstad tot 2040 nog een behoeftestijging van 2000 woningen. Hiervan zal ook een deel in Schijndel landen. Er is dus een forse noodzaak voor woningbouw voor de kern Schijndel en ook voor de ontwikkeling van de Grote Braeck.

<u>Zienswijzen reclamant 7.6</u>
In de provinciale Interim omgevingsverordening zijn rondom Schijndel zoekgebieden voor woningbouw aangewezen (verstedelijking afweegbaar). Zie hiervoor de paars gearceerde gebieden op onderstaande afbeelding:



Afbeelding: uitsnede kaart Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (rode pin: plangebied)

Onderhavig plangebied ligt niet in een dergelijk gebied, maar heeft de aanduiding “Cultuurhistorisch waardevol gebied”. Voor dergelijke gebieden heeft de verordening bepaald dat er sprake moet zijn van behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden zoals beschreven in de Cultuurhistorische Waardenkaart. Het mag duidelijk zijn dat de bouw van meer dan 200 woningen hier geheel haaks op staat.
Voorts bevreemdt het Reclamanten ook dat onderhavige locatie voor woningbouw wordt ingezet, aangezien eerder al (reeds in 2020) sprake was van een concreet initiatief van Stal Vermulst. Deze locatie is gelegen aan Hooghekke 7 en wèl gelegen in zoekgebied “Verstedelijking afweegbaar”. Zie hiervoor een artikel uit het Algemeen Dagblad van 7 maart 2020 met de kop “Stal Vermulst in Schijndel wil ruimte maken voor zeker 250 woningen”. De tekst van dit artikel is als **Bijlage 1** bijgevoegd.
Reclamanten hebben initiatiefnemer diverse malen hierop gewezen en daarbij nog meerdere concrete alternatieven en oplossingen aangedragen. Zie voor een voorbeeld hiervan **Bijlage 2**. Reclamanten hebben meerdere malen aangegeven dat diverse inbreidingslocaties binnen de bebouwde kom van Schijndel concrete mogelijkheden bieden om woningen te realiseren. Ook hier is niets inhoudelijks mee gedaan.

Reclamanten geven aan dat initiatiefnemer weliswaar langskwam om het gesprek te voeren, maar dit betrof uiteindelijk in feite niets anders dan het aanhoren en ophalen van informatie om dit vervolgens terzijde te leggen. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in uitspraken uit 2018 en 2020 aangegeven dat de raad voor- en nadelen van aangedragen alternatieven zorgvuldig dient af te wegen. De raad dien bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met aangedragen alternatievenbetreffende ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan kan worden beoordeeld. In de meest recente uitspraak wordt nog eens bevestigd dat er niet te lichtvaardig met alternatieven om mag worden gegaan, hetgeen in casu wel is gebeurd.
Op geen enkele wijze hebben Reclamanten een deugdelijk gemotiveerde reactie op hun voorstellen gekregen.
Alleen al hierom kan het onderhavige plan geen standhouden.

Antwoord reclamant 7.6
In het verslag van de omgevingsdialoog, welke bijgevoegd is bij het bestemmingsplan, is ingegaan op het voorstel voor de alternatieve planuitwerking, hier is per punt een reactie op gegeven. De opmerking van reclamant dat alternatieven niet beschouwd zijn wordt niet onderschreven. De opmerkingen over alternatieve locaties van het plan wordt ook niet gedeeld. Er zijn voor de aangehaalde locaties ook plannen in voorbereiding. De woningbouwbehoefte is dusdanig dat deze ontwikkelingen naast elkaar kunnen worden gerealiseerd.

<u>Zienswijzen reclamant 7.7</u>
Cliënten hebben van begin af aan al bij initiatiefnemer en gemeente aangegeven dat het op de Langstraat al zeer druk is met verkeer en er met enige regelmaat ongelukken gebeuren. Wanneer het nog drukker wordt, is de reële verwachting dat het aantal ongevallen toeneemt. Cliënten voelen zich totaal niet serieus genomen in hun zorgen.
Cliënten zijn van mening dat het verkeerskundig rapport onvolledig en te kort door de bocht is. Immers, het rapport ziet hoofdzakelijk op de directe omgeving van het onderhavige plan, terwijl er meerdere invloeden bij onderhavige ontwikkeling van toepassing zijn.
Cliënten en dan met name de bewoners van de Spoorlaan maken zich ernstige zorgen over de toekomstige situatie op de kruising Spoorlaan – Europalaan. Cliënten vrezen hier voor opstopping van het verkeer en voor de situatie met de Parallelweg. Het is daar nu al gevaarlijk met oversteken.
In het verkeerskundig rapport wordt beaamd dat de Europalaan reeds een drukke weg betreft en dat door onderhavige ontwikkeling de verkeersintensiteit toeneemt. Tevens wordt aanbevolen om de gevolgen van de woningbouwontwikkeling in bredere context te onderzoeken, maar daar blijft het bij. Cliënten pleiten dan ook voor

een concrete uitwerking in de vorm van bijvoorbeeld aanpassing van deze kruising. In het verkeerskundig rapport wordt vermeld dat onderhavige ontwikkeling voor een relatief forse toename van de verkeersintensiteit op de Spoorlaan zorgt. Er wordt ook aangegeven dat er geen knelpunten worden verwacht. Dit staat haaks op hetgeen hierboven is aangegeven en cliënten begrijpen dit dan ook niet. Het is nu al moeilijk om de weg daar op te komen, laat staan als er straks sprake is van nog meer verkeer.
Het verkeerskundig rapport spreekt over “ontsluiting van enkele bedrijfspercelen”, maar er is sprake van een serieus bedrijventerrein en waar aldus sprake is van veel industrieel verkeer (vrachtverkeer). Cliënten zijn van mening dat hier onvoldoende rekening mee wordt gehouden. Immers, niet alleen het vrachtverkeer zelf, maar ook het laden en lossen zorgt voor verminderde doorstroming, opstopping en gevaarlijke situaties, zeker in combinatie met fietsers. Cliënten hebben verscheidene malen aangegeven dat gezien het vrachtverkeer in combinatie met de fietser de weg te smal is om dit soort verkeer te kunnen verzetten. Dit is eenvoudigweg vragen om moeilijkheden en (dodelijke) verkeersongevallen.
Zo vragen cliënten zich af hoe de veiligheid van fietsers en voetgangers zal worden gewaarborgd. Er is namelijk sprake van veel schooljeugd welke gedurende de gehele dag – ook vanuit Sint-Oedenrode – door de Spoorlaan richting Plein via het rode pad naar het Elde College aan de Putsteeg fietst. Daar komt ook nog eens bij dat alle leerlingen van het Elde College verplichte sportlessen volgen op de sportvelden aan de Rooiseheide, waardoor er dagelijks vele fietsers in groepen door de Langstraat komen. Gezien de leeftijdscategorie van deze fietsers, is het zeer aannemelijk dat zij met meer dan twee naast elkaar fietsen.
Dat gebeurt namelijk nu ook al. Uit het verkeersrapport kunnen cliënten geenszins opmaken dat hiermee rekening is gehouden.
Daarbij komt ook nog eens dat aan de Langstraat een kinderdagverblijf is gelegen, waardoor juist ook in de spits extra veel verkeer over de Langstraat komt. Uit het verkeersonderzoek kunnen cliënten niet opmaken dat hiermee rekening is gehouden.

Antwoord reclamant 7.7
Op het betreffende gedeelte (westelijk) van de Langstraat waar het iets drukker wordt, heeft in de periode van 2014 tot en met 2023 één ongeval plaatsgevonden die geregistreerd is door de hulpdiensten. In 2015 vond dit ongeval plaats. De oorzaak van dit ongeval lag aan het feit dat een bestelbus vanaf een uitrit geen voorrang verleende aan het verkeer op de Langstraat en heeft dus niet te maken met de inrichting van de Langstraat zelf. Zoals het verkeersonderzoek van Kragten heeft aangetoond, kan de Langstraat de toename in verkeer veilig afwikkelen wanneer aanpassingen gedaan worden op een deel van de Langstraat (oostelijk) waar het echt drukker wordt. Deze aanpassingen worden meegenomen in het plan. Mochten bewoners aan de Langstraat behoefte hebben aan een verkeersspiegel om het zicht op de eigen uitrit te verbeteren kunnen ze hiervoor een aanvraag indienen bij de gemeente en op eigen kosten een verkeersspiegel laten plaatsen door de gemeente.

De gemeente heeft in de duurzame mobiliteitsvisie opgenomen dat de vormgeving, functie en het gebruik van het tracé Rooiseweg/Europalaan/Hoofdstraat/Boschweg beter op elkaar afgestemd moeten worden. Er worden momenteel verkenningen gedaan naar hoe dit zo goed mogelijk kan. Onderdeel hiervan zijn de kruisingen op het tracé, waaronder de kruising Spoorlaan – Europalaan.

De breedte van de weg is juist afgestemd op het uitgangspunt dat verkeer veilig afgewikkeld kan worden op een weg waar ook vrachtverkeer rijdt en/of stilstaat. Voor een dergelijke weg is normaal gesproken de ideale breedte 5,8m, gebaseerd op een personenauto als ontwerpvoertuig in combinatie met tweerichtingsverkeer voor fietsers. In deze situatie is de weg ca 6,5m breed gemaakt om de combinatie van vrachtwagens en fietsers op de weg veilig af te kunnen wikkelen.

De inrichting van de weg biedt alle verkeersdeelnemers de mogelijkheid om veilig over de weg te rijden. Zoals eerder gezegd, is het profiel van de weg afgestemd op vrachtverkeer en fietsers in twee richtingen. Alle weggebruikers hebben dus hun eigen plek binnen het dwarsprofiel waarbinnen ze zich veilig kunnen verplaatsen over de weg. Daarnaast zijn er diverse snelheid remmende maatregelen op de weg waarmee de gewenste snelheid op de weg wordt afgedwongen.

Zienswijzen reclamant 7.8

Cliënten hebben hun bedenkingen bij de locaties waar de verkeersmetingen zijn gehouden en worden gehouden. Zo is er sprake van een meting voor het verkeer in de Spoorlaan, maar volgens cliënten had dit meetpunt vooraan in de straat moeten liggen (komende vanuit de Europalaan).

Antwoord reclamant 7.8
Het meetpunt ligt nu op de ideale plek om niet alleen de hoeveelheid verkeer maar ook snelheid van het verkeer te meten. Meten aan het begin of aan het eind van de straat levert een marginaal verschil op in de gemeten hoeveelheid verkeer.

Zienswijzen reclamant 7.9
Het verkeerskundig rapport geeft met betrekking tot sluipverkeer wel een en ander aan met betrekking tot Plein, maar cliënten vinden in het rapport niets terug over het sluipverkeer op de Langstraat en Spoorlaan. Cliënten verwachten namelijk hier een forse toename van het sluipverkeer vanuit Boxtel, omdat het centrum verkeersluw wordt gemaakt.

Antwoord reclamant 7.9
Het verkeerskundig rapport richt zich hoofdzakelijk op het effect van de beoogde woningbouwontwikkeling op de ontsluitende wegen. Verwacht wordt dat slechts een klein deel van het extra verkeer als gevolg van het plan gebruik zal maken van 'sluiproutes', gezien de ligging dicht bij de Europalaan. In bredere context is het dan wenselijk om te onderzoeken of er maatregelen op netwerkniveau mogelijk zijn om de hoeveelheid doorgaand verkeer op de wegen in het buitengebied van de gemeente terug te dringen.

In het kader van dit plan wordt het centrum van Schijndel niet verkeersluw gemaakt. Er wordt slechts een 'knip' op Plein gerealiseerd voor gemotoriseerd verkeer om enerzijds het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen te reduceren en anderzijds de snelheid omlaag te brengen. Daarnaast zijn in het verkeersonderzoek de verkeersstromen onderzocht. Er is een inschatting gemaakt van de verkeersverdeling over de drie belangrijkste ontsluitingsroutes. Verwacht wordt dat bestemmingsverkeer van en naar het plangebied hoofdzakelijk via de route Langstraat, Spoorlaan, Europalaan zal afwikkelen en slechts voor een klein deel over de overige wegen.

Zienswijzen reclamant 7.10
Cliënten maken uit de stukken niet op of er een plan is gemaakt voor het bouwverkeer. Hoewel dat in principe een tijdelijke situatie betreft, kan deze situatie wel degelijk een fors lang tijdsbestek hebben. Er zullen dan nog meer gevaarlijke situaties ontstaan door zwaar vrachtverkeer.

Antwoord reclamant 7.10

Voor het minimaliseren van de overlast tijdens de bouwfase zal samen met de ontwikkelaar een verkeersplan voor de bouw worden opgesteld. Dit plan zal tijdens een informatieavond met de belanghebbenden worden besproken.

Zienswijzen reclamant 7.11
Tevens vrezen cliënten voor trillingen van het vrachtverkeer. De woningen aan de Spoorlaan zijn oude woningen uit de jaren ’30 en ’40. Cliënten zien in de onderzoeken niets hierover terug en zouden graag vernemen hoe hiermee zal worden omgegaan.
Cliënten zijn voornemens om een verkeerskundig tegenadvies te overhandigen en behouden zich derhalve het recht voor om dit nog in een later stadium aan te leveren.

Antwoord reclamant 7.11
Zie beantwoording zienswijzen 5.8

Zienswijzen reclamant 8.12
Cliënten verwachten door de verkeerstoename meer geluidsoverlast en luchtvervuiling door uitlaatgassen. Verder maken zij zich zorgen over privacy, aangezien zij juist vanwege deze aspecten in dit gebied zijn gaan wonen: landelijk, rustig en weids uitzicht. Met onderhavig plan wordt niet enkel aan de ter plaatse geldende waarden geweld gedaan, maar blijkt onvoldoende hoe initiatiefnemer rekening heeft gehouden met dergelijke aspecten waardoor er een ondeugdelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden.

Antwoord reclamant 7.12
Zie beantwoording zienswijzen 4.5

6.8 Zienswijzen reclamant 8

Zienswijzen reclamant 8.1
In het bouwplan van de Groote Braeck die als dorps en groen omschreven wordt staat een tekening en een omschrijving opgenomen van 2 woonblokken met appartementen. Deze hebben op iedere laag 8 appartementen en worden 3 woonlagen hoog. De laatste woonlaag zou gedeeltelijk in de schuine kap vallen en daardoor minder kolossaal ogen. Ik kan me in dit idee en ontwerp vinden omdat het in een wijk met een dorpse stijl niet hoger zou passen.
Omdat de hoogte van het te bouwen appartementencomplex van 3 woonlagen met een 3e laag in de schuine kap een goothoogte nodig zal hebben van tussen de 8 en 9 meter met een daarbij behorende nokhoogte van 10 a 10.5 meter lijkt het me logisch dat hier dan ook de passende goot -en nokhoogtes van in het bestemmingsplan worden opgenomen.
Een goot -en nokhoogte van beiden 12 meter zoals nu opgenomen suggereert en biedt de mogelijkheid tot het uiteindelijk bouwen van 4 woonlagen met een plat dak. We gaan ervanuit dat de impressies die we van de wijk te zien krijgen en de omschrijvingen over de wijk kloppen. Ook het voornemen van de 8 appartementen per bouwlaag en gecombineerd met 24 wooneenheden per complex wijzen op 3 bouwlagen.
De aanpassing die wij graag zouden zien om het dorpse en groene uiterlijk van de wijk te bewaken zijn dus: een maximale goothoogte van 9 meter of zoveel lager als mogelijk met een nokhoogte van 10.5 meter of zoveel lager als mogelijk. Dit sluit aan bij de voorgenomen bouwplannen en lijkt dus meer dan redelijk.

Antwoord reclamant 8.1

Het betreft een nieuwe woonwijk met reguliere bouwhoogtes van 10-12 m. Omdat de woning van de reclamant momenteel in de invloedssfeer van het agrarisch bedrijf op Plein 21 ligt wordt de reclamant op dit moment al geconfronteerd met bebouwing van dat bouwvlak. De bouwhoogtes van de bedrijfsgebouwen mogen maximaal 10 meter bedragen. In de nieuwe situatie zal er een verbetering optreden omdat sprake is van meer afwisselende bebouwing. Omdat tijdens deze procedure nog sprake is van het planologische mogelijk maken van bebouwing zijn nog niet alle bouwplannen uitgewerkt en is het niet gewenst de bouwmogelijkheden voor dit bouwvlak te veel te beperken. Ook liggen de desbetreffende bouwvlakken centraal in het plangebied, waarvoor in het Beeldkwaliteitplan uitgangspunten voor de uitstraling van de bebouwing zijn opgenomen.
Voor de appartementen is opgenomen dat deze maximaal 3 lagen mogen zijn, waarbij de 3e laag een flauwe kap (ca. 30 graden) dient te zijn. Hiermee wordt de dorpse uitstraling behouden.

Zienswijzen reclamant 8.2
In het plan wordt een ruimte beschreven met een maatschappelijke functie. Het zou gaan om een ruimte waar gemeenschapsactiviteiten kunnen worden georganiseerd. Er wordt in het plan uitgegaan van een gemeenschappelijke glazen tuinders kas om bijvoorbeeld groente en fruit te laten telen door omwonenden. Een heel leuk idee wat een verbindend effect kan hebben op de omwonenden. Na een overleg met de heer Suijkerbuijk op 24 mei jl. werd me duidelijk dat het niet de bedoeling is om in dit soort ruimtes met een maatschappelijke functie 's avonds met regelmaat activiteiten te organiseren maar is de invulling van dit idee nog dusdanig onduidelijk dat er nog weinig over gezegd kan worden.
Reclamant is bezorgd om wat er uiteindelijk wordt gebouwd en wat de leef -en gebruiksregels van deze ruimte zullen zijn.

Aangezien het een plek is waar meerdere mensen zich kunnen verzamelen, wat zou kunnen lijden tot andere vormen van last en geluid ten opzichte van een enkele buurman aangrenzend aan mijn perceel zou ik graag van de mogelijkheid gebruik maken om een aantal leef -en gebruiksregels toe te voegen aan artikel 7. Deze hebben betrekking op de maatschappelijke functie en de richtlijnen voor het gebruik.
Het liefst zou reclamant dit in goed overleg doen met de gemeente (mondeling toelichten) omdat reclamant denkt dat dit de beste manier is om hier mijn "zorg" duidelijk te maken/uit te spreken. Dit komt vooral door de onduidelijkheid m.b.t. het gebruik/bedoeling/invulling van deze ruimte/plek. (Op dit moment)
Enkele toevoegingen m.b.t. het gebruik zouden mijn inziens bijv. kunnen zijn:

- Maximale openingstijd van ma t/m vr 8:00 tot 18:00 en za t/m zo van 9:00 t/m 18:00;
- Beperking van het gebruik van geluidsinstallaties buiten en eventueel ook binnen;
- Dat het geen plek wordt om repeterende feesten van bewoners te organiseren.

Zou er met het plaatsen van de accommodatie bijvoorbeeld rekening gehouden kunnen worden met de zijde van de entree? De mogelijkheid om deze aan de andere zijde dan de kant aangrenzend aan het perceel van reclamant te plaatsen zou al meer rust geven.

Antwoord reclamant 8.2
In de regels van het bestemmingsplan is de definitie voor maatschappelijke voorzieningen opgenomen waarin de mogelijkheden zijn gedefinieerd: 'het uitoefenen van activiteiten gericht op de ontmoeting en binding binnen de wijk, waar onder andere onder wordt verstaan het realiseren van een moestuin, pluktuin gezamenlijke kas, kleinschalige ontmoetingsruimte.

Zoals ook opgenomen in de regels van het bestemmingsplan is het dus niet de insteek dat hier in de avondperiode repeterende feesten met geluidsinstallaties worden gehouden. De voorgestelde toevoegingen zijn echter te gedetailleerd om nu in de bestemmingsplanregels op te nemen. Dit detailniveau komt aan de orde in

het kader van vergunningverlening zodra er meer duidelijkheid is over het gebruik en de invulling van de maatschappelijke ruimte

In het kader van deze vergunning zal er wederom overleg gevoerd worden met de omgeving.

6.9 Zienswijzen reclamant 9

Zienswijzen reclamant 9.1
Op uitnodiging van Ruimte voor Ruimte heeft reclamant op 10 mei j.l. de inloopbijeenkomst bezocht. Er waren drie “tafels” ingericht waar enkel aandacht was voor onderwerpen voor toekomstige bewoners. De belangen van omwonenden, zoals “ontsluiting”, kwamen niet aan bod. De betreffende adviseur van Kragten heeft reclamant niet kunnen spreken. Na het lezen van deze stukken was reclamant onaangenaam verrast. Het betreft in eerste instantie de Knip in Plein; Zowel het rapport van Kragten (23/9/2021) alsook de hand-out van de inloopbijeenkomst van sept 2021, geven aan dat de “Plein-knip” ter hoogte van het hertenkamp (dus ten noorden van de kruising Teewishoek/ Plein) zou komen. De reden waarom in 2021 voor deze locatie was gekozen wordt in dat rapport van Kragten duidelijk verwoord: *“Een maatregel die bijdraagt aan het terugbrengen van gemotoriseerd verkeer is het aanbrengen van een knip voor gemotoriseerd verkeer. Deze knip zorgt ervoor dat Plein alleen nog beschikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer met een bestemming aan Plein, waardoor de verkeersveiligheid voor de fietsers alsmede de leefbaarheid verbeterd. Verkeerskundig gezien is de locatie van een knip op Plein tussen Verdipad en Teeuwishoek de meest logische. Daarmee is Plein niet meer begaanbaar als doorgaande route voor het gemotoriseerde verkeer”.*
Bovenstaand werd tijdens de inloopbijeenkomst van 23/9/2021 nogmaals door de adviseur van Kragten bevestigd. Reclamant was verbaasd. In het huidige plan is de “Plein-knip” ter hoogte van locatie Plein 23 i.p.v. Plein 21 geplaatst (dus ten zuiden van de kruising Teewishoek/ Plein). Tijdens de inloopsessie van 10 mei j.l. werd dat door Carlijn Crooijmans (Gemeente Meierijstad) bevestigd. De doelstellingen in het plan van 2021 zijn hierdoor van tafel geveegd. In plaats van het reduceren van het gemotoriseerd verkeer op Plein zal dit alleen maar toenemen. Mede gelet op de huidige, maar ook (wellicht) de toekomstige verkeersplannen in het centrum van Schijndel, is voor (een deel van) het gemotoriseerd verkeer de route via plein en Teewishoek meer voor de hand liggend. Naast deze extra belasting van Plein en Teewishoek, ontstaat bij de kruising Teewishoek/ Verdipad een nog gevaarlijkere situatie. Door de veel te hoge hegpartijen is deze kruising voor zowel auto’s als fietsers onoverzichtelijk.
De conclusie van reclamant is dat het plan van Kragten uit 2021, inzake de Plein “knip” de beste oplossing biedt, en dat, als aanvulling op het plan, de kruising Teewishoek/ Verdipad moet worden onderzocht.

Antwoord reclamant 9.1
Zie beantwoording zienswijzen 3.1

Zienswijzen reclamant 9.2
Een ander punt van aandacht is de situatie tijdens de bouwfase. De voorliggende rapporten hebben vooral betrekking op de periode na de bouwfase. Reclamant neemt aan dat de verkeersmaatregelen (incl de Plein-knip) vóór de bouwfase zullen worden geïmplementeerd.

Antwoord reclamant 9.2
Zie beantwoording zienswijzen 5.8.

6.10 Zienswijzen 10 Het Groene Hart

Zienswijzen reclamant 10.1

Het doel van de ruimtelijke ordening bij een stedenbouwkundige ontwikkeling is om deze dusdanig te sturen dat ze in de gegeven omstandigheden een zo goed mogelijk woon- en leefmilieu kan bieden.

Een belangrijke, zo niet de allerbelangrijkste component van het woon- en leefmilieu is de ruimte die per hoofd van de bevolking beschikbaar is. Met name geldt dit voor het voorhanden zijn van groene en onbebouwd areaal als tegenhanger van de verstedelijkte gebieden. Hoe meer groen areaal per hoofd beschikbaar is, des te meer kan de milieudruk die de verstedelijking met zich meebrengt worden opgevangen. En het is evident dat ook de recreatieve behoefte dan beter bedient kan worden.

Helaas neemt de omvang van ruimtelijke component als onderdeel van het woon- en leefmilieu nog steeds schrikbarend af door een steeds groter beslag voor verstelijking en infrastructuur. Sinds 1900 is de ruimte per hoofd van de bevolking met circa 80% afgenomen! Het welvaartspeil in de consumptieve zin moge dan sterk toegenomen zijn, ruimtelijk gezien is het welvaartspeil gedecimeerd.

Nog erger is het dat in de overgebleven niet-stedelijke ruimte van stad en dorpen (buitengebieden) de functie als tegenhanger van de verstedelijking vergaand verloren is gegaan door een sterke afname van de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van een hoge toename van de verstening ten behoeve van agrarische maar vooral ook niet-agrarische doeleinden.

Meer specifiek gaat het dan om de volgende (niet volledig) ontwikkelingen:

- Sterk verlies aan buitengebiedsareaal t.b.v. verstedelijk en infrastructuur;
- Hoge mate van verstening binnen de buitengebieden zelf door nieuwvesting van agrarische en niet-agrarische bedrijven en woningbouw. Enorme schaalvergroting van bestaande en nieuwe bedrijfsbebouwingen;
- Vergaande versnippering van de gebiedssamenhang door willekeurig verspreid gelegen nieuwbouw;
- Verrommeling door de willekeurige planzone situering en menging van bebouwing en niet agrarische functies;
- Beduidende afname van de landschappelijke ecologische en natuurwaarden;
- Verlies van historisch landschapskarakteristiek door kaalslag van landschapselementen, aangejaagd door ruilverkaveling;
- Intensivering grondgebruik door overbemesting, inzet van landbouwvergif en uitputting organisch gehalte;
- Dramatische afname van de biodiversiteit;
- Verdroging door grondwaterstandverlaging.

Opmerking:

Verstening, versnippering en verrommeling kunnen als hoofdoorzaak gezien worden. Soms wordt de mate van verstening gerelativeerd door erop te wijzen dat slechts 15% van ons land is bebouwd en dus nog 85% overblijft. Dit zou hout snijden indien die 15% in een grote agglomeratie zou zijn geconcentreerd.

De werkelijkheid is echter dat die 15% gebiedsdekkend over het hele land zijn verspreid in de vorm van kleine en grote kernen, steden en infrastructuur. In de buitengebieden zijn ontelbare locaties te vinden ten koste van het verlies van de natuurlijke samenhang van de ruimte. Grotere samenhangende arealen zonder bebouwing zijn een zeldzaamheid geworden. Dit alles gaat ten koste van de natuurwaarden en landschappelijk kwaliteit. Behoud en herstel van de ruimtelijke kwaliteit dient daarom te beginnen met het terugdringen van de verrommeling.

Een ander misverstand is dat het alleen om de bebouwing zelf als milieu beïnvloedende factor zou gelden. Echter: De gevolgen door verlies van rust en stilte die rondom een bouwlocatie optreedt is nog zeker zo funest en beïnvloed een veelvoud aan oppervlak ten nadele van het ecologische functioneren.

Het gevolg van dit alles is een decimering van de basiskwaliteit van de ruimte in algemene zin en in het bijzonder van die van buitengebieden. Dat dit negatief uitwerkt op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving hoeft verder geen betoog. Dit proces gaat nog steeds door. Het verdere ruimtebeslag van toekomstige voorziene woningbouw en bedrijventerreinen zal het buitengebiedsareaal nog verder in belangrijke mate verkleinen. Dit gaat dan weer ten koste van de basiskwaliteit van het milieu die iedere inwoner raakt.
Als het toekomstige areaalverlies voor stedelijk expansie als een niet te ontkomen gegeven wordt opgevat, dan gaat dit ten koste van de afname van het groene areaal. Per hoofd van de bevolking neemt dit verder af en daarmee ook dat van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.
Omdat dit ruimteverlies niet te compenseren valt wegens de eindigheid van ons landoppervlak, kan alleen nog door het middel van ruimtelijk kwaliteitsverbetering van het buitengebied in te zetten. Te beginnen met de kernrandzones die als stedelijk uitloopgebied belangrijk zijn voor de stille recreatie direct in de woonomgeving. Gelet op de dichte spreiding van de kernen en bebouwingsconcentraties met hun uitwaaierende lintbebouwing, kan overigens vrijwel het hele buitengebied als uitloopgebied beschouwd worden.

Het manco van het huidige ruimtelijk beleid:
Uit de plantoelichting blijkt niet de visie dat het buitengebied als tegenhanger van de overweldigende verstedelijking van de kern wordt gezien. Dit komt tot uiting in de nog vrijwel ongelimiteerde mogelijke verdere verstening en verrommeling die in het buitengebied zijn toegestaan. Er leeft klaarblijkelijk geen besef dat de huidige ontwikkeling niet valt te verenigen met het belang van een goede leefomgeving van de overgrote meerderheid van de bevolking die in de kernen wonen.
De verdere degradatie van de omgevingskwaliteit kan onmogelijk als een gewenste en goede ruimtelijke ordening gezien worden. Dit proces dient dan ook zo snel als mogelijk te worden aangepakt en gestopt. Men kan nu eenmaal niet twee ontwikkelingen naast elkaar laten bestaan als die elkaar in de weg zitten. De actuele en nog te verwachten flinke kerngroei en de daardoor groeiende behoefte aan een landschappelijk aantrekkelijke omgeving, vereist ter compensatie een ruimtelijke kwaliteitsverbetering die alleen in het buitengebied gevonden kan worden. Dit is echter onmogelijk door tegelijkertijd het buitengebied verder vol te laten lopen met nieuwe bedrijven en woonfuncties. Als voorwaarde voor de realisering van dit bestemmingsplan dient daarom een harde voorwaarde daaraan verbonden te worden van een daadwerkelijke kwaliteitsverbetering van het buitengebied en door de kosten daarvan in de planexploitatie op te nemen.
Te denken valt aan landschapsherstel in een brede randzone (stedelijk uitloopgebied) rond het nieuwe bestemmingsplan dat tevens het verlies van het bestaande oude cultuurlandschap compenseert. Reclamant verzoekt de raad die voorwaarde alsnog aan een vaststellingsbesluit te koppelen.

Antwoord reclamant 10.1
Zie de nadere onderbouwing van de ruimtelijke bouwsteen (zienswijze 5.1) en de lagenbenadering die hiertoe behoort, zoals omschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.

Voorliggend bestemmingsplan betreft een reguliere woningbouwontwikkeling. Om tegemoet te komen aan de opgave van de provincie Noord-Brabant om historische kosten als gevolg van investeringen in omgevingskwaliteit terug te verdienen, is in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer vastgelegd dat er 10 provinciale Ruimte voor Ruimte titels in de grondexploitatie worden ingezet. De inzet van deze ruimte-voor-ruimte titels is economisch gemotiveerd en maakt geen onderdeel uit van de planologische onderbouwing. De inzet van deze titels wordt door Ruimte voor Ruimte intern administratief geregistreerd. Tussen gemeente en provincie Noord-Brabant zijn afspraken gemaakt over verkrijgen van een bijdrage voor de toerekening van de Ruimte voor Ruimte-titels (de zogenaamde stimuleringsbijdrage), die geïnvesteerd moet worden in versterking van de

omgevingskwaliteit. Deze bijdrage wordt geïnvesteerd in de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied in de gemeente Meierijstad.

Met betrekking tot de zogenaamde 1%-regeling staan wordt gesteld dat hier ruimschoots aan wordt voldaan. De inzet van de 10 Ruimte voor Ruimte-titels vertegenwoordigt een waarde van € 1.250.000,-- van in de in het verleden behaalde kwaliteitswinst door het opkopen van rechten en het sloop van stallen, hetgeen het betreffende percentage van de waarde van de uitgeefbare m² ruimschoots overstijgt. Daarnaast wordt er middels de stimuleringsregeling nog geïnvesteerd in kwaliteit van het landschap.

Binnen de kern van Schijndel is het niet realistisch om een dergelijke ontwikkeling te realiseren. Dit zou theoretisch wellicht wel mogelijk zijn qua aantallen woningen maar dit zou dan betekenen dat er juist in de nu nog groene gebieden binnen de kern moet worden ontwikkeld. Dit is in paragraaf 4.1.3 (Ladder voor Duurzame Verstedelijking) nader onderbouwd. Om die reden is op zoek gegaan naar uitbreidingslocaties aan de rand van Schijndel.

Hiertoe is de Ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel opgesteld. Deze ruimtelijke bouwsteen beschrijft de kaders om te komen tot een duurzame en evenwichtige uitbreiding van de kern Schijndel. Onderhavig plan past binnen de kaders van deze ruimtelijke bouwsteen. Voor een uitgebreidere onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2. 'De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel' uit de toelichting van het bestemmingsplan. Middels onder andere de lagenbenadering, die in hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen, is nader gemotiveerd waarom woningbouw op deze locatie aanvaardbaar is.

6.11 Zienswijzen 11 Provincie Noord-Brabant

Zienswijzen reclamant 11.1

De gemeente heeft een verzoek ingediend om de werkingsgebieden te wijzigen die op de locatie liggen in de Interim omgevingsverordening. U verzoekt om de locatie aan te wijzen als 'verstedelijking afweegbaar' conform de vooroverlegreactie van 30 juni 2022. Op dit punt is echter door een uitspraak van de Raad van State duidelijk geworden dat strikter getoetst dient te worden aan de voorwaarde in artikel 5.3 lid 4 onder c van de Interim omgevingsverordening. Hierdoor kan feitelijk voor een stedelijke uitbreiding zoals onderhavig plan, deze mogelijkheid niet meer toegepast worden. Wij beschouwen uw verzoek dan ook als een verzoek om op de locatie het werkingsgebied te wijzigen in 'stedelijk gebied'.

Antwoord reclamant 11.1

Het is inderdaad de wens om op de locatie het werkingsgebied te wijzigen in 'stedelijk gebied'. De procedure om het werkingsgebied in 'stedelijk gebied' te wijzigen is afgestemd met de provincie.

Zienswijzen reclamant 11.2

In het ontwerpbestemmingsplan lijkt de lagenbenadering niet te zijn toegepast. In paragraaf 4.4.2 staat: *"Uit de lagenbenadering blijkt…".* In de toelichting en de bijlagen is daarvan echter niets terug te vinden. Wij adviseren u de Ruimtelijke Bouwsteen Schijndel hierbij te betrekken. Hierin is veel informatie opgenomen die gebruikt kan worden. Een goede lagenbenadering is van belang, omdat hier mede de aanvaardbaarheid van de locatie voor de ontwikkeling als stedelijk gebied blijkt. Het werkingsgebied wijzigen naar stedelijk gebied vergt een gedegen onderbouwing op grond van de uitgangspunten en basisprincipes vanuit de Interim omgevingsverordening.

Antwoord reclamant 11.2
In de toelichting is de reeds uitgevoerde lagenbenadering uitgebreider worden beschreven. De lagenbenadering is in hoofdstuk 2 van de toelichting opgenomen. Hier is ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de opbouw van het bodem- en grondwatersysteem, de eigenschappen en functies van de netwerken ter plaatse van het plangebied en de occupatielaag waar de ruimtelijk en functionele structuur wordt omschreven. De lagenbenadering is onder andere gebaseerd op de notitie 'De ruimtelijke bouwsteen van Schijndel' zoals in paragraaf 4.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan omschreven.

Zienswijzen reclamant 11.3
Dit aspect is nog steeds maar beperkt opgenomen. Gesteld wordt dat in de stedenbouwkundige structuur hier rekening mee is gehouden. Er is wel historische informatie opgenomen. Dit aspect zou binnen de lagenbenadering wat nadrukkelijker aan de orde moeten komen. Dit is mede van belang, omdat verzocht wordt om het werkingsgebied 'cultuurhistorisch waardevol gebied' te verwijderen ten gunste van het werkingsgebied 'stedelijk gebied'.

Antwoord reclamant 11.3
In de toelichting zal de uitgevoerde lagenbenadering uitgebreider worden beschreven.
Hierbij zal ook het aspect Cultuurhistorie nader worden uitgewerkt.

Zienswijzen reclamant 11.4
Er wordt gesteld dat de boerderij cultuurhistorisch waardevol is. Er is echter geen deskundigenrapport opgesteld waaruit dit zou blijken. Het plan zou inzicht moeten verschaffen in de cultuurhistorische waarde van de bebouwing en beschrijven hoe de splitsing bijdraagt aan het behoud en eventueel herstel van de aanwezige waarden. Dit dient dan geborgd te worden in de regels. In de regels is wel een verbod op sloop opgenomen onder verwijzing naar het erfgoedbeleid van de gemeente dat als bijlage bij het plan is opgenomen.

Antwoord reclamant 11.4
De dubbelbestemming 'Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen' is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Herijking'. Daarom is voor dit bestemmingsplan geen nieuw deskundigenrapport opgesteld. Daarnaast wordt met dit bestemmingsplan de splitsing in 2 woningen mogelijk gemaakt na inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Met dit bestemmingsplan wordt ook de herbegrenzing naar stedelijk gebied in het kader van de IOV geregeld. Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan ligt de boerderij dus in het werkingsgebied ''Stedelijk gebied' en niet meer in het werkingsgebied Cultuurhistorisch waardevol gebied'. Er hoeft dus niet aan deze regels uit de IOV getoetst te worden. Door de dubbelbestemming worden er toch regels gesteld om het karakter van de boerderij te behouden.

Zienswijzen reclamant 11.5
Er wordt nog steeds niet voldaan aan artikel 3.9 IOV. In de toelichting is opgenomen dat met de beoogde inrichting van het plangebied zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan wordt voldaan aan deze tegenprestatie (art 3.9 IOV). De ontwikkeling zal echter 1% van de waarde van de uitgeefbare grond moeten inzetten voor kwaliteitsverbetering landschap. De inrichting van het plangebied geldt daarbij niet als kwaliteitsverbetering landschap. Hooguit wat er aan de randen gebeurt, maar dat is in dit geval ook geen kwaliteitsverbetering landschap te noemen, maar inrichting van het stedelijk gebied. Tevens wijzen wij u erop dat

inrichtingsmaatregelen ten behoeve van waterberging niet als kwaliteitsverbetering gelden. Het onderdeel kwaliteitsverbetering landschap zal dan ook nog nader uitgewerkt en onderbouwd dienen te worden.
Antwoord reclamant 11.5
Zie reactie reclamant 10.1

Zienswijzen reclamant 11.6
Alvorens een besluit te kunnen nemen over de wijziging van de werkingsgebieden, heeft reclamant een bijgewerkt ontwerp bestemmingsplan nodig. Hiermee kan reclamant beoordelen of voldaan wordt aan de voorwaarden om werkingsgebieden te wijzigen. Reclamant verzoekt hierover in nader overleg te treden. Het ontwerp bestemmingsplan kan pas vastgesteld worden als de werkingsgebieden op de locatie zijn gewijzigd.

Antwoord reclamant 11.6
De procedure tot wijzigen van de werkingsgebieden is afgestemd met de provincie.

6.12 Zienswijzen 12 Waterschap Aa en Maas

Zienswijzen reclamant 12.1
In mei 2022 is het conceptplan aan reclamant voorgelegd voor vooroverleg. Het waterhuishoudkundig plan was op dat moment nog niet beschikbaar. Reclamant heeft daar naar geïnformeerd, en op 16 juni 2022 aangegeven dat reclamant zonder dit rapport geen inhoudelijk oordeel konden vormen over de waterparagraaf. Reclamant heeft het rapport niet meer ontvangen en hebben er pas bij de terinzagelegging kennis van genomen.
Het plan en daaraan ten grondslag gelegde stukken geven ons nog steeds onvoldoende inzicht in de maatregelen die voor de waterhuishouding van het plangebied zijn beoogd. Deze kan reclamant inhoudelijk beoordelen op haalbaarheid voor wat betreft hydrologisch neutraal ontwikkelen, voorkomen van wateroverlast, en gevolgen voor het watersysteem in het plangebied en de omgeving, waar ook andere relevante opgaven spelen.

Antwoord reclamant 12.1
Op 7 juli 2023 heeft er een overleg plaatsgevonden met reclamant en de gemeente. Het blijkt dat per abuis het concept bestemmingsplan niet meer in de vooroverlegfase is toegestuurd naar reclamant. Tijdens dit overleg is besproken dat er samen met de gemeente een rioleringsplan is gemaakt waar de gemeente achter staat. De waterberging binnen het plan is hierin geregeld en de rapportage wordt ter toetsing gedeeld met reclamant.
Reclamant heeft op basis van het toegezonden rioleringsplan gevraagd om een aanvullende toetsing uit te voeren waarbij inzichtelijk wordt wat de consequentie is voor de waterlopen in de omgeving als dit plan is gerealiseerd. Het oppervlaktewater heeft een beperking in afvoercapaciteit geeft reclamant aan. Na het overleg van 7 juli is aanvullende informatie aangeleverd door zowel gemeente (ten aanzien van gemengde overstorten en toekomstige plannen in Schijndel) als reclamant (ten aanzien van toetsingsnorm en afmetingen waterlopen) en daarop heeft Kragten aanvullende berekeningen uitgevoerd. Op 13 oktober 2023 heeft een aanvullend overleg plaats gevonden over het aangepaste rioleringsplan met reclamant en gemeente en daarna is het rioleringsplan beoordeeld door reclamant. Op 31 oktober 2023 is een reactie ontvangen dat er vanuit hydrologie geen vragen meer zijn. Daarna is het rioleringsplan definitief gemaakt op 16 november 2023 en toegezonden aan gemeente en reclamant. Het rioleringsplan is door zowel gemeente als waterschap akkoord bevonden.

Zienswijzen reclamant 12.2
Het plan leidt volgens de toelichting tot een toename van 49.660 m² verhard oppervlak. De ontwikkeling vereist een watervergunning op basis van een waterhuishoudkundig plan. Dat waterhuishoudkundig plan is tevens nodig voor de planologische afweging, en de weging van het waterbelang (watertoets). Het bestemmingsplan geeft aan

dat volgens het waterschapsbeleid de hemelwaterbergingsopgave is bepaald op 2.980 m³. De plantoelichting geeft in waterparagraaf 5.3 aan dat op basis van berekeningen 2.984 m³ beschikbaar is en er voldoende ruimte is om het water te bergen, vast te houden en vertraagd af te voeren.
Zoals het plan zelf ook aangeeft is de doorlaatbaarheid van de bodem en daardoor de mogelijkheden voor infiltratie, beperkt.

Antwoord reclamant 12.2
In het najaar van 2023 is in aanvulling op het waterhuishoudkundig plan het rioleringsplan in samenspraak met reclamant aangepast. Op advies van reclamant zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd. Deze hebben tot aanpassing van het rioleringsplan geleidt en dit is getoetst door reclamant. Uit dit rioleringsplan komt naar voren dat er een overcapaciteit is van circa 100 m³. Bovendien is in deze berekeningen geen rekening gehouden met waterberging op particulier terrein voor wat betreft de kavels met vrijstaande woningen en dat is wel het uitgangspunt in het bestemmingsplan.
De beoogde ophoging zodat een minimaal wegpeil van NAP + 9,1 m wordt gerealiseerd biedt ruimte voor infiltratie van regenwater in de bodem. De bodems van de waterbergingen liggen tussen de NAP + 8,35 m en NAP + 8,55 m en de GHG is bepaald op NAP + 8,20 m.

<u>Zienswijzen reclamant 12.3</u>
Waterhuishoudkundig onderzoek (bijlage 24 Toelichting):
Er is in deze bijlage nog geen adequate berekening van de waterberging inzichtelijk gemaakt volgens de richtlijnen van het waterschap (paragraaf 4.6 van de nota 'Hydrologische uitgangspunten bij de keurregels voor afvoeren hemelwater').
De afbeeldingen 16 (zonder legenda) en 17 uit het waterhuishoudkundig onderzoek zijn daarvoor onvoldoende inzichtelijk. Er ontbreken gegevens over ligging en afmetingen van de verschillende voorzieningen.
Verder is er in de berekening van de wateropgave voor 1797 m² halfverharding gecorrigeerd, terwijl dit volgens waterschapsbeleid volledig wordt meegerekend. Dit leidt tot een kleinere wateropgave dan op basis van ons beleid het uitgangspunt zou zijn.
De verdere uitwerking moet volgens het waterhuishoudkundig onderzoek worden gedaan met het waterschap, via het BRP (basisrioleringsplan) en de watervergunning.
Reclamant is van mening dat dit niet naar de uitvoering kan worden doorgeschoven maar dat er in de planologische procedure al voldoende zicht moet zijn op het hydrologisch neutraal ontwikkelen van de locatie, en dit ontbreekt op dit moment.
De conclusie in de samenvatting en aanbevelingen dat er nog overcapaciteit is in de voorzieningen (wadi's, greppels en verruimde waterlopen) kan reclamant niet toetsen.

Antwoord reclamant 12.3
De rapportage van het rioleringsplan is verstuurd naar reclamant ter toetsing. Het rioleringsplan heeft nog geen rekening gehouden met halfverharding die volgens het beleid van reclamant voor 100 % tot afstroming kan komen. In de aanpassingen die in het najaar van 2023 zijn uitgevoerd op het model is dit ook gecorrigeerd in het rioleringsmodel.

Uit het overleg van 7 juli 2023 met reclamant is naar voren gekomen dat zowel reclamant als gemeente nog gegevens gaan leveren zodat aanvullende berekeningen kunnen worden uitgevoerd om te bepalen in hoeverre het plan voldoet aan het hydrologisch neutraal ontwikkelen. Met de nieuwe gegevens zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd. Deze zijn op 13 oktober 2023 besproken met reclamant en daarna heeft reclamant de gelegenheid gekregen om het aangepaste rioleringsplan inclusief benodigde berekeningen te beoordelen.

Reclamant heeft op 31 oktober 2023 laten weten geen opmerkingen meer te hebben ten aanzien van het hydrologisch aspect. Het definitieve rioleringsplan is 16 november zowel naar reclamant als gemeente gestuurd en akkoord bevonden.

Zienswijzen reclamant 12.4
Het is nog niet duidelijk wat de gevolgen zijn van deze ontwikkeling voor het watersysteem, en of de maatregelen voldoende zijn om in en buiten het plangebied wateroverlast te voorkomen.
Zo staan de vijvers aan Plein, die een oplossing moeten bieden om het water tijdelijk te bergen, in open verbinding met onze A–watergang/het watersysteem. De technische maatregelen die nodig zijn om versnelde afvoer te voorkomen zijn hier nog niet concreet. Hierdoor hebben wij de zorg dat mogelijk wateroverlast problemen worden afgewenteld naar het reeds zwaar belaste systeem van de Schijndelse Loop, waardoor nieuwe knelpunten kunnen ontstaan.
Reclamant verzoekt voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming af te stemmen met het waterschap, zodat de benodigde maatregelen voor de waterhuishouding van het plangebied en voor ons watersysteem inzichtelijk zijn voor de verdere voortzetting van de planprocedure.

Antwoord reclamant 12.4
In het overleg van 7 juli 2023 is naar voren gekomen dat er meerdere ontwikkelingen spelen rondom de Schijndelseloop. Deze zijn in beeld gebracht samen met de gemeente. Daarna is bepaald hoeveel belasting deze ontwikkelingen gaan geven op de Schijndelseloop. Uit de berekeningen blijkt dat de belasting zeer beperkt is bij de maatgevend bui van 90 mm in 3 dagen. Deze bui is door reclamant aangedragen als maatgevende bui voor het oppervlaktewater. De belasting vanuit deze ontwikkeling is hierin meegenomen als ook de bestaande gemengde overstorten die lozen bij Plein. Het blijkt dat de ontwikkelingen die bekend zijn inclusief de bestaande gemengde overstorten maar een belasting van 0,0073 m³/s geven bij de maatgevende bui. Aangezien dit zeer beperkt is zijn daarmee de zorgen van reclamant weggenomen.

Zienswijzen reclamant 12.5
Op basis van het huidige ontwerp bestemmingsplan kan reclamant geen positief advies geven, omdat de waterparagraaf onvoldoende is uitgewerkt. Wij verzoeken om bovengenoemde aspecten uit te werken in overleg met het waterschap, vóórdat het plan bestuurlijk wordt vastgesteld.

Antwoord reclamant 12.5
Reclamant heeft positief gereageerd op het rioleringsplan dat in oktober 2023 ter toetsing is voorgelegd. Daarmee is het rioleringsplan op 16 november 2023 definitief opgeleverd.

7. Ambtelijke wijzigingen

Ambtshalve wijzigingen	
1	Planregels aangevuld bij bouwregels geluid.
2	Stikstofonderzoek is geactualiseerd o.b.v. de laatste Aeriusversie + Ad Blue is aangepast van 7% naar 6%.
3	In de toelichting is aangegeven van welke onderzoeken uit het verkennend bodemonderzoek van Aeres is uitgegaan.
4	Het aanvullend verkennend bodem- en asbestonderzoek t.p.v. Plein 21 en het verkennend waterbodemonderzoek is toegevoegd.
5	Het nader soortenonderzoek naar de steenuil en de kleine marterachtigen en het populatieonderzoek zijn toegevoegd.
6	Regels t.b.v. de geluidwering van de woningen toegevoegd bij de bouwregels van de bestemmingen 'woongebied -1' en 'woongebied -2'.
7	Voorwaardelijke verplichting t.b.v. de compenserende maatregelen van de steenuil opgenomen. Het populatieonderzoek is als bijlage bij de regels opgenomen.
8	Vormvrije m.e.r.-beoordeling is geactualiseerd
9	Rioleringsplan in de toelichting beschreven.
10	Aanduidingen 'cultuurhistorisch waardevol gebied' en 'verstedelijking afweegbaar' op verbeelding en in regels a.d.h.v. de herbegrenzing zijn verwijderd. Toelichting is hier ook op aangepast.
11	Kavelpaspoorten toegevoegd als bijlage bij het Beeldkwaliteitplan.
12	Status van het akoestisch onderzoek is aangepast van concept naar definitief (was nog niet aangepast).
13	De locatie Langstraat 1 is in het ontwerp bestemmingsplan op de verbeelding meegenomen vanwege de herbegrenzing van het stedelijk gebied. In het vast te stellen bestemmingsplan is deze locatie buiten het plangebied gelaten.

8. Conclusie en advies

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan Woonlocatie Grote Braeck, Schijndel. In navolgende tabel zijn de wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Wijziging naar aanleiding van zienswijzen	
1	Definitieve en ondertekende selectieadviezen zijn toegevoegd
2	Geactualiseerde verkeersonderzoek is toegevoegd. Memo met de geactualiseerde verkeersgegevens is hieraan toegevoegd
3	Lagenbenadering incl. motivering over de cultuurhistorie is toegevoegd in toelichting
4	In de paragraaf bedrijven en milieuzonering is een nadere onderbouwing gegeven van de Langstraat 4a
5	Nadere onderbouwing van de 1%-regeling t.b.v. kwaliteitsverbetering landschap is toegevoegd
6	Het plan is getoetst aan de Omgevingsverordening Noord-Brabant
7	Bij het bestemmingsplan is een memo toegevoegd, waarin de stappen van omgevingsdialoog vanaf de eerste inloopbijeenkomst op 23 september 2021 tot aan de ter inzage legging van het BP beschreven staan. Hier is in de toelichting naar verwezen.
8	De zienswijzennota is als bijlage bij het bestemmingsplan bijgevoegd.
9	De onderbouwing en conclusie van 4.3.1. 'Structuurvisie Ruimte Schijndel' is aangepast.
10	Er is een nadere toelichting gegeven waarom het plan past binnen De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel

9. Bijlage 1

Memo aanvullend verslag omgevingsdialoog

Periode na eerste inloopbijeenkomst 23 september 2021 tot aan vaststelling bestemmingsplan

Betreft RVR001

Datum 25 -01 - 2024

Aanleiding

Initiatiefnemer heeft in het voortraject, vooruitlopend op dit bestemmingsplan, de omgeving en direct omwonenden actief geïnformeerd en betrokken bij de planvorming. De wijze waarop de eerste fase van de omgevingsdialoog (vanaf de start tot en met de eerste inloopbijeenkomst) heeft plaatsgevonden is in het verslag, bijlage 25 van het ontwerp bestemmingsplan 'Woonlocatie Grote Braeck' en in de bijlage van deze memo, omschreven.

In deze memo worden de vervolgstappen, vanaf het moment na de eerste inloopbijeenkomst op 23 september 2021 tot aan de vaststelling van het bestemmingsplan nader omschreven. De memo dient als aanvullend verslag op het reeds bijgevoegde verslag van de eerste fase van de omgevingsdialoog bij het bestemmingsplan en is als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan bijgevoegd.

Inleiding

Het is van belang om aan te geven dat bij de start van de omgevingsdialoog het plangebied bestond uit de agrarische gronden tussen de straten Plein, Langstraat en Venushoek. De percelen M77 en M628 aan Plein zijn later toegevoegd aan het plangebied en de betreffende ontwikkelaar heeft hiertoe een aparte dialoog doorlopen. Bij het vervolg van de omgevingsdialoog zijn beide locaties als één plan gepresenteerd .

Eerste fase Omgevingsdialoog: start dialoog t/m eerste inloopbijeenkomst op 23 september 2021

De start van de omgevingsdialoog heeft als doel de omgeving te laten kennismaken met het plan, het plan en bijbehorende uitgangspunten toe te lichten en vervolgens reacties op te halen en te bezien of er aanleiding is om tot bijstelling van het plan over te gaan. Om in contact te kunnen komen met de omwonenden en hun reactie te vernemen, zijn de volgende acties uitgezet:

- Op 11 maart 2021 heeft een eerste digitale gesprek met de directe omwonenden van de beoogde woonlocatie plaatsgevonden. Vanwege de destijds geldende corona-maatregelen was het helaas niet mogelijk om voor dit eerste contact moment een fysieke bijeenkomst te beleggen of zogenaamde 'keukentafelgesprekken' te voeren.
- In de week van 22 maart 2021 is in een groter gebied rondom deze locatie een folder verspreid waarin een toelichting is gegeven op het plan.

Vervolgens is eenieder in de gelegenheid gesteld om tot 15 april 2021 eventuele op- en aanmerkingen en/of verzoeken in te dienen met betrekking tot deze ontwikkeling. De ontvangen reacties zijn daarna verzameld en gegroepeerd.

Op 16 april 2021 heeft de initiatiefnemer een tussentijds bericht verstuurd en een eerste aanzet van dit verslag gedeeld met 41 omwonenden, zodat er al een reactie gegeven kon worden op een aantal vragen en opmerkingen. De inhoud van de reacties was aanleiding om in eerste instantie nader onderzoek te verrichten naar de ontsluitingen van het plan en de robuustheid van het omliggende wegennet. In de verslaglegging is dan ook melding gemaakt van het instellen van een verkeersonderzoek.

In de periode na 16 april 2021 zijn er diverse gesprekken gevoerd met eigenaren van percelen en woningen die grenzen aan het plangebied. Daarnaast hebben er op 19 april 2021 en op 21 juli 2021 een gesprekken plaatsgevonden met een afvaardiging van de wijkraad. De wijkraad heeft aangegeven zich enkel op hoofdlijnen te mengen in het plan waarbij het belang zich met name richt op het woon- en leefklimaat van de (toekomstige) bewoners van de nieuwe woonlocatie.
De conclusies op hoofdlijnen van de gevoerde dialoog tot dat moment (augustus 2021) waren als volgt:

1. Uit het verkeersrapport blijkt dat met in achtneming van de genoemde maatregelen er geen aanleiding is tot bijstelling van het plan.
2. Door verschillende partijen wordt het aanbrengen van een "knip" op het Plein toegejuicht. Dit wordt, in overleg met de wegbeheerder, zijnde de gemeente, nader uitgewerkt en bezien.
3. Door verschillende partijen is gevraagd of de ontsluiting van de geprojecteerde woningen achter de woning Plein 21 binnen het plangebied kan plaatsvinden in plaats van op Plein. Dit wordt op de gevraagde wijze nader vormgegeven en uitgewerkt.
4. Ten aanzien van de verzoeken die betrekking hebben op individuele percelen heeft terugkoppeling plaatsgevonden aan de desbetreffende eigenaren. Vooralsnog komen hier geen aanpassingen op het plan uit voort.

Op 11 augustus 2021 is een concept van het dynamisch verslag waarin het bovenstaande staat verwoord naar de omwonenden verstuurd. Daarbij is ook het verkeersonderzoek gedeeld.
Bovendien ontvingen de omwonenden daarbij de uitnodiging om gebruik te maken van de inloopbijeenkomst op donderdag 23 september 2021 in buurthuis De Vink in Schijndel, om over de toegestuurde stukken met elkaar in gesprek te kunnen gaan. In reactie op deze inloopbijeenkomst zijn wederom een viertal reacties binnengekomen.

Het dynamische verslag (versie augustus) is naar aanleiding van voornoemde inloopbijeenkomst en de daaruit ontvangen reacties, aangepast naar een definitieve versie (3 november 2021).

De conclusie van de tot op dat moment gevoerde Omgevingsdialoog is, dat het plan op hoofdlijnen overeind kon blijven, met uitzondering van de volgende onderdelen:

- De ontsluiting van de achter het pand Plein 21 geprojecteerde woningen via het plan.
- De aanpassing van de Langstraat. Het plan kan nader worden uitgewerkt en onderbouwd met verschillende onderzoeken.

Vervolg omgevingsdialoog: na eerste inloopbijeenkomst tot vaststelling bestemmingsplan
In navolging op de tot op dat moment gevoerde omgevingsdialoog werden de omwonenden en geïnteresseerden tijdens de looptijd van het project en het proces betrekking tot het opstellen van het bestemmingsplan geïnformeerd middels een zevental digitale nieuwsbrieven. Waar wenselijk zijn gesprekken gevoerd en/of bijeenkomsten georganiseerd.

Tijdens dit proces zijn er verschillende reacties binnengekomen die in het kader van de ontwikkeling van dit plan niet kunnen worden opgepakt omdat ze tot de competentie van de wegbeheerder (zijnde de gemeente Meierijstad) behoren. Namens de omwonenden wordt het college van burgemeester en wethouders gevraagd om deze reacties nader te bezien.

Start omgevingsdialoog Plein
Op 24 mei 2022 is de initiatiefnemer van de ontwikkeling van gronden op percelen M77 en Mdf628, gelegen aan Plein, specifiek ingegaan op deze woningbouw ontwikkeling. Tijdens de inloopbijeenkomst zijn specifiek de plannen aan Plein toegelicht, waarbij met ongeveer 15 personen, waaronder ook de huidige bewoners aan de Vivaldistraat en aan Plein/Langstraat, gesproken is.

Gepresenteerd is het voorlopig stedenbouwkundig ontwerp met "het knarrenhof" van twee blokken van 10 rug-aan-rugwoningen, één blok van 8 rug-aan-rugwoningen met bergingen op de kop van de rug-aan-rugwoningen (afgezien van de zijde aan Plein) en losstaande bergingen en 3 rijtjeswoningen. Daarnaast ook het idee van de gezamenlijke kas en de moestuin uitgelegd.

Samengevat hadden de reacties/aandachtspunten specifiek voor de percelen aan plein betrekking op het volgende:

- Zorgen over de hoogte van de woningen, liefst zo laag mogelijke met bijvoorbeeld plat dak.
- Het aansluiten van de stijl van de woningen bij de rest van het plan.
- Verbazing dat er geen vrijstaande woningen komen.
- Zo min mogelijk tuintjes aan de zijde van de tuin van Plein 23
- Bij voorkeur dakramen in plaats van dakkappellen aan de zijde van de woning aan Plein 23
- Voorstel om de blok rug-aan-rugwoningen aan de zijde van de woning aan Plein 23 te verschuiven of te draaien.
- Enerzijds enthousiaste reacties op de 'knip' op Plein, anderzijds negatieve reacties over de 'knip'.

Tweede inloopbijeenkomst - voorlopig ontwerp 24 mei 2022

Op 24 mei 2022 heeft de tweede inloopbijeenkomst in buurthuis De Vink in Schijndel plaatsgevonden. Deze inloopbijeenkomst had enerzijds het doel om zowel het aangepaste ontwerp met de kaders voor beeldkwaliteit te presenteren en toe te lichten als ook om reacties op te halen en vragen te beantwoorden. Anderzijds had deze inloopbijeenkomst het doel om het gewijzigde plan, met de toevoeging de percelen aan Plein gelegen tussen de panden Plein 23 en Langstraat 1a, te presenteren en toe te lichten, reacties van omwonenden op te halen en vragen te beantwoorden. Tijdens deze bijeenkomst zijn naar verwachting zo'n 50 (buurt)bewoners en andere geïnteresseerden de (gewijzigde) plannen komen inzien. Tijdens de inloopbijeenkomst is een doorkijk gegeven naar het vervolg van de omgevingsdialoog

Tijdens de inloopbijeenkomst zijn wederom reacties/aandachtspunten opgehaald. Samengevat hadden de reacties/aandachtspunten betrekking op het volgende

- Het aanbrengen van de 'knip' op Plein: sommigen omwonenden waren hier niet blij mee vanwege de omrij afstanden die deze ingreep met zich meebrengt.

  De initiatiefnemer heeft deze bezwaren kenbaar gemaakt aan gemeente Meierijstad en geadviseerd om deze 'knip' anders vorm te geven zodat gemotoriseerd verkeer via Plein ook in de toekomst de mogelijkheid heeft om met gemotoriseerd verkeer de route via Teeuwishoek naar de Europalaan te nemen.

- De toename van verkeer op de Spoorlaan en tussen Plein en Europalaan. Omwonenden geven aan in de huidige situatie al overlast te ervaren op dit wegvak. Met de beoogde woningbouw ontwikkeling verwachten ze een onacceptabele toename van overlast.

  De initiatiefnemer heeft deze bezwaren besproken met gemeente Meierijstad. Hierbij is aangegeven dat, conform het verkeerskundig onderzoek, de ontwikkeling Grote Braeck voor een relatief forse toename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit, maar dat gezien de wegcategorisering en inrichting van de weg echter geen knelpunten verwacht worden met betrekking tot de verwerking van het verkeer. Wel is de suggestie meegegeven om te kijken naar de inrichting van dit wegvak gezien dat deze weg enkele bedrijfspercelen, met bijbehorend vrachtverkeer, ontsluit .

- De specifieke locatie van het aanwijzen van de verkeerskundige komgrens was ten tijde van deze inloopbijeenkomst nog niet exact bepaald.

  Als gevolg van het plan vindt een reconstructie plaats ter hoogte van de aansluitingen van het nieuwbouw plan op de Langstraat, tot de kruising met Plein / Spoorlaan. De komgrens (30 km zone) wordt geplaatst ter plaatse van de meeste westelijke aansluiting (plateau) van het plan op de Langstraat.

- Omwonenden aan de Langstraat geven aan zich zorgen te maken over het mogelijk tot het inschijnen van koplampen in woningen als gevolg van de gekozen ontsluiting van het plan.

Initiatiefnemer heeft aangegeven dit onderdeel mee te nemen bij de nadere uitwerking het ontwerp van de reconstructie van de Langstraat. Het voorkomen van lichthinder als gevolg van koplampen is hierbij een eis.

- De eigenaar van de woning aan Plein 23 geeft aan dat de inrit van zijn woning gelegen is aan de Teeuwishoek en maakt zich zorgen of deze ontsluiting in de toekomst komt te vervallen.

  In de planontwikkeling wordt rekening gehouden met behoud van deze uitrit op de Teeuwishoek richting Plein.

- Een aantal omwonenden geeft aan dat men in het voortraject een alternatief stedenbouwkundig voorstel heeft ingediend bij Ruimte voor Ruimte. Deze omwonenden geven aan dat ze niets van dit voorstel terug zien in het plan. Ze geven aan dat er derhalve geen sprake kan zijn van een dialoog omdat omwonenden niets in te brengen hebben.

  In haar reactie heeft de initiatiefnemer aangegeven dat het stedenbouwkundige plan in nauw overleg met gemeente Meierijstad is opgesteld. Bij het uitwerken van een stedenbouwkundige plan dient rekening gehouden te worden met verschillende opgaves en belangen. Het doel is hierbij te komen tot een evenwichtig plan dat voldoet aan de principes van een goede ruimtelijke ordening waarbij er evenwicht is tussen belangen van bestaande omwonenden als toekomstige bewoners. De initiatiefnemer is van mening dat met het opgestelde plan sprake is van een goed woon en leefklimaat voor zowel bestaande bewoners als toekomstige bewoners van het woningbouwplan.

Tot slot heeft de informatiebijeenkomst van 24 mei 2022 ook een aantal positieve reacties opgeleverd. Met name op de omvang van het woningbouwplan en het gemixte woningbouwprogramma in relatie tot de vraag naar woningen in Schijndel. Hetgeen heeft geresulteerd in een piek in de inschrijvingen van geïnteresseerden naar aanleiding van deze bijeenkomst.

Omgevingsdialoog Langstraat 19 januari 2023
De bewoners van de Langstraat hadden aangegeven behoefte te hebben aan een gesprek om enerzijds te reageren op het reeds doorlopen proces in het kader van de Omgevingsdialoog en om anderzijds in gesprek te gaan over de gemaakte keuzes in het stedenbouwkundig ontwerp en uitleg te krijgen waarom deze afwijken van de voorstellen die door de bewoners van de Langstraat zijn ingediend. Op 19 januari 2023 heeft dit gesprek samen met de initiatiefnemer, de wethouder van de portefeuille Ruimtelijke Ordeningen Infrastructuur en de projectleider vanuit de gemeente plaatsgevonden. Dit overleg heeft niet tot aanpassing van het voorgelegde plan geleid.

Ter inzage legging vanaf 27 april 2023
Middels een digitale nieuwbrief zijn de omwonenden geïnformeerd dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad op 18 april 2023 heeft besloten om de formele procedure met betrekking tot het benodigde bestemmingsplan voor deze woonlocatie te starten en dat het college van gemeente Meijerijstad heeft ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan. Omwonenden werden op de hoogte gebracht dat de gemeente het plan vanaf 27 april gedurende 6 weken ter inzage legt. Tevens is in de nieuwsbrief verwezen naar het landelijke platform: www.officielebekendmakingen.nl.

Middels dezelfde nieuwsbrief zijn omwonenden uitgenodigd voor de derde inloopbijeenkomst op 10 mei 2023.

Derde inloopbijeenkomst – ter inzage legging 10 mei 2023
Op 10 mei 2023 heeft de derde inloopbijeenkomst in buurthuis De Vink in Schijndel plaatsgevonden. De inloopbijeenkomst had als doel om vragen te beantwoorden over het ontwerp bestemmingsplan dat vanaf 27 april 2023 gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen. Daarnaast werden mensen geïnformeerd over het nader uitgewerkte stedenbouwkundig plan.

Vervolggesprekken
In de periode na de derde inloopbijeenkomst op 10 mei 2023 heeft er op 16 mei 2023 een gesprek tussen Ruimte voor Ruimte, de gemeente en de omwonenden aan de Langstraat plaatsgevonden. Tijdens het gesprek is onder andere ingegaan op:
- de eenduidigheid van de aantallen in het verkeersonderzoek en het akoestisch onderzoek;
- de uitvoering van het plateau voor de inrit;
- een eventuele groenblijvende haag vóór of achter de bestaande haag
- het delen van de nieuwe verkeerstellingen, die tussen 4 t/m 22 mei 2023 zijn uitgevoerd;

Daarnaast heeft er op 17 mei 2023 een gesprek met Ruimte voor Ruimte, Reuvers en van Bergen en de omwonenden aan Plein plaatsgevonden. Tijdens het gesprek hebben de omwonenden zorgen geuit over goot- en nokhoogte en het gebruik van openbare groene zones (geen bbq's en feesten) en de maatschappelijke 'kas' (openingstijden en gebruik). Daarnaast werden specifieke vragen gesteld over et onderhoud van de knotwilgen aan Plein, het vormgeven van de 'knip' aan Plein zodat deze ook een snelheid remmende werking heeft voor scooters en tot slot over de pomp in de grond.

Verder heeft één omwonende per mail, d.d. 26 mei 2023, zijn zorgen geuit over de locatie van de 'knip'. Ruimte voor Ruimte heeft deze omwonende teruggemaild dat op basis van verschillende reacties uit de omgeving ervoor gekozen is om de locatie van de knip te verschuiven en hiermee nog steeds de gewenste functie van de 'knip' (het weren van doorgaand verkeer), vervuld kan worden.

Tot slot zijn er met omwonenden aan Plein gesprekken gevoerd die hebben geleid tot afspraken over het verleggen van de sloot, het realiseren van de erfafscheiding en het aanbrengen van extra beplanting. De gemaakte afspraken heeft Ruimte voor Ruimte middels een brief, d.d. 26 juli 2023, met de omwonenden gedeeld.

Nieuwsbrief aanvullend verkeersonderzoek
Middels een nieuwsbrief zijn de omwonenden geïnformeerd dat naar aanleiding van de ter inzage legging van het bestemmingsplan verschillende zienswijzen zijn binnengekomen. In de nieuwsbrief is daarnaast aangegeven dat wanneer de gemeenteraad van Meierijstad overgaat tot het nemen van een besluit over deze zienswijzen alsmede een standpunt inneemt ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan, de omwonenden hierover nader bericht ontvangen.

Daarnaast is in deze nieuwsbrief het resultaat van de verkeerstellingen tussen 4 t/m 22 mei 2023 gedeeld. Aangezien de verkeerstellingen voor het eerste verkeersonderzoek hebben plaats gevonden tijdens de Coronapandemie en er veel vragen en twijfels zijn geuit over de vraag of de omliggende straten de hoeveelheid verkeer van de nieuwe woonwijk aan kan, zijn tussen 4 t/m 22 mei 2023 opnieuw verkeerstellingen uitgevoerd. Het resultaat van het aanvullende onderzoek is dat de conclusie opgenomen in het rapport van 28 juni 2022 in stand kan blijven. Dit betekent concreet, dat er geen aanleiding is om de woonlocatie niet te realiseren dan wel het aantal woningen aan te passen. Dit aanvullende onderzoek konden de ontvangers van de nieuwsbrief downloaden.

Omgevingsdialoog vervolg
Na afloop van de ruimtelijke procedure, bij vaststelling van het bestemmingsplan, gaat de dialoog wat betreft initiatiefnemer verder richting de fysieke realisatie van het woningbouwplan waarbij omgeving zo goed mogelijk geïnformeerd wordt over de verdere technische uitwerking van het plan én richting de realisatie hiervan.

Bijlage: Verslag eerste fase omgevingsdialoog: start dialoog t/m eerste inloopbijeenkomst op 23 september

ruimte voor ruimte

MULLER BOUW

Bouwbedrijf Wagemakers

Verslag Omgevingsdialoog



Inleiding

Als start van de ontwikkeling van een woonlocatie in Schijndel is met de omgeving een dialoog gevoerd. Aan de omwonenden en geïnteresseerden is het plan bekend gemaakt en vervolgens zijn we in gesprek gegaan over de opzet van het plan.

We zijn ons bewust van de impact die de toekomstige woonlocatie heeft voor de direct omwonenden. Ongewenst en zonder keuze komen een aantal omwonenden in een geheel andere omgeving te wonen. We hebben dan ook veel respect voor de wijze waarop we met elkaar het gesprek hebben mogen voeren.

We ronden nu de eerste fase van de dialoog af omdat we een volgende stap zetten in de ontwikkeling. Maar, dit betekent niet dat de dialoog is afgerond: we blijven met elkaar in gesprek!

Den Bosch/Oss, 1 november 2021
Ruimte voor Ruimte
Combinatie Muller Wagemakers V.O.F.

Leeswijzer
In dit verslag wordt het verloop van de dialoog weergegeven, vervolgens worden alle ontvangen opmerkingen en suggesties van een reactie voorzien. Daarna geven we een doorkijkje op het proces en wordt de conclusie vermeld.

1. Verloop van de dialoog

Doel van de dialoog is om de omgeving te laten kennismaken met het plan, reacties op te halen en te bezien of er aanleiding is om tot bijstelling van het plan over te gaan.

Om in contact te kunnen komen met de omwonenden en hun reactie te vernemen, zijn de volgende acties uitgezet:

a. Op 11 maart 2021 heeft er een digitaal gesprek plaatsgevonden met de directe omwonenden van de toekomstige woonlocatie Grote Braak. Vanwege de geldende corona-maatregelen was het niet mogelijk om een bijeenkomst te beleggen of zogenaamde 'keukentafelgesprekken' te voeren.
b. In de week van 22 maart 2021 is in een groter gebied rondom deze locatie een folder verspreid waarin een toelichting is gegeven op het plan, zie bijlage 1. . Vervolgens is eenieder in de gelegenheid gesteld om tot 15 april 2021 eventuele op- en aanmerkingen en/of verzoeken in te dienen met betrekking tot deze ontwikkeling. De ontvangen reacties zijn daarna verzameld en gegroepeerd.

Op 16 april 2021 hebben wij een tussenbericht verstuurd en een eerste aanzet van dit verslag gedeeld met 41 omwonenden, zodat er al een reactie gegeven kon worden op een aantal vragen en opmerkingen. Op dat moment is tevens melding gemaakt van het instellen van een verkeersonderzoek.

De inhoud van de reacties was aanleiding om in eerste instantie nader onderzoek te verrichten naar de ontsluitingen van het plan en de robuustheid van het omliggende wegennet. In dit kader zijn er in de periode 19 april t/m 21 mei 2021 daadwerkelijk tellingen verricht op de wegen rondom het plangebied. Op 16 juli 2021 heeft Kragten een rapport uitgebracht waaruit blijkt dat er (uiteraard) een toename is van het aantal verkeersbewegingen op het omliggend wegennetwerk, maar dat door het treffen van een aantal maatregelen de realisatie van de woonlocatie niet leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie. De maatregelen die getroffen moeten worden op het wegennet in de directe omgeving van de woonlocatie zijn:

1. het aanbrengen van een "knip" op Plein.
2. specifieke maatregelen aan de Langstraat:
   a. een verbreding realiseren op het wegvak tussen: de meest westelijk (geprojecteerde) nieuwe ontsluitingsweg en de Spoorlaan;
   b. aanpassing van het snelheidsregime.

Daarnaast zijn er diverse gesprekken gevoerd met eigenaren van percelen en woningen die grenzen aan het plangebied.

Met een vertegenwoordiging van de wijkraad heeft er op 19 april 2021 en op 21 juli 2021 een gesprek plaatsgevonden. Hun belang is het woon- en leefklimaat van de (toekomstige) bewoners van de nieuwe woonlocatie.

De conclusies op hoofdlijnen van de gevoerde dialoog tot dat moment (augustus 2021) waren als volgt:

1. Uit het verkeersrapport blijkt dat met in achtneming van de genoemde maatregelen er geen aanleiding is tot bijstelling van het plan.
2. Door verschillende partijen wordt het aanbrengen van een "knip" op het Plein toegejuicht. Dit gaan we, in overleg met de wegbeheerder, nader uitwerken en bezien.
3. Door verschillende partijen is gevraagd of de ontsluiting van de geprojecteerde woningen achter de woning Plein 21 binnen het plangebied kan plaatsvinden in plaats van op Plein. Dit gaan we op de gevraagde wijze nader vormgeven en uitwerken.
4. Ten aanzien van de verzoeken die betrekking hebben op individuele percelen heeft terugkoppeling plaatsgevonden aan de desbetreffende eigenaren. Vooralsnog komen hier geen aanpassingen op het plan uit voort.

Op 11 augustus 2021 is een concept van het dynamisch verslag waarin het bovenstaande staat verwoord verstuurd naar de omwonenden. Daarbij is ook het verkeersonderzoek gedeeld. Bovendien ontvingen de omwonenden daarbij de uitnodiging om gebruik te maken van de inloopbijeenkomst op donderdag 23 september 2021 in buurthuis De Vink, zodat we over de toegestuurde stukken met elkaar in gesprek konden gaan.
In reactie op deze Inloopbijeenkomst zijn wederom een 4-tal reacties ontvangen welke in dit verslag zijn behandeld.

De conclusie van de Omgevingsdialoog is, dat het plan op hoofdlijnen overeind kan blijven, met uitzondering van de volgende onderdelen:
a. ontsluiting van de achter het pand Plein 21 geprojecteerde woningen via het plan;
b. aanpassing van de Langstraat. Het plan kan nader worden uitgewerkt en onderbouwd met verschillende onderzoeken.

De vervolgstap in het proces is het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan. De omwonenden worden hierbij betrokken. Middels een digitale nieuwsbrief worden de omwonenden en geïnteresseerden tijdens de looptijd van het project geïnformeerd en waar wenselijk worden gesprekken gevoerd en/of bijeenkomsten georganiseerd.

Tijdens dit proces zijn er verschillende reacties ontvangen die in het kader van de ontwikkeling van dit plan niet kunnen worden opgepakt omdat ze tot de competentie van de wegbeheerder (zijnde de gemeente Meierijstad) behoren. Namens de omwonenden wordt het college van burgemeester en wethouders gevraagd om deze reacties nader te bezien, zie de desbetreffende reacties in dit stuk.

2. Reacties/input verkregen tot en met 23 september 2021

Hieronder zijn de ontvangen reacties gegroepeerd en in hoofdlijnen weergegeven. Dit zegt niets over het aantal gemaakte, soortgelijke, reacties. Alle reacties worden daarmee op gelijke manier genoemd en behandeld. Op basis van de privacywetgeving zijn de reacties niet herleidbaar naar de persoon/personen die ze heeft gemaakt.

1. Algemeen

a) Pertinent tegenstander van de nieuwe woonlocatie.

Reactie:

Dit betreft een mening, waarop het lastig is om een inhoudelijke reactie te geven. Voor ons als initiatiefnemers is het een gegeven dat de kern Schijndel behoefte heeft aan een uitbreidingslocatie waar een zo divers mogelijk aanbod aan woningen wordt gerealiseerd. Deze behoefte is nog eens aangestipt in het Actieplan Woningbouw 2021, woningbouwoffensief van de gemeente Meierijstad, waarin deze locatie expliciet wordt genoemd, zie bijlage 3. In de Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel heeft de gemeente Meierijstad de locatie Grote Baak (hoek Plein/Langstraat/Venushoek) daarvoor aangewezen.

2. Communicatie

b) Niet goed en te laat.

Reactie:

Wij zijn met de omgeving gaan communiceren zodra dit mogelijk was. Gelet op de voorwaarden gesteld in de Ruimtelijke Bouwsteen, de specifieke eisen ten aanzien van het woningbouwprogramma, alsmede gezien het feit dat door het verplaatsen van een agrarisch bedrijf een forse investering aan de orde was, hebben wij eerst met de gemeente verkennende gesprekken gevoerd over de haalbaarheid van het plan. Zodra bleek dat wij tot een haalbaar plan kunnen komen zijn we de dialoog met de omgeving gestart.

3. Planologische procedure

c) De huidige verordeningen van gemeente en provincie staan deze ontwikkeling niet toe.

Reactie:

Het bestemmingsplan dat op dit moment geldt voor deze locatie laat inderdaad de realisatie van een woonlocatie niet toe. Om dit wel mogelijk te maken is een bestemmingsplanherziening (of na inwerkingtreding van de Omgevingswet een Omgevingsplan) aan de orde. De daarvoor noodzakelijke procedure zal worden gevoerd. Zie in dit kader onderdeel 4. van deze notitie.

d) De locatie is niet op basis van een dialoog met de inwoners gekozen.

Reactie:

De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel is door de gemeente op- en vastgesteld en is voor ons een gegeven op basis waarvan wij met het opstellen van een stedenbouwkundig ontwerp aan de slag zijn gegaan.

e) Alleen aan Plein ligt een bebouwingsconcentratie welke realisatie van woningbouw mogelijk maakt.

Reactie:

Bij deze reactie wordt uitgegaan van de huidige regelgeving. Zoals hierboven vermeld is aanpassing hiervan nodig. Uiteindelijk beslist de gemeenteraad van Meierijstad omtrent herziening van het bestemmingsplan of het vaststellen van een Omgevingsplan.

4. Status en procedure van het plan

f) Hoe vindt er behoud plaats van de landschappelijk waarden?

Reactie:

Het cultuurhistorisch waardevolle onverharde pad Teeuwishoek blijft, met uitzondering van 2 kruisingsvlakken, intact. Uit een nog uit te voeren Flora- en Faunaonderzoek zal moeten blijken wat er nog meer waardevol is in het gebied en hoe hier mee om kan worden gegaan. Bij het opstellen van het plan zijn we uitgegaan van het historisch kavelpatroon.

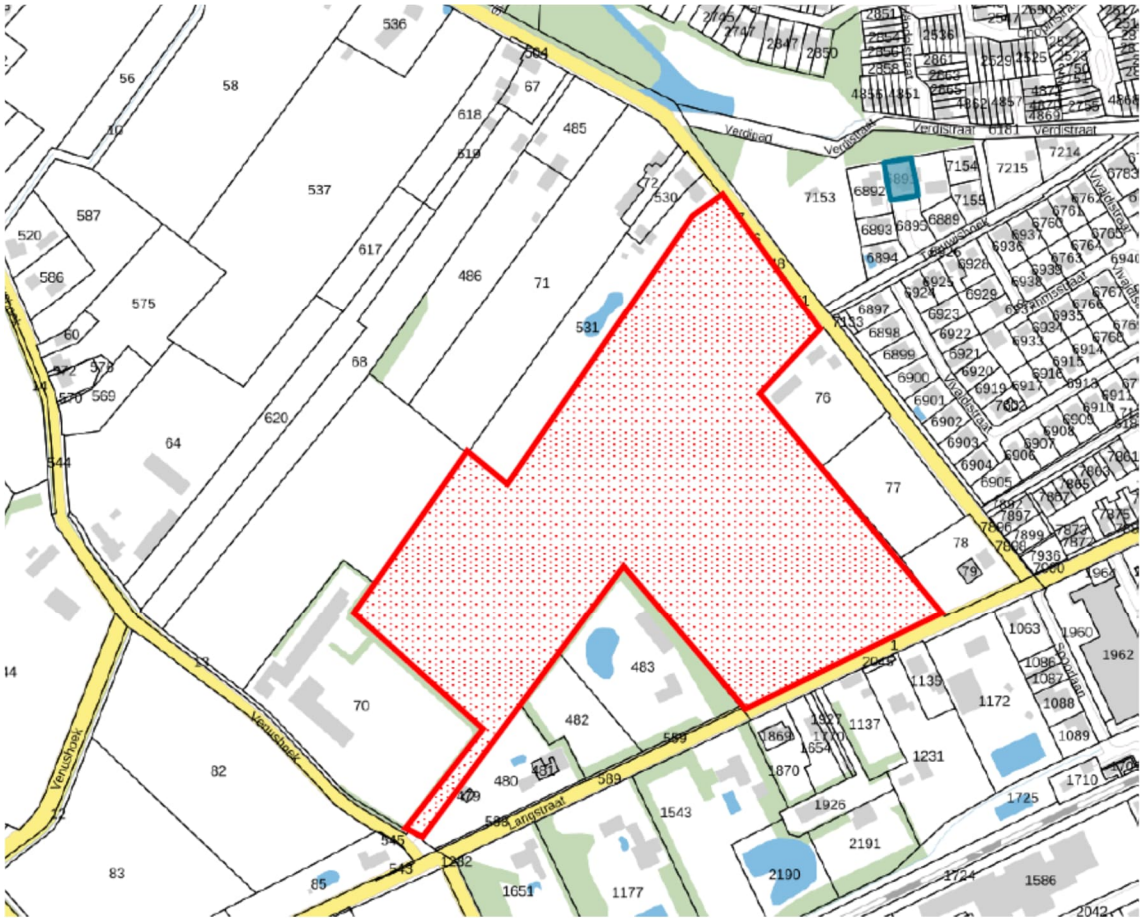
In de ontvangen reactie geeft het Natuur- en Milieucentrum Schijndel aan dat ze twijfelen of het gebied op dit moment een grote natuurwaarde kent. Ze doen wel suggesties voor het ontwerp van de woonlocatie en het omliggende gebied. Bij het nader uitwerken van de plannen zullen we deze bezien.

g) Wat is exact het plangebied?

Reactie:

Het plan is thans geprojecteerd op de percelen zoals weergegeven op onderstaande kaart.

Het betreft de percelen die in handen zijn van de initiatiefnemers of waarover we met de eigenaren in gesprek zijn. Er zijn, vooralsnog, geen randen of delen van aangrenzende percelen meegenomen.


Verdinad
Verdistraat
Vagalaan
Venusbaan
Venushoek
Jupiterstraat
Marsstraat
Mercuriuslaan
Saturnusstraat
Uranusstraat
Vagalaan
Venusbaan
Venushoek
Verdistraat
Verdistraat
Verdistraat

h) Wat is exact uitgeefbare grond en wat niet? Verklaring van de verhouding 50/50.

Reactie:

Tot uitgeefbare grond behoren de vierkante meters die gaan horen bij een te realiseren woning. De overige grond wordt ingericht als weg/groen/speelvoorzieningen/water.

In de tekening die is gepresenteerd zijn de verhoudingen hiervan als volgt:

Met Teeuwishoek

Onderdeel	Oppervlakte	% van de grond
Hoofdwegen	3.151 m2	4%
Wegen en voetpaden	12.076 m2	15%
Parkeren	3.656 m2	4%
Groen + water	23.635 m2	29%
Wonen: RvR *	10.628 m2	13%
Wonen: /gemengd *	28.424 m2	35%
Totaal	*81.570 m2*	100%

* = 48%

Zonder Teeuwishoek

Onderdeel	Oppervlakte	% van de grond
Hoofdwegen	3.151 m2	4%
Wegen en voetpaden	10.221 m2	13%
Parkeren	3.656 m2	5%
Groen + water	19.642 m2	26%
Wonen: RvR *	10.628 m2	14%
Wonen: /gemengd *	28.424 m2	38%
Totaal	*75. 722 m2*	100%

* = 52%

i) Is uitbreiding van het plangebied in de toekomst mogelijk?

Reactie:

Een uitbreiding van het plangebied staat ons, op dit moment, niet voor ogen. Er wordt nog wel gekeken naar een ontwikkeling van de percelen aan Plein. Dit o.a. vanwege het realiseren van een stedenbouwkundige aanhaking van de ontwikkeling aan het bestaande stedelijk gebied. Op dit moment kan daar nog niets concreets over worden gezegd.

j) Gemis van een goede ruimtelijke onderbouwing.

Reactie:

Wat is gepresenteerd is een stedenbouwkundige schets, waar bij het opstellen rekening is gehouden met diverse aspecten. Een nadere onderbouwing moet nog plaatsvinden, onder andere aan de hand van de diverse onderzoeken die nog moeten worden uitgevoerd in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan.

k) Wat is de planning c.q. het proces?

Reactie:

Tot en met oktober 2021 richten we ons op dialoog met de omgeving. Daarna stappen we door naar het proces van het opstellen van een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan moet goed worden onderbouwd. Daarvoor worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en wordt een voorlopig ontwerp opgesteld.

Op verschillende momenten wordt er nog met de omwonenden gesproken over diverse aspecten. Deze zogenaamde Overlegkalender zijn we aan het vormgeven en deze wordt nog medegedeeld.

l) Zijn de noodzakelijke onderzoeken al verricht?

Reactie:

Zie reactie onder j.

m) Waarom is er niet gekozen voor een concept à la Veghels buiten?

Reactie:

Gelet op de opgave die er lag met betrekking tot het woningbouwprogramma, de ambitie om het onverharde pad Teeuwishoek te handhaven, de voorwaarden genoemd in de Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel en het historische kavelpatroon is dit het meest logische en wenselijke ontwerp.

n) Verzoek om gesprek met Wijkraad.

Reactie:
Op 19 april 2021 en 21 juli 2021 zijn er gesprekken gevoerd met de wijkraad. Hierbij moet worden opgemerkt dat de Wijkraad zich concentreert op het woon- en leefklimaat van de bewoners van de toekomstige woonlocatie. Ze neemt geen standpunt in over de vraag of de locatie al dan niet moet worden gerealiseerd.

o) Heeft Natuur en Milieu Centrum input kunnen leveren?

Reactie:
We hebben van het Natuur- en Milieucentrum Schijndel per mail een reactie ontvangen met de volgende inhoud:

"*We betwijfelen of het gebied op dit moment een grote natuurwaarde heeft, Het grasland is ook volledig monotoon. Struiken en schuilgelegenheid ontbreken. De bomen langs de zandweg zijn gekapt.*

Maar... het zou wel een grote natuurwaarde kunnen krijgen. Natuur houdt niet op bij de dorpsgrens.
Voor NMC een mogelijkheid om dichter bij de mensen duidelijk te maken welke invloed ze zelf kunnen hebben. Er zou hier een voorbeeld van een natuurparel mogelijk moeten zijn.

Er zijn mooie aanknopingspunten om het gebied heen: een biologische boer met aandacht voor de natuur, een paar villa's die volwassen begroeiing kennen, het bosje met de oude eiken aan weg Plein met de spechten en uilen en dergelijke.
Als je dat versterkt in de wijk kan het een natuurparel worden. Als je dat negeert wordt het een nieuwe steenmassa.

Bijvoorbeeld:
- er worden nu al stemmen gehoord dat de bewoners zelf zouden moeten mogen kiezen welke bomen in de straten komen. (Lees: bomen die klein blijven, weinig blad of vrucht laten vallen en waar geen luizen in willen. En waar liefst ook geen vogels in gaan zitten. Zeer eenvormig dus)
- de gemeente heeft een beleid van postzegels groen te vervangen door grasveldjes, dat telt ook als groen en is goedkoop in aanleg en onderhoud.
In wijk Plein (die aan deze nieuwe wijk grenst) de 'blokbeplanting' op veel plaatsen is vervangen door gras waren in 2 jaar tijd alle egels, die er voorheen veel zaten, weg. De meeste werden teruggevonden plat op straat. Schuilgelegenheid lag niet meer op loopafstand.

Positief te beïnvloeden zijn bijvoorbeeld:
- variatie aan struiken en bomen en bloeiende bloemen
- mogelijkheid tot beheer door omwonenden van bloemenperkjes
- vleermuizenkasten (ook de vleermuizen in mijn wijk zijn spoorloos)
- mussendaken
- wellicht groendaken op de appartementen
- ontmoedigingsbeleid naar bewoners om tegel - of grinttuinen aan te leggen
- verbod op houten schuttingen en aanprijzen van groene erfafscheidingen zoals elders ook gebeurt
- actief beleid wat betreft regentonnen en grindbakken om regenwater op te vangen
- er zijn vast projecten te vinden waar mensen bijvoorbeeld bij- en vlindervriendelijk planten en struiken kunnen krijgen (gratis of goedkoop), als basis om hun tuin aan te kleden

Als de gemeente dan ook nog de wijk aan zou gaan prijzen als: wonen in het groen en dicht bij de natuur, krijg je wellicht ook een bevolking die om natuur geeft. Dit is dan ook een mooie stap om de bewoners bewust te maken van het belang van een goede natuur en milieu omgeving. Dit helpt zeker de lokale overheid om de burger mee te nemen in de onvermijdelijke te nemen stappen voor bewuster bouwen en de noodzakelijke energie transitie. "

Zodra wij met de nadere uitwerking van de plannen aan de slag gaan, gaan we het Natuur- en Milieucentrum alsmede de wijkraad en waar mogelijk ook al toekomstige bewoners betrekken bij de thema's die er worden genoemd. Zoals onder k. staat aangegeven gaan we de Overlegkalender nader vormgeven en wordt deze nog medegedeeld.

5. Initiatiefnemers van het plan

p) Wie zijn de initiatiefnemers en hoe is hun rolverdeling?

Reactie:
De initiatiefnemers van dit plan zijn de Ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte in samenwerking met de Bouwcombinatie Muller Wagemakers Vastgoedontwikkeling. Ruimte voor Ruimte zorgt voor de ontwikkeling van het plan en het bouw- en woonrijp maken van het gebied. Muller Wagemakers ontwerpt, bouwt en verkoopt de projectmatige woningen

q) Past het ontwikkelen van deze woonlocatie binnen de doelstellingen van Ruimte voor Ruimte?

Reactie:
Ja, deze ontwikkeling past in de doelstelling van Ruimte voor Ruimte. Zie daarvoor de website www.ruimtevoorruimte.com, onderdeel “ruimte voor maatschappelijke ontwikkeling in Brabant”.

6. Inhoud van het plan

r) Het toepassen van parkeerhoven wordt ondersteund: is passend in de omgeving

Reactie:
We vinden het fijn dat deze ontwerpkeuze wordt ondersteund.

s) Verzoek om de percelen Plein 23 en Langstraat 1 bij de ontwikkeling van het plan te betrekken.

Reactie:
Met de eigenaren van deze percelen is afzonderlijk gesproken.

t) Te waarderen dat de Teeuwishoek als zandpad behouden blijft, hoewel er sprake is van 2x een oversteek.

Reactie:
Helaas valt er niet aan de ontkomen om 2x een oversteek van het onverharde pad te realiseren.

u) Verzoek om paaltje Teeuwishoek ter hoogte van Venushoek.

Reactie:
Ten tijde van de uitvoering van het plan zullen wij dit nader bezien.

7. Woningbouwprogramma

v) Hoe zit het te realiseren woningbouwprogramma er uit?

Reactie:
Het programma ziet er –vooralsnog- als volgt uit:

Type	Categorie	Aantal
Vrije kavel	Duur	15
Tweekappers	Duur	37
Seniorenwoningen	Middelduur	13
Hoekwoningen	Middelduur	16
Rijwoningen	Middelduur	18
Rijwoningen	Goedkoop	14
Rug aan Rug	Goedkoop	32
Rijwoningen	Sociaal	12
Appartementen	Sociaal	36
Totaal		*193*

De verdeling in categorieën die bij bovenstaande tabel hoort is procentueel als volgt:

Categorie	Percentage
Sociaal:	25%
Goedkoop:	24%
Middelduur:	24%
Duur:	27%

w) Wat is de duurzaamheidsdoelstelling met betrekking tot de te realiseren woningen?

Reactie:
De woningen moeten voldoen aan de op dat moment geldende landelijke c.q. gemeentelijke normen.

x) Kunnen er ook kleinere kavels komen?

Reactie:
De vrije kavels variëren in oppervlakte tussen 650 en 1.300 vierkante meter. Het realiseren van kleinere kavels staat ons niet voor ogen. Dit heeft enerzijds te maken met de financiële haalbaarheid van het plan, het ruimtebeslag en het specifieke product van een zogenaamd RvR-kavel.

y) Is er ruimte voor het realiseren van andere woonvormen? Zijn er kansen voor “Anders wonen”?

Reactie:
De ontwikkeling voorziet in een heel divers programma waarbij het accent ligt op een goedkoop en betaalbaar programma. In het huidige plan is niet voorzien in een andere specifieke bijzondere woonvorm. Dit betekent niet dat we hier niet op willen inzetten als kansen zich voor gaan doen.

z) Een appartementencomplex hoger dan 2 verdiepingen past niet in de omgeving.

Reactie:
De twee appartementencomplexen zijn gepland in 3 lagen, waarbij thans het uitgangspunt is dat de derde laag dusdanig zal worden vormgegeven dat deze meer lijkt op een traditionele dorpswoning van 2 lagen met een kap dan dat er sprake is van 3 volle lagen. De appartementen zijn echter nog niet ontworpen en –in samenwerking met de toekomstige verhuurder- uitgewerkt.
Gelet op de positionering van deze complexen midden in het plangebied zijn wij van mening dat dit voorstelbaar en aanvaardbaar is.

8. Ontsluitingsstructuur woonlocatie/verkeersveiligheid

aa) Aandacht voor de ontsluiting van de woonlocatie: meer verkeer op de Langstraat is onveilig.

Reactie:
Door bureau Kragten is een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor de verkeerssituatie op het omliggend wegennet. Het resultaat van dit onderzoek is eerder gedeeld, zie bijlage 2. In het rapport wordt aandacht geschonken aan onder andere het verkeer dat de woonlocatie genereert, hoe dit verkeer zich verdeelt over het omliggende wegennet, wat de huidige verkeersintensiteit op het wegennet is en is een beoordeling gemaakt van de verschillende wegvakken en kruispuntberekeningen. Dit heeft vervolgens geleid tot conclusies en aanbevelingen. Voor het plan betekent het concreet:

1. een knip aanbrengen op de fietsstraat Plein, ten noorden van de aansluiting van het nieuwe woongebied op de fietsstraat;
2. maatregelen treffen aan de Langstraat: het wegvak tussen de westelijke nieuwe ontsluiting van het plangebied en de Spoorlaan verbreden tot 5,5 m, alsmede toepassen van open verharding en inpassing van kruispuntplateaus alsmede de komgrens verplaatsen zodat de snelheid omlaag gebracht kan worden tot 30 km/u.

Wij zijn voornemens om deze aanbevelingen over te nemen en met de gemeente daarover het gesprek aan te gaan.

bb) Let op de aanwezigheid en het aantal verkeersbewegingen van de het Kinderdagverblijf aan de Langstraat.

Reactie:
Bij de uitwerking van de aanpassing van de Langstraat zal hier rekening mee worden gehouden. De verkeersbewegingen die worden gegenereerd door dit Kinderdagverblijf zijn meegenomen in het verkeersrapport.

cc) De locatie Hooghekke is via de Europalaan beter ontsloten dan deze locatie.

Reactie:
Deze locatie is thans niet aan de orde.

dd) Wordt de Langstraat verbreed?

Reactie:
Daar ziet het wel naar uit. Zie onder aa.

ee) Is het een optie om de Langstraat om te vormen naar een soort van randweg richting de Boxtelseweg?

Reactie:
Deze optie hebben wij niet onderzocht omdat dit geen onderdeel is van de ontwikkeling van de woonlocatie.

ff) Een ontsluiting via de Venushoek is beter dan via de Langstraat.

Reactie:
Uit het gehouden onderzoek blijkt dat de voorgestelde ontsluiting, na het treffen van genoemde maatregelen, voldoet. De Venushoek is daar, gelet op de breedte van de weg alsmede het verloop van het tracé, niet voor geschikt.

gg) Worden de 6 geprojecteerde kavels direct ontsloten op de Langstraat?

Reactie:
Ja, deze worden ontsloten op de Langstraat.

hh) Plein is al een sluiproute en dat wordt door dit plan alleen maar erger.

Reactie:
Zie de reactie onder aa.

ii) Plein is een schoolroute. Is er met de scholen gesproken?

Reactie:
Ja, er is gesproken met een vertegenwoordiger van het Elde College. De verkregen informatie is gebruikt als input voor het verkeersonderzoek.

jj) Er vindt nu al oneigenlijk gebruik plaats van Plein door bouwverkeer en personeel Industrie aan de Spoorlaan.

Reactie:
Zie reactie onder aa.

kk) Fijn als Plein als fietsstraat behouden kan blijven. Deze straat is feitelijk nu al te druk.

Reactie:
Zie reactie onder aa.

9. Overige opmerkingen

ll) Welke delen van het gebied behoren straks tot bebouwde kom en welke niet? Dit in verband met voorschriften met betrekking tot stoken en dergelijke.

Reactie:
Een van de maatregelen aan de Langstraat is het naar beneden bijstellen van het snelheidsregime. Daarbij hoort aanpassing van de grens van de bebouwde kom c.q. een verplaatsing van het kombord.
Dit heeft geen consequenties voor het opstoken van snoeihout. Uit informatie opgehaald bij de gemeente blijkt dat er wel een beleidswijziging met betrekking tot stoken aan zit te komen. Dit in afwachting van een alternatieve verwerkingsmogelijkheid. In dit kader verwijzen wij naar de website van de gemeente Meierijstad.

mm) Als we dit hadden geweten hadden we ons huis aan de Langstraat verder naar achteren gebouwd.

Reactie:
We kunnen ons dit standpunt goed voorstellen.

nn) Aandacht voor specifieke situatie van het perceel Plein 19.

Reactie:
Met de bewoners van dit perceel hebben we gesproken en afzonderlijk bericht.

oo) Bezien van ontwikkelmogelijkheden op de percelen Plein 23 en Langstraat 1.

Reactie:
Ook met deze bewoners hebben we gesproken en afzonderlijk bericht.

3. Reacties en input verkregen n.a.v. de Inloopbijeenkomst op 23.09.2021

10. Alternatief plan omwonenden Langstraat
Door de bewoners van een 4-tal huizen aan de Langstraat is kenbaar gemaakt dat zij de tegen de realisatie van de woonlocatie zijn. De argumenten die zij hiervoor hebben zijn:

a. het omliggende wegennet is niet berekend op de toename van het verkeer van de nieuwe woonlocatie;
b. het ontworpen plan past niet in de bestaande omgeving;
c. het is wenselijker om toekomstige bebouwing aan te laten sluiten bij de toekomstige woningbouw richting de Schootsestraat;
d. het plangebied moet groter gemaakt worden zodat er meer rekening gehouden kan worden met: sociale woningbouw, groenvoorziening, leefbaarheid met een wel overdacht verkeersplan;
e. alternatieve woonlocaties lijken niet meer aan de orde.

Desondanks hebben zij een alternatief plan ontwikkeld dat eventueel voor hen voorstelbaar is. Dit plan is als bijlage 3. bij deze notitie gevoegd.

Reactie:
Allereerst willen we opgemerkt hebben dat we veel respect hebben voor de wijze waarop de bewoners aan de Langstraat deelnemen aan dit proces.
Het aangeboden alternatieve plan hebben wij bezien en beoordeeld en hieronder puntsgewijs van een reactie voorzien

De Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel, bijlage 5, was voor ons uitgangspunt bij het opstellen en uitwerken van een stedenbouwkundig ontwerp. Hierin heeft de gemeente Meierijstad onderbouwd waarom de aan de orde zijnde locatie is aangewezen als toekomstig woningbouwgebied en bepaalt de gemeente de grenzen van het plangebied.

Daarnaast is in het recent door de gemeenteraad aangenomen actieplan woningbouw 2021, ”woningbouwoffensief Meierijstad” te lezen dat alle in de Ruimtelijke Bouwsteen genoemde locaties én nog meer nodig zijn om de doelstellingen te realiseren. Het gaat dus bij de locatiekeuze niet om óf-óf maar om én-én. Zie bijlage 4.

Bij het opstellen van het stedenbouwkundige plan hebben wij zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van de huidige bewoners, de aard en het karakter van de aangrenzende woonlocatie maar is ook gekeken naar het belang van de toekomstige bewoners van de nieuwe woonlocatie; ook zij wensen te gaan wonen in een dorpse omgeving.
De nieuwe buurt moet het vooral hebben van openbaar groen dichtbij alle woningen. Vergeleken met de ‘Langstraattuinen’ zijn hun tuinen relatief klein. Om die reden wil je (robuust) groen ín de wijk en niet aan de rand.

Het alternatieve plan hebben wij op de verschillende onderdelen als volgt overwogen en beoordeeld. De conclusie is dat we het alternatieve plan niet overnemen.

Punt 1: alternatieve ontsluiting
Reactie:
Het voorstel voor ‘omrijverkeer’ door het buitengebied raakt anderen waarbij de verkeersveiligheid meer onder druk komt door intensiever gebruik van een deel van de fietsstraat en/of de wat smallere landwegen.

Punt 2: vergroten plangebied
Reactie:
Deze ontsluiting en omvang van het plangebied zijn verkend en besproken met de gemeente. De kaders hiervoor liggen duidelijk vast in de Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel. Het is niet wenselijk het plan op de

voorgestelde locatie uit te breiden, omdat bebouwing in dit deel afbreuk doet aan het landschappelijke beeld (de groene lob in het eikenblad) vanaf de Venushoek .

Punt 3: geen ontsluiting op de Langstraat
Reactie:
Vanuit een zorgvuldige afweging van alternatieve verkeersontsluitingen is geconcludeerd dat het ontsluiten op Plein (fietsstraat) en Venushoek (smalle landweg) niet wenselijk is. Ondanks het huidige profiel is er in de Langstraat wel ruimte om de situatie te verbeteren en optimaliseren. Ook de directe verbinding met de Europalaan is positief voor de afwikkeling van het verkeer.

Punt 4a: Achterkant perceel Langstraat 7
Reactie:
De Teeuwishoek is en wordt de landschappelijke drager van het plan. Deze groene recreatieve route wordt in stand gehouden. Ter hoogte van 4a wordt de overgang naar het buitengebied ingezet. Voor de beleving zijn daarom hier groen ingepaste achtertuinen gewenst in plaats van voorkanten van woningen met een auto-ontsluiting.

Punt 4b: Zijkant perceel Langstraat 7
Reactie:
Er is in het stedenbouwkundige plan van initiatiefnemers een afstand van 3 meter aangehouden tot de perceelgrens. Er is daardoor ruimte voor: de bestaande sloot - berm met beplanting – weg - en huizen. Hierdoor wordt er voldoende afstand gecreëerd ten opzichte van de bestaande bebouwing.

Punt 5: Waterpartij aan de Langstraat
Reactie:
Zoals hierboven al opgemerkt moet de nieuwe buurt het vooral hebben van openbaar groen dichtbij alle woningen en dat daarom gekozen is voor robuust groen IN de nieuwe woonlocatie.
Kijkend naar de identiteit en structuur van Schijndel is de Langstraat van oudsher een van de linten die Schijndel richting het westen ontsluit. De straat kenmerkt zich door de lintbebouwing en agrarische gronden. Nabij de kern is de dichtheid aan de Langstraat de afgelopen decennia toegenomen met de toevoeging van diverse vrijstaande woningen en tweekappers aan zowel de noord- als zuidzijde, passend bij de lintgedachte. Vanuit die kwaliteit en herkenbaarheid van het (oude) lint worden in het nieuwe plan vrijstaande woningen (aan de weg) gesitueerd. In het voorstel wordt door het toevoegen van een grote groenzone een andere structuur aan de Langstraat toegevoegd die afbreuk doet aan de identiteit van dit lint hetgeen wij niet wenselijk vinden.

Punt 6: Hoogbouw is niet passend
Reactie:
We zijn het eens met de stelling dat het voor dit gebied niet passend is om hoogbouw te realiseren. Echter, wij zijn van mening dat de term hoogbouw hier misleidend wordt gebruikt. In het plan is de mogelijkheid van het realiseren van appartementengebouwen met 3 lagen voorgesteld, waarbij het een uitgangspunt is dat de derde laag dusdanig zal worden vormgegeven dat deze meer lijkt op de traditionele dorpse woning van 2 lagen met een kap dan dat er sprake is van 3 volle lagen. De afstand ten opzichte van de perceelsgrens van Langstraat 7 bedraagt circa 25 meter, hetgeen acceptabel en, vanwege de huidige beplanting op het perceel, de gesuggereerde inkijk niet aan de orde is.

Punt 7: Ontsluiting
Reactie:
Zie 1. en 3.

Punt 8: Fietsstraat
Reactie:

Zie 8 aa.

Punt 9: huidige situatie Langstraat
Reactie:
Zie 8 aa

Daarnaast is de opmerking gemaakt, dat er groen is ingetekend van de omliggende percelen welke niet binnen het project vallen.
Reactie:
Zie 4.g. In aanvulling hierop merken wij op dat het bestaande groen op de omliggende percelen de ruimte bepalen. Het zijn als het ware de groene wanden van de ruimte en zijn bepalend voor de beleving. Om die reden staan ze ingetekend. De ontwerpeis die wij hebben moeten hanteren is dat 50% van het plangebied moet bestaan uit openbaar gebied. In dit kader hebben wij in gezet op een concentratie van het groen direct rondom de Teeuwishoek en aansluitend op de Teeuwishoek.

11. Aanvullende reacties op het onderdeel 'verkeer'.
Er zijn verschillende reacties ontvangen met betrekking tot het aspect 'verkeer'. Deze hebben betrekking op de volgende items:

a. Verkeersveiligheid op fietsstraat Plein is een zorg. Hierover heeft een van de bewoners eerder al contact gezocht met de gemeente. Reacties op de knip van het Plein zijn overwegend positief.
b. Verzoek om er voor te zorgen dat bij de uiteindelijke bouwwerkzaamheden, (zwaar) bouwverkeer geen gebruik zal maken van Plein.
c. De verkeerstellingen worden ter discussie gesteld (moment van tellen, ligging telslangen, aandeel vrachtverkeer).
d. De verkeerstoename die veroorzaakt gaat worden op de Langstraat/Spoorlaan/Europalaan i.c.m. de verkeersproblemen die daar in de huidige situatie al worden ervaren (huidige drukte, hard rijden, onveiligheid).
e. Aandacht wordt gevraagd voor het wegontwerp van de Langstraat tussen de aansluitingen van de projectlocatie en Spoorlaan. Ontwerp/maatregelen moeten aansluiten bij toekomstig snelheidsregime van 30 km/u.
f. De kruising Europalaan/ Spoorlaan wordt aangepast. Hoe kan een veilige oversteek worden gegarandeerd voor voetgangers en fietsers? Er wordt een toename verwacht van het fietsverkeer a.g.v. het afsluiten van de fietsroute langs de Spoorweg.
g. Aandacht wordt gevraagd voor de inrichting van de Spoorlaan. Er is nu al sprake van veel overlast.
h. Trottoir ontbreekt na Kruithof, voetgangers moeten dan via de openbare weg verder lopen. Wat is hiervoor de veilige oplossing?
i. Hoe garandeer je een veilige oversteek van m.n. fietsers die vanaf het Plein komen? Veel scholieren van het Elde College maken gebruik van deze route.

Reactie:
Zoals eerder vermeld is uit het uitgevoerde verkeersonderzoek, bijlage 2, gebleken dat het omliggende wegennet het toelaat om het verkeer afkomstig van de geprojecteerde woonlocatie toe te voegen. Dit met inachtneming van de geadviseerde maatregelen.

Er worden een aantal items genoemd die buiten het bereik van het plan vallen maar voor de omwonenden relevant zijn. Aan de gemeente worden deze reacties voorgelegd met het verzoek om deze nader te bezien en daarop richting de omwonenden te reageren.

12. Bouwproces
Men is bang dat het bouwverkeer de nodige (geluids-)overlast met zich mee gaat brengen en wellicht ook schade kan opleveren aan de bestaande oudere woningen. Deze zijn gebouwd tussen 1930-1952.
Bewoners willen een 0-meting voor aanvang van de werkzaamheden, zodat eventuele schade veroorzaakt door

met name zwaar vervoer verhaald kan worden.
Reactie:
Het uitvoeren van een 0-meting, welke in het belang kan zijn van de bewoners maar ook van de uitvoerders, wordt in overweging genomen. Ten tijde van de uitvoeringsfase wordt hier op terug gekomen.

13. Omvang plangebied
Men verzoekt om zekerheid van het behoud van de huidige plangrenzen zodat de uitgangspunten van het eikenblad-concept overeind blijven.
Reactie:
De gemeenteraad beslist uiteindelijk over het ruimtelijke beleid voor de Schijndel. Omtrent het verzoek kunnen wij geen uitspraak doen.

12. Anders Wonen
Men verzoekt om te bezien of andere woonvormen (small/tiny houses, CPO, duurzaam, klein maar fijn, in goed nabuurschap enz.) in het plan kunnen worden opgenomen.
Reactie:
Zie 7. onder y.

4. Doorkijkje proces en vervolg dialoog

Het vervolgproces van de ontwikkeling van de woonlocatie ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Stap	Inhoud
Voorbereiding bestemmingsplan.	Uitvoeren onderzoeken: Hierbij kan o.a. gedacht worden aan de volgende onderzoeken: a. QuickScan Natuur b. Milieukundig bodemonderzoek c. Archeologie d. Explosieven e. Akoestisch onderzoek wegverkeer f. Verkeersonderzoek (capaciteit) g. Geur h. Luchtkwaliteit i. Externe veiligheid j. Spuitzones gewasbescherming k. Waterparagraaf l. Stikstofdepositie m. Vormvrije m.e.r.-beoordeling n. Bedrijven en milieuzonering (quickscan) o. Gezondheid (kwalitatieve onderbouwing) p. Inmeten plangebied q. Waterhuishoudkundig plan Uitwerken stedenbouwkundig plan De basis hiervoor is de stedenbouwkundig schets waarover de Omgevingsdialoog is gevoerd. Hierbij kan gedacht worden aan: a. Opstellen beeldkwaliteitsplan of -paragraaf b. Opstellen inrichtingsrichtingsplan c. Start opstellen bestemmingsplan
Presentatie voorlopig ontwerp	Aan de omwonenden en gemeente wordt het voorlopig ontwerp gepresenteerd waar gelegenheid is voor reactie.
Start procedure bestemmingsplan	Nadat de onderzoeken zijn uitgevoerd, het voorlopig ontwerp is opgesteld en deze plannen in een bestemmingsplan zijn opgenomen, wordt het plan aan de gemeente aangeboden met het verzoek om het in procedure te brengen.
Toelichting op inrichtingsplan	Gelijktijdig met opstellen van het bestemmingsplan wordt de uitvoering voorbereid. Voor de inrichting van het openbaar gebied (wegen, riolering, nutsvoorzieningen, wadi's, groen en/of speelgelegenheden) wordt een gedetailleerd plan opgesteld alsmede een bestek. Het ontwerp van de woningen wordt verder uitgekristalliseerd en de bouw daarvan voorbereid. De omwonenden worden hierover geïnformeerd en voorstellen kunnen in overweging worden genomen.
Start uitvoeringsproces	Bouwrijp maken van het plangebied: riolering, nutsvoorzieningen en (bouw-)wegen worden aangelegd.
Bouwproces	De start van de bouw van de woningen vindt plaats nadat het gebied bouwrijp is gemaakt.
Woonrijp maken	Nadat de laatste woning is opgeleverd start het proces van woonrijp maken: aanleg definitieve straten, verlichting, uitvoering beplantingsplan en inrichting van de groene zones.

Oplevering	Het gebied is bouwrijp gemaakt, de woningen zijn gerealiseerd, het gebied is woonrijp gemaakt en er heeft overdracht plaatsgevonden van het openbaar gebied aan de gemeente.

De planning voor komende periode is als volgt:

Wat	Wanneer
Onderzoeken en opstellen stedenbouwkundig ontwerp	september – december 2021
Opstellen concept bestemmingsplan	november – januari 2022
Indienen ontwerpbestemmingsplan bij gemeente	februari 2022
Beoordeling en vrijgave concept ontwerpbestemmingsplan	maart 2022
Ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan	april 2022
Informatiebijeenkomst omgeving inzake ontwerpbestemmingsplan	april - mei 2022

De dialoog met omwonenden eindigt niet met het opmaken en versturen van dit verslag. We blijven het gesprek voeren en gebruiken daarvoor verschillende communicatiemiddelen:

Middel	Wanneer
Persoonlijk belmoment:	In geval het om een korte persoonlijke aangelegenheid gaat.
Keukentafelgesprekken:	Als een persoonlijk gesprek, eventueel op locatie, wenselijk is.
Digitale nieuwsbrief:	Bij een korte mededeling die van belang kan zijn voor de omwonenden.
Inloopbijeenkomst:	In geval er behoefte bestaat aan een afstemmingsmoment/-overleg met de omwonenden.
Plenaire bijeenkomst:	Bij uitzondering.

De momenten waarop met de omwonenden en belangstellende(n) het gesprek wordt gevoerd zijn in elk geval, de volgende:

Acties	Planning
Start: bekendmaking ontwikkeling	(Digitaal) 11 maart 2021
Indienen op- en aanmerkingen/ verzoeken	15 april 2021
Verkeersonderzoek	April-mei 2021
Toesturen verslag en verkeersonderzoek aan omgeving	11 augustus 2021
Inloopbijeenkomst	23 september 2021
Presentatie Voorlopig Ontwerp (VO)	November/december 2021
Informatiebijeenkomst ontwerp bestemmingsplan	Februari 2022
Start ontwerp bestemmingsplanprocedure	April 2022
Toelichting inrichtingsplan	Nog nader te bepalen
Informatiebijeenkomst inzake realisatie	Nog nader te bepalen

5. Conclusies voor dit moment

We danken de omwonenden voor hun begrip, luisterend oor en de bereidheid om mee te denken bij het realiseren van de woonlocatie Grote Braak. De eerste fase van de dialoog is middels het opmaken van dit verslag afgerond, maar het gesprek zetten we voort!

De gesprekken die we hebben mogen voeren en de input die we hebben verkregen is aanleiding om het in maart 2021 gepresenteerde plan op de volgende onderdelen bij te stellen:

1. uitwerken van een herinrichting van een deel van de Langstraat;
2. in overleg met gemeenten en omwonenden een “knip” realiseren in Plein;
3. de achter het perceel Plein 21 geprojecteerde woningen niet ontsluiten op Plein maar via de nieuwe aan te leggen ontsluitingsweg.

Waar wij niet inhoudelijk op kunnen reageren zijn de geuite zorgen en opmerkingen met betrekking tot de verkeersveiligheid van delen van straten die buiten de invloedssfeer van de toekomstige ontwikkeling liggen. We verzoeken de gemeente om dit nader te bezien en daarover in overleg te gaan met de omwonenden.

Met een aantal eigenaren van omliggende percelen zijn afzonderlijke gesprekken gevoerd en is schriftelijk gecommuniceerd.

We gaan zijn de volgende fase van de ontwikkeling van de woonlocatie in, te weten het afronden van de benodigde onderzoeken, het opstellen van het bestemmingsplan en het opstellen van het inrichtingsplan.

Bijlagen

1. Folder, maart 2021
2. Rapport verkeerstoets Kragten 16 juli 2021
3. Alternatief plan bewoners Langstraat
4. Actieplan Woningbouw 2021, woningbouwoffensief Meierijstad
5. Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel

Grote Braak is een initiatief van:

ruimte voor ruimte
ruimte voor maatschappelijke ontwikkeling

MULLER BOUW

Bouwbedrijf Wagemakers

Combinatie Muller Wagemakers V.O.F

Locatie Grote Braak

Een nieuwe dorpse woonlocatie in Schijndel



Een nieuwe dorpse woonlocatie

De afgelopen maand kwam het nieuws naar buiten dat Ruimte voor Ruimte, in samenwerking met de Combinatie Muller Wagemakers V.O.F, een nieuwe woonlocatie aan het ontwikkelen is voor de kern Schijndel. De locatie is gelegen in de hoek Plein–Langstraat–Venushoek en wordt doorkruist door het historische, onverharde pad Teeuwishoek. Het plan is vormgegeven met behoud van de historische lobbenstructuur van Schijndel.

Om u te informeren over alle ins en outs van het project en daarover met u in gesprek te gaan, zouden wij u normaal gesproken uitnodigen voor een bijeenkomst. Vanwege de coronamaatregelen is dit helaas niet mogelijk en informeren wij u met deze folder.

Waarom deze locatie?

In de periode tot 2028 heeft de kern Schijndel behoefte aan 700 nieuwe woningen. Hiervan kan een groot deel worden opgevangen binnen het bestaande stedelijke gebied, maar voor 400 woningen zal ruimte gezocht moeten worden op een uitbreidingslocatie.

Op deze locatie worden ongeveer 195 woningen gerealiseerd, waarvoor het programma voldoet aan de Woonvisie van de gemeente Meierijstad. Ofwel een heel divers programma, waar door een groot aanbod aan sociale en goedkopere woningen ook jongeren een plek kunnen krijgen.

Proces

De plannen worden nu eerst aan de omgeving gepresenteerd en wij zijn benieuwd naar de reacties. Vervolgens gaan we de ontvangen reacties beoordelen en daar waar wenselijk nader met omwonenden in overleg.
Nadat we deze zogeheten Omgevingsdialoog hebben afgesloten met een notitie waarin alle reacties zijn opgenomen en voorzien van een commentaar, dienen we het stuk in bij de gemeente Meierijstad, met daarbij het verzoek om medewerking te verlenen aan de volgende stap, zijnde het opstellen van een bestemmingsplan.

Welke uitgangspunten zijn er gehanteerd bij het opstellen van het ontwerp?

De gemeente Meierijstad heeft in de opgestelde Ruimtelijke Bouwsteen voor Schijndel afgewogen waarom deze locatie kan transformeren naar een woonlocatie en onder welke voorwaarden.

Bij het opstellen van het ontwerp voor deze locatie hebben wij de balans gezocht tussen de aanwezige waarden in het gebied, het creëren van een meerwaarde en het oplossen van problematieken, zoals de grote behoefte aan woningbouw en de verplaatsing van een agrarisch bedrijf.

Daarnaast hebben we bij het ontwerp gekeken naar het historisch verkavelingspatroon en de elementen ‘landschap’ en ‘water’ leidend laten zijn. Behoud van het cultuurhistorisch pad Teeuwishoek stond voor ons buiten kijf.

Bovendien hebben we goed ‘van buiten naar binnen’ en ‘van binnen naar buiten’ gekeken, voor het creëren van een goed woon- en leefmilieu voor de bestaande én nieuwe bewoners van het gebied.

Het plan zal op twee plekken aan de Langstraat ontsloten worden. Dit omdat de fietsstraat Plein zich daarvoor niet leent en ook de landelijke weg Venushoek daarvoor niet geschikt is.

Voor het creëren van een zo’n dorps mogelijke wijk, waarin de openbare ruimte kwaliteit heeft, is ervoor gekozen om parkeerhoven te realiseren, zodat er zo min mogelijk ‘blik op straat komt te staan’.



Bouwsteen Schijndel





Auto en ontsluiting parkeren

- Plein = fietsstraat
  Venushoek = landbouwweg
  ontsluiting op Langstraat
- twee primaire entrees aan Langstraat, één secundaire entree aan Plein
- Schijndels profiel, groen en dorps
- parkeren grotendeels in parkeerhoven, uit het zicht
- één verbonden langzaamsverkeersnetwerk met de Teeuwishoek als hoofdader
- autovrije routing langzaam verkeer



Differentiatie woonvelden

- beeld van lintbebouwing met vrijstaande woningen aan Plein en Langstraat
- gemengd dorpsprogramma, patiowoningen, tweekappers, bouwkavels en appartementen



Speelplekken

- voldoende speelgroen ‘dooraderend’ door het gebied

Heeft u vragen of wilt u meer informatie, dan kunt u contact opnemen met Ruimte voor Ruimte:

Telefoon: 073 – 2202 120

E-mail: communicatie@ruimtevoorruimte.com

Schriftelijk: Brabantlaan 3D, 5216 TV ‘s-Hertogenbosch

Heeft u een reactie, dan ontvangen wij die graag vóór 15 april a.s. Vervolgens inventariseren wij alle ontvangen reacties, gaan bezien waar we wel of niet aan tegemoet kunnen komen en koppelen dit vervolgens aan u terug.



Beeldmateriaal: Kragten-Bureau Verkuylen
Maart 2021

ruimte voor ruimte

ruimte voor maatschappelijke ontwikkeling

Gebiedsontwikkeling

Ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte is gebiedsontwikkelaar van de locatie Plein in Schijndel. Ruimte voor Ruimte ontwikkelt namens de Provincie Noord-Brabant agrarische gronden tot bouwlocaties voor particulieren.De Ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte kan de bouwkavels aanbieden dankzij de zogeheten Ruimte voor Ruimte-regeling van het Rijk. Hierbij zijn veestallen in het buitengebied afgebroken en mogen in plaats daarvan elders in de provincie Brabant aan de rand van steden en dorpen bouwkavels worden uitgegeven. De sloopvergoeding die de agrariërs ontvangen hebben, wordt gefinancierd uit de opbrengst van de kavels. Hiernaast is Ruimte voor Ruimte ook in te zetten om actuele maatschappelijke vraagstukken op te lossen.

MULLER BOUW

Bouwbedrijf Wagemakers

Combinatie Muller Wagemakers V.O.F

Combinatie Muller Wagemakers V.O.F. is een samenwerking tussen Muller Bouw en Bouwbedrijf Wagemakers, beide uit Oss. Zij ontwikkelen, verkopen en bouwen de projectmatige woningen.

Advies

Betreft	Verkeerstoets Plein 21 te Schijndel
Ons kenmerk	MEI014-TOE-VKR
Datum	16 juli 2021
Behandeld door	T. van der Plaats / R. Stevens

1. Aanleiding

Ter plaatse van het huidig agrarisch bedrijf Plein 21 in Schijndel is een woningbouwplan beoogd. Hiervoor is een schetsontwerp opgesteld (Figuur 1). In dit schetsontwerp is voorzien in de bouw van 193 woningen. De ontsluiting voor dit woningbouwplan is in samenspraak met de gemeente Meierijstad tot stand gekomen. Het woningbouwplan sluit met twee ontsluitingswegen aan op de Langstraat en met een aansluiting op Plein ter ontsluiting van circa 38 parkeerplaatsen. De beoogde ontwikkeling zal gevolgen hebben voor de verkeerssituatie op het omliggend wegennet. Om te bepalen in hoeverre de verwachte verkeerstoename leidt tot knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid, is in voorliggende notitie een verkeerstoets beschreven.



Figuur 1 Schetsontwerp ontwikkeling Plein 21 in Schijndel

2. Verkeersgeneratie

De komst van 193 woningen zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie. Deze toename is berekend aan de hand van de kencijfers van het CROW. De meest actuele kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381[1]. De gemeente Schijndel valt op basis van de adressendichtheid in gebiedstype 'Matig stedelijk'. De projectlocatie bevindt zich in de rest bebouwde kom. Voor een worst-case benadering is aangesloten bij de maximale kencijfers binnen de gegeven bandbreedte (minimum – maximum). Aan de hand van de CROW kencijfers is de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag berekend. Bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling, zijn verkeersaantallen op gemiddelde werkdagen bepalend. De verkeersgeneratie van woonfuncties kan worden omgerekend naar werkdaggemiddeldes met behulp van de standaard omrekenfactor 1,11 (bron: CROW).

Tabel 1 Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

Woningtype	Aantal woningen		Kencijfer CROW		Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling			
					Weekdagetmaal		Werkdagetmaal (x 1,11)	
Koop, huis, vrijstaand	15	woningen	8,6	per woning	129,0	mvt/etmaal	143,2	mvt/etmaal
Koop, huis, twee-onder-een-kap	37	woningen	8,2	per woning	303,4	mvt/etmaal	336,8	mvt/etmaal
Koop, huis, tussen/hoek	47	woningen	7,5	per woning	352,5	mvt/etmaal	391,3	mvt/etmaal
Koop, huis, tussen/hoek	46	woningen	7,5	per woning	345,0	mvt/etmaal	383,0	mvt/etmaal
Huur, huis, sociale huur	12	woningen	5,3	per woning	63,6	mvt/etmaal	70,6	mvt/etmaal
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	36	woningen	4	per woning	144,0	mvt/etmaal	159,8	mvt/etmaal
Totaal	193	woningen			1.338	mvt/etmaal	1.485	mvt/etmaal

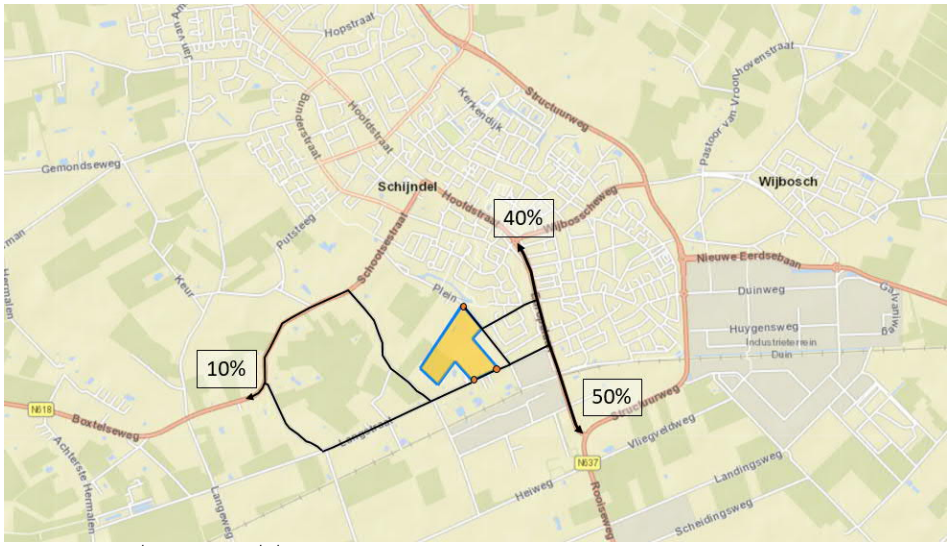
De totale ontwikkeling (193 woningen) zorgt voor een verkeerstoename van circa **1.485 motorvoertuigbewegingen per etmaal** (mvt/etmaal) op een gemiddelde werkdag. Een klein gedeelte van deze toename wordt afgewikkeld via een aansluiting op Plein, het restant wordt afgewikkeld via een van de twee aansluitingen op de Langstraat. In het schetsontwerp (Figuur 1) is voorzien in 20 rijwoningen en 1 vrijstaande woning die ontsluiten via de aansluiting op Plein. Dit deel van het woonprogramma zorgt voor een verkeersgeneratie van circa **176 mvt/etmaal** op een gemiddelde werkdag. De overige verkeersgeneratie, die afwikkelt via een van de aansluitingen op de Langstraat, bedraagt circa **1.309 mvt/etmaal** op een gemiddelde werkdag.

3. Verdeling over wegennet

Om de impact van de ontwikkeling op de verschillende wegvakken te kunnen beoordelen, is de verdeling van de verkeerstoename over de ontsluitingsroutes van belang. In Figuur 2 zijn de drie belangrijkste ontsluitingsroutes weergegeven, met daarbij een inschatting van de verkeersverdeling:

- In noordoostelijke richting: via Langstraat en Europalaan richting de gebiedsontsluitingswegen in Schijndel. Voor bestemmingen binnen Schijndel zal dit een populaire route zijn, evenals verkeer van en naar de N617 (richting Den Bosch). **Inschatting: 40% van totale verkeersgeneratie.**
- In zuidoostelijke richting: via Langstraat en Europalaan richting N637. Voor bestemmingen buiten Schijndel zal dit een populaire route zijn: bijvoorbeeld verkeer van en naar de rijksweg A50 (richting Eindhoven). **Inschatting: 50% van totale verkeersgeneratie.**
- In zuidwestelijke richting via de Langstraat en Venushoek/Schootsehoef naar de N618 (richting Boxtel / rijksweg A2). Dit is een route via het buitengebied, gezien de beperkte wegbreedte zal deze route naar verwachting weinig gebruikt worden. **Inschatting: 10% van totale verkeersgeneratie.**

[1] CROW, 2018. Publicatie 381 ' Toekomstbestendig parkeren'.



Figuur 2 Inschatting verdeling over wegennet

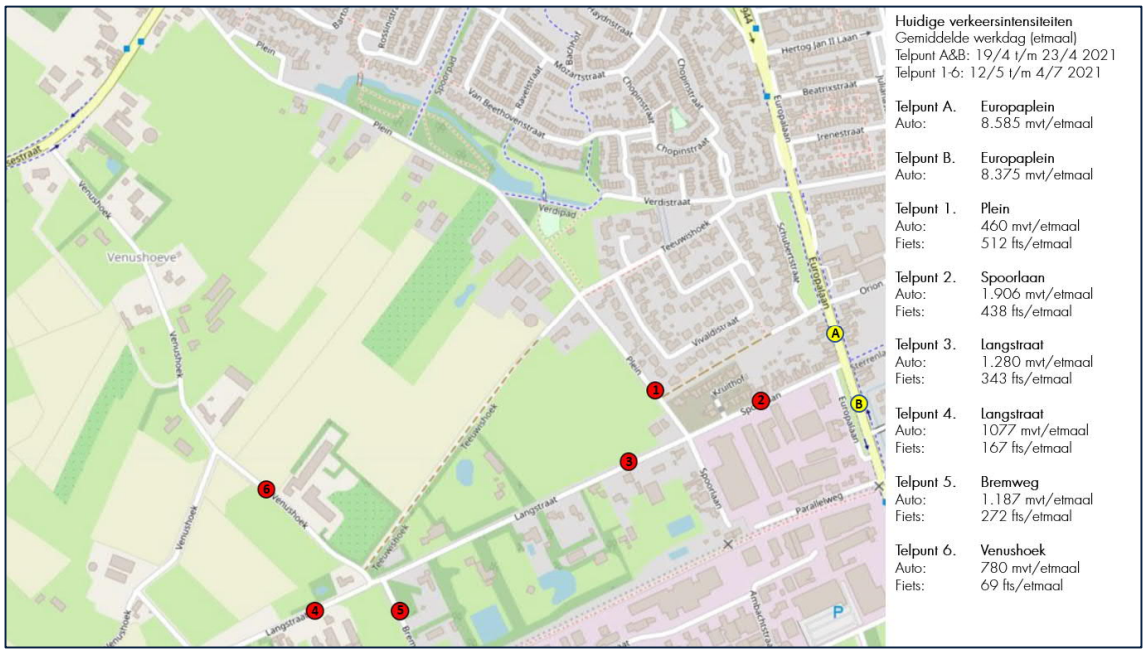
4. Verkeersintensiteiten

Gegevens verkeerstellingen
Van de wegen in de omgeving van de projectlocatie zijn verkeersintensiteiten bekend, deze zijn verkregen door middel van tellingen. Er is op de volgende wegen en momenten geteld:

- Telling 19 april 2021 t/m 23 april 2021: Europalaan
  - Deze telling vond plaats in een periode waarin er maatregelen ter bestrijding van de COVID-19 pandemie van kracht waren. Volgens de landelijke monitor 'Mobiliteit in coronatijd'[2] lagen de verkeersintensiteiten in week 16 (2021) gemiddeld 24% lager dan vóór de COVID-19 pandemie. Om rekening te houden met dit effect worden de getelde verkeersintensiteiten (autoverkeer) opgehoogd met +24%. Tellingen op wegvakken in de omgeving, voor en na corona, geven een effect van ongeveer gelijke grootte weer.
- Telling 12 mei 2021 t/m 4 juni 2021: Plein, Spoorlaan, Langstraat, Bremweg en Venushoek
  - Deze telling vond plaats in een periode waarin er maatregelen ter bestrijding van de COVID-19 pandemie van kracht waren. Volgens de landelijke monitor 'Mobiliteit in coronatijd'[2] lagen de verkeersintensiteiten in week 20-22 (2021) gemiddeld 17% lager dan vóór de COVID-19 pandemie. Om rekening te houden met dit effect worden de getelde verkeersintensiteiten (autoverkeer) opgehoogd met +17%. Tellingen op wegvakken in de omgeving, voor en na corona, geven een effect van ongeveer gelijke grootte weer.
  - De verkeersintensiteit op Tweede Pinksterdag (maandag 24-05-21) is buiten de telresultaten gehouden, omdat dit geen werkdag betreft. Hetzelfde geldt voor Hemelvaartsdag (donderdag 13-05) en de dag na Hemelvaartsdag (vrijdag 14-05).
  - Tussen dinsdag 18 mei 2021 en vrijdag 21 mei 2021 was de Langstraat afgesloten. Dit heeft invloed gehad op de verkeerstromen in het gebied. Om die reden zijn de verkeersintensiteiten uit die periode buiten de telresultaten gehouden.

De locaties van de telpunten en etmaalintensiteiten na correcties (motorvoertuigen, gemiddelde werkdag) zijn weergegeven op Figuur 3. Op de telpunten 1 t/m 6 zijn tevens fietsintensiteiten geteld.

[2] CBS (2021). Mobiliteit in coronatijd. https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/welvaart-in-coronatijd/mobiliteit. Geraadpleegd op 25 juni 2021.



Figuur 3 Verkeersintensiteiten (auto en fiets) 2021

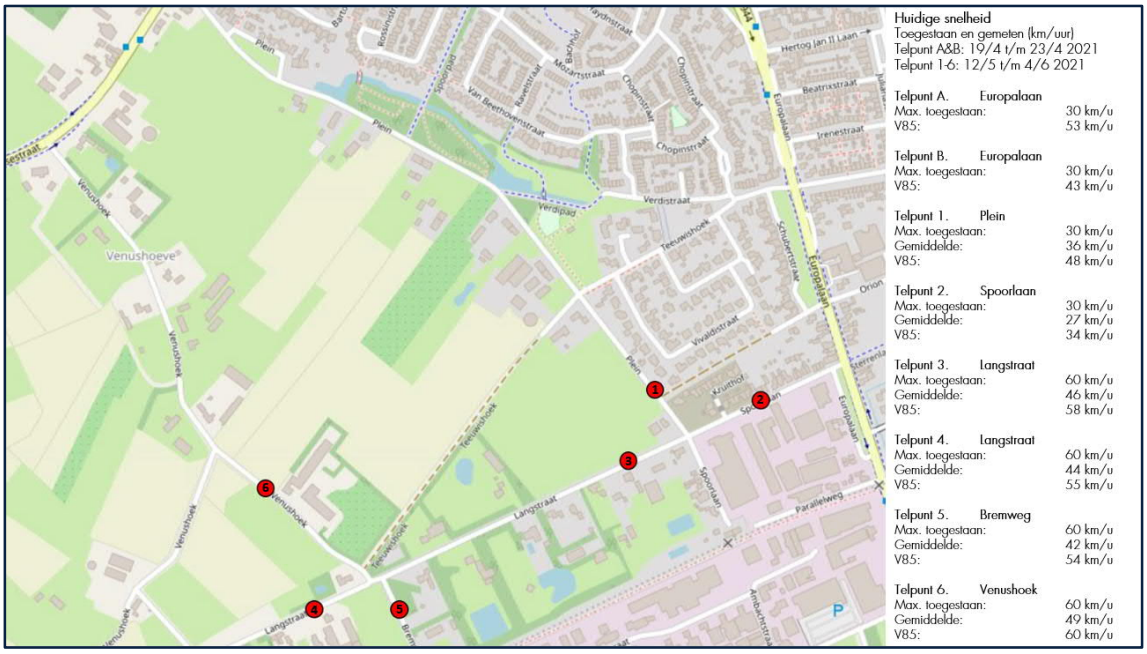
Gegevens verkeersmodel
Uit het verkeersmodel (BBMA: BrabantBrede ModelAanpak) zijn van de wegen rondom de projectlocatie eveneens verkeersintensiteiten bekend. De gemeente Meijerijstad heeft modelgegevens voor het prognosejaar 2030 aangeleverd. Tabel 2 geeft een overzicht van de etmaalintensiteiten (werkdaggemiddelde) uit het verkeersmodel, waarbij is gekeken naar de wegvakken die de projectlocatie in de beoogde situatie ontsluiten. De wegvakken komen overeen met de wegvakken waarop verkeerstellingen hebben plaatsgevonden (Figuur 3).

Tabel 2 Intensiteiten verkeersmodel prognosejaar 2030 (bron: gemeente Meierijstad)

Wegvak	Etmaalintensiteit 2030
Europalaan (A)	5.200 mvt/etmaal
Europalaan (B)	6.900 mvt/etmaal
Plein (1)	Zit niet in verkeermodel
Spoorlaan (2)	1.900 mvt/etmaal
Langstraat (3)	1.900 mvt/etmaal
Langstraat (4)	Zit niet in verkeermodel
Bremweg (5)	600 mvt/etmaal
Venushoek (6)	Zit niet in verkeermodel

Analyse verkeersintensiteiten
Op de Europalaan ten noorden van de Spoorlaan en de Bremweg zijn de getelde verkeersintensiteiten een stuk hoger dan de intensiteiten uit het verkeersmodel (2030). Op de Spoorlaan zijn de intensiteiten gelijk. Op de Langstraat ligt het getelde verkeersaantal wat lager dan de intensiteit uit het verkeersmodel (2030). De verschillen zijn deels te verklaren doordat de intensiteiten uit het verkeermodel prognosecijfers zijn, waarin rekening wordt gehouden met een jaarlijkse autonome verkeersgroei tot 2030 en dat in deze cijfers reeds de verkeersimpact van toekomstige woningbouw zit meegenomen. Over het algemeen geven de getelde intensiteiten een nauwkeuriger beeld van de verkeersintensiteit op wegen, omdat de intensiteiten uit het verkeersmodel gebaseerd zijn op een beperkt aantal tellingen in de gemeente. De intensiteiten uit de meest recente tellingen (Figuur 3) zijn dan ook gebruikt om de huidige en toekomstige verkeersdruk op de wegen rondom de projectlocatie op te beoordelen. De modelgegevens zijn buiten beschouwing gelaten.

Snelheden
Bij de genoemde verkeerstellingen is ook de snelheid van het gemotoriseerde verkeer gemeten. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 4, evenals de wettelijke maximum snelheid per wegvak. Op basis van het aantal geregistreerde voertuigen per snelheidsklasse zijn de gemiddelde snelheid en de V85-waarde bepaald. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. De overige 15% rijdt harder dan deze snelheid.



Figuur 4 Snelheden (auto) 2021

Uit het resultaat van de snelheidsmetingen (V85-snelheden) blijkt dat op de Europalaan, Plein en in mindere mate op Spoorlaan de geldende maximumsnelheid wordt overgeschreden. Op de andere wegen is de snelheid acceptabel in relatie tot de geldende maximumsnelheid.

5. Beoordeling wegvakken

Op basis van de berekende verkeersgeneratie van de beoogde woningbouwontwikkeling, de ingeschatte verkeersverdeling en huidige verkeersintensiteiten van de omliggende wegen, kan per wegvak worden bepaald welke impact de ontwikkeling zal hebben. Ook de gereden snelheid per wegvak is hierbij in beschouwing genomen.

Europalaan
De Europalaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg is ter hoogte van de Spoorlaan circa 6,5 meter breed. De huidige verkeersintensiteit op de weg bedraagt circa 8.585 mvt/etmaal ten noorden van de Spoorlaan en 8.375 mvt/etmaal ten zuiden van de Spoorlaan. Deze aantallen zijn gezien de functie van de weg (erftoegangsweg) relatief hoog, doorgaans wikkelen erftoegangswegen maximaal 6.000 mvt/etmaal af. Fietsers maken gebruik van vrijliggende fietsvoorzieningen aan weerszijden van de weg, hetgeen niet gebruikelijk is op erftoegangswegen. Deze zijn wellicht gerealiseerd vanwege de hoge verkeersintensiteit. De vrijliggende fietspaden in combinatie met onder andere de brede geasfalteerde rijbaan, sluiten niet aan bij het geldend snelheidsregime van 30 km/u. Op de Europalaan is de V85-snelheid fors hoger dan de wettelijke maximum snelheid. Los van de woningbouwontwikkeling Plein 21 wordt daarom aanbevolen het huidige wegontwerp te heroverwegen en beter aan te laten sluiten bij het geldende snelheidsregime van 30 km/uur.

Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Plein 21 en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 600 mvt/etmaal extra ten noorden van de Spoorlaan en circa 750 mvt/etmaal extra ten zuiden van de Spoorlaan. Daarmee neemt de verkeersintensiteit op de weg toe tot circa 9.200 mvt/etmaal. Hoewel de toename relatief beperkt is, is het nog steeds wenselijk om in bredere context dan de woningbouwontwikkeling te onderzoeken in hoeverre deze relatief hoge verkeersintensiteit tot overlast leidt en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersdruk en de snelheid van het verkeer te reduceren.

In het kader van de woningbouwontwikkeling is het wel relevant hoe de afwikkeling op het kruispunt Europalaan / Spoorlaan zal zijn. Dit kruispunt is conform de wegcategorisering ingericht als gelijkwaardig kruispunt (rechts voorrang). Meer verkeer dat als gevolg van de ontwikkeling Plein 21 de Spoorlaan in- en uitrijdt, kan in combinatie met de relatief hoge verkeersintensiteit op de Europalaan mogelijk tot knelpunten leiden. Daarom is in hoofdstuk 6 van deze notitie een verkennende kruispunttoets uitgevoerd.



Figuur 5 Wegprofiel Europalaan (bron: Google Streetview)

Spoorlaan

De Spoorlaan verbindt de Langstraat en Plein met de Europalaan en is daarmee een belangrijke schakel tussen de projectlocatie en het hoofdwegennet. De weg is net als de Europalaan gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en ook hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg ontsluit enkele bedrijfspercelen, hierdoor maakt ook vrachtverkeer gebruik van de weg. De Spoorlaan heeft een wegbreedte van circa 7 meter. Het wegprofiel is breder dan gebruikelijk is bij erftoegangswegen omdat vrachtverkeer gebruik maakt van de weg. Op de Spoorlaan delen fietsers de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer, hetgeen gebruikelijk is op erftoegangswegen.

De huidige verkeersintensiteit op de weg bedraagt circa 1.906 mvt/etmaal. Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Plein 21 en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 1.350 mvt/etmaal. Dit is een relatief forse toename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Met een verwachte verkeersintensiteit van circa 3.250 mvt/etmaal zijn gezien de functie en inrichting van de Spoorlaan geen knelpunten te verwachten met betrekking tot de verwerking van het verkeer. Wel is de toekomstige afwikkeling op de aansluiting met de Europalaan bepalend, zie Hoofdstuk 6 van deze notitie.

De gereden snelheid op de Spoorlaan is ongeveer gelijk aan de maximum snelheid. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om snelheidsverlagende maatregelen te treffen op dit wegvak. Gelet op de aanwezigheid van vrachtverkeer van en naar de aanliggende bedrijven is het hier ook niet gewenst om verticale snelheidsremmers toe te passen, omdat dit resulteert in een risico op geluid- of trillingenoverlast.



Figuur 6 Wegprofiel Spoorlaan (bron: Google Streetview)

Plein

Plein is ingericht als fietsstraat, gemotoriseerd verkeer is er te gast en er geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De straat is circa 3,5 meter breed, in beide bermen is een verhardingsstrook aanwezig waarmee de totale verhardingsbreedte circa 4,5 meter is. De straat beschikt over een rode asfaltverharding en een onderbroken asmarkering ten behoeve van het fietsverkeer. Op de straat rijden circa 460 mvt/etmaal en 512 fietsers. De straat ontsluit enkele woonpercelen en wordt door fietsende scholieren gebruikt als school-thuis route. In Ontwerpwijzer Fietsverkeer[3] van het CROW zijn enkele richtlijnen voor fietsstraten opgenomen. Op fietsstraten met een gemengd profiel geldt dat over het algemeen dat deze goed functioneren bij een fietsintensiteit die groter is dan 1.000 fietsers/etmaal en een autointensiteit die kleiner is dan 2.500 mvt/etmaal. In het geval van de fietsstraat Plein ligt het aantal fietsers een stuk lager, maar dit geldt ook voor de auto-intensiteit. Het aantal fietsers is in de huidige situatie in ieder geval hoger dan het aantal autobewegingen, daarmee is de fietser dominant hetgeen wenselijk is op een fietsstraat.

Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Plein 21 en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 176 mvt/etmaal. Daarmee neemt de auto-intensiteit in de straat naar verwachting toe tot circa 640 mvt/etmaal. De toename is klein, maar hierdoor overstijgt het aantal autobewegingen wel het aantal fietsbewegingen. Echter zorgt de woningbouwontwikkeling (+193 woningen) ook voor een toename van het aantal fietsbewegingen op de fietsstraat. Hiervoor geeft het CROW geen kencijfers. Wanneer wordt uitgegaan van minimaal 1 fietsrit per woning per werkdagetmaal (betreft een lage inschatting) die over de fietsstraat wordt afgewikkeld (inschatting), blijft de fietser op de fietsstraat dominant.

Om de fietsstraat optimaal te laten functioneren, is het wenselijk het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen op de fietsstraat te reduceren. Omwonenden hebben hier reeds hun zorgen geuit over sluipverkeer in combinatie met schoolgaande fietsers. Een maatregel die bijdraagt aan het terugbrengen van gemotoriseerd verkeer is het aanbrengen van een knip voor gemotoriseerd verkeer. Geadviseerd wordt deze knip toe te passen direct ten noorden van de aansluiting van de projectlocatie op de fietsstraat. Daarmee wordt het gemotoriseerd verkeer van en naar het woningbouwplan gedwongen om zuidwaarts naar de Europalaan te rijden en komt het verkeer van en naar het woningbouwplan ook niet in conflict met het fietsverkeer van en naar het Verdipad.
Deze knip zorgt ervoor dat Plein alleen nog beschikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer met een bestemming aan Plein, waardoor de verkeersveiligheid voor de fietsers alsmede de leefbaarheid verbeterd.

[3] CROW (2016). Publicatie 351 ' Ontwerpwijzer fietsverkeer'.

Op de fietsstraat is de gereden snelheid een stuk hoger dan wettelijk is toegestaan. De bovengenoemde knip kan het doorgaande karakter van de weg wegnemen en de snelheid omlaag brengen. Aanvullende snelheidsverlagende maatregelen worden met oog op het comfort van de fietser niet aanbevolen.



Figuur 7 Wegprofiel Plein (bron: Google Streetview)

Langstraat

De Langstraat verbindt de twee belangrijke ontsluitingen van het nieuwe woongebied met het omliggend wegennet. De weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (zone 60). De weg ontsluit enkele woonpercelen. De Langstraat heeft een wegbreedte van circa 3,5 meter, in beide bermen is een verhardingsstrook aanwezig waarmee de totale verhardingsbreedte circa 4,5meter is. Fietsers delen de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. De huidige verkeersintensiteit op de weg bedraagt circa 1.280 mvt/etmaal tussen de Spoorlaan en Bremweg en circa 1.077 mvt/etmaal ten westen van de Bremweg.

Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Plein 21 en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 1.200 mvt/etmaal extra verkeersbewegingen op het wegvak tussen de Spoorlaan en de nieuwe ontsluitingsweg van het projectgebied. De toekomstige verkeersintensiteit komt daarmee uit op circa 2.480 mvt/etmaal, dit is een forse toename ten opzichte van de huidige situatie. Op de Langstraat ten westen van de nieuwe ontsluitingsweg is de verkeerstoename naar verwachting circa 150 mvt/etmaal. Daarmee neemt de verkeersintensiteit op dit wegvak toe tot circa 1.230 mvt/etmaal.

Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geeft het CROW[4] enkele basiscriteria met betrekking tot de wegbreedte en verkeersintensiteit. Vermeld staat dat de intensiteiten op erftoegangswegen in de praktijk variëren van enkele honderden voertuigen tot 5.000 à 6.000 voertuigen per dag. Op wegen met een verhardingsbreedte van circa 4,5 meter en een berm die bestaat uit zandgrond, is bij een intensiteit van 1.000 of meer voertuigen per dag de kans op bermschade groot en moet er een bredere verharding worden toegepast. Op het wegvak ten westen van de nieuwe ontsluitingsweg van het woongebied zal de verwachtte verkeerstoename tot 1.230 mvt/etmaal niet direct tot problemen leiden, omdat de toename ten behoeve van het plan op dit wegvak marginaal is.

Op het wegvak tussen het nieuwe woongebied en de Spoorlaan is de toekomstige verkeersintensiteit dermate hoog dat wegverbreding gewenst is, ter voorkoming van bermschade. Conform de indicatieve richtlijn van het CROW[4] past een verhardingsbreedte van ten minste 5,5 meter bij de verwachte verkeersintensiteit.

[4] CROW (2013). Publicatie 328 'Handboek Wegontwerp Deel – Basiscriteria'

De gereden snelheid op de Langstraat ligt lager dan wettelijk is toegestaan (60 km/uur). Met het oog op de toenemende verkeersintensiteit en het bestemmingsverkeer van en naar de woningbouwontwikkeling, wordt aanbevolen de locatie van de komgrens en daarmee de maximum snelheid te heroverwegen. De komgrens bevindt zich momenteel op de Langstraat, bij het kruispunt met de Spoorlaan / Plein. Door de komgrens en daarmee de overgang 60-30 km/uur te verplaatsen tot voorbij de ontsluitingswegen van het nieuwe woongebied, wordt dit woongebied betrokken bij de huidige bebouwde kom. Ook ontstaat hierdoor een verkeersveiligere situatie met lagere snelheden hetgeen in combinatie met het langzaam verkeer gewenst is. Aanvullend wordt aanbevolen om het gedeelte van de Langstraat binnen de bebouwde kom te voorzien van een open (klinker)verharding en op de aansluitingen van de woningbouwontwikkeling op de Langstraat een kruispuntplateau te realiseren om de snelheid op deze rechtstand te reduceren. Door de verplaatsing van de komgrens in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/u en aanleg van kruispuntplateaus, wordt de route ook onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer vanuit Schijndel dat via de Langstraat en de wegen in het buitengebied naar het westen rijdt en vice versa.



Figuur 8 Wegprofiel Langstraat (bron: Google Streetview)

Venushoek en Bremweg

Venushoek en Bremweg zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt. Venushoek heeft een wegbreedte van circa 4,5 meter, de Bremweg heeft een wegbreedte van circa 4 meter. De wegen zullen sporadisch gebruikt gaan worden door bewoners van het nieuwe woongebied. De huidige verkeersintensiteit is circa 780 mvt/etmaal (Venushoek) en 1.190 mvt/etmaal (Bremweg). Conform de richtlijnen van het CROW[5] kunnen wegen met een wegbreedte van 4,00 meter een intensiteit tot circa 575 mvt/etmaal afwikkeling alvorens er bermschade optreedt. Op de Bremweg wordt deze intensiteit reeds overschreden. Op wegen met een verhardingsbreedte van circa 4,5 meter (Venushoek), is bij een intensiteit van 1.000 of meer voertuigen per dag de kans op bermschade groot en moet er een bredere verharding worden toegepast. Deze intensiteit wordt niet overschreden. Wanneer blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op de Bremweg in de bestaande situatie al tot verkeersonveilige situaties leidt, is het wenselijk de Bremweg te verbreden.

Ten behoeve van de ontwikkeling Plein 21 is de verwachte toename zeer beperkt en zal deze an sich niet tot knelpunten leiden. Het overgrote deel van het verkeer (schatting 90%) zal afwikkelen in de richting van de Europalaan. Het restant, dat naar de N618 rijdt, maakt naar verwachting voornamelijk gebruik van de route Langstraat - Schootsehoef, daarmee worden de Venushoek en Bremweg grotendeels ontzien. Aangezien de woningbouwontwikkeling Plein 21 naar verwachting geen of een zeer marginale bijdrage levert aan de intensiteit op de Venushoek en Bremweg, zijn voor de ontwikkeling van het woningbouwplan geen maatregelen op deze wegen noodzakelijk.

[5] CROW (2013). Publicatie 328 'Handboek Wegontwerp Deel – Basiscriteria'

De gereden snelheden op de Bremweg en Venushoek zijn gelijk aan / lager dan wettelijk is toegestaan. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om snelheidsverlagende maatregelen te treffen op dit wegvak.



Figuur 9 Wegprofiel Venushoek (bron: Google Streetview)

6. Kruispuntberekening

Zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk is de afwikkeling op het kruispunt Europalaan / Spoorlaan deels bepalend voor de afwikkeling van verkeer van en naar het nieuwe woongebied. In dat kader wordt een indicatieve kruispuntberekening uitgevoerd, waarbij wordt beoordeeld of het kruispunt het verwachte verkeer in zijn huidige vormgeving naar behoren kan verwerken.

Methodiek
De toekomstige verkeersafwikkeling op het kruispunt wordt beoordeeld met behulp van de verkeerskundige rekenmethode Harders. Met deze methode kunnen verliestijden en wachttijden voor ongeregelde kruispunten worden berekend. De berekeningen worden uitgevoerd voor het spitsuur. Aan de hand van de resultaten wordt getoetst in hoeverre het kruispunt het verwachte verkeer in hun huidige vormgeving naar behoren kunnen afwikkelen.

Een kanttekening is dat de methode Harders is ontwikkeld ter toetsing van de kruispuntafwikkeling op voorrangskruispunten. Het kruispunt Europalaan / Spoorlaan is een gelijkwaardig kruispunt (rechts voorrang) dat anders functioneert. Het resultaat van de kruispuntberekening met methode Harders geeft voor de Spoorlaan een worst-case benadering, omdat verkeer komend uit de Spoorlaan in de praktijk geen voorrang hoeft te verlenen aan verkeer komend uit de Europalaan noord. Voor verkeer komend uit de Europalaan noord geeft rekenmethode Harders een positiever beeld dan de werkelijkheid, omdat in de praktijk het verkeer komend uit de Spoorlaan een verstorend effect kan hebben (zij hebben voorrang). Hiermee dient rekening te worden gehouden bij de interpretatie van het rekenresultaat.

Uitgangspunten
Als invoergegevens van de kruispuntberekening worden de verkeersintensiteiten uit de uitgevoerde tellingen gebruikt, gecorrigeerd naar een verkeerssituatie buiten de COVID-19 pandemie (Figuur 3). De verkeersintensiteiten zijn doorgerekend naar het planjaar 2030 met een autonoom groeipercentage van 1% per jaar.

Er is in de achterliggende dataset gekeken naar het aantal verkeersbewegingen (auto en vrachtauto) in het drukste uur van de ochtend- en avondspits. In de ochtendspits is dit tussen 8:00 en 9:00 uur en in de avondspits tussen 17:00 en 18:00 uur. Het aantal voertuigbewegingen van personenauto's en vrachtauto's is omgerekend naar PAE's (personenauto-equivalent) door voor het middelzware vrachtverkeer de factor 1,5 en voor het zware vrachtverkeer de factor 2,3 toe te passen.

Omdat er geen en verdeling van de intensiteiten over de verschillende kruispuntrichtingen bekend is, zijn de aantallen gelijkmatig verdeeld over de verschillende richtingen van het kruispunt. Dit is gedaan met behulp van het softwarepakket Kalibrero.

Ten aanzien van de woningbouwontwikkeling Plein 21 is als uitgangspunt gehanteerd dat in het drukste uur 10% van de berekende etmaalwaarde wordt afgewikkeld. Qua verdeling van het verkeer zijn de percentages uit Figuur 2 toegepast, met het worst-case uitgangspunt dat al het verkeer dat van en naar de Europalaan rijdt afwikkelt over dit kruispunt. In de ochtendspits is wordt aangehouden dat 70% van het extra verkeer van de projectlocatie af rijdt (van huis naar werk) en het restant (30%) naar de projectlocatie toe. En in de avondspits omgekeerd, namelijk 70% naar de projectlocatie toe (van werk naar huis) en het restant (30%) van de projectlocatie af

In Bijlage 1 zijn de invoergegevens en resultaatsheets van de kruispuntberekening opgenomen.

Beoordeling
Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling met methode Harders wordt gekeken naar de wachttijd op de maatgevende rijrichting. Daarbij worden de volgende standaard grenswaarden gehanteerd.

- Lange wachttijd (> 20 seconden) Niet acceptabel
- Matige wachttijd (20 seconden) Wel acceptabel
- Kleine wachttijd (15 seconden) Wel acceptabel
- Bijna geen wachttijd (< 15 seconden) Wel acceptabel
- Geen wachttijd (0 seconden) Wel acceptabel

Resultaat
In onderstaande tabel is het resultaat van de kruispuntberekening weergegeven. Daarbij is per spitsperiode en rijrichting de wachttijd op de maatgevende rijrichting (met de langste wachttijd) weergegeven. De huidige situatie betreft de kruispuntafwikkeling met de bestaande verkeersintensiteiten, bij de toekomstige situatie is het verkeer van en naar de woningbouwontwikkeling Plein 21 opgeteld.

Tabel 3 Resultaat kruispuntberekening

	Wachttijd maatgevende richting	Acceptabel?	Wachttijd maatgevende richting	Acceptabel?
	Ochtendspits		Avondspits	
Huidige situatie	< 15 seconden	Ja	< 15 seconden	Ja
Toekomstige situatie	< 15 seconden	Ja	15 seconden	Ja

Uit het resultaat van de indicatieve kruispuntberekening blijkt dat zich in zowel de huidige als de toekomstige situatie geen knelpunten voordoen. De wachttijd is op de maatgevende richting 15 seconden, hetgeen zorgt voor een kleine wachttijd en acceptabel is.
Het feit dat de berekening uitgaat van een voorrangskruispunt met de Europalaan als hoofdrichting, terwijl in de praktijk verkeer van rechts voorrang heeft, heeft naar verwachting geen gevolgen voor deze conclusie. Het kruispunt heeft nog voldoende restcapaciteit om tot de grenswaarde van > 20 seconden wachttijd voor een van de richtingen te komen. Daarmee kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling niet zal leiden tot doorstromingsproblemen op dit kruispunt.

7. Conclusies en aanbevelingen

De woningbouwontwikkeling Plein 21 zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen op het omliggend wegennet. Over de relevante wegen en kruispunten kan het volgende geconcludeerd worden:

Europalaan
De Europalaan is reeds een drukke weg die qua gebruik en inrichting niet past bij zijn categorisering als erftoegangsweg (30 km/uur). De ontwikkeling Plein 21 zorgt voor een verdere toename van de verkeersintensiteit. Hoewel de toename in vergelijking tot de huidige intensiteit relatief beperkt is, wordt aanbevolen om in bredere context dan de woningbouwontwikkeling te onderzoeken in hoeverre de relatief hoge verkeersintensiteit én gereden snelheid tot overlast leidt en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersdruk en snelheid te reduceren.

Spoorlaan
Op de Spoorlaan zorgt de ontwikkeling Plein 21 voor een relatief forse toename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Gezien de wegcategorisering en inrichting van de weg worden echter geen knelpunten verwacht met betrekking tot de verwerking van het verkeer. Snelheidsverlagende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Plein
De fietsstraat Plein krijgt te maken met een beperkte toename van de huidige verkeersintensiteit, die reeds laag is. Dit geldt zowel voor het aantal auto- als fietsbewegingen. Hoewel de ontwikkeling er niet voor zorgt dat de verhouding auto's en fietsers uit balans raakt, is het voor het functioneren van de fietsstraat wel wenselijk dat het aantal fietsers op de fietsstraat toeneemt en het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen afneemt. Zo krijgt de fiets een nog dominantere rol dan nu al het geval is en wordt de verkeersveiligheid van (schoolgaande) fietsers gewaarborgd. Ook dient de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag te worden gebracht. Aanbevolen wordt om een knip aan te brengen op de fietsstraat, ten noorden van de aansluiting van het nieuwe woongebied op de fietsstraat.

Langstraat
De Langstraat is een erftoegangsweg met een beperkte wegbreedte (4,5 meter incl. bermstroken). Op het wegvak tussen de nieuwe ontsluitingsweg van de projectlocatie en de Spoorlaan, neemt de verkeersintensiteit met de ontwikkeling fors toe. Met de toekomstige verkeersintensiteit wordt gezien de beperkte wegbreedte bermschade verwacht, het is daarom wenselijk dit wegvak te verbreden tot ten minste 5,5 meter. Daarnaast wordt aanbevolen de komgrens te verleggen tot voorbij de aansluitingen van het nieuwe woongebied op de Langstraat. Daarmee zal de maximum snelheid op dit gedeelte van de Langstraat omlaag worden gebracht tot 30 km/uur, wat ondersteund kan worden met toepassing van open verharding op de rijbaan en de inpassing van kruispuntplateaus op de aansluitingen van het woningbouwplan op de Langstraat. Op het gedeelte van de Langstraat ten westen van de meest westelijk gelegen ontsluitingsweg van de projectlocatie, zijn deze maatregelen niet noodzakelijk. De intensiteit ligt hier immers naar verwachting lager, omdat het merendeel van het verkeer van en naar de ontwikkeling georiënteerd is op de Europalaan.

Venushoek en Bremweg
Venushoek en Bremweg zullen sporadisch gebruikt gaan worden door bewoners van het nieuwe woongebied. De huidige verkeersintensiteit is er laag en ten behoeve van de ontwikkeling Plein 21 is de verwachte toename zeer beperkt. Als gevolg van het woningbouwplan Plein 21 worden er op deze wegen geen knelpunten verwacht.

Kruispunt Europalaan / Spoorlaan
Uit een indicatieve kruispuntberekening blijkt dat het kruispunt Europalaan / Spoorlaan het verkeer in de huidige situatie zonder problemen kan verwerken. De verkeerstoename ten behoeve van de

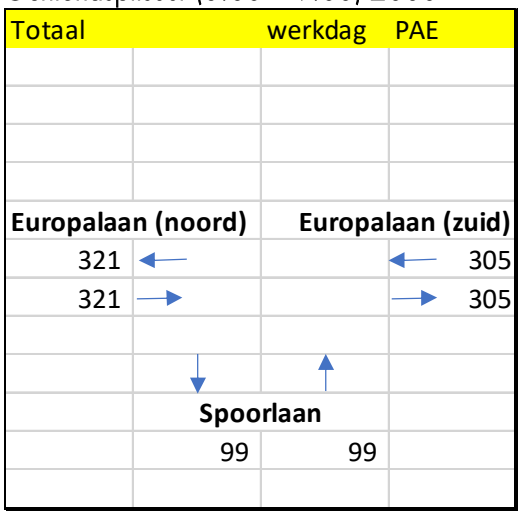
woningbouwontwikkeling kan in de spitsperiodes merkbaar zijn in de vorm van langere wachttijden (enkele seconden), maar leidt niet tot een onacceptabele verkeerssituatie.

Bijlagen

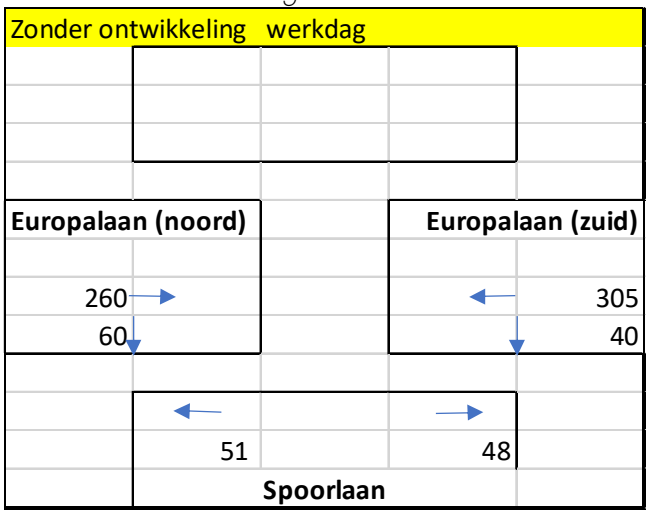
Bijlage 1. Invoergegevens en resultaat kruispuntberekening

Bijlage 1. Invoergegevens en resultaat kruispuntberekening

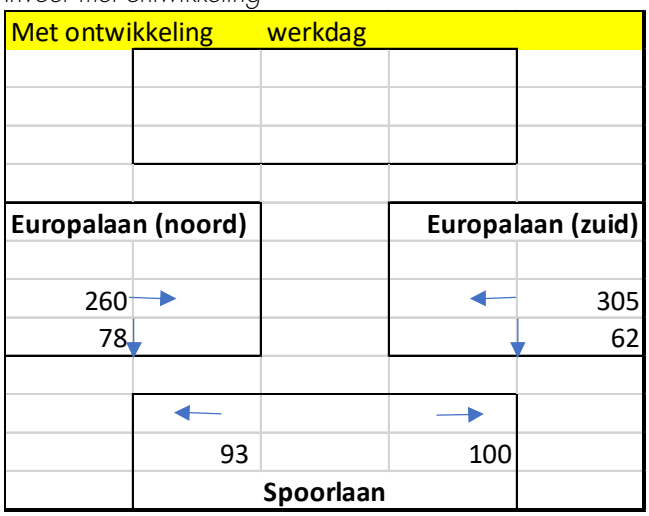
Ochtendspitsuur (8:00 – 9:00) 2030



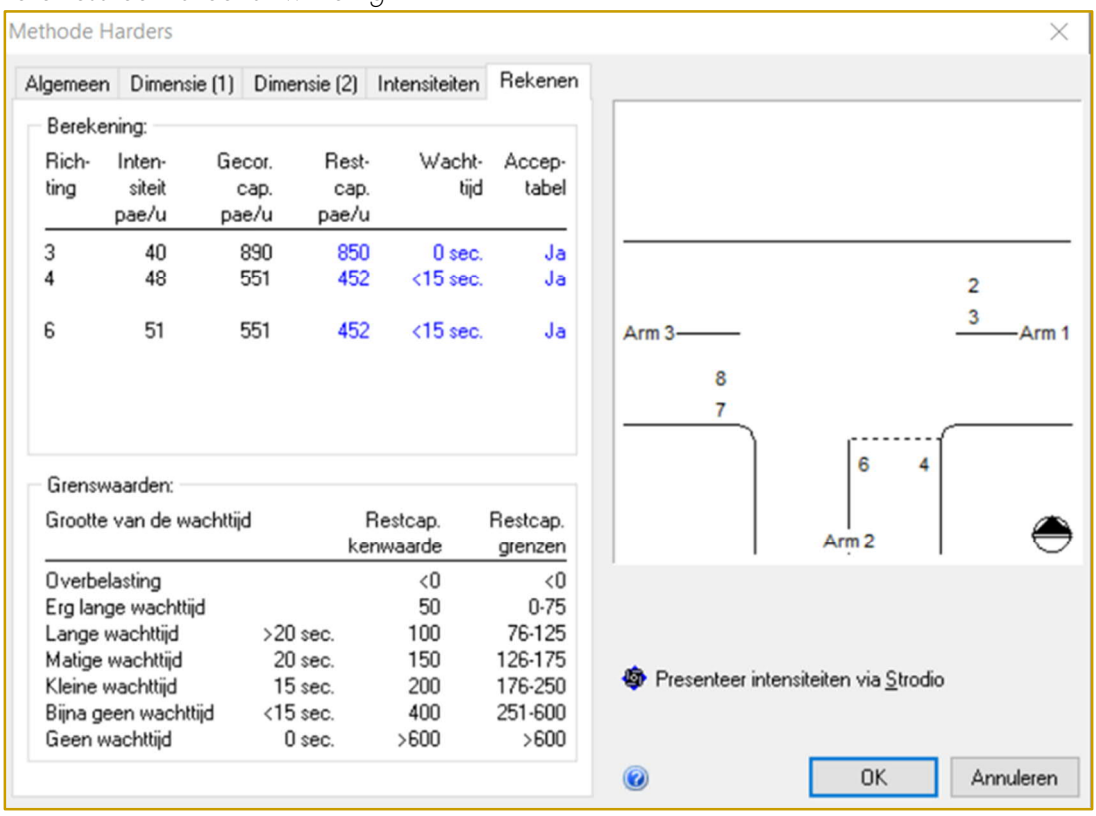
Invoer zonder ontwikkeling



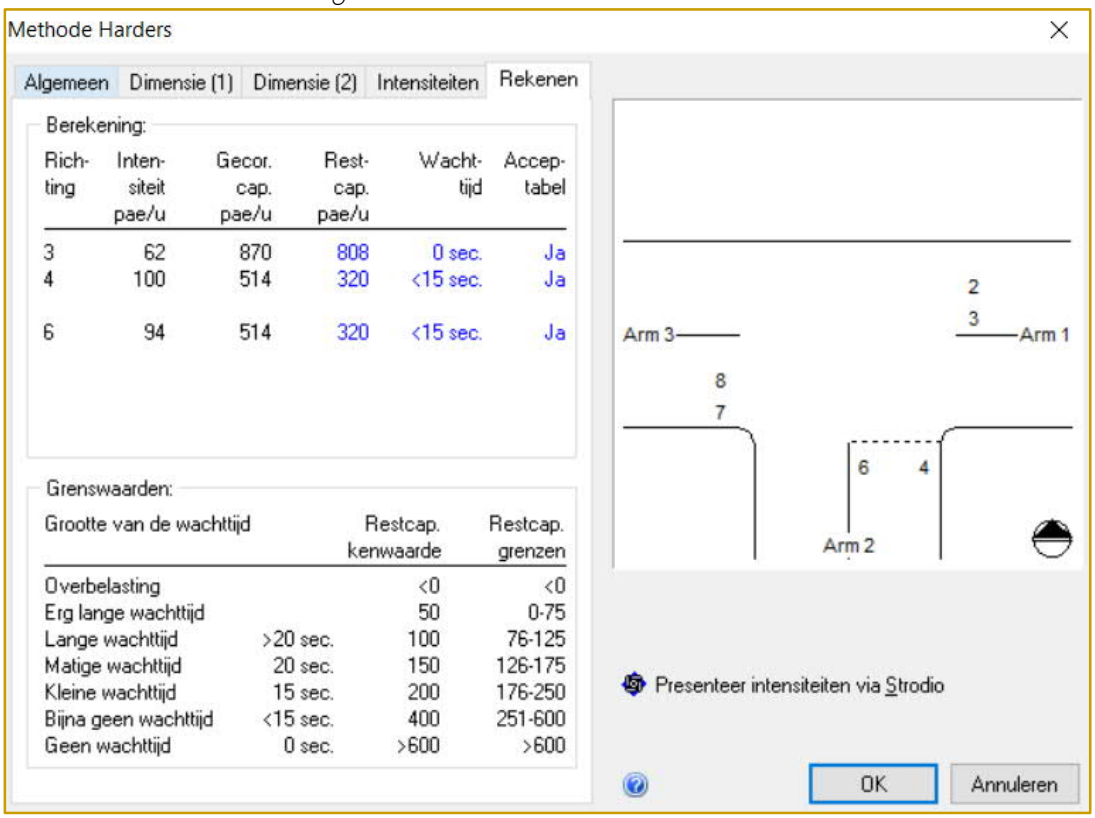
Invoer met ontwikkeling



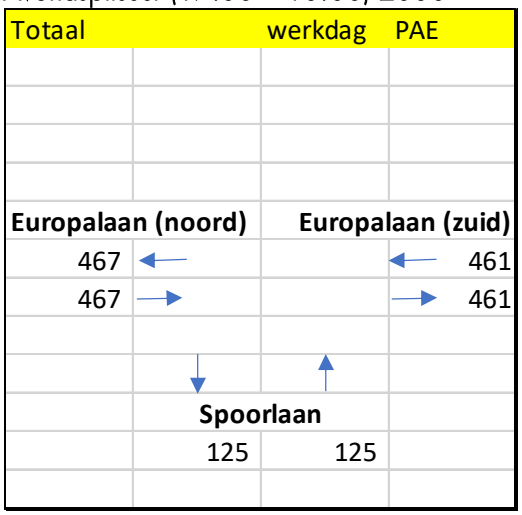
Rekenresultaat zonder ontwikkeling



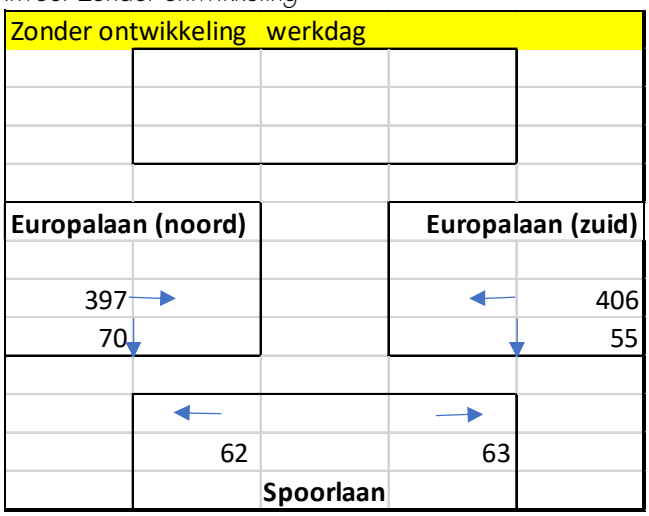
Rekenresultaat met ontwikkeling



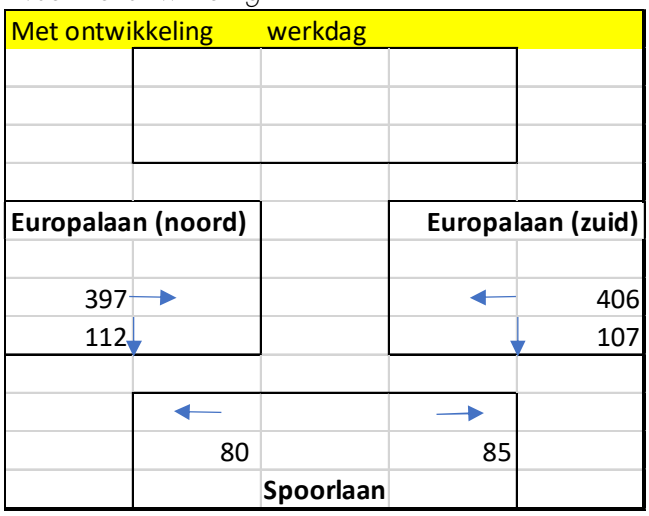
Avondspitsuur (17:00 – 18:00) 2030



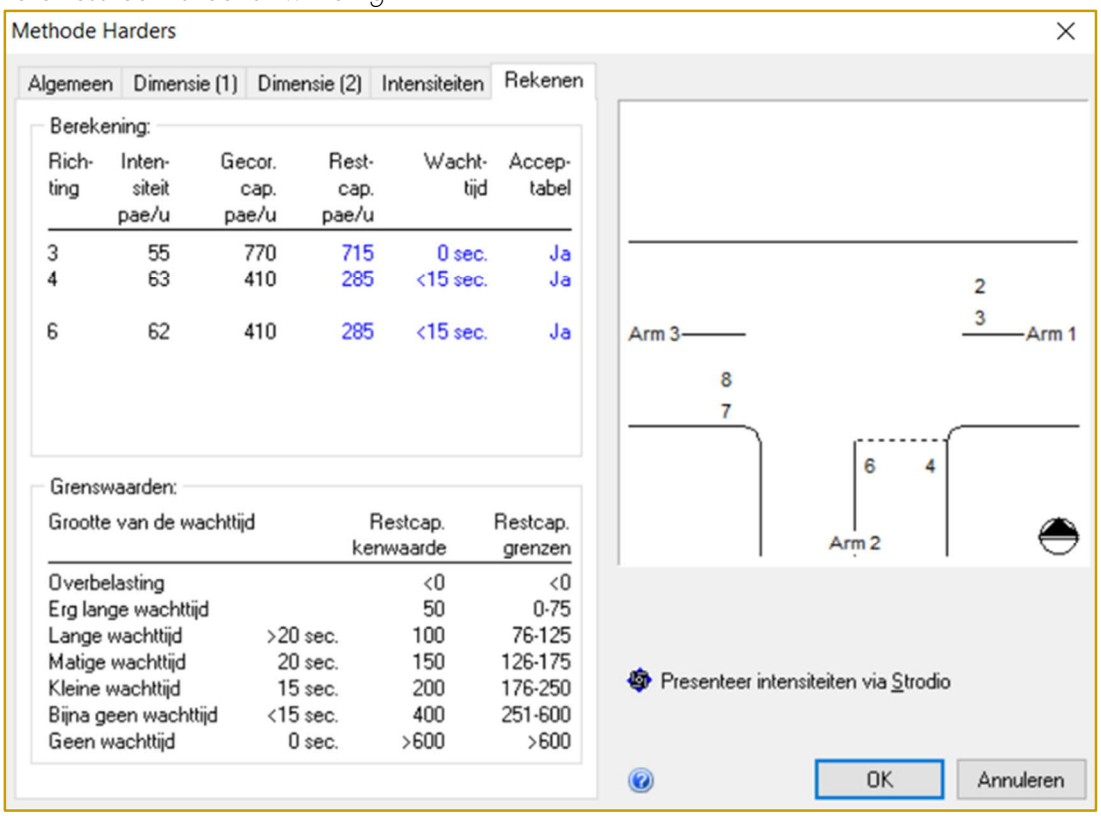
Invoer zonder ontwikkeling



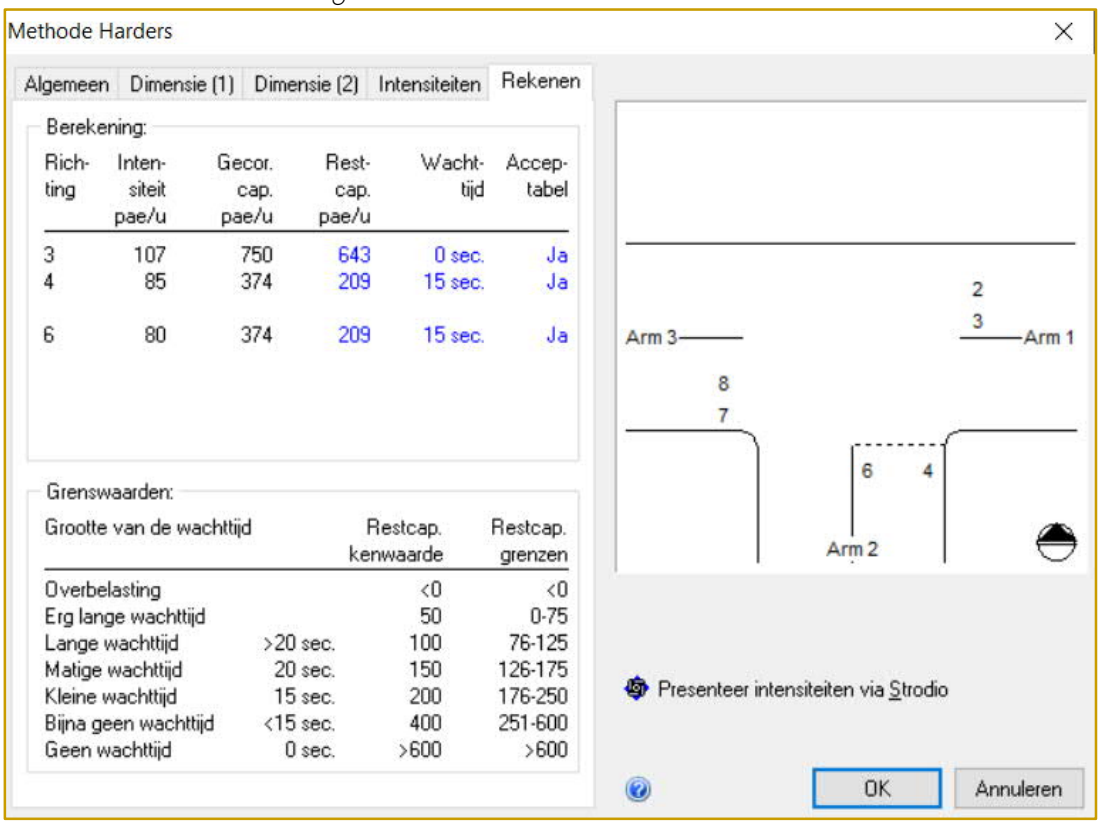
Invoer met ontwikkeling



Rekenresultaat zonder ontwikkeling



Rekenresultaat met ontwikkeling





Zoals wij al op de informatie avond al aangaven, zijn wij gezamenlijk als bewoners Langstraat in de basis **tegen** bouw op deze locatie. De verkeerssituatie aan Langstraat en Plein laat een dergelijk plan ook niet toe. Ook vinden wij het plan in zijn geheel niet in de omgeving passen, gezien de huidige uitstraling en waarde. Wij vinden dat het plan in één lijn getrokken zou moet worden met evt. toekomstige woningbouw, noordelijker richting Schootsestraat. Een groter plan, waarin er ook rekening gehouden kan worden met o.a. sociale woningbouw, groenvoorziening, leefbaarheid met een wel overdacht verkeersplan. Het komt bij ons, als bewoners van de Langstraat, over dat plan **"de Grote Braak"** met voorrang gerealiseerd zou moeten gaan worden en alle andere mogelijke bouwlocaties in Schijndel lijken gepasseerd te worden. Doordat dit zo lijkt, zijn wij, de gezamenlijke bewoners Langstraat, inhoudelijk mee gaan denken en komen wij unaniem met dit voorstel.
Een plan dat voor ons "**voorstelbaar"** is, een plan dat beter past in huidige woonomgeving waar verkeer beter verdeeld wordt, waar fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen, landelijk groen meer gewaarborgd is en waarbij ook nog eens ons woongenot minder wordt geschaad.

1. Ontsluiting op Venushoek richting Boxtel / Centrum Schijndel / Noord Schijndel
2. Extra/voorstelbare bebouwing mogelijk door aankoop grond stichting
3. GEEN ontsluitingen op Langstraat i.v.m. verkeersdrukte en wintergroene bossages aan zijkant ivm overlast autolichten
4a. Achterkant perceel Langstraat 7: struiken-sloot-groen/bomen-wandelpad-groen-sloot-groen/bomen-struiken-grasveld-huizen aan doodlopende straat voor bestemmingsverkeer
4b. Zijkant perceel Langstraat 7: struiken-sloot-groen/bomen-weg-vrijstaande huizen
5. Waterpartijen naar kant Langstraat, vrijstaande huizenrij dus verder naar achteren en straat aan achterzijde huizen
6. GEEN hoogbouw ivm inkijk Langstraat 7, uberhaupt geen hoogbouw in dit project !
7. Mogelijke ontsluitingen Teeuwishoek richting Centrum / Oost Schijndel / Sint Oederode
8. Alleen fietspad / bestemmingsverkeer aanwonenenden (autoluw)
9. Langstraat sowiso aanpassen naar autoluw/30 km zone ivm de nu al gevaarlijke situatie en drukte. Ook betere straatverlichting in overleg met bewoners



ACTIEPLAN WONINGBOUW
WONINGBOUWOFFENSIEF MEIERIJSTAD

MEIERIJSTAD

INHOUD

Voorwoord 3

Inleiding - Actieplan woningbouw 4

1. Woningbouwprogrammering 5

1.1 Planning 7

1.2 Programma 13

1.3 Woningbouwplannen in de kernen 14

1.4 Addendum woonvisie 2018. 17

2. Instrumenten voor de uitvoering van het actieplan. 18

2.1 Inzet grondbeleid. 19

2.2 Aanscherpen traject bouwaanvragen 20

2.3 Capaciteit 21



VOORWOORD

Er is in onze gemeente grote behoefte aan woningen. In 2018 is daarom met veel zorg de woonvisie voor Meierijstad opgesteld. Daarbij heeft een uitgebreid traject plaatsgevonden om de inbreng vanuit verschillende partners en woningzoekenden mee te nemen. In grote lijnen gelden de uitgangspunten en doelstellingen uit de toen geformuleerde woonvisie nog steeds.

Er is na 2018 echter ook een aantal zaken veranderd en daarom doen we in dit actieplan op een aantal punten voorstellen om wijzigingen in de woonvisie aan te brengen. De wijzigingen die we aanbrengen in de uitgangspunten van de woonvisie markeren we duidelijk. Ze vormen als het ware een addendum op de woonvisie 2018. We kiezen dus niet voor een nieuwe visie maar focussen nadrukkelijk op de bouwopgave.

De noodzaak voor de veranderingen vloeit voort uit de gewijzigde provinciale woningbouwprognoses, die aantonen dat de opgave die we hebben aanzienlijk is. Die opgave blijkt ook duidelijk uit de huidige urgentie op de woningmarkt, die wordt veroorzaakt door almaar stijgende prijzen en de krapte in het beschikbare woningaanbod. De gemeenteraad is unaniem in haar vraag naar oplossingen voor woningbouw in onze gemeente. Voor veel woningzoekenden is het moeilijk om een geschikte woning te vinden. Of het nu gaat om starters op de woningmarkt, om mensen die graag in aanmerking willen komen voor een sociale huurwoning, om burgers met een middeninkomen of om oudere inwoners die een (zorg)geschikte woning zoeken; allemaal worden ze geconfronteerd met dezelfde problemen. We zien overal lange wachtlijsten en we horen over mensen die al jaren tevergeefs op zoek zijn naar een woning.

Dit actieplan woningbouw 2021 geeft aan hoe we om willen gaan met de hogere woningbouwprognoses die door de provincie zijn afgegeven voor onze gemeente en hoe we dit willen combineren met het versnellen van de woningbouwproductie.

Om onze regie op de woningmarkt te verbeteren gaan we een aantal instrumenten inzetten. Die geven ons meer grip op de snelheid van de woningbouw en op de beschikbaarheid van woningen voor verschillende doelgroepen. We gaan met deze instrumenten aan de slag en we blijven de werking ervan goed monitoren. Zo kunnen we zien of de maatregelen het beoogde effect hebben of dat er nog behoefte is aan verdere maatregelen.

Rik Compagne,
Wethouder Volkshuisvesting
Gemeente Meierijstad

INLEIDING - ACTIEPLAN WONINGBOUW

Wonen is voor iedereen een noodzakelijke basis in zijn of haar leven. Helaas is het vinden van een passende en betaalbare woning voor veel mensen een steeds lastigere opgave geworden. Er zijn veel actieve woningzoekers in onze gemeente en door de schaarste in het woningaanbod blijven prijzen stijgen en zijn er wachtlijsten voor huurwoningen. De urgentie om meer woningen te bouwen is hoog. Te veel mensen ervaren het dagelijks. Dat geldt niet alleen in onze gemeente maar inmiddels in vrijwel heel Nederland. Er ligt dan ook een flinke opgave om ervoor te blijven zorgen dat iedereen goed kan wonen. In februari van dit jaar presenteerden 34 organisaties, waaronder NEPROM, Aedes, IPO en de VNG, hun plannen in de Actieagenda Wonen, waar het bijbouwen van veel nieuwe woningen een belangrijk onderwerp in is. De Actieagenda Wonen is bedoeld om de uitdagingen aan te pakken voor een goed functionerende woningmarkt. Die uitdagingen willen wij ook voor onze gemeente aanpakken. Daarom presenteren wij ons eigen Actieplan woningbouw.

Doel en reikwijdte actieplan
Dit plan heeft als voornaamste doel om het aantal woningen dat jaarlijks gebouwd wordt te vergroten. Daarmee zetten we een belangrijke stap die nodig is om de woningmarkt in Meierijstad beter te laten functioneren. We focussen daarbij op de acties en maatregelen die hiervoor nodig zijn. We realiseren ons dat we daarmee zeker nog niet voor alle uitdagingen op de woningmarkt een oplossing bieden. Separaat aan dit actieplan zullen we aanvullende punten oppakken waarbij we een volgende stap zullen zetten in het verbeteren van onze woningmarkt. Denk daarbij aan de betaalbaarheid en de typologieën en de kwalitatieve verdeling van woningen.

Dit plan is geen nieuwe woonvisie. Die is in 2018 al geformuleerd. Wel wordt hier beschreven welke uitgangspunten uit de woonvisie 2018 aanpassing behoeven om zo de doelen uit dit actieplan te realiseren.[1]

Relatie met huidige werkwijze
De aantallen die in dit actieplan staan vermeld zijn dynamisch en niet in beton gegoten. Ze dienen als richtlijn voor de bouwprogrammering[2]. We benadrukken dat we de werkwijze continueren die we in 2020 zijn ingeslagen met het Plan van Aanpak Woningbouwregie door te handelen met meer flexibiliteit en met meer aandacht voor de bandbreedtes rondom de woningbouwaantallen in zowel de bouwplannen als inde verdeling ervan over kernen.

Leeswijzer
In hoofdstuk een komen de nieuwe provinciale prognoses aan bod en de actiepunten die nodig zijn voor de versnelling van de woningbouw. Hoofdstuk twee gaat in op mogelijke instrumenten die hierbij ingezet kunnen worden.

1 Woningbouw is onderdeel van integraal ontwikkelbeleid. In een toekomstvisie of omgevingsvisie wordt dit integraal ontwikkelbeleid vorm gegeven. In de gebiedsontwikkelingen van onze gemeente, waar de woningbouw een plek moet krijgen, wordt de integrale afweging verder getoetst en uitgewerkt.

2 Woningbouwaantallen wekken de indruk dat we een harde meerjarige planning hebben maar we benadrukken dat dat niet het geval is. De plannen bevinden zich in diverse stadia van hardheid. Dat betekent dat er ook bouwplannen niet door zullen gaan, dat er andere plannen bij kunnen komen en dat plannen nog kunnen wijzigen voor ze gerealiseerd worden. Toch hebben we een meerjarige planning nodig. Woningbouwtrajecten kennen immers een lange doorlooptijd. Gronden moeten in bezit komen van een partij die er woningen op wil realiseren. Stedenbouwkundige plannen dienen ontwikkeld en afgestemd te worden en bestemmingen van een gebied moeten soms gewijzigd zodat er woningbouw mogelijk wordt. Dit alles kan jaren duren. Daarna moet het gebied bouwrijp worden gemaakt en moeten de woningen worden gebouwd. Ook dit kan een paar jaar duren. Daarom plannen we jaren vooruit, zodat we op tijd voorbereidingen kunnen treffen om plannen ook daadwerkelijk gerealiseerd te zien en zodat we kunnen anticiperen op wijzigingen in de ramingen van de plannen.



1. WONINGBOUWPROGRAMMERING

Het bouwen van woningen is geen zelfstandige opgave. We staan voor een integrale benadering van de diverse ambities en uitdagingen die we als gemeente hebben en we hebben oog voor allerlei andere opgaven waar we als gemeente voor staan. Bouwplannen moeten niet alleen een antwoord zijn op de grote vraag naar woningen die er nu is maar ze moeten ook zorgen voor een duurzame kwalitatieve verbetering van de woningvoorraad.

Onze gemeente groeit en ontwikkelt zich als een geheel. Naast de noodzakelijke planning van de te realiseren woningbouw is er ook behoefte aan de formulering en uitvoering van een commercieel, bedrijfsmatig en maatschappelijk bouwprogramma. En daarnaast moet ook goed gekeken worden naar de daarbij noodzakelijke extra aanpassingen zoals de aanleg van de verkeersinfrastructuur en groenstructuren, het verbeteren van het openbaar vervoer en de realisatie van diverse maatschappelijke voorzieningen voor onderwijs (IHP), sport, zorg, cultuur en vrije tijd. Bij het ontwerp en de realisatie van nieuwe gebieden is het zaak om deze opgave integraal te benaderen.

In dit actieplan richten we ons op de woningbouwprogrammering. Toevoeging van woningen kan door permanente en tijdelijke nieuwbouw en door oplossingen in bestaande bebouwing.

Nieuwbouw
De nieuwbouw voor binnenstedelijke permanente woningen betreft voornamelijk de harde en zachte plannen in de bestaande bouwplannen. De actie is hier vooral gericht op continue doorbouwen en doorstroming houden in de plannen. We willen daarbij het huidige gemiddelde van zo'n 400 woningen per jaar handhaven voor de komende jaren en bevorderen dat dit aantal in elk geval wordt gehaald. Ons doel is verder om dit voor zeker vijf jaar uit te breiden tot minimaal 600 woningen per jaar.

Om deze versnellingsdoelstelling mogelijk te maken, wordt in dit actieplan de focus gelegd op nieuwbouw door middel van uitbreidingslocaties (instrument 1). Daarnaast wordt gekeken naar sturingsmogelijkheden bij nieuwbouw door huidige knelpunten in het traject van bouwaanvragen weg te nemen (instrument 2).

Bestaande bouw
Via transformatie van bestaande gebouwen voegen we woningen toe. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het omzetten van leegstand winkelvastgoed, transformaties in het landelijk gebied en andere functiewijzigingen van bestaande gebouwen. We stimuleren bovendien woningsplitsing maar we verwachten dat de aantallen die daarmee gerealiseerd kunnen worden marginaal zijn. Bij de versnellingsacties, zie 1.1.4 onder de derde versnelling, zien we hier 400 woningen opgenomen, die we bovenop de reeds lopende transformaties oppakken.

Flexibele schil

Met een flexibele schil kunnen we snel inspelen op actuele vraagstukken en bijdragen aan een duurzamer ruimtegebruik, waardevaster vastgoed en innovatie op de woningmarkt. De flexibele schil zal bestaan uit flexibele woningen op een tijdelijke locatie, die tijdelijke locatie kan zowel grond als (bestaand) vastgoed betreffen. Flexwonen is een tijdelijke oplossing voor de acute druk op een overspannen woningmarkt. Flexwoningbouw gaat dus niet ten koste van de reguliere woningbouwopgave. De flexwoningen dragen tijdelijk bij aan een hoger saldo woningen om de hoge urgentie (deels) op te vangen. Flexwoningen zijn sneller te realiseren dan permanente woningen waardoor zij het actuele gat tussen vraag en aanbod tijdelijk en slechts voor een gedeelte overbruggen. De woningen worden ook weer onttrokken aan de voorraad en gaan daardoor niet ten koste van de reguliere opgave.

De ontwikkelambitie tot 2024 bedraagt circa 250[3] flexwoningen. Dit is gebaseerd op de behoefte aan flexwonen verbonden aan de versnellingsopgave[4]. De ontwikkelambitie gaat over het aantal wooneenheden dat wordt toegevoegd, dus niet over het aantal flexibele huurcontracten dat wordt afgesloten. Met de corporaties is afgesproken dat daarvan circa 87 flexwoningen in 2021 worden gerealiseerd. Naast de actuele locaties (in Erp en Schijndel), staan er nog geen andere locaties vast voor flexwonen en is nog onduidelijk of deze op inbreiding- of uitbreidingslocaties zullen komen. Mogelijk biedt de gebiedsontwikkeling bij Veghels buiten NO kansen voor flexwonen. Vanwege de mate van onzekerheid over de vestigingstermijn(en) is flexwonen niet voor iedereen geschikt. Met name mensen die snel woonruimte nodig hebben, staan open voor flexwonen. Zij hebben vaak onvoldoende wachttijd of vermogen opgebouwd om op de huidige woningmarkt terecht te kunnen zoals starters op de woningmarkt, expats, stadsvernieuwingsurgenten, statushouders of andere mensen die snel een woning nodig hebben. Na realisatie van projecten monitoren we de belangstelling, onderzoeken we de vraag en passen we de bandbreedte desgewenst aan. Dat kan ook naar aanleiding van het aantal initiatieven voor flexwonen en de voortgang van reguliere woningbouw .

3 Gebaseerd op het woonwensenonderzoek Meierijstad 2019: Circa 35% (280) van de circa 800 spoedzoekers onder starters en doorstromers zou een tijdelijke woning accepteren (arbeidsmigranten zijn hier niet in meegenomen).
4 De totale behoefte aan flexwonen is breder. Voor diverse specifiekere vormen van flexwonen is vanwege de andere context bij die doelgroepen apart beleid opgesteld waarin ook de opgave voor die doelgroep is geduid. Het gaat hier om: flexwonen voor short stay arbeidsmigranten, flexwonen in relatie tot (pré)-mantelzorg (in voorbereiding) en maatschappelijke vraag naar nieuwe innovatieve flexibele woonvormen, te denken aan tiny houses (in voorbereiding).

We reserveren werkbudget om flexwonen-projecten op te starten door (deels) te voorzien in nutsvoorzieningen en te ondersteunen bij een aanvraag van subsidiegelden bij onrendabele toppen[5] . We werken een handelingskader uit dat in het traject van bouwaanvragen (zie 2.2) wordt toegepast en zo bijdraagt aan duidelijkheid richting initiatiefnemers over de door de gemeente gewenste plannen.

1.1 PLANNING

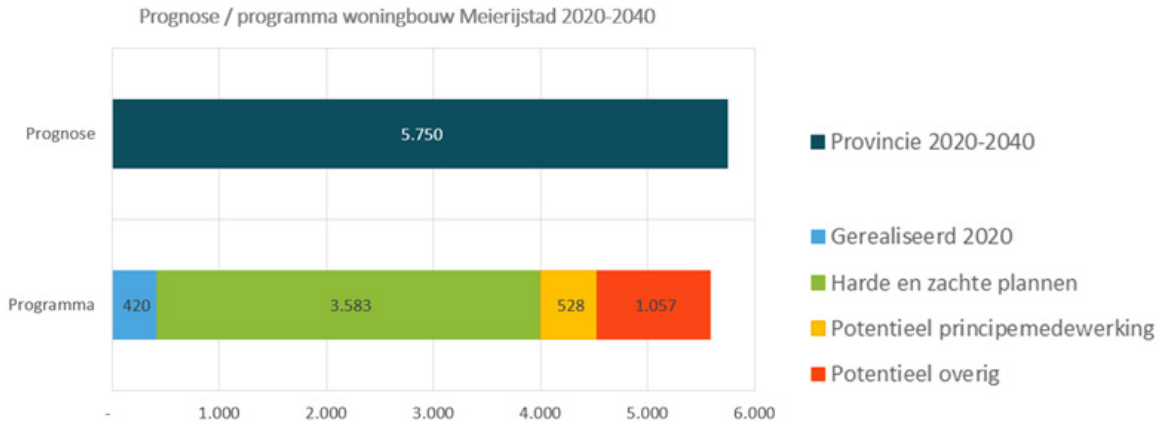
In de woonvisie 2018 werd uitgegaan van een toename van 3.940 woningen in de periode 2018 tot 2028. Daarvan waren er in 2018 en 2019 al ruim 1.000 gerealiseerd. Hierdoor resteerden nog een kleine 3.000 woningen voor de jaren 2020 tot 2028. In dit actieplan baseren we ons op de provinciale prognoses die voor de periode 2020-2040 uitgaan van 5.750 benodigde extra woningen voor de gemeente Meierijstad. Deze prognoses gaan er bovendien van uit dat na 2040 nog meer woningen in onze gemeente nodig zijn. Dit wordt veroorzaakt door een toename van het aantal inwoners en door maatschappelijke veranderingen. Huishoudens worden bijvoorbeeld gemiddeld steeds kleiner. De provinciale prognoses houden ook rekening met de extra woningen die nodig zijn voor de huisvesting van long-stay arbeidsmigranten. Voorlopig komt er dus nog geen einde aan de groei van onze woningbehoefte.

De prognose van de provincie geeft alleen inzicht in het totaal aantal voor onze gemeente benodigde woningen. Er wordt dus geen verdere verdeling gegeven in typen, prijssegmenten of kernen. Wel wordt er een indicatie gegeven van de ontwikkelingen op het gebied van wonen in verband met zorg en welzijn. Samenhangend met de toenemende vergrijzing liggen met name hier forse opgaven. De provincie geeft aan dat voorzien moet worden in een breed palet aan woonvormen om zo in te spelen op de woonwensen van ouderen. Een belangrijk deel van de opgave aan de gemeenten bestaat uit het daartoe aanpassen van de bestaande woningvoorraad. In een nog op te stellen kadernota wonen en zorg werken we dit verder concreet uit.

Voor de planning van de woningbouwplannen hanteerden we in de woonvisie 2018 het uitgangspunt dat we tot niet meer dan 70% harde en zachte plancapaciteit wilden gaan en dat we de resterende 30% reserveerden voor toekomstige plannen die nadrukkelijk invulling moesten geven aan een specifieke woningbehoefte (denk bijvoorbeeld aan herstructurering, herbestemming, inbreiding en aandacht voor bijzondere doelgroepen.). Dit werd als basis genomen voor zowel Meierijstad als geheel, als voor de 13 kernen afzonderlijk. Dit uitgangspunt is nu niet langer hanteerbaar. Om een continu volume te krijgen in het aantal woningen per jaar zal voor langere tijd vooruit gepland moeten worden. Een te grote reservering in het programma vergroot de kans dat er stagnaties optreden in het bouwvolume door uitval in beoogde bouwplannen. Om deze uitval op te kunnen vangen willen we uitgaan van een volume in bouwplannen dat op minimaal 125% ligt van de prognose die we als uitgangspunt nemen, zijnde de 5.750 woningen in de periode 2020-2040.

5 De onrendabele top maakt duidelijk dat de investering niet wordt terugverdiend.

We focussen met dit actieplan op versnelling. We willen zorgen dat het voor woningzoekenden gemakkelijker wordt om een geschikte woning in onze gemeente te vinden. We hebben daarvoor een uitwerking gemaakt: van de provinciale prognoses naar de concrete actiepunten voor bouwplannen in Meierijstad. In de onderstaande grafiek is inzichtelijk gemaakt hoe de provinciale prognose zich verhoudt tot de actuele woningbouwprogrammering (medio april 2021).



1.1.1 Prognose:

De bovenste staaf in de grafiek laat de provinciale prognose zien voor de woningbouwbehoefte in onze gemeente in de periode 2020-2040. Het gaat om 5.750 woningen. Deze prognose zal naar verwachting de komende jaren iedere drie tot vier jaar bijgesteld worden. We blijven dit goed volgen, zodat we tijdig kunnen anticiperen en bijsturen. Zodra nieuwe woningbouwprognoses bekend zijn, beoordelen we of de versnelling voldoende is en of er verlengd of anderszins bijgesteld moet worden.

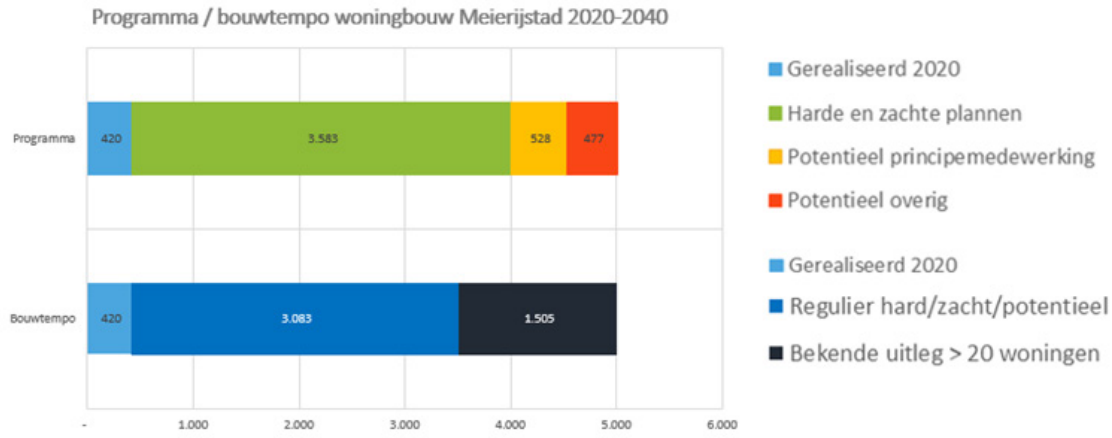
1.1.2 Programma:

De tweede staaf toont de huidige bouwplannen (medio april 2021), variërend van deels gerealiseerd tot verwachte bouwplannen. De verwachte bouwplannen variëren in hardheid van hard tot potentieel[6]. Genoemd zijn:

- 420 woningen die in 2020 al gerealiseerd zijn.
- 3.583 woningen in harde en zachte plannen.
- 528 woningen waarvoor principemedewerking verleend is.
- 1.057 woningen die potentieel op korte termijn in ontwikkeling te brengen zijn of waarvan de planvoorbereidingen starten

6 Hard = planologische maatregel is vastgesteld of onherroepelijk.
Zacht = planologische maatregel is in voorbereiding of procedure (voorontwerp, ontwerp)
Potentieel principemedewerking = collegebesluit principemedewerking
Potentieel korte termijn = inschatting gebieds- en woningbouwregisseur dat dit plan op korte termijn gaat spelen, grondpositie gemeente of toezegging bestuurlijk

In de onderstaande grafieken is een onderverdeling in de huidige bouwplannen (medio april 2021) gemaakt in kleinere, met name inbreidingslocaties en bouwplannen van meer dan 20 woningen in bestaande uitlegplannen.



De aandacht die we geven aan inbreidingsplannen blijft onverminderd groot. Met de inbreidingsplannen blijven we tevens gericht op het verbeteren van ruimtelijke knelpunten. Met name ook de transformatie en herstructurering van bestaande bebouwing en woonwijken zien we daarbij als belangrijk thema. We realiseren ons dat de inbreidingsplannen gezien hun aard (veel plannen, kleine(re) aantallen woningen, complexe opgaven) minder geschikt zijn om de beoogde versnelling in de woningbouw waar te maken. Bovendien is de omvang van de woonbehoefte dusdanig groot dat dit bij alleen inbreiding steeds vaker gaat knellen met onze kwalitatieve uitgangspunten, zoals voldoende groen, voorzieningen, parkeernormen en bouwhoogtes. We gaan daarom de inzet op anders en beter bouwen van nieuwe woongebieden vergroten om daar waar de bouw van woningen niet samen gaat met de kwalitatieve uitgangspunten tot structurele oplossingen te komen. Tegelijkertijd zullen we moeten blijven beoordelen of de kwalitatieve uitgangspunten aanpassing behoeven. Dat doen we bij de beoordeling van de plannen. In paragraaf 2.2 komen we hierop terug.

Daarmee maken we ook op de langere termijn nog woningbouw in inbreidingsplannen mogelijk. Om al op kortere termijn tot een aanzienlijke verhoging van het jaarlijks bouwtempo te komen, zullen we naast de inbreidingsplannen echter ook meer uitbreidingsplannen nodig hebben.

1.1.3 Bouwtempo:

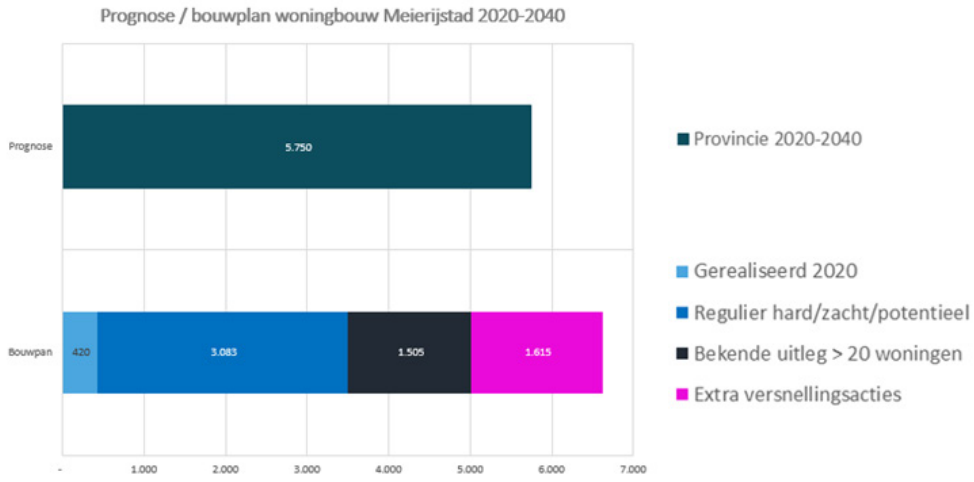
De verwachte bouwplannen variëren niet alleen in hardheid, maar ook in de fasering van de plannen en in het mogelijke bouwtempo. In de staaf "bouwtempo" hebben we het programma uit de programma-staaf onderverdeeld in de categorieën gerealiseerd 2020 (420), kleinere, reguliere plannen die we ook nu voornamelijk ontwikkelen en die met name inbreiding zijn (2.983) en de bouwplannen waarvan we verwachten dat die een extra impuls kunnen geven aan de versnellingsopgave (2.185). Deze laatste groep betreft bouwplannen van meer dan 20 woningen in bestaande uitlegplannen die we in kunnen zetten voor de versnellingsopgave. De plannen spelen in verschillende kernen met als zwaartepunt Veghel (Veghels Buiten NO), Schijndel en Erp.

We verwachten dat de kleinere, reguliere plannen in een zelfde bouwtempo als nu zullen worden voortgezet. Daarmee moeten we het huidige gemiddelde van zo'n 400 nieuwe woningen per jaar kunnen blijven realiseren. Daar blijven we op sturen en dat betekent ook dat we, nog nadrukkelijker dan voorheen, bouwplannen die maar niet tot definitief plan en/of ontwikkeling willen komen actiever gaan benaderen. Zo gaan we strak sturen op handhaving van de 1-jaars termijn voor principemedewerking (zie ook later instrument "aanscherpen traject bouwaanvragen"). Ook andere middelen die we hebben, zoals actief grondpositie in-/overnemen, zullen we per plan in overweging nemen en bij urgente situaties niet schuwen. Dit vraagt om maatwerk per locatie/ontwikkeling. De uitwerking daarvan is dan ook geen onderdeel van dit plan, maar de organisatie van dit maatwerk regelen we wel. De aansturing daarvan beleggen we bij het projectteam bouwoffensief. In paragraaf 2.3 komen we hierop terug.

Daarnaast zullen de uitbreidingsplannen gefaseerd in ontwikkeling worden gebracht. Dat zullen zowel de bestaande uitbreidingsplannen zijn als de plannen die hierna nog worden genoemd in de extra versnellingsacties. Met deze plannen willen we de extra 200 nieuwe woningen per jaar gaan realiseren die minimaal benodigd zijn om de 600 per jaar te halen. We gaan daarom actief inzetten op de ontwikkeling van deze locaties aangezien we hier de versnelling van de woningbouw willen realiseren. De nieuwe uitlegplannen (zie paragraaf 1.1.4) zullen nog niet op heel korte termijn voor deze extra woningen zorgen, gezien de lange aan- en doorlooptijden ervan. Om toch per direct hogere aantallen woningen per jaar te realiseren, zetten we daarom heel actief in op de uitbreidingsplannen die nu al in de programmering zijn opgenomen. Daarbij kunnen vooral de locaties die we als gemeente zelf in bezit hebben voor de benodigde versnelling op korte termijn zorgen en we ook gebruik maken van de versnellingsmogelijkheid door tijdelijke woningen te realiseren. Om de woningbouw naar de minimaal benodigde 600 per jaar te krijgen zijn een aantal aanpassingen nodig in de uitgangspunten die we tot nu hanteerden. Deze benoemen we onder het kopje addendum woonvisie.

1.1.4 Bouwplan - versnellingsacties :

De bestaande uitbreidingsplannen gaan we nog aanvullen met extra versnellingsacties. In onderstaande grafiek laten we de onderverdeling in de huidige bouwplannen uit de voorgaande staaf "bouwtempo" zien aangevuld met de drie extra versnellingsacties die we op willen zetten. Dit totale bouwplan zetten we af tegen de provinciale prognose.



In deze versnellingsacties zoeken we voor 1.645 woningen naar bouwmogelijkheden, waarbij we een realisatie binnen 10 jaar nastreven. Deze woningen zullen grotendeels in de kernen Schijndel en Sint-Oedenrode worden gepland, maar we hebben ook nog extra woningen gereserveerd voor een aantal kleinere kernen die nog een extra stimulans bovenop de huidige bouwplannen konden gebruiken. Dit zijn de kernen Nijnsel en Eerde. Samen met de bouwplannen uit de bestaande uitbreidingsplannen kunnen we hierdoor het versnellingsdoel van minimaal 200 woningen jaarlijks halen. De 1.645 woningen uit deze versnellingsacties zijn:

- Eerste versnelling via actieve grondpolitiek: 550 woningen in Sint-Oedenrode en 30 woningen in Eerde.
- Tweede versnelling via actieve grondpolitiek / proactieve houding: 630 woningen in Schijndel (actief grondbeleid) en 35 in Nijnsel (proactief faciliteren van private ontwikkelingen).
- Derde versnelling via faciliterende grondpolitiek: 100 woningen in het buitengebied en 300 woningen via de transformatieopgave in Veghel.

In paragraaf 1.3 "Woningbouwplannen in de kernen" hebben we in beeld gebracht hoe de verdeling van de woningen over de kernen indicatief uit komt te zien.

Met deze 1.645 woningen uit de extra versnellingsacties, bovenop de 2.185 woningen uit de bestaande uitbreidingslocaties, streven we naar een duurzaam gelijkmatig hoger bouwtempo van minimaal 600 woningen per jaar voor de minimaal komende acht tot tien jaar. Daarmee gaan we de wachtlijsten korter maken, de grote druk op de midden-huurwoningen en de koopmarkt verminderen en bouwen voor doelgroepen die nu weinig mogelijkheden hebben. Door het verhogen van het bouwtempo verwachten we ook de aantallen waar volgens de prognose behoefte aan is in minder tijd te realiseren; niet pas in 2040, maar minimaal vijf jaar eerder. We gaan dus niet in latere jaren vertragen omdat we in de eerste jaren versnellen. Uiteraard blijven we de komende jaren zowel de realisatie van de woningbouw als de veranderingen in prognoses en marktsituaties goed monitoren, zodat we tijdig kunnen bijsturen als de situatie daarom vraagt.

Inclusief de 1.645 woningen uit de extra versnellingsacties komen we aan voldoende bouwplannen om ons doel van minimaal 125% bouwplannen ten opzichte van de prognoses te behalen. Daarmee hebben we enige speling om eventuele uitval van bouwplannen op te vangen, zodat we uiteindelijk toch minimaal de woningaantallen kunnen realiseren die volgens de prognoses nodig zijn. We benadrukken echter ook nog eens dat de hardheid van de plannen zeer varieert. Veel plannen zullen nog door het proces van voorbereiding tot bestemming begeleid moeten worden. Dat geldt zowel voor de plannen op onze eigen gronden als voor de plannen op gronden van derden. We blijven daarbij sturen op voldoende harde bouwprojecten die tot uitvoering moeten komen.

Samenvattend gaan we de hiernavolgende uitgangspunten hanteren om de versnelling te realiseren:

- We stellen ons ten doel om de volgende vijf tot zes jaar met onze samenwerkingspartners minimaal 600 nieuw beschikbare woningen per jaar te realiseren. Dit is een gewijzigd punt ten opzichte van de woonvisie 2018, waar van gemiddeld net geen 400 nieuw beschikbare woningen per jaar werd uitgegaan.
- We proberen de woningen waar volgens de prognoses behoefte aan is in minder tijd te realiseren; niet uiterlijk 2040, maar minimaal vijf jaar eerder.
- We richten ons op minimaal 125% bouwplannen (circa 7.200 woningen) ten opzichte van de prognose. Daardoor kunnen we sneller anticiperen op uitval van bouwplannen. Dit is een gewijzigd punt ten opzichte van de woonvisie 2018, waar van 70% van de plancapaciteit werd gegaan plus 30% flexibele ruimte.
- Inbreidingsplannen blijven belangrijk voor de kwaliteit van de kernen. We blijven onverminderd sturen op voldoende bouwvolume uit de inbreidingsplannen en we gaan actiever sturen op de realisatie van bouwplannen die nu al in de pijplijn zitten. Daarmee willen we minimaal 400 woningen per jaar blijven realiseren. Naast en in aanvulling op de inbreidingsplannen gaan we ook met uitbreidingsplannen werken, waardoor we in staat moeten zijn nog minimaal 200 tot 300 woningen per jaar extra te realiseren. Daarbij kijken we zowel naar bestaande potentiële bouwplannen als naar nieuwe mogelijkheden.

Het college besluit daarom om het uitgangspunt vast te stellen om het bouwtempo van woningen per jaar te verhogen door:

1. Het huidige gemiddelde van zo'n 400 woningen per jaar te blijven realiseren in reguliere inbreidingsplannen. Bouwplannen die onvoldoende vorderingen maken om tot definitief plan en/of ontwikkeling te komen, gaan we actiever benaderen waarbij we al onze beschikbare middelen open houden.

2. De versnelling met minimaal 200 tot 300 woningen per jaar te bereiken via:
   a. Voornamelijk uitbreidingsplannen die we zelf gaan ontwikkelen.
   b. Blijven sturen op transformatie van bestaande gebouwen en op realisatie van woning bouw in uitbreidingsplannen van derden.
   c. Voor kortere doorlooptijden van de woningbouwplannen te zorgen door meer met tijdelijke woningen te werken op locaties waar we de grond al in bezit hebben.

1.2 PROGRAMMA

1.2.1 Woningbouwcategorieën

We continueren in dit actieplan het huidige beleid uit de woonvisie (2018) en het Plan van Aanpak Woningbouwregie (2020), met betrekking tot de woningbouwcategorieën. In de woonvisie zijn we uitgegaan van een verdeling in de woningbouwprogrammering voor Meierijstad in zijn totaliteit, zoals opgenomen in de onderstaande tabel. Dit is dus, met uitzondering van de 25% sociale huur, geen eis per individueel bouwplan, maar een verdeling voor Meierijstad in zijn totaliteit. In het Plan van Aanpak Woningbouwregie uit 2020 hebben we bovendien al geregeld dat we flexibel met deze percentages omgaan. Ze dienen dus als richtlijn waarbij we zoveel mogelijk naar de lokale behoefte kijken voor de specifieke invulling.

In het Plan van Aanpak woningbouwregie uit 2020 hebben we ook afgesproken te werken met een flexibele benadering van de prijsklassen die gekoppeld zijn aan de verschillende woning-bouwprogramma's uit de woonvisie. We hebben toen een categorie "commerciële huur middelduur" toegevoegd en zijn met bandbreedtes gaan werken voor de prijscategorieën, waarbij we in woningbouwplannen een goede mix van woningen binnen die bandbreedtes verwachten. Samenvattend hanteren we indicatief woningbouwprogramma's via onderstaande verdelin

Categorie	Percentage	Bandbreedte prijsklassen (prijspeil 2021)
sociale huur	25%	€ 442 / € 633 / € 678 / liberalisatiegrens € 752
commerciële huur middelduur	15%	Tussen € 752- en € 975
commerciële huur duur		Vanaf € 975
goedkope koop	10%	Maximaal € 168.000 / € 189.000 / € 204.000 / € 230.000
middeldure koop	20%	Tussen € 230.000 en € 330.000
dure koop	20%	Vanaf € 330.000
variabel in te zetten.	10%	

In de tweede helft van 2021 onderzoeken we of de bovenstaande verdeling van het woningbouw-programma nog steeds een goede weerspiegeling is van de behoefte aan woningen. Daarbij onderzoeken we ook of we het programma niet meer op maat moeten maken naar verschillende kernen en/of wijken en/of type bouwlocaties binnen onze gemeente. We blijven in ieder geval sturen op de realisatie van starterswoningen, nieuwe woonvormen en zorggeschikte en levensloop-bestendige woningen voor ouderen. Daarmee stimuleren we ook de doorstroming binnen de bestaande woningvoorraad.

Doelstellingen en uitgangspunten:

We kunnen zo het beste invulling geven aan de verschillende doelstellingen die we aan onze woningbouwplannen koppelen en die een voortzetting zijn van doelen en uitgangspunten uit de woonvisie 2018. Het gaat daarbij om het volgende:

- Bijdragen aan kwalitatieve en duurzame woonmilieus. Daarom ligt de kwalitatieve focus op toevoeging van:
    - Typen woningen die er nu nog onvoldoende zijn.
    - Typen woningen om gedifferentieerde wijken en doorstroming te faciliteren (Hierin zit ook herontwikkeling / transformatie / splitsing van bestaande voorraad om bestaande wijken beter in evenwicht te brengen).
- Verbeteren van de kwaliteit met nieuwbouw bij inbreiding om leefbare woonmilieus te hebben en houden, ook op langere termijn. Bij voorkeur combineren we dit met het oplossen van ruimtelijke knelpunten bij inbreiding.
- Verbeteren van de betaalbaarheid van wonen.
- De realisatie van voldoende sociale huurwoningen door in ieder bouwplan[7] te sturen op het minimumpercentage van 25% van de woningbouwplannen.
- Een evenwichtige verdeling van woningen per bouwplan in de verschillende prijssegmenten voor koop en huur, waarbij we tevens vasthouden aan de flexibele benadering van de prijs klassen die gekoppeld zijn aan de verschillende woningbouwprogramma's uit Plan van Aanpak Woningbouwregie uit 2020.

Eerder namen we in de woonvisie en herijkingsrapport (2018) en het Plan van Aanpak Woningbouwregie (2020) een aantal verschillende strategieën op waarmee regie gevoerd moest worden. De kern Veghel kende daarbij een afwijkende strategie dan de andere kernen aangezien in Veghel de strategieën prioriteren en herijken bepalend waren. Door de bijstellingen in de prognoses en de daaraan gekoppelde uitwerking voor de programmering en de planning blijken de huidige bouwplannen ook in Veghel mogelijk te zijn. Daardoor zijn de strategieën prioriteren en herijken voor Veghel niet meer noodzakelijk. Ze blijven wel nog mogelijk om een meer evenredige verdeling van de aantallen tussen de grotere kernen mogelijk te maken. Wel zullen we terughoudend moeten blijven om in Veghel, buiten de reeds voorziene bouwplannen, nog extra initiatieven toe te voegen zodat we niet alsnog in een overprogrammering terecht komen.

Aangezien we het huidig beleid voortzetten, is de onderverdeling in de woningbouwcategorieën geen onderdeel van het actieplan.

1.3 WONINGBOUWPLANNEN IN DE KERNEN

In de woonvisie 2018 is ervoor gekozen om de verstedelijkingsopgave aan de kern Veghel toe te kennen en om de behoefte voor eigen bevolkingsontwikkeling in kwantitatief opzicht evenredig toe te kennen aan de 13 kernen. In de basis blijven we deze principes volgen, maar we geven de programmering meer lucht door flexibeler te zijn en meer in te spelen op kansen en mogelijkheden. We doen dit als volgt:

- We handhaven het uitgangspunt dat in alle kernen gebouwd kan worden. De woningbouwplannen blijven verdeeld worden over de grotere kernen Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode enerzijds, maar zeker ook over de kleinere kernen Boerdonk, Boskant, Eerde, Erp, Keldonk,

7 Van meer dan drie woningen

Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch en Zijtaart. Onderstaande tabellen geven inzicht in de aantallen en koers per kern. In bijlage 1 van dit actieplan woningbouw staat dit nog eens per kern opgenomen. We hebben nu ook expliciet het buitengebied in de planning opgenomen om ruimte te bieden voor bouwplannen die we mogelijk willen maken om bijvoorbeeld het stoppen van een agrarisch bedrijf te faciliteren.

- Het aantal te bouwen woningen in iedere kern is minimaal gelijk aan het aantal woningen dat genoemd is in de woonvisie 2018. Boven deze aantallen gaan we flexibeler om met de evenredige verdeling van woningen over de kernen en gaan we meer op gemeentelijk niveau sturen. Daarbij letten we op lokale mogelijkheden en kansen. In feite formaliseren we daarmee het uitgangspunt, dat ook al in de woonvisie was opgenomen, dat er een verevening tussen kernen kan plaatsvinden als blijkt dat er extra bouwmogelijkheden in een kern zijn. Zo voorkomen we een remmende werking als in een bepaalde kern het aantal bouwplannen achterblijft bij het evenredige gemiddelde.
- De huidige werkwijze van flexibeler werken en hanteren van bandbreedtes in woningbouw-programmeringen continueren we. In veel kernen leidde dit namelijk tot het haalbaar maken van gebiedsontwikkelingen. We sturen dus niet op een absoluut woningbouwaantal maar letten op lokale mogelijkheden en kansen.

Dit resulteert in de in de onderstaande tabel 1 opgenomen actuele inschatting van de woning-bouw-programmering per kern. Uit dit overzicht blijkt dat we op dit moment in vrijwel alle kernen meer woningen voorzien dan de aantallen die in de woonvisie 2018 waren opgenomen. We zullen dit monitoring overzicht jaarlijks actualiseren.

	Woning-behoefte 2018-2028	Realisatie 2018 t/m 2020	Restant tov woonvisie 2018	Harde en zachte plannen 2021 t/m 2030	Potentieel - principe-medewerking	Potentieel - korte termijn	Extra versnellings-acties	Totaal plannen 2021 tm 2035	Totaal prognose 2021 tm 2040
Boerdonk	28	14	14	27		40	-	67	
Boskant	52	49	3	29		2	-	31	
Buitengebied		57	-57	60	14	35	100	209	
Eerde	49	29	20	24		20	30	74	
Erp	179	62	117	283	8	-	-	291	
Keldonk	40	11	29	25		39	-	64	
Mariaheide	49	79	-30	32		2	-	34	
Nijnsel	88	12	76	40		1	35	76	
Olland	37	4	33	4	39	24	-	67	
Schijndel	876	250	626	335	337	186	630	1.488	
Sint-Oedenrode	505	244	261	321	22	-	550	893	
Veghel	1.934	615	1.319	2.319	108	608	300	3.335	
Wijbosch	44	6	38	3		100	-	103	
Zijtaart	59	14	45	81		-	-	81	
Totaal	3.940	1.446	2.494	3.583	528	1.057	1.645	6.813	5.330
								128%	

Wanneer we deze bouwprognoses op een andere wijze bekijken, namelijk via de indeling van bouwplannen in reguliere kleinere plannen (voornamelijk inbreiding) en bouwplannen waarmee we extra willen versnellen, dan levert dat het volgend beeld op:

	Plannen in de kernen in hard, zacht en potentieel	Versnelling via bekende uitleg (> 20 woningen)	Extra versnellings acties	Locaties versnelling via bekende uitleg in hard, zacht en potentieel	Toelichting verdere koers
Boerdonk	27	40	-	Korstenhof II	Voldoende woningbouwlocaties in zachte plancapaciteit en potentieel (Korstenhof II). Kleine plannen, die een groot ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters en senioren, zijn te overwegen.
Boskant	31	-	-		Kleine plannen zijn welkom
Buitengebied	109	-	100		Faciliteren waar nodig om ambitie revitalisering buitengebied te realiseren.
Eerde	44	-	30		Harde en zachte plancapaciteit en potentiele locatie (herontwikkeling Petrus Paulusschool) omzetten naar realisatie. Daarnaast pakken we als gemeente actief de locatie Haakakker (15-30 woningen) op.
Erp	51	240	-	De Bolst	Voldoende woningbouwplannen in harde en zachte plancapaciteit en een potentiele locatie. Kleine plannen, die een ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters, senioren of sociale huur, zijn te overwegen.
Keldonk	24	40	-		Huidige zachte plancapaciteit aanvullen door als gemeente zelf actief een uitleglocatie op te pakken. Kleine plannen, die een ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters en senioren, zijn te overwegen.
Mariaheide	14	20	-	Steenoven II fase 2	Voldoende woningbouwlocaties in de harde en zacht plancapaciteit. Kleine plannen, die een groot ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters en senioren, zijn te overwegen.
Nijnsel	5	36	35	Lieshoutseweg school	Zachte plancapaciteit omzetten naar realisatie. Samen met initiatiefnemers van potentiele locaties zorgen dat plannen tot ontwikkeling komen. We zien ruimte voor het toevoegen van in totaal 60 tot 100 en in deze plannen zien we graag seniorenwoningen terug.
Olland	23	44	-	Herontwikkeling Roest / Pastoor Smitsstraat - Fase 1&2	Voldoende plannen in potentie. Gemeente neemt een proactieve rol om deze potentiele locaties in ontwikkeling te brengen. Kleine plannen, die een ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters en senioren, zijn te overwegen.
Schijndel	501	357	630	Hooghekke, Grote Braak (Plein 21)	Gemeente pakt Schijndel Noord actief op (600-650 woningen). Samen met Schijndel Noord zijn er voldoende woningbouwplannen in harde en zachte plancapaciteit en potentie. Kleine plannen, die een ruimtelijke knelpunt oplossen, zijn te overwegen. We zien hier ruimte om nog maximaal 100 woningen toe te voegen.
Sint-Oedenrode	242	101	550	Zwembadweg	Gemeente pakt Sint-Oedenrode Noordoost actief op. Samen met Sint-Oedenrode Noordoost zijn er voldoende woningbouwplannen in harde en zachte plancapaciteit en potentie. Kleine plannen, die een groot ruimtelijke knelpunt oplossen, en woningen toevoegen voor starters, senioren, goedkope koop, middeldure koop en middeldure huur, zijn te overwegen.
Veghel	1.852	1.183	300	Veghels Buiten NO, De Schelfelaar II	Voldoende woningbouwplannen in harde en zachte plancapaciteit en potentie. Voor de transformatieopgave is indicatief rekening gehouden met 300 woningen. Kleine plannen, die een groot ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters en senioren in goedkope koop en middeldure huur, zijn te overwegen.
Wijbosch	53	50	-	Laverhof	Samen met initiatiefnemer de locatie Laverhof proactief mee oppakken om te komen tot realisatie. Kleine plannen, die woningen toevoegen voor starters en senioren, afwegen.
Zijtaart	7	74	-	Zijtaart Zuid	Voldoende woningbouwplannen in harde en zachte plancapaciteit en potentie. Kleine plannen, die een ruimtelijke knelpunt oplossen en woningen toevoegen voor starters en senioren, zijn te overwegen. Hiervoor denken we in totaal aan 20 tot 40 woningen.
Totaal	2.983	2.185	1.645		
		6.813			

Tabel 2: Indicatief bouwprogramma voor alle kernen in bouwtempo-categorieën en locaties/ toelichting.

In de bijlage van dit actieplan is per kern nog een overzicht opgenomen waarin we bouwplannen laten zien en geven we de koers en de ontwikkelvolgorde aan.

1.4 ADDENDUM WOONVISIE 2018

In het addendum op de woonvisie 2018 worden onderstaande aanpassingen vastgesteld door de gemeenteraad:

- In de woonvisie 2018 werd uitgegaan van een toename van 3.940 woningen in de periode 2018 tot 2028. Hiervan zijn er in 2018 en 2019 al ruim 1.000 gerealiseerd. We gaan nu uit van de provinciale prognoses die in de periode 2020-2040 5.750 benodigde extra woningen ramen.
- We stellen ons ten doel om de komende vijf jaar met onze samenwerkingspartners minimaal 600 nieuw beschikbare woningen per jaar te realiseren. Dit is een gewijzigd punt ten opzichte van de woonvisie 2018. Daar werd uitgegaan van gemiddeld net geen 400 nieuw beschikbare woningen per jaar.
- We proberen de 5.750 benodigde extra woningen waar volgens prognose behoefte aan is in minder tijd te realiseren; dus niet tot 2040, maar minimaal vijf jaar eerder. Er komt dus geen vertraging in latere jaren ter compensatie van versnelling in de eerste jaren.
- We richten ons op minimaal 125% bouwplannen (circa 7.200 woningen) ten opzichte van de prognose. Daardoor kunnen we sneller anticiperen op uitval van bouwplannen. Dit is een gewijzigd punt ten opzichte van de woonvisie 2018. Daarin werd uitgegaan van 70% van de plancapaciteit plus 30% flexibele ruimte.
- We borgen zowel de kwaliteit van de kernen als de hogere kwantiteit van de woningbouw-aantallen. We blijven onverminderd sturen op voldoende bouwvolume uit de inbreidings-plannen. Naast en in aanvulling op de inbreidingsplannen gaan we ook met uitbreidings-plannen werken. Daarbij kijken we zowel naar bestaande potentiële bouwplannen als naar nieuwe mogelijkheden.
- In aanvulling op de aantallen te realiseren woningen die in de woonvisie 2018 voor iedere kern zijn genoemd gaan we flexibeler om met de evenredige verdeling van woningen over de kernen en gaan we meer op gemeentelijk niveau sturen, waarbij we letten op lokale mogelijkheden en kansen.



2. INSTRUMENTEN VOOR DE UITVOERING VAN HET ACTIEPLAN

Om de gestelde doelen voor de woningbouw te halen, hebben we naast de wijziging in de aanpak en de sturing van de woningbouwprogrammering instrumenten nodig om de regie op de woningmarkt te voeren. Al eerder hebben we in het Plan van Aanpak Woningbouwregie (2020) redenen[8] genoemd waarom er dringend behoefte is aan duidelijke regie op de woningbouwproductie. De gewijzigde prognoses en de huidige situatie op de woningmarkt geven daarbij nog extra aanleiding om meer sturing vanuit de gemeente aan te brengen. De urgentie is groot aangezien het voor steeds meer inwoners almaar lastiger wordt om aan een goede, geschikte en vooral betaalbare woning te komen. We zien dat we meer moeten doen dan we nu al doen om de gestelde doelen te halen.

De ontwikkeling, invoering, evaluatie en actualisatie van de instrumenten tot regievoering van de woningproductie zal een continu proces zijn. We willen daarvoor werken met de instrumenten waarvan we verwachten dat ze de grootste impact hebben. We monitoren de werking ervan en we stellen ze bij wanneer dat nodig blijkt te zijn. Daarbij bekijken we ook welke instrumenten (tijdelijk) niet meer nodig zijn en welke nieuwe eventueel ontwikkeld moeten worden.

Met de gemeenteraad hebben we afgesproken om allereerst de volgende instrumenten verder uit te werken om zo de woningbouw te versnellen (+200 per jaar):

- Inzet grondbeleid
- Aanscherpen traject bouwaanvragen

In dit actieplan stellen we deze instrumenten ter besluitvorming voor.

8 In het Plan van Aanpak Woningbouwregie (2020) werden de volgende redenen genoemd waarom verdere regie op de woningbouwproductie nodig is:
1. Kwantitatief en kwalitatief wordt per kern nog onvoldoende conform de woningbouwbehoefte uit de woonvisie gebouwd, terwijl de vraag naar goede en voldoende woningen groot is.
2. De huidige woningbouwplannen zijn vaak nog te eenzijdig in de programmering en zorgen niet voor verbetering in bouwen naar kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, waardoor de verschillende doelgroepen onvoldoende bediend worden.
3. Er wordt nog onvoldoende gekeken naar de mogelijkheden in de huidige bebouwing (leegstand, woningsplitsing) waarbij transformatie nodig is die concurrerend is met nieuwbouw.

2.1 INZET GRONDBELEID

Om woningen te kunnen bouwen zijn locaties nodig waar die woningen gerealiseerd kunnen worden. Het eigendom van geschikte locaties is dan ook een belangrijk element aangezien de wensen en ideeën van de eigenaar van de locatie afgestemd moeten worden op de mogelijkheden, maatschappelijke belangen en kwaliteitseisen van de gemeente.

We merken dat woningbouwprojecten op locaties die in eigendom van derden zijn vaak goed verlopen maar we merken ook dat ze vaak erg lang duren. Die langdurige trajecten worden veelal veroorzaakt doordat de (financiële) wensen van de eigenaar niet altijd overeenkomen met het maatschappelijk belang en met de doelen die wij als gemeente met de woningbouw hebben. Dat is bijvoorbeeld zo bij woningbouwprojecten waarbij we graag ook starterswoningen of zorgwoningen gerealiseerd zien.

Daar waar wij als gemeente zelf beschikken over de locatie waar woningen kunnen komen, kunnen we zelf bepalen welke typen woningen we voor de locatie beschikbaar stellen. Uiteraard geldt ook voor ons dat we daarbij een afweging moeten maken tussen het financieel belang en het maatschappelijk belang. Wij kunnen onze (publieke) middelen maar een keer uitgeven en wij willen die middelen zo doelmatig mogelijk inzetten. Wij hebben daarbij echter geen winstdoelstelling al kunnen we natuurlijk een positief financieel rendement op locaties goed gebruiken om te investeren in locaties die een negatieve grondexploitatie hebben.

Dit alles pleit ervoor om weer vaker als gemeente het eigendom van een locatie te verkrijgen om vanuit de rol van eigenaar sneller de gewenste woningbouw te realiseren. Wij beschikken al over een situationeel grondbeleid dat dit mogelijk maakt. De laatste jaren heeft dit echter niet meer tot (grond)aankopen voor woningbouwontwikkeling geleid. De druk op de woningmarkt en onze ambities om de woningbouw in onze gemeente uit te breiden en te versnellen, vragen nu om een duidelijke situationele inzet van ons grondbeleid en daarmee ook om een actief grondbeleid. Uitgangspunt is dat we vaker vanuit de eigenaarspositie woningbouwprojecten willen opzetten. Daarbij moet uiteraard wel goed gelet worden op het risicoprofiel van projecten.

De versnellingsopgave van de woningbouw via nieuwe uitbreidingsplannen gaan we daarom bij voorkeur op gemeentelijke grondposities uitvoeren. In de kernen Schijndel en Sint-Oedenrode willen we daarom geschikte locaties kunnen aankopen en daarom stellen we met dit actieplan voor om in deze kernen het voorkeursrecht te vestigen. Ook in andere kernen en bij inbreidingslocaties sluiten we een actieve gemeentelijke rol niet uit. Zo kunnen we ook in kleinere kernen, waar de programmering achter blijft, een stimulans geven en zo kunnen we druk zetten op plannen die niet tot ontwikkeling komen. Als dit aan de orde is, dan leggen we dit afzonderlijk ter besluitvorming voor.

Doel van dit voorstel: versnelling van en meer regie op de woningbouw.

2.2 AANSCHERPEN TRAJECT BOUWAANVRAGEN

In het hele proces van woningbouwplannen indienen en goedkeuren zien we een aantal dingen niet goed gaan. We noemen onder andere:

- Hoewel we de afgelopen 2 jaar sterk hebben ingezet op dienstverlening (benoeming gebieds regisseurs, definiëring kwaliteitseisen, mogelijkheid tot vooroverleg/haalbaarheidstoets) zijn initiatiefnemers nog vaak onvoldoende bekend met de wensen van de gemeente en met de diverse ruimtelijke kwaliteitseisen die aan een plan worden gesteld.
- Te veel plannen leiden uiteindelijk niet tot goedkeuring van ervan. Dat is frustrerend voor alle erbij betrokken partijen.
- Er gaat veel tijd verloren aan zowel het maken van plannen door de ontwikkelende partijen als aan het beoordelen van de plannen door de gemeente.
- Veel plannen krijgen na principemedewerking door de gemeente onvoldoende vervolg. Het duurt met enige regelmaat te lang tot de initiatiefnemer zijn plan zo ver heeft dat het ontwerp bestemmingsplan met alle benodigde onderzoeken klaar is.

We komen daarom met een aanscherping van het traject bouwaanvragen waarbij we de duidelijkheid van door de gemeente gewenste bouwplannen gaan vergroten zodat de realisatie van bouwplannen wordt versneld. Deels doen we dit in de praktijk al. We zorgen met deze aanscherping van het traject bouwaanvragen voor een meer integrale aanpak die we formaliseren en die we duidelijk communiceren. Dit vraagt commitment van gemeente en initiatiefnemer.

Bij de afdelingen gebiedsontwikkeling en VTH komen de informatieverzoeken, plannen en bouwaanvragen binnen. Wekelijks zijn er twee structurele overlegmomenten om deze vragen te behandelen. In het screeningsoverleg worden alle aanvragen voor een omgevingsvergunning beoordeeld op wenselijkheid en op welke wijze deze in behandeling kunnen worden genomen. Complexere verzoeken worden doorverwezen naar de intaketafel. Het verzoek wordt integraal beoordeeld waarna de initiatiefnemer een eerste indicatie van de haalbaarheid krijgt, vergezeld van aandachtspunten voor de eventuele verder uitwerking van het verzoek. Bij de intaketafel kan ook geconcludeerd worden dat een plan niet haalbaar is. Ook de principeverzoeken behandelen we hier.

Het aanscherpen traject bouwaanvragen ziet daarom als volgt uit:

- Het aanscherpen van het traject bouwaanvragen laten we samenlopen met de aanpassingen die we in het kader van de invoering van de omgevingswet door zullen voeren. In het project "omgevingswet" beschrijven we de werkprocessen opnieuw. De beschrijving en inrichting van de intake- en omgevingstafel is hier onderdeel van. De nieuwe werkwijze gaat uiterlijk 1 juli in. Het voltooien van het traject van de omgevingsvisie is dan ook urgent aangezien we hierin context gaan geven aan de invulling van uitnodigingsplanologie[9] .
- Bij dit beschrijven van de werkprocessen zetten we nadrukkelijk in op het verduidelijken aan welke bouwplannen de individuele kernen behoefte hebben. We gebruiken daarvoor de bijlage 1 van dit Actieplan woningbouw waarin de huidige en gewenste bouwplannen zijn vermeld en die we actueel zullen bijhouden en publiceren via onze website.

9 De gemeente geeft hierbij op hoofdlijnen aan waar ruimtelijk wel of geen veranderingen gewenst zijn met het oog op lange termijn prognoses en te beschermen waarden. Het is planologie waarbij de gemeente zich uitnodigend en faciliterend opstelt tegenover initiatiefnemers.

- De geldende beleidskaders voor de beoordeling van nieuwe verzoeken of ontwikkelingen die afwijken van het bestemmingsplan zullen we daarbij ook actualiseren (structuurvisies en sectorale beleidskaders zoals Nota Parkeernormen, Centrumvisies enz.). Ze moeten meer ruimte bieden om ook in inbreidingsplannen hogere bouwvolumes te realiseren zonder in te boeten aan ruimtelijke kwaliteit. Waar mogelijk zullen we daarom bijvoorbeeld hoger moeten bouwen en naar onze parkeernormen moeten kijken in combinatie met goede mobiliteits-concepten. Daarom gaan we tot die tijd experimenteerruimte bieden in de nog geldende sneltoetscriteria die vermeld staan op de website. We nodigen onze ontwikkelpartners daarom uit met goede ideeën te komen.
- Initiatieven die aan de intaketafel als haalbaar zijn beoordeeld en waarvan de initiatiefnemer ook aangeeft door te willen zetten met het bouwplan, gaan naar de omgevingstafel. De bevindingen van de eerste omgevingstafel delen we met de initiatiefnemer. Vervolgens volgen er een of meerdere omgevingstafels waarvoor per ronde de relevante (interne en/of externe) partijen worden uitgenodigd.
- We gaan actief sturen op de termijn van maximaal een (1) jaar principemedewerking totdat de initiatiefnemer zijn initiatief zo ver heeft dat het ontwerp bestemmingsplan en alle benodigde onderzoeken klaar zijn. De principemedewerking vervalt als die niet binnen een jaar is omgezet in een concreet plan.

Informerend: Ter kennisgeving genoemde onderdelen van het aanscherpen traject bouwaanvragen.

Doel van deze aanscherping: versnelling van de woningbouw door verhoging van de slagingskans van bouwplannen. Daarmee ook kostenbesparend voor zowel initiatiefnemers als voor de gemeente werken.

2.3 CAPACITEIT

Om deze acties te kunnen uitvoeren hebben we voldoende ambtelijke capaciteit nodig. We stellen een dedicated bouwoffensief projectteam in dat voorziet in voldoende gemeentelijke capaciteit om de woningbouw, in met name de extra uitbreidingslocaties, te versnellen. Dit betreft alle werkzaamheden die hiervoor nodig zijn (planologie, projectmanagement, vergunningverlening, juridisch, planeconomie).

Het bouwoffensief team werkt aan de realisatie van 200 extra woningen per jaar in de komende acht tot tien jaar. Dit is bovenop de 400 woningen per jaar die in deze periode gerealiseerd moeten worden. Met de huidige capaciteit zijn de 400 woningen al een hele opgave waarbij er een grote afhankelijkheid is van externe factoren.
Het bouwoffensief team wordt in ieder geval ingezet voor de volgende werkzaamheden:

1. Voorbereiden en uitvoeren van de nieuwe uitleglocaties (aankopen, planvorming en realisatie). Hiervoor dient nog een uitvoeringsnotitie opgesteld te worden met daarin de benodigde middelen voor inzet van extra capaciteit. Dit kan nl. niet uitgevoerd worden met de huidige capaciteit.

2. Huidige locaties die de gemeente in bezit heeft met voorrang voortvarend te kunnen oppakken (planvorming en realisatie). Daarbij eventueel gebruik makend van tijdelijke woningen zodat ook voor de eerste jaren de bouwtempo-verhoging gerealiseerd kan worden. Om inzichtelijk te maken om welke locaties het gaat zijn er als startpunt quick-scans opgesteld. Er moet nog een prioritering in locaties en tijd opgesteld worden.
   De bedoeling is om dit met de reguliere capaciteit op te pakken waarbij het versnellings team een sparrende rol heeft als het gaat om strategische keuzen hierbij en de inzet van instrumenten.

3. Ondersteunen van de huidige ambtelijke bezetting om de huidig bekende reguliere bouw plannen op tempo te houden, of waar mogelijk te versnellen. Concreet: oppakken locaties die vast zitten. Dit wordt opgepakt vanuit de huidige capaciteit waarbij het versnellings team een sparrende rol heeft en evt ingezet wordt om de locaties die vastzitten mee vlot te trekken, ook hier gaat het om het strategisch keuzen maken in inzet van instrumenten.

Meierijstad zijn we samen!

MEIERIJSTAD

De ruimtelijke bouwsteen voor Schijndel

voor de omgevingsvisie







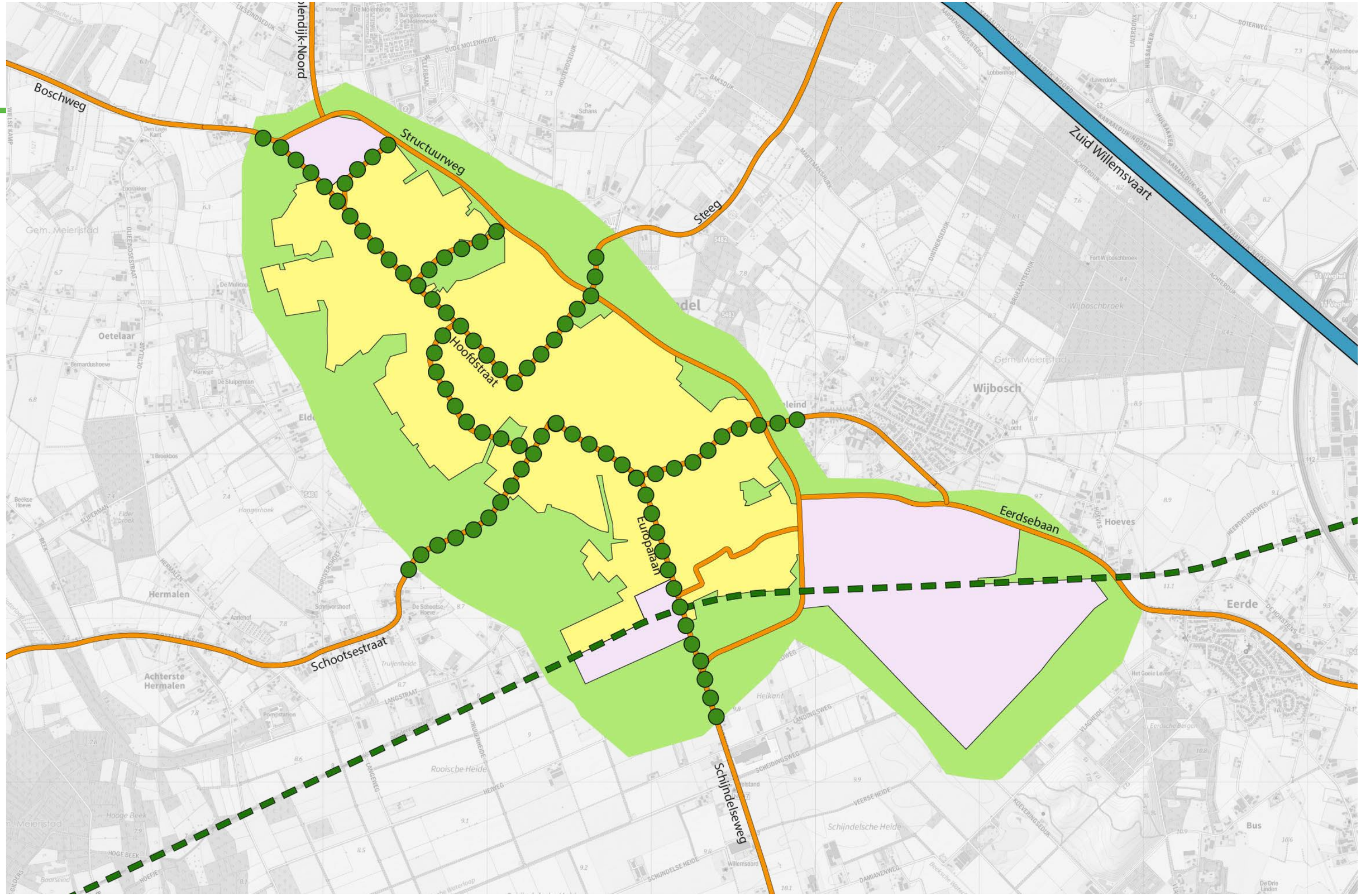


Gemeente Meierijstad

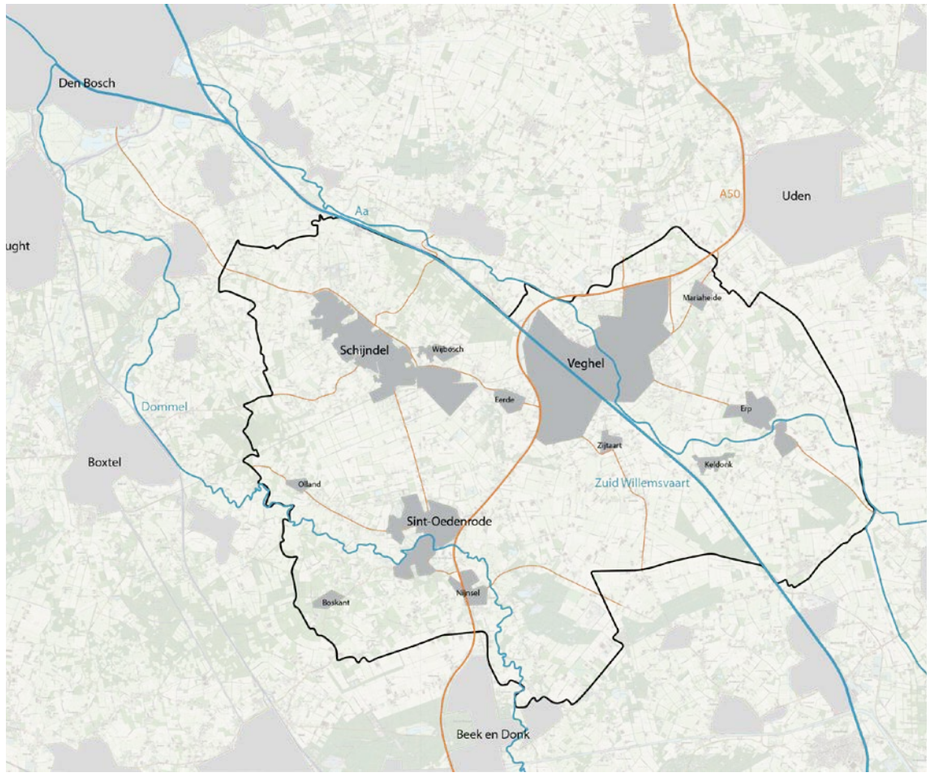
24 maart 2020

Inhoud

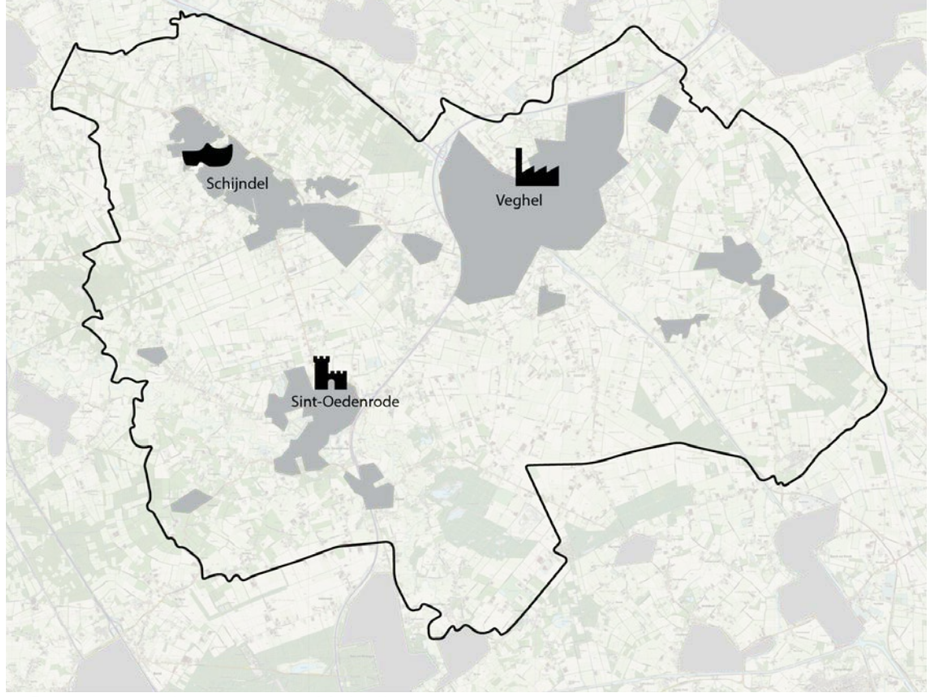
1	Inleiding	5
2	Onwikkelingssgeschiedenis	7
3	Analyse	11
4	Elf kernwaarden	25
5	Visie op de opgaven voor de toekomst	29
6	Uitwerking woningbouwopgave	35
	Colofon	47



Plangebied Schijndel



Ligging Schijndel in gemeente Meierijstad



3 Grote kernen in gemeente Meierijstad

1. Inleiding

Aanleiding

‘Een bouwsteen voor Schijndel’ legt de gewenste en verwachte ruimtelijke ontwikkeling tot 2028 voor de kern Schijndel in grote lijnen vast. Het is een ruimtelijke vertaling van het reeds vastgelegde beleid. Tevens zijn interviews met ambtelijke stakeholders en disciplines gehouden.

‘Een bouwsteen voor Schijndel’ vormt de opmaat naar de omgevingsvisie. Als vervolg op de Structuurvisie Ruimte uit 2012 van de voormalige gemeente Schijndel en als input voor de omgevingsvisie is er voor Schijndel een ruimtelijke analyse en functionele ‘update’ gemaakt. Hieruit blijkt dat het voorzieningenniveau in Schijndel goed op peil is en aansluit bij de behoefte. Er is wel een aandachtspunt: een beperkte krimp van de detailhandel in het centrum.

In de Woonvisie uit 2018 is de kwantitatieve woningbehoefte voor Schijndel opgenomen. In deze Bouwsteen wordt ingegaan op de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte gekoppeld aan ruimtelijke kwaliteitskaders.

De druk op de Schijndelse woningmarkt is groot. Tot 2028 ligt er een opgave om binnen de kern Schijndel circa 700 woningen te realiseren. “*Maatwerk is de norm, met flexibiliteit en ruimte voor nieuwe ideeën. Er is een duurzame leefomgeving en een divers woningaanbod: koop, huur, meer-generatie-wonen (levensloopbestendig en zorgconcepten. Duurzaam ruimtegebruik is het uitgangspunt. De gemeente Meierijstad stimuleert afwisselend ontwikkelingen, stelt kaders, biedt experimenteerruimte en bewaakt de overall kwaliteit*” (Woonvisie 2018).

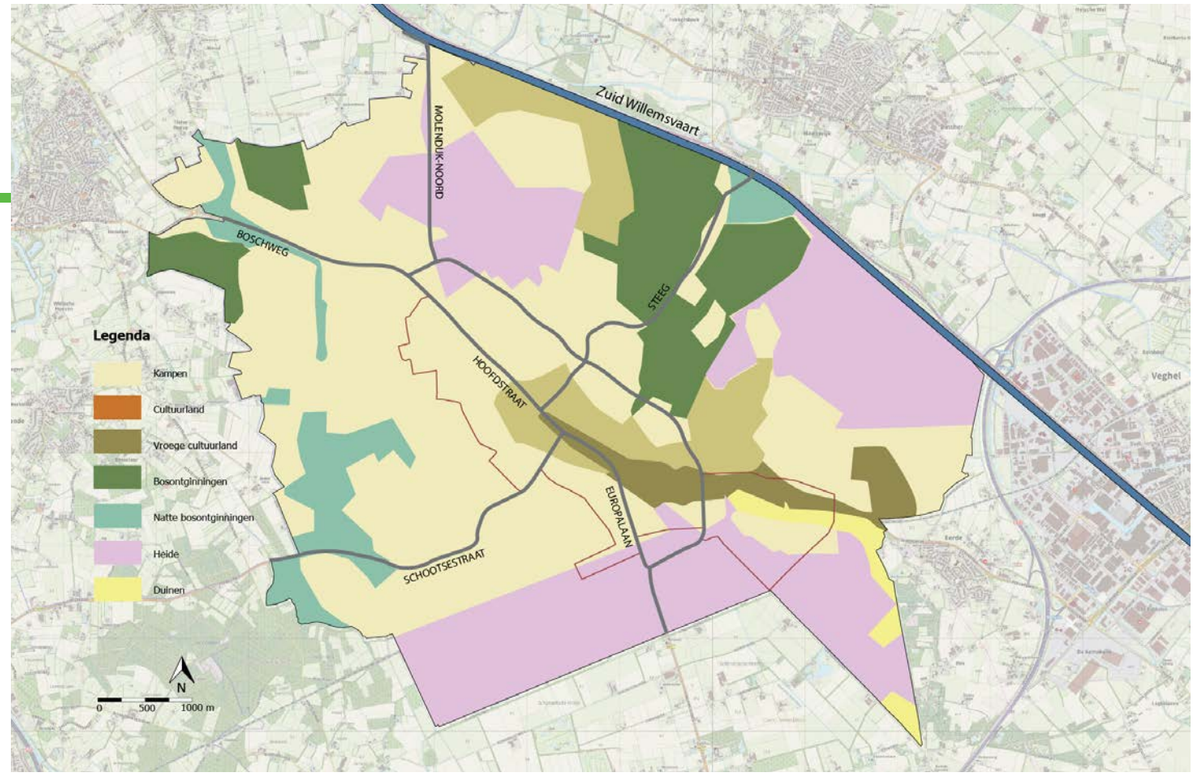
‘Een bouwsteen voor Schijndel’ richt zich vooral op de ruimtelijke kwaliteiten van Schijndel en hoe deze kwaliteiten ook in de toekomst met de gevraagde opgaven kunnen worden behouden. Het gaat daarbij om het aangeven van ontwikkelingsrichtingen, kwalitatieve en kwantitatieve behoefte en ruimtelijke kwaliteitskaders.
Zo gaat het in ‘Een bouwsteen voor Schijndel’ bijvoorbeeld meer om de vraag welke soort woningen op welke plaats kunnen worden gebouwd, dan om het vastleggen van de aantallen te bouwen woningen per jaar.

Voor nieuwbouw wordt prioriteit gegeven aan inbreiding van de bestaande kern met aandacht voor kwaliteitsverbetering, zorgvuldig ruimtegebruik en behoud van de kracht van de kern.

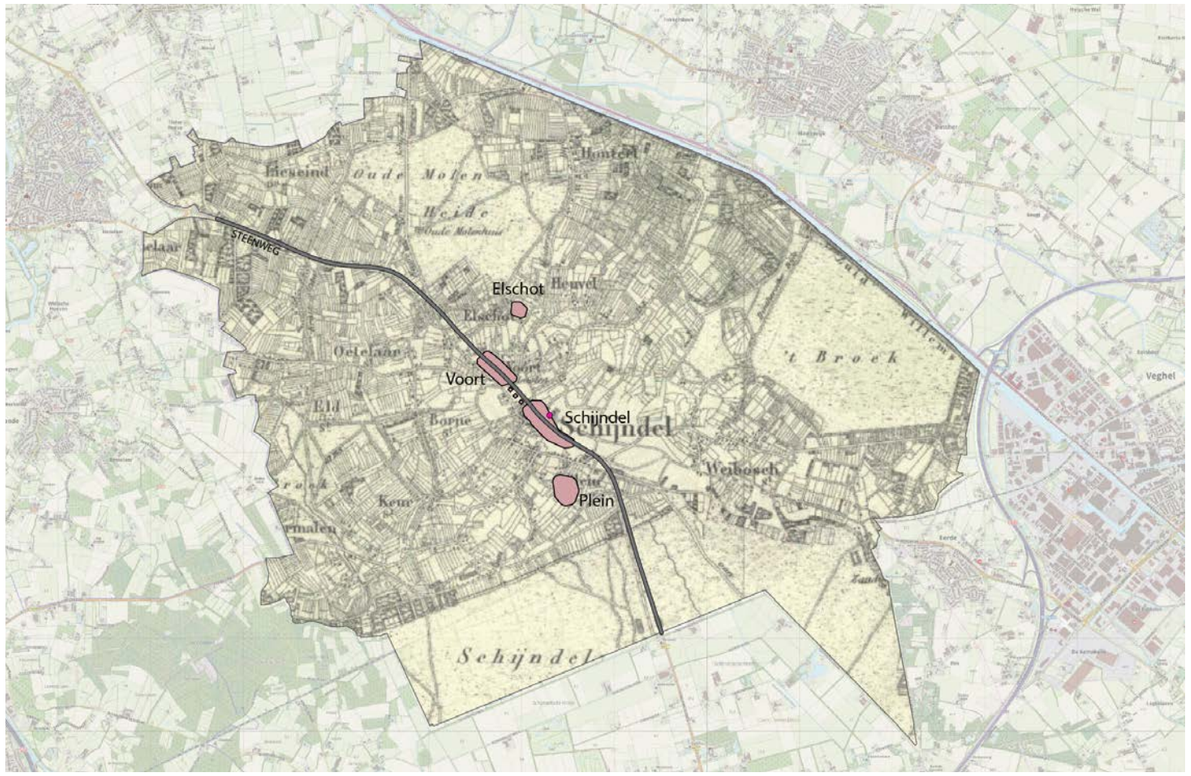
Initiatieven met betrekking tot woningbouw moeten voldoen aan ruimtelijke kwaliteitscriteria. In ‘Een bouwsteen voor Schijndel’ worden de kernkwaliteiten voor ontwikkelingen benoemd. Met name de ruimtelijke kwaliteitscomponenten, de elf kernwaarden, benoemd in hoofdstuk 4, dragen er aan bij dat Schijndel haar eigen, specifieke dorpse identiteit behoudt, die door de traditie van zorgvuldig ruimtegebruik, het stellen van kwaliteitseisen en het respecteren van landschappelijke en cultuurhistorische waarden ook in de toekomst wordt gecontinueerd.

Opzet van ‘Een bouwsteen voor Schijndel’

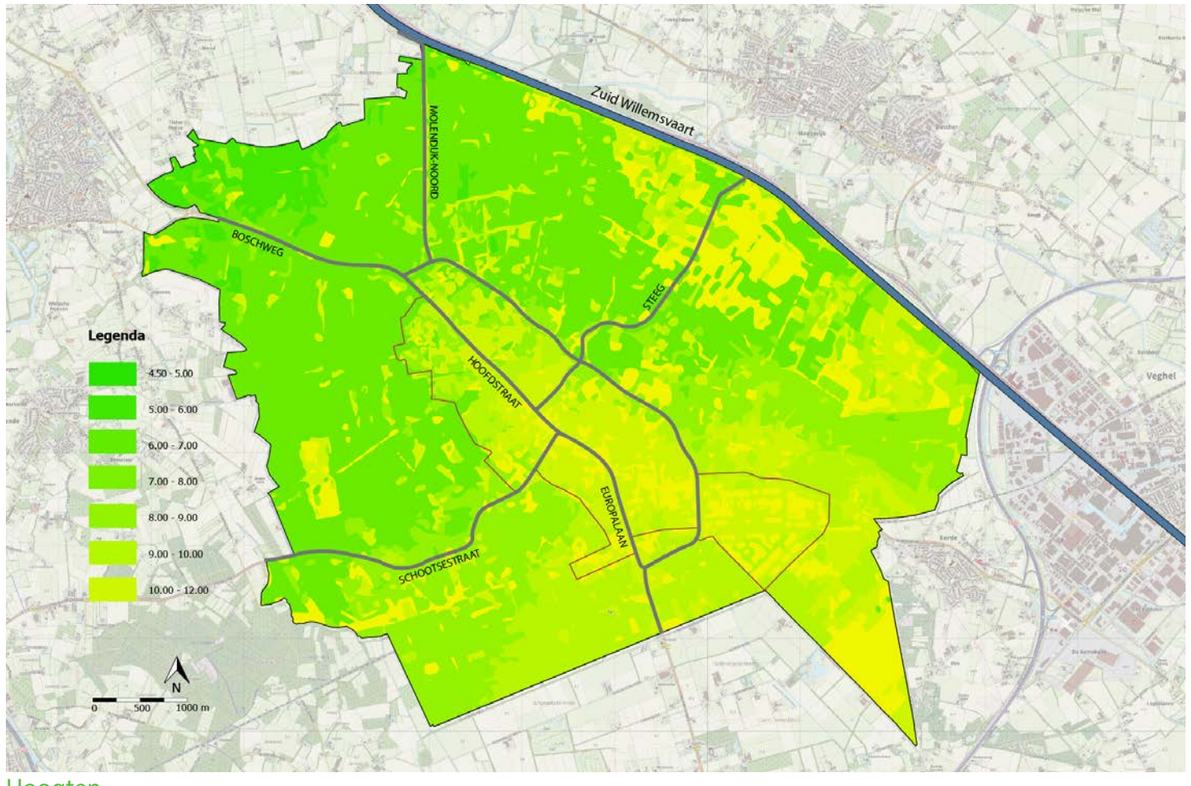
De visie beschrijft eerst in het kort de ontwikkelingsgeschiedenis van Schijndel. Daarna volgt een analyse van de genoemde ruimtelijke en functionele thema’s in relatie tot bestaand gemeentelijk beleid in hoofdstuk 3. Hieruit volgen elf kernkwaliteiten van Schijndel. Op basis hiervan formuleren we de visie op de opgaven voor de toekomst, die we vertalen in de gewenste ruimtelijk-functionele hoofdstructuur en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in hoofdstuk 5. De rapportage wordt afgerond met een aantal spelregels voor de uitwerking van de woningbouwopgave in hoofdstuk 6.



Ontginningen



1850 - Start van de ontwikkeling

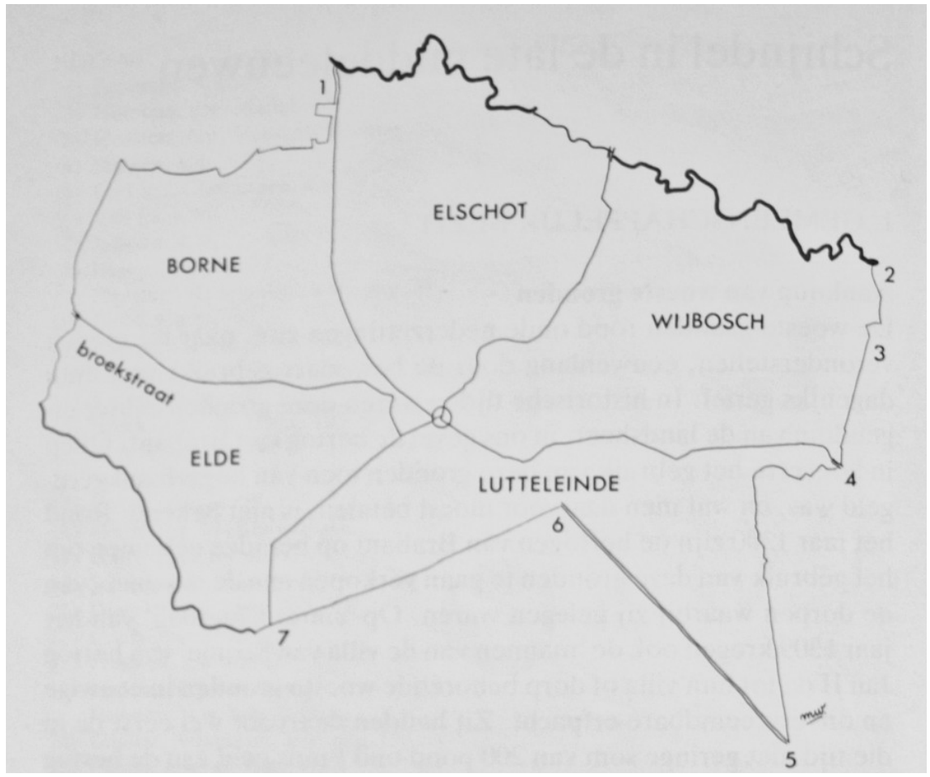


Hoogten



Populieren in en rond Schijndel

2. Ontwikkelingsgeschiedenis



Gemeente Schijndel


Klompenmakerij Schootsestraat

Ondergrond

Schijndel is ontstaan op een hoger gelegen dekzandrug tussen de beekdalen van de Aa en de Dommel. Het landschap rondom Schijndel had een sterke samenhang met de ondergrond. Het dorp Schijndel bestond uit een kleine dorpskern met open velden eromheen. Dit zijn de oude cultuurgronden, die vanuit het oude dorp werden ontgonnen. Door het gebruik van heideplaggen en bemesting ontstonden opgehoogde, 'bolle' akkers. In de lager gelegen gebieden werden de gronden ontgonnen vanuit individuele boerderijen, waarbij iedere boerderij haar eigen perceel begrensde met bomen. De natte beemden (richting Aa en Dommel) werden gebruikt voor het vee en het hooi. De hoger gelegen zandgronden buiten het dorp waren voor de schapen. Hierdoor ontstond een kleinschalig landschap met verspreid staande boerderijen langs wegen met veel erf- en perceelbeplanting. De gronden die te nat waren voor landbouw werden gebruikt voor de houtproductie, de huidige broekbossen aan de noordoostzijde.

In de hedendaagse benaming zijn nog diverse verwijzingen naar de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap te vinden (o.a. Smaldonk, Liekendonk, Heikampen, Wielse Kamp, Rooise Heide, Oetelaar).

De eerste verkeersverbindingen

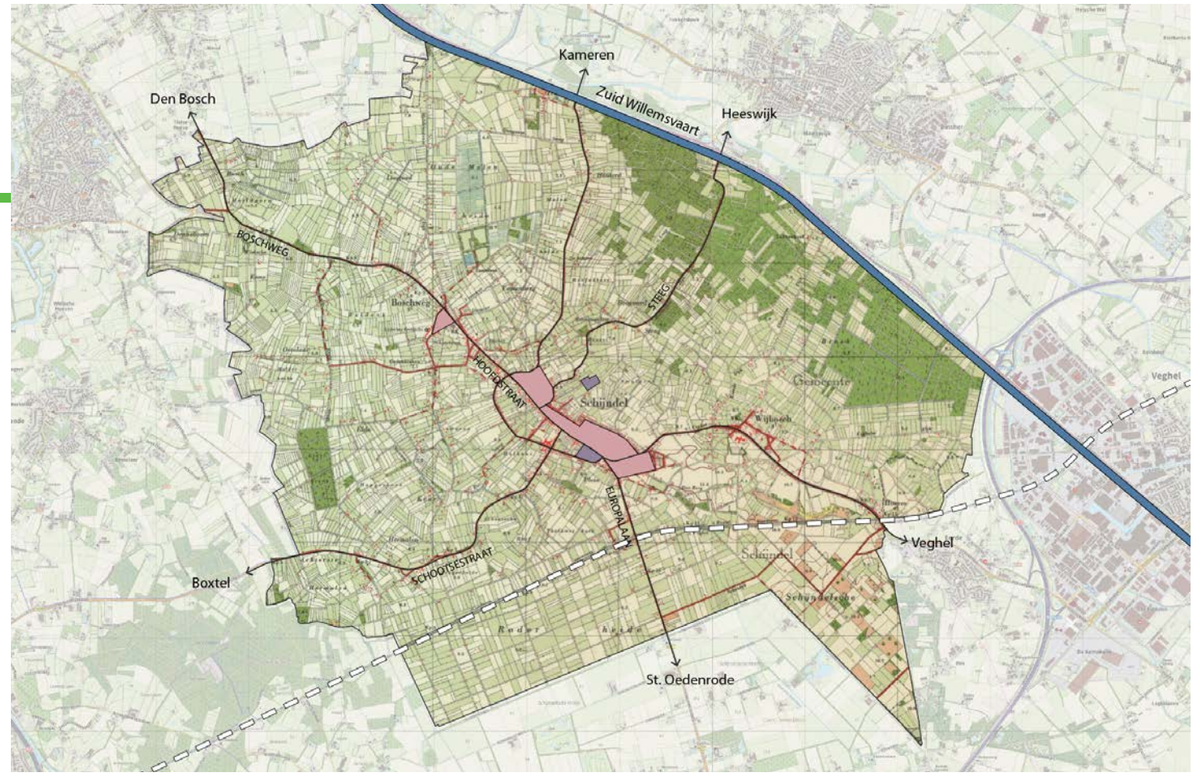
Schijndel, vanouds verdeeld in vijf gehuchten (Wijbosch, Elschot, Borne, Lutteleind en Broekstraat), kende tot 1740 alleen zandwegen. In 1740 kwam de eerste weg van keistenen. Dit was een weg van 's-Hertogenbosch naar Best. Bijna een eeuw later volgde omstreeks 1830 de ingebruikname van de Zuid-Willemsvaart tussen Maastricht en 's-Hertogenbosch. De ontsluiting van de gemeente kwam in 1873 pas echt goed op gang. Toen werd de spoorlijn Boxtel-Gennep (Duits lijntje) aangelegd. In 1899 volgde de aanleg van de tramlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven.

Ambachten in de 18e eeuw

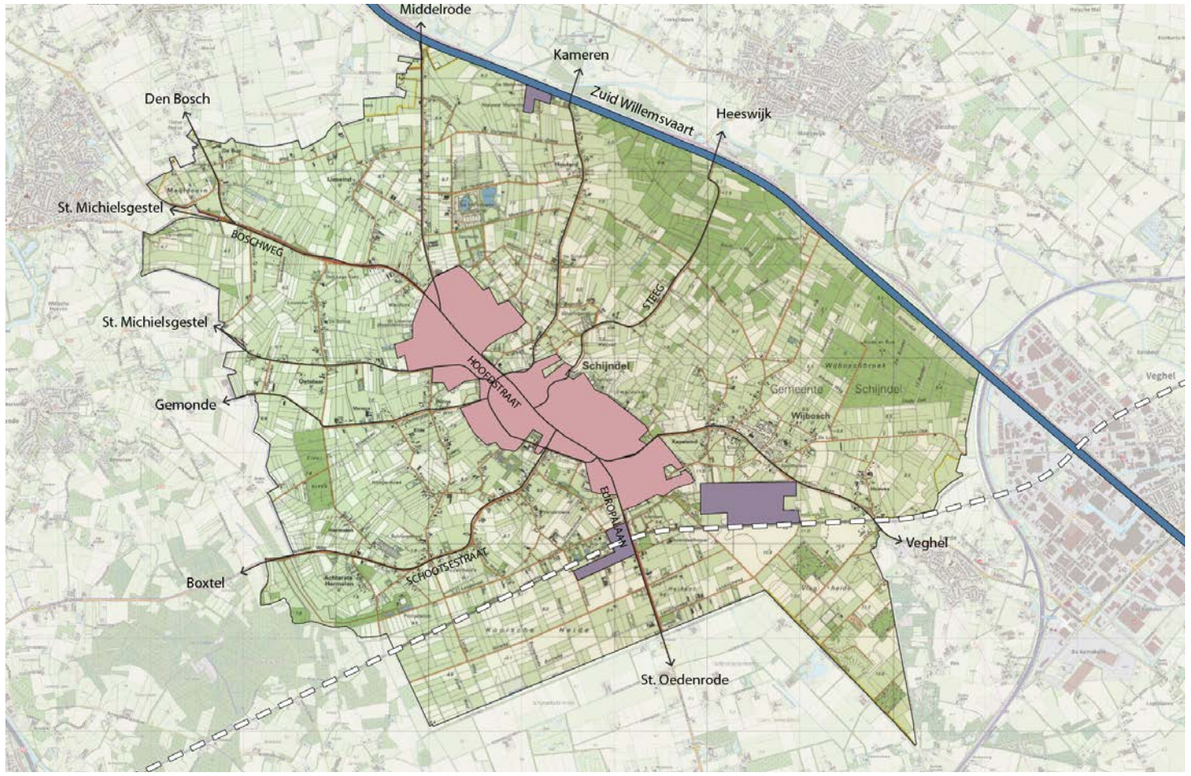
De belangrijkste bestaansbron was landbouw met akkerbouw als hoofdzaak. De aanwezige eikenbomen, populieren en hop zorgden naast de landbouw voor kansen voor een blijvend bestaan in Schijndel. Al in de 15e eeuw werd in Schijndel op grote schaal hop geteeld. Rondom de teelt en de handel in hop is in Schijndel een complexe bedrijvigheid ontstaan, die eind 19e eeuw verloren is gegaan. Daarnaast telde Schijndel in 1716 zeven bierbrouwerijen. In de loop der eeuwen zijn de brouwerijen allemaal verdwenen. Sinds enkele jaren heeft Schijndel echter weer een eigen bierbrouwerij (Sint Servattumus), een hopveld en een hopoogstfeest. Door de aanwezige houtrijkdom ontstonden er met name in de 18e eeuw ook ambachten zoals het maken van klompen, hoepels en manden. Voor de hoepels werden wilgentenen gebruikt. Hiertoe werden op grote schaal knotwilgen aangeplant waarvan restanten nog steeds aanwezig zijn.

Welvaart in de 19e eeuw

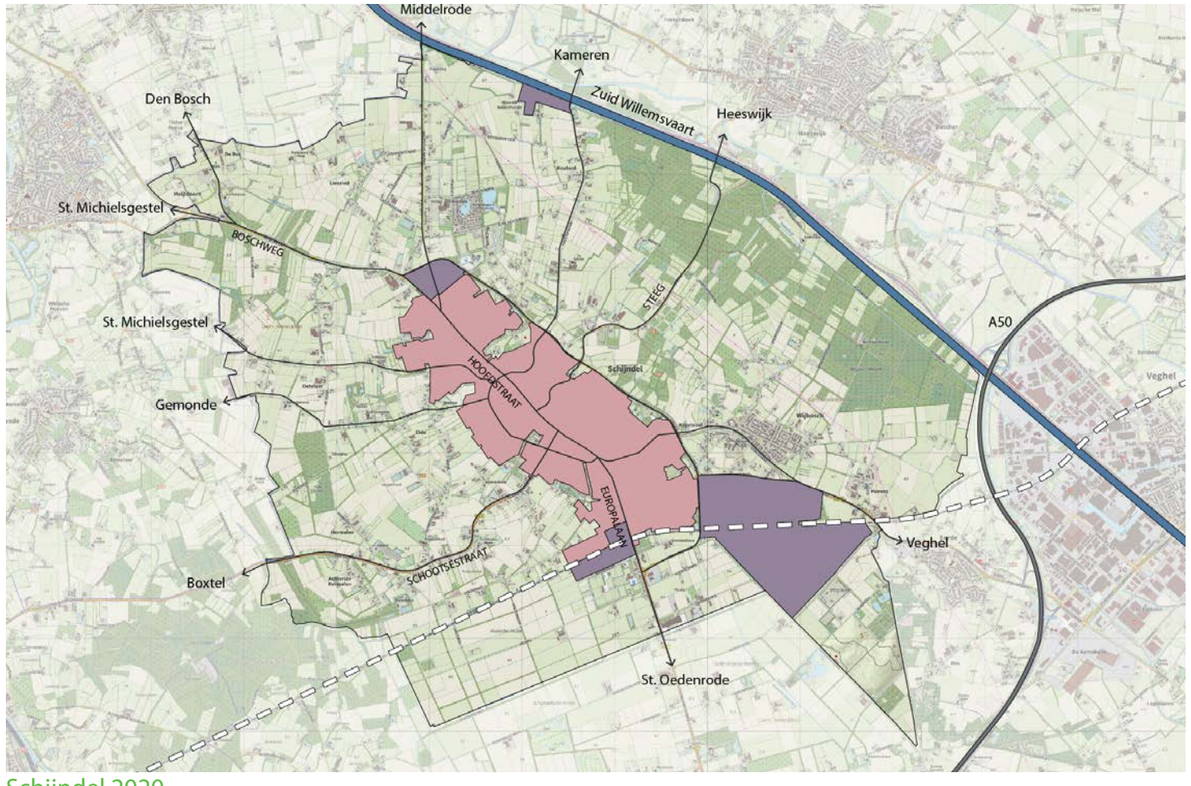
In 1865 telde Schijndel zeven leerlooierijen. Omstreeks 1850 waren de landerijen over het geheel genomen niet meer toereikend om daarvan te kunnen bestaan en ging men zich meer toeleggen op de handel. Daarbij bleven de houtproducten, zoals klompen en hoepels, van aanzienlijke economische betekenis. Tussen 1846-1855 telde Schijndel tenminste 60 klompenmakerijen. Tijdens het hoogtepunt van de klompenindustrie (eind 19e eeuw) was dit aantal verdubbeld. Zo'n 60 jaar later was deze bedrijfstak nagenoeg geheel verdwenen. Tot in de jaren 90 zaten er 2 klompenmakerijen. De populieren die werden gebruikt voor de productie sieren nog steeds het Schijndels landschap. In de Molenheide werd sinds 1898 een steenfabriek geëxploiteerd. In de periode van 1900 tot 1925 werkten op deze fabriek bijna 150 personen. In 1930 werd de steenfabricage gestaakt. Doorslaggevender voor de welvaart van Schijndel waren de oprichting van de waskaarsenfabriek van de familie Bolsius in 1871, en de kousenfabriek van Jansen de Wit.



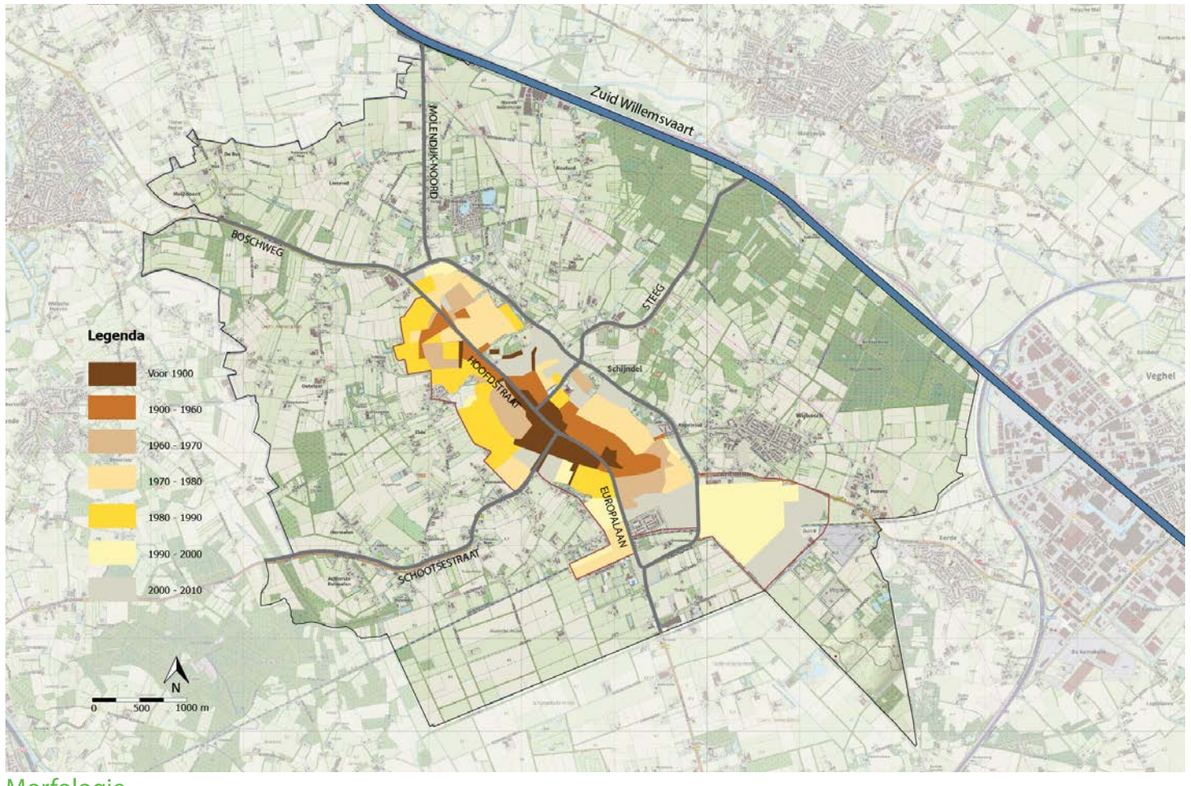
Schijndel 1960



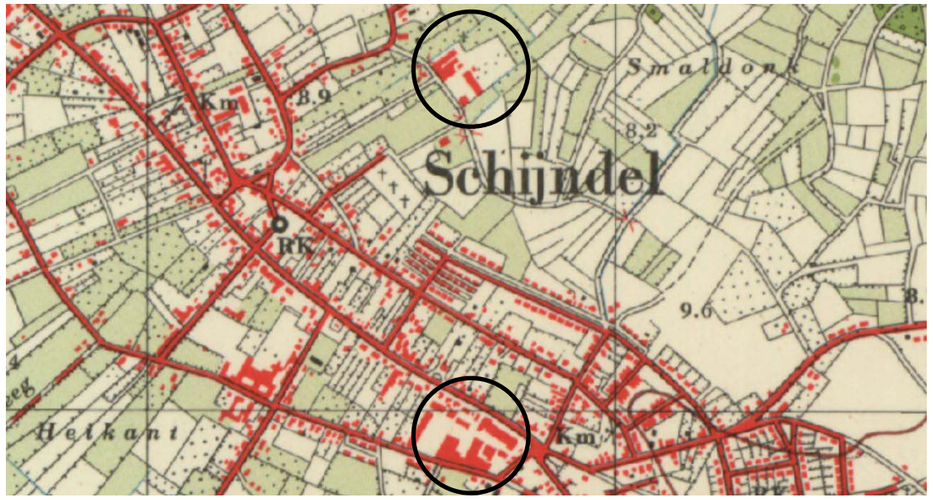
Schijndel 1990



Schijndel 2020



Morfologie



Kousenfabriek Jansen de Wit (zuid) en kaarsenfabriek Bolsius (noord) in 1956


Duits Lijntje als groene wandelverbinding


Hedendaags straatbeeld centrum Schijndel met oude en nieuwe bebouwing

Economische terugval

De Tweede Wereldoorlog (1940-1945) luidde een periode van economische terugval in. Door haar ligging maakte Schijndel deel uit van de militaire operatie ‘Market Garden’. Zo had Schijndel een plek in het front op de bevrijdingsroute vanuit Eindhoven richting Arnhem. Zware bombardementen zorgden voor verwoesting van de dorpskern van Schijndel. De opbouw van Schijndel vanuit de oorspronkelijke plattelandsstructuur (met het lint langs de Boschweg/Hoofdstraat) was nog wel intact. Maar er werden grote gaten geslagen in het straatbeeld. De schade aan de bebouwing was enorm.

Wederopbouw

Na de oorlog werd het centrum weer opnieuw opgebouwd. Nieuwbouw werd daarbij zorgvuldig ingepast in de overgebleven bebouwing. Dit leverde uiteindelijk een voor Schijndel kenmerkend straatbeeld op dat zich onderscheidt van veel andere dorpskernen in de regio (zie foto). De economische pijlers die na de oorlog overeind waren gebleven, maakten na de oorlog een grote groei door. Ook werd er in die tijd de basis gelegd voor nieuwe ontwikkelingen. Schijndel groeide in de regio uit tot één van de werkgelegenheidsgemeenten. Als zodanig vormt Schijndel een aanvulling op de stedelijke regio Uden–Veghel. Daarnaast heeft Schijndel relatief veel jonge, agrarische ondernemers. De levensvatbaarheid van de kleinschalige agrarische (familie)bedrijven staat echter ook in Schijndel onder druk.

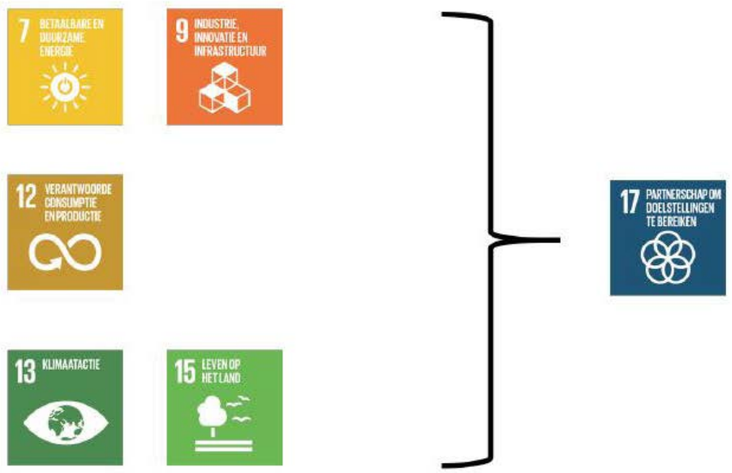
Landschappelijke en stedelijke ontwikkeling van Schijndel

Schijndel kenmerkt zich binnen het vlakke tot licht golvende Meierijs landschap, als een kleinschalig mozaïek aan de benedenloop van beken. De kleinschalige opzet van het landschap, de aanwezige plantendiversiteit en de verschillende bodemtypen zorgen voor een sterke ecologische basis. De hoger gelegen dekzandrug (midden tussen de beekdalen van de Aa en Dommel) is uiteindelijk doorslaggevend geweest voor de huisvesting van de groeiende bevolking. De afbeelding “Morfologie” geeft de stedelijke ontwikkeling goed weer. De as van deze dekzandrug heeft een noordwest-zuidoost oriëntatie. In het verlengde van deze lijn heeft Schijndel zich verder ontwikkeld tot een geconcentreerde lintvormige bebouwingsstructuur.

1. Energiek en Verantwoord

2. Circulair en Schoon

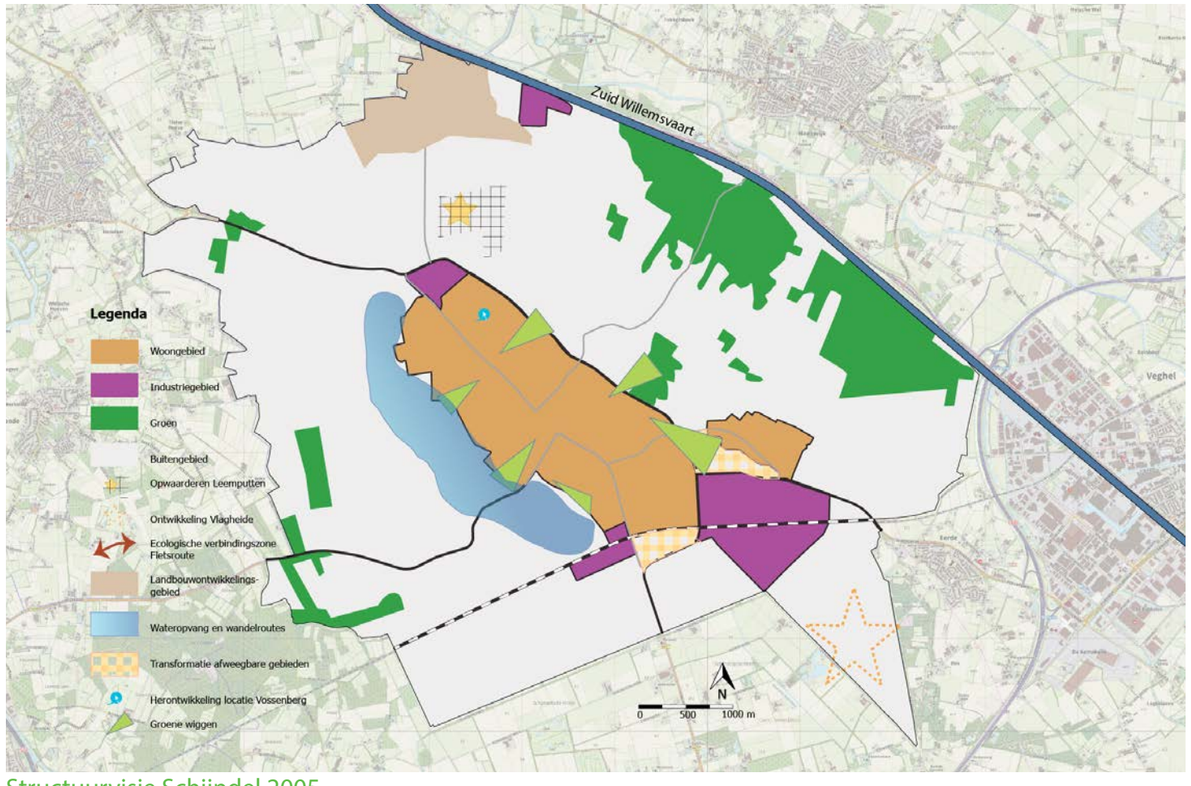
3. Klimaatbestendig en biodivers



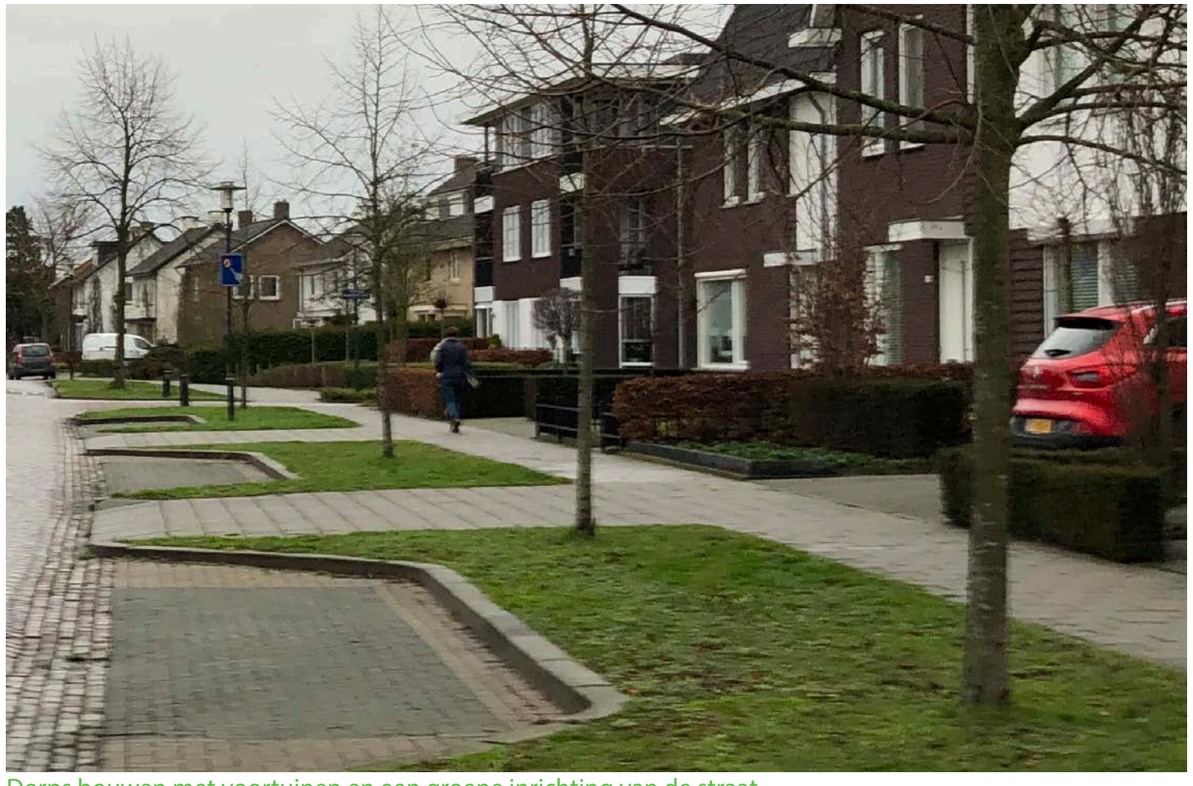
3 Duurzaamheidsthema's, gekozen Global Goals en partnerschap



Brabantse Woonvisie



Structuurvisie Schijndel 2005



Dorps bouwen met voortuinen en een groene inrichting van de straat

3. Analyse



Duurzaamheidsvisie

Wonen en leefbaarheid

Schijndel is een echt Brabants dorp in het hart van de Meierij en bestaat uit de deelgebieden De Beemd, De Borne, Hoevenbraak/Hulzenbraak, Plein, Hopstraat, Boschweg, Grevekeur en Langstraat. Het dorp Wijbosch ligt direct naast Schijndel. Het aantal inwoners is (inclusief Wijbosch) circa 24.000, waarvan ca. 21% ouder dan 65 jaar is en ca. 26 % jonger dan 25 jaar. De verwachting is dat het aantal 65+ binnen 10 jaar zal oplopen naar 30%.

De provincie Brabant legt in de Brabantse Agenda Wonen uit 2018 het accent op duurzame verstedelijking met als uitgangspunt zorgvuldig ruimtegebruik, waarbij meer nadruk op de bestaande woningvoorraad moet komen te liggen. De provincie wil dat de kansen voor functiemenging, inbreiding, herstructurering en zo nodig transformatie in het stedelijk gebied goed worden benut, inclusief de mogelijkheden voor intensivering en meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik. Hierdoor is minder ruimte nodig voor stedelijke uitbreidingen.

In de Woonvisie van de gemeente Meierijstad is aangegeven dat er tot 2028 nog ca. 700 woningen moeten worden gebouwd. Gezien de bevolkingsopbouw en demografische ontwikkeling is over de hele gemeente Meierijstad grote behoefte aan starterswoningen en woningen voor senioren. Dan gaat het onder andere om gestapelde huurwoningen en goedkope kleine huur-en koopwoningen.
Deze 700 woningen kunnen binnen Schijndel worden gerealiseerd, omdat er voldoende potentiële inbreidingslocaties zijn.
Voor nieuwbouw wordt prioriteit gegeven aan inbreiding in bestaande kernen met aandacht voor kwaliteitsverbetering, zorgvuldig ruimtegebruik en behoud van de kracht van de kern. Daar moeten de juiste woningen op de juiste plaats worden gebouwd. Toekomstbestendig bouwen betekent doorstroming bevorderen, zodat de bestaande woningvoorraad zo goed mogelijk benut blijft. Transformatie van vrijkomende bebouwing, mits geschikt, kan eveneens worden benut.
Potentiële inbreidings-en transformatielocaties zijn in kaart gebracht. Hiervoor worden afwegingskaders gemaakt.
Omdat er op korte termijn behoefte is aan nieuwbouw is daarnaast uitbreiding nodig. Voor uitbreiding komen de locaties in aanmerking die een kwalitatieve verbetering voor het dorp betekenen.

Duurzaamheid

Een belangrijk beleidsdoel van de gemeente Meierijstad is duurzaamheid.
“*Bij alles wat we doen, rekening houden met de effecten op ‘elders en later’*”. Deze definitie geeft aan dat een duurzame gemeente, een gemeente is die zich ontwikkelt in balans met zijn omgeving. Dat betekent dat ieder mens, dier en iedere plant een plekje verdient in onze samenleving en dat hier rekening mee wordt gehouden bij alle besluiten en acties door de gemeente. Punten uit het gemeentelijk uitvoeringsprogramma zijn o.a. een reductie van vervoersbewegingen en maximaal inzetten op voet-en fietsverkeer.
Voor nieuwbouw wordt gestreefd naar vergroening, circulariteit en levensloopbestendig volgens de Cradle tot Cradle principes.

Wat is de kracht van Schijndel?

Schijndel ademt een dorps sfeer. Schijndel kenmerkt zich door natuurlijke rust, ontspanning en veiligheid. De hoeveelheid groen en bomen binnen het dorp, de dorpse structuur en de korte afstand tot het buitengebied dragen hier zeker aan bij. De sterke relatie met de landbouw en populierenteelt is nog steeds voelbaar.
Er is in de voormalige gemeente Schijndel heel lang beleid gevoerd op dorps bouwen, waarbij woningen op een relatief grote kavel staan, de bebouwing een beperkt aantal lagen heeft, en afgedekt met kappen met een lage goothoog-



Dorps bouwen



Kleinschalige menging van bebouwing



Glazen Boerderij



Sint-Servatiuskerk aan de Markt



Dorp niet zichtbaar vanaf de Structuurweg



Landschap niet zichtbaar vanuit het dorp

te en veel ornamenthiek en detaillering in de gevels. De kavels hebben veelal groene erfgrenzen. Het gevolg van dit heldere beleid is nu nog steeds zichtbaar in de ruimtelijke kwaliteit van het dorp en heeft een beeld opgeleverd van kleinschalige menging van bebouwing. Dit is het sterkst zichtbaar rondom de oude kernen.
Het dorp heeft veel voorzieningen. Met het autovrij maken van de het centrale deel van de Hoofdstraat, de bouw van de Glazen Boerderij, het nieuwe icoon voor Schijndel, en de herinrichting van de openbare ruimte is er een compact, overzichtelijk en aantrekkelijk dorpscentrum gerealiseerd met een afwisseling van winkels en horeca. Er heerst een levendige sfeer waarin bezoekers af en aan fietsen, gezellig op het terras een kop koffie drinken en even een praatje maken met bekenden.

De kleinschaligheid van het dorp wordt door inwoners erg gewaardeerd.

Schijndelaren blijven graag in Schijndel wonen. Dat heeft consequenties voor huisvesting, doorstroming van senioren, toename van zorg, en goede toegankelijkheid van voorzieningen.

Ruimtelijke opbouw

De kern Schijndel heeft door zijn ontstaan een duidelijke opbouw met hoofdontsluitingswegen en aan weerszijden woonwijken. Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde dringt het landschap in de vorm van groene wiggen diep de bebouwde kom in. In de groene wiggen liggen parken, bospercelen, sportvelden en agrarische gronden. Door de meanderende rafelige dorpsrand liggen veel woningen aan het landschap. Het eikenblad staat symbool voor deze lobbenstructuur. Het fijnmazige stratennetwerk in de woonbuurten sluit goed aan op de paden en wegen in het buitengebied. Dit is een belangrijke waarde van Schijndel, de nabijheid van het landschap.

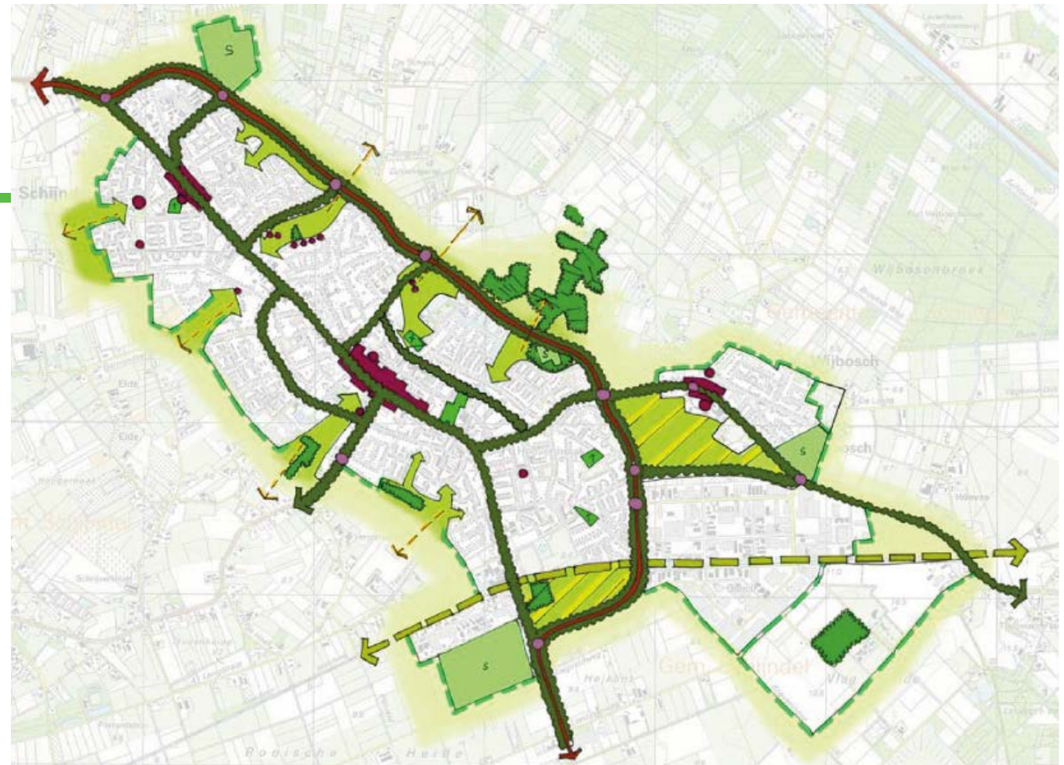
Het behoud van de groene wiggen is dan ook een voorwaarde voor het behoud van de identiteit van Schijndel. Ook binnen nieuwe ontwikkelingen dient de lobbenstructuur geïntegreerd te worden.

Aan de westzijde heeft de dorpsrand direct contact met het omliggende agrarische en toeristisch-recreatieve landschap. De dorpsrand is rafelig en groen. Aan de oostzijde vormt de structuurweg een duidelijke grens. Direct achter de geluidswallen ligt de bebouwing. De randen van de laagbouwbuurten verdwijnen achter geluidswallen langs de Structuurweg. Het landelijk gebied is niet zichtbaar vanuit de woonbuurten en het dorp is niet zichtbaar vanuit het landelijk gebied. Daardoor vermindert de herkenbaarheid en ‘leesbaarheid’ van Schijndel in het landschap. De groene wiggen liggen nog steeds binnen het dorp. De tendens is om meer afstand te houden vanaf druk bereden wegen in verband met schadelijke invloeden van het wegverkeer.

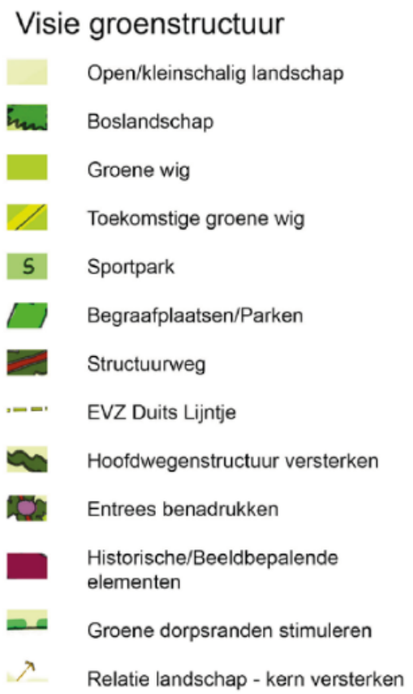
Zowel vanwege de wederzijdse zichtbaarheid van dorp en landschap als milieuinvloed van de weg is afstand van eventuele woningbouw tot aan de Structuurweg nodig.

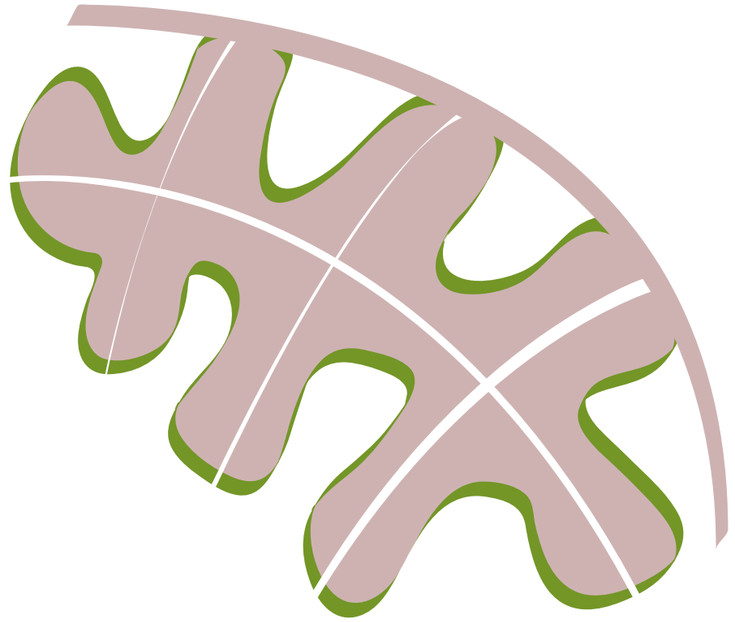
Groenstructuur

Door standvastig groenbeleid heeft Schijndel een robuust raamwerk van hoofd- en wijkgroenstructuur aangevuld met beschermde bomen. Het beleid is gebaseerd op de Bomenverordening, het Groenbeleidsplan gemeente Schijndel en het Overlastbeleid bomen Schijndel. Dit heeft geresulteerd in een sfeervol en groen dorp met een structuur van lanen doorlopend tot in het buitengebied. Door deze bomenstructuur dringt het ecologische netwerk tot diep in het dorp door. Het Schijndelse bomenbeleid is overgenomen voor de gehele gemeente Meierijstad.

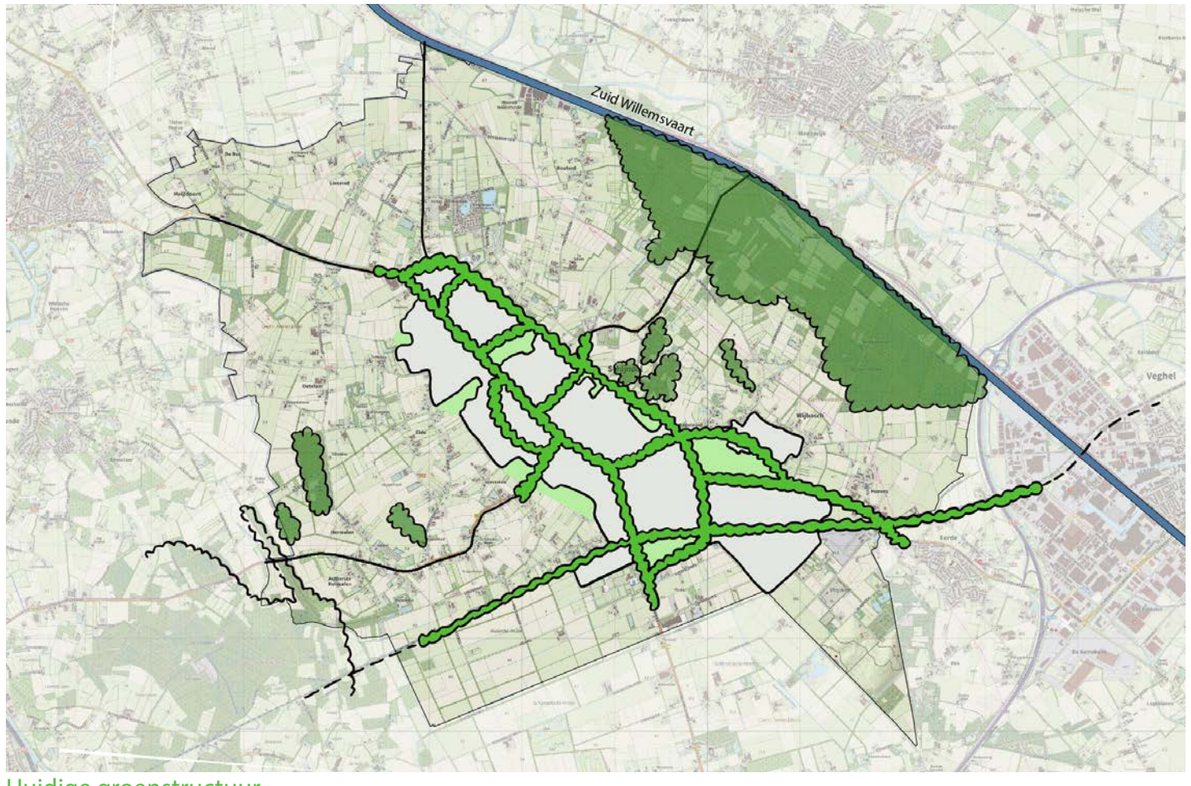


Groenbeleidsplan

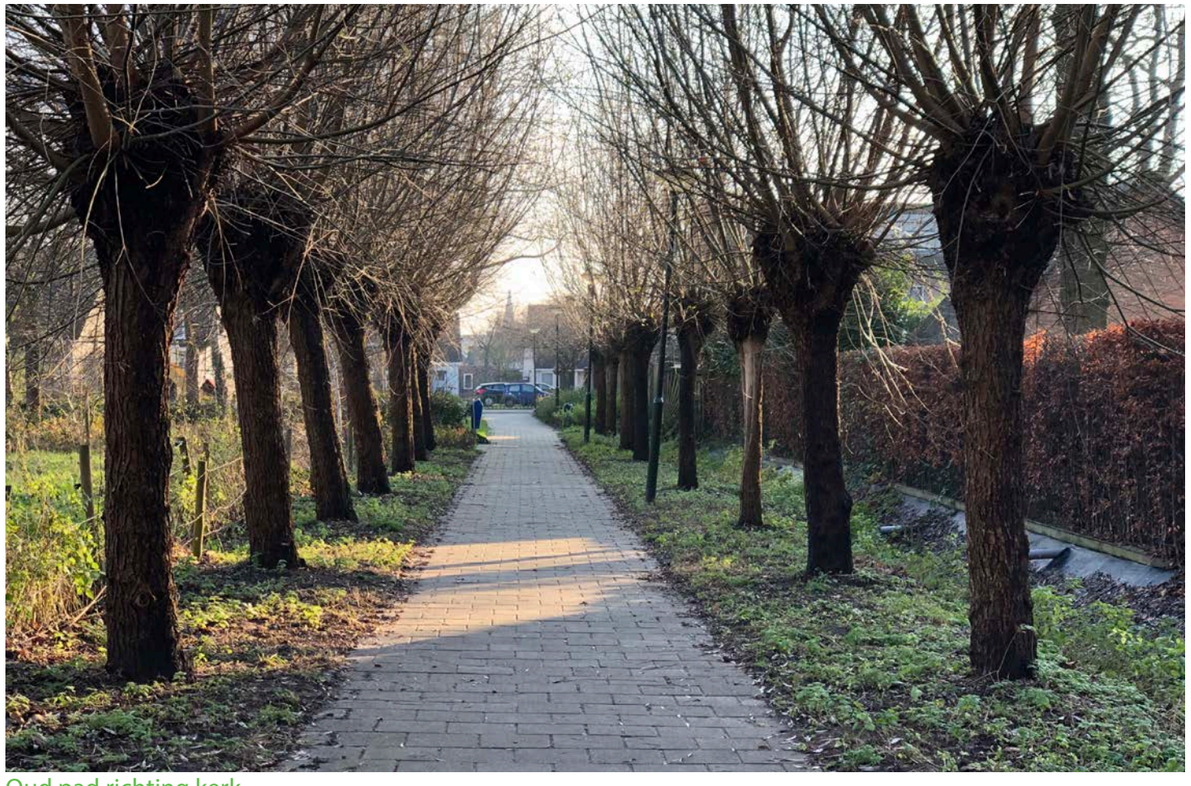




Ontwikkeling van Schijndel als eikenblad



Huidige groenstructuur



Oud pad richting kerk



Ecologische verbinding Duits lijntje



Inbreiding Boterweg

Bebouwde en groene gebieden wisselen elkaar af en naast de plantsoenen en groenstroken zijn er ook veel grotere parkjes in het dorp.

Om de biodiversiteit en hittestress te verbeteren worden natuuroases gemaakt door door toevoeging van bomenclusters, bijvriendelijk bermbeheer en door water zichtbaar en beleefbaar te maken. Dit wordt geborgd door helder groenbeleid en een integraal ontwerpkader voor de openbare ruimte.

Een bijzonder element binnen Schijndel is het Duits Lijntje. De spoorlijn liep van Boxtel tot Wesel via 10 Nederlandse en 7 Duitse haltes. Het Duits Lijntje wordt versterkt als droge ecologische verbindingszone (EVZ) (Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Duits Lijntje). Het Duits Lijntje biedt tevens allerlei aanknopingspunten op toeristisch recreatief vlak. De belevingswaarde van de route wordt bepaald door de bijzondere historische of vernieuwde elementen van de lijn. In het rapport “Het Duits Lijntje verbindt” , gemaakt in opdracht van de samenwerkende gemeenten in Noord-oost-Brabant, wordt gepleit voor ontwikkeling van het Duits Lijntje als o.a. verbinding voor woon-werkverkeer. Hierin worden 5 basisprincipes voor ontwikkeling benoemd: verbinding landschap-ecologie, stad-land, wonen-werken, heden-verleden, droom en realisatie. Concreet betekent dit een fietsroute naast het Duits Lijntje.

Bebouwing en groen in balans

In het dorp zijn bebouwing en groen in balans. Dit komt enerzijds door de hiervoor genoemde robuuste groenstructuur, anderzijds door de geringe bouwhoogte n de vorm van de bebouwing: vrijwel altijd voorzien van een kap. Ook hebben de voortuinen altijd een groene erfgrens en staan ze aan straten met bomen. Deze elementen bepalen mede de kwaliteit van het dorp. Het is daarom belangrijk hierop aan te sluiten.

Bij nieuwbouw wordt niet hoog gebouwd, maar kleinschalig en gemengd met oog voor kwaliteit en voldoende groen, klimaatadaptief en voldoende parkeren op een goede manier ingepast.

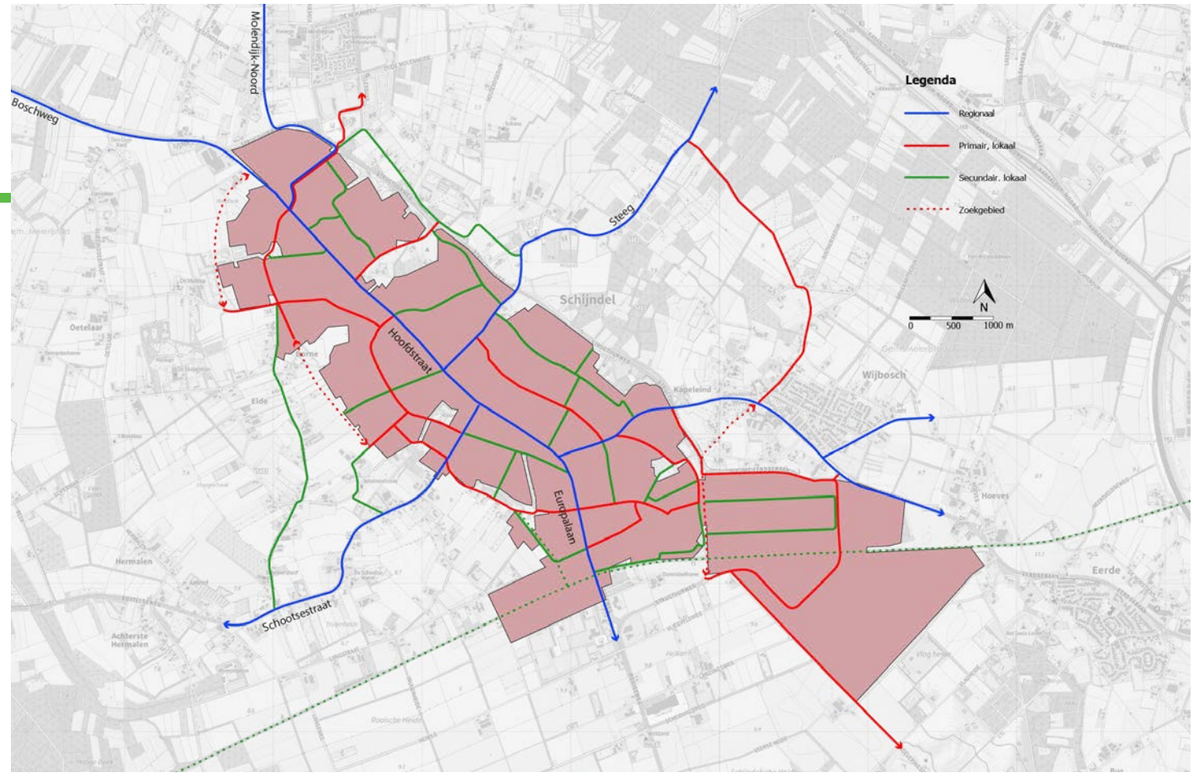
Centrum

In de centrumvisie Meierijstad staat: “*het gaat goed met het Schijndelse centrum: bezoekers zijn overwegend positief en de leegstand is minimaal.”*
Het centrum van Schijndel is lijnvormig en compact. Doordat er geen autoverkeer is heeft het centrum, samen met de markt, een hoge verblijfskwaliteit. De Glazen Boerderij is een markant gebouw dat opvalt in het dorpslint. In het voormalige gemeentehuis aan de Markt worden in de nabije toekomst de bibliotheek en het VVV gevestigd. Hierdoor krijgt de Markt, die nu wat in de luwte ligt, weer een grotere betekenis.

Een voortzetting van het huidige beleid ten aanzien van het centrum ligt dan ook voor de hand mits de huidige omvang in de toekomst nog passend is.

Wegenstructuur

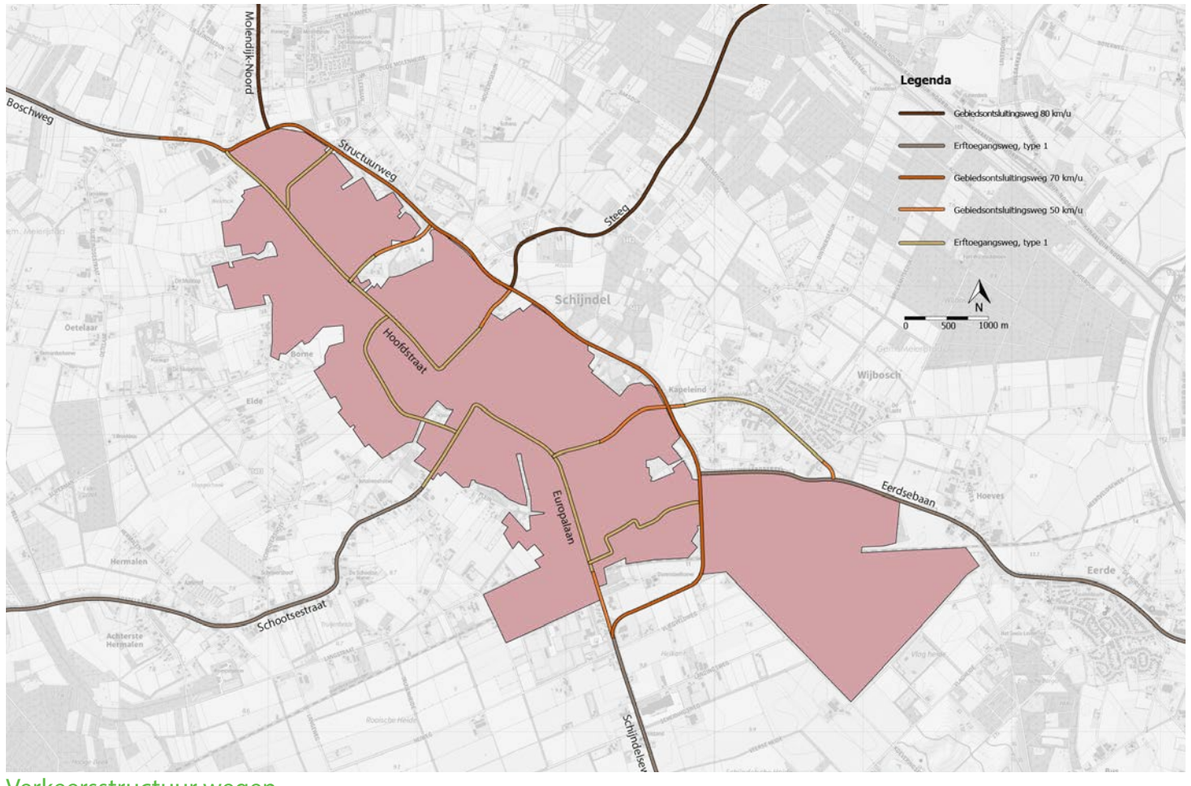
De Structuurweg is langs de oostelijke rand van Schijndel aangelegd om het doorgaande verkeer om het dorp te leiden en om in Schijndel de verschillende buurten met een aantal invalswegen te ontsluiten.
De Hoofdstraat/Boschweg, een historische weg, is nog steeds hoofddrager van het dorp en de belangrijkste verbindende weg binnen het dorp. Vanaf deze weg lopen van oudsher de verbindingen naar de omliggende kernen
De Boschweg en de Hoofdstraat/Europalaan zijn de verkeersverdelers naar de buurten.
Ter hoogte van de winkelconcentratie aan de Hoofdstraat is een autoverkeersknip gemaakt.



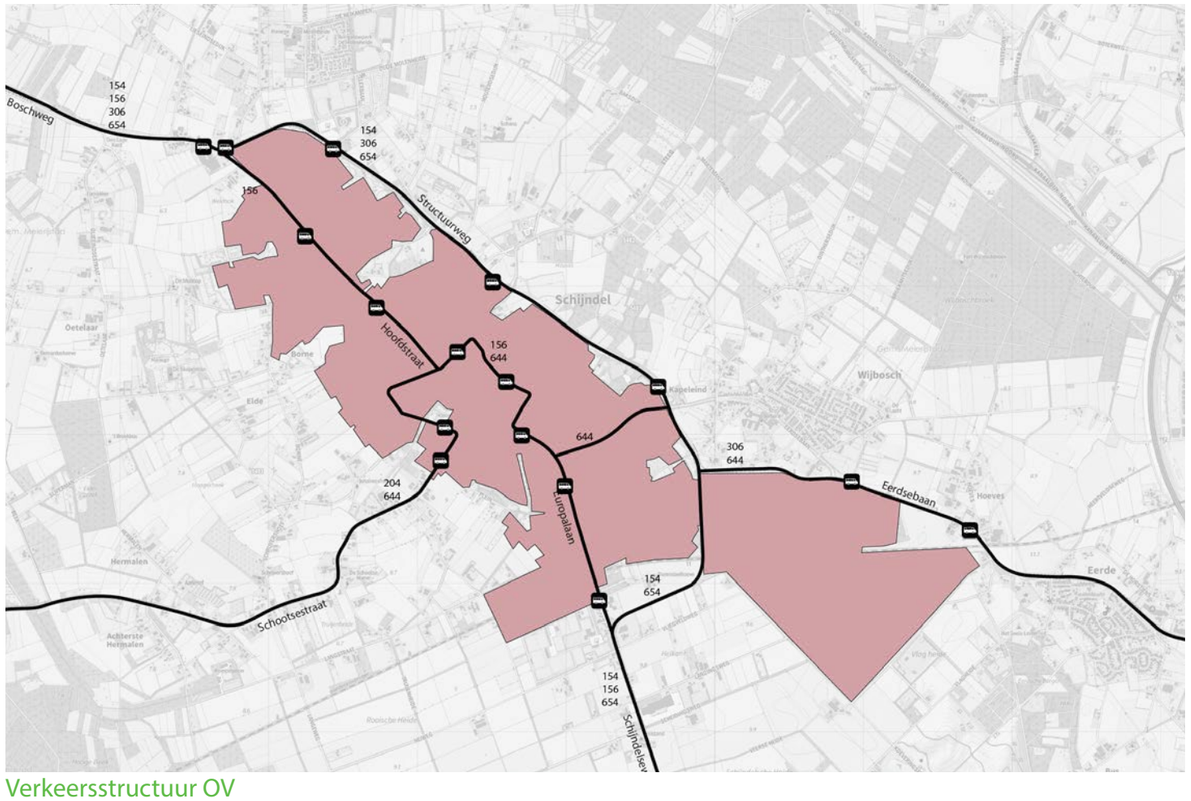
Verkeersstructuur langzaam verkeer routes



Doodlopende route richting het landelijk gebied



Verkeersstructuur wegen



Verkeersstructuur OV



Mooi voorbeeld ommetje om het dorp



Ventweg naast 30km/h weg



Profiel 30 km/h

De bedrijfsterreinen Molendijk en Rooiseheide liggen aan de uiteinden van het dorp. Het bestemmingsverkeer sluit via een korte route over de Boschweg in het noorden en de Europalaan in het zuiden direct aan op de Structuurweg. Het Duin wordt ontsloten vanaf de Eerdsebaan, de route vanuit Veghel. Dit leidt tot een heldere ontsluitingsstructuur. Wat opvalt is dat de inrichting en snelheid niet overal op elkaar zijn afgestemd. Dit geldt met name voor de Hoofdstraat tot aan het centrum, de Wijbossche weg en de Europalaan. Voor de automobilist is het onduidelijk welke snelheid hij moet aanhouden. Voor de fietsers is de discontinuïteit van de route verwarrend.

Voor een helder verkeerssysteem is afstemming van vormgeving, taak en gebruik gewenst.

Vanuit het dorp lopen diverse langzaam verkeerverbindingen naar het landelijk gebied, waar een fijnmazig netwerk van wegen en paden ligt. Een aantal van de langzaam verkeerroutes loopt dood in het landelijk gebied of op de Structuurweg.
Binnen het dorp lag/ligt een aantal oude kerkpaden. Door inbreiding en nieuwbouw zijn deze soms verdwenen. Dit geldt overigens voor meer interne verbindingen. Daardoor is de cultuurhistorie en ontstaansgeschiedenis van het dorp minder goed herkenbaar.

Het is van belang bij nieuwe ontwikkelingen het netwerk voor langzaamverkeer te verbeteren of te herstellen.

Openbaar vervoer

Schijndel is met 4 haltes op de Structuurweg aangesloten op de hoge snelheidsverbinding, een half-uursdienst tussen Eindhoven en Den Bosch.

Fietsverkeer

Langs de Willemsvaart ligt de potentiële snelfietsroute tussen Den Bosch en Veghel. Vanuit het dorp zijn er twee verbindingen met deze route: De Steeg en de Molendijk-Noord.

Onderwijs

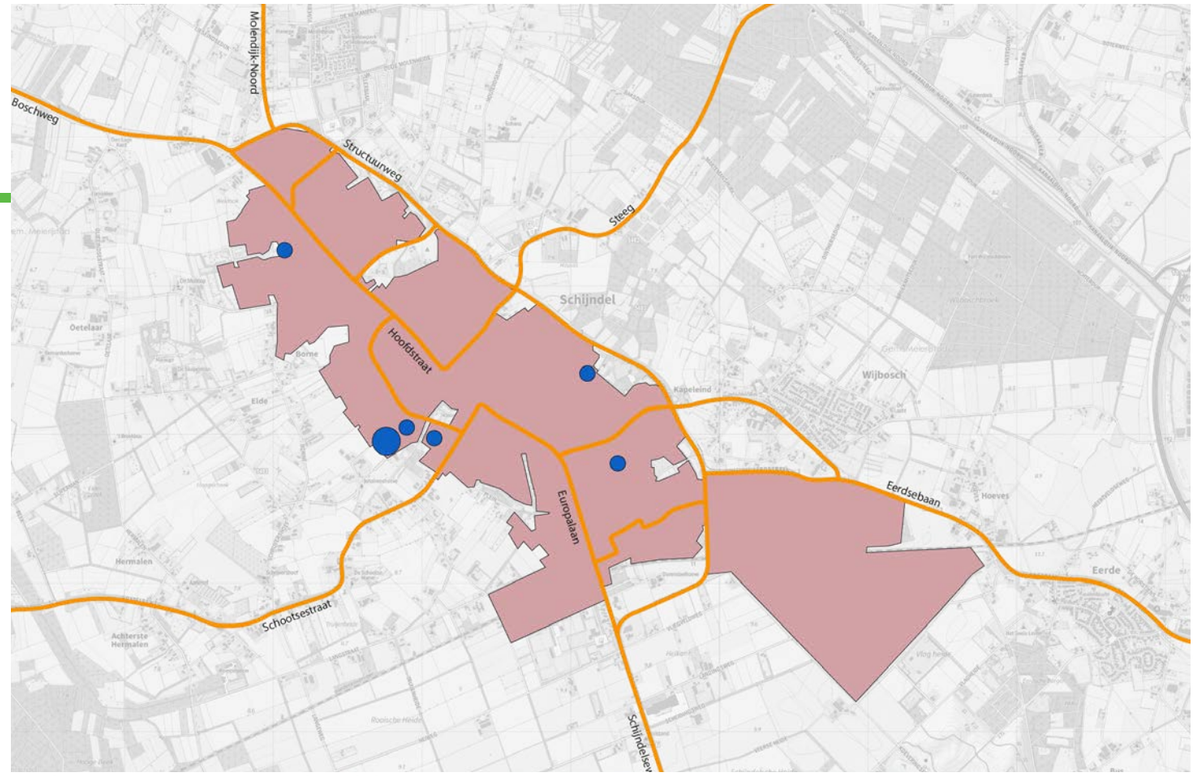
In Schijndel zijn 4 educatieve basiscentra (EBC):

- EBC Noord met de basisscholen De Vossenberg en Het Kwekkeveld
- EBC Icarus met de basisscholen De Beemd en De Kring
- EBC Centrum met de basisscholen De Heijcant en ‘t Talent
- EBC De Regenboog met basisschool De Regenboog, locatie Schijndel en locatie Wijbosch.

Hierin zijn scholen, naschoolse- en tussenschoolse opvang samengebracht. In een aantal EBC’s is ook kinderopvang gehuisvest. De belangrijkste reden om de EBC’s te vormen is het doorlopende ontwikkelingslijn van alle Schijndelse kinderen. Door intensieve samenwerking tussen de instellingen die dagelijks met de kinderen bezig zijn en het bevorderen van gemeenschappelijke visies groeien de kinderen op in een stabiele educatieve omgeving. Ouders en verzorgers kunnen er ook terecht voor opvoedingsondersteuning.

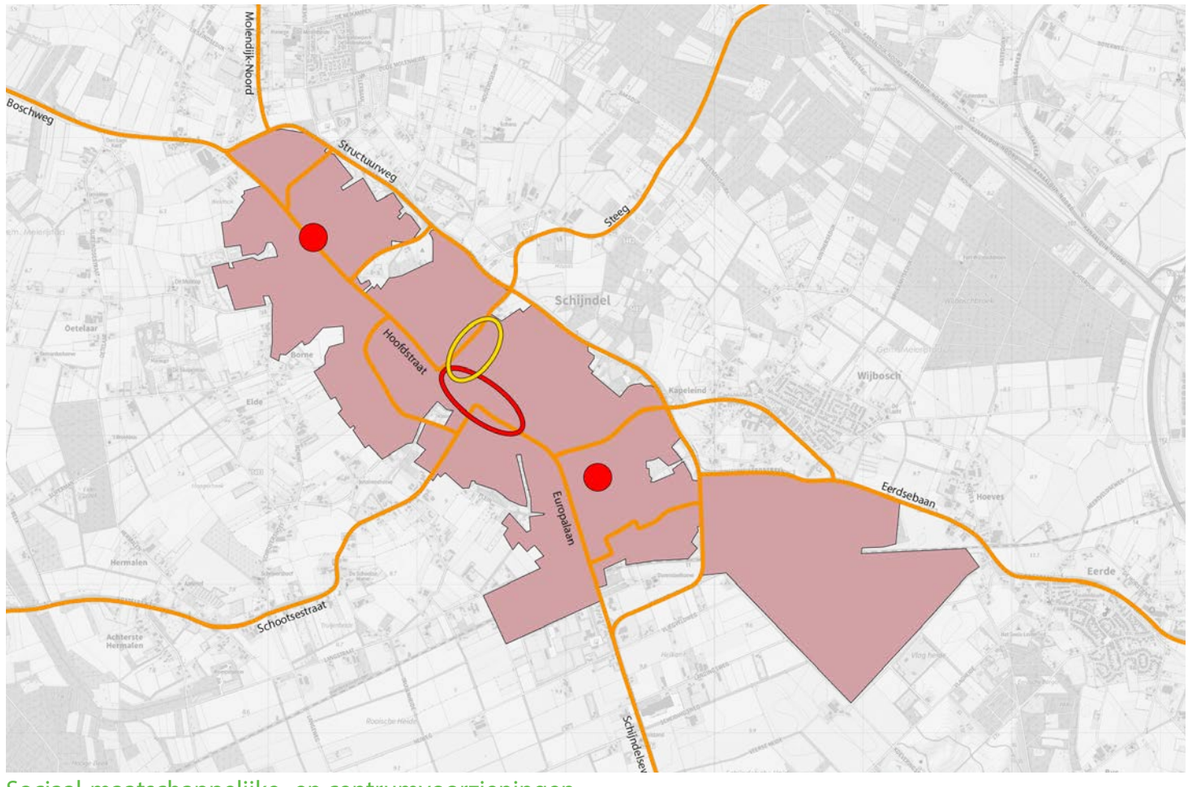
In 2020 wordt voor de gehele gemeente een integraal huisvestingsplan opgesteld. Hiervoor zullen de scholen ouder dan 25 jaar worden onderzocht op technische, ruimtelijke en functionele aspecten. Aan de hand van de resultaten zal worden bekeken of de huisvestigingssituatie op termijn gewijzigd moet worden.

Het voortgezet onderwijs in Schijndel, het Elde College, is een brede scholengemeenschap met een (sub)regionale functie. Voor het Elde College is op de korte termijn (perio-



Onderwijsinstellingen in Schijndel


Elde college



Sociaal-maatschappelijke- en centrumvoorzieningen



Centrumvisie

de 2021-2025) de vervanging van het zogenaamde B-gebouw aan de orde. Dit kan op de huidige locatie worden gerealiseerd, waarbij de wens is om tegelijkertijd de parkeerproblematiek aan te pakken en een sportveld aan te leggen.

De herontwikkeling van het Elde-college moet zorgvuldig ruimtelijk worden geregisseerd om de bestaande kwalitatieve overgang tussen stad en ommeland niet aan te tasten.

Sport

Verspreid over Noord, Zuid en Wijbosch liggen de gemeentelijke sportvoorzieningen, waaronder sportvelden, gymzalen, sporthal en zwembad. Hiervoor zijn in de komende geen veranderingen te verwachten.

Detailhandel en horeca

De Markt is de belangrijkste verblijfsplek in het midden van het dorpslint. Het centrum is de ‘huiskamer’ van het dorp, een aantrekkelijk aankoop-, verblijfs- en ontmoetingsplek in het dorp. Naast de detailhandel wordt hier wekelijks de drukbezochte markt gehouden. Doordat de Hoofdstraat voor autoverkeer is afgesloten heeft het centrum een hoge verblijfskwaliteit en een hoogwaardige uitstraling.

Het centrum van Schijndel heeft een overzichtelijke structuur met supermarkten aan beide uiteinden van het autovrije gebied. Het heeft primair een lokale verzorgingsfunctie van het eigen dorp. Tussen de supermarkten vormt de Hoofdstraat een ononderbroken lint van aantrekkelijke en gevarieerde centrumfuncties. Dagelijkse en niet-dagelijkse winkels worden afgewisseld met horeca, dienstverleners en ambachten.

Het beleid is erop gericht de detailhandel te concentreren aan de Hoofdstraat tussen de twee supermarkten in. Wonen op de begane grond is hier niet passend en niet gewenst. Winkelpanden buiten het compacte centrum kunnen wel worden getransformeerd tot woningen.

Naast het hoofdwinkelcentrum heeft Schijndel nog een wijk- en een buurtsteunpunt, respectievelijk ’t Zuid en ’t Noord. Horeca ligt verspreid langs het historische lint van de Boschweg/Hoofdstraat en Plein 1944. In de toekomst is er geen behoefte aan meer horecagelegenheden, maar wel aan een hogere toegevoegde waarde van de horeca. Vermenging van horeca met detailhandel is mogelijk.
Aan de zuidkant van het dorp ligt nog een aantal grootschalige detailhandelvoorzieningen die voor voetgangers slecht te bereiken zijn.

Instandhouding van de twee detailhandelsteunpunten als onderdeel van de buurtcentra van noord en zuid is beleid.

Centra voor zorg, cultuur en sociaal maatschappelijke voorzieningen

Van oudsher heeft Schijndel drie centra, doordat het dorp zich heeft ontwikkeld vanuit drie kernen. De kerk met klooster vormde het hart van deze centra. Nog steeds zijn die aanwezig. Ze hebben hun oorspronkelijke functie deels verloren maar herbergen nu zorg en andere maatschappelijke of culturele functies.

In het dorpscentrum zijn twee concentraties van voorzieningen: aan de Steeg, de invalsweg naar het hoofdcentrum van Schijndel, liggen het Spectrum en het Gezondheidscentrum van Schijndel. Het Spectrum is al vanaf 2005 het bruisende cultureel centrum van Schijndel met een podiumfunctie.

Aan de Steeg liggen ook diverse zorgvoorzieningen, de brandweer en het politiebureau van Schijndel.



Centrumvoorzieningen Schijndel



Kunstroute



Beeld van de kunstroute app



't Spectrum



Kunstroute



Schaapskooi



Bed & Breakfast aan de Hoofdstraat

Recreatie en toerisme

De gemeente Meierijstad is met de drie grote kernen een aantrekkelijke gemeente voor toeristen. De drie kernen hebben ieder hun eigen identiteit en vullen elkaar aan ten aanzien van recreatie en toerisme.
Schijndel onderscheidt zich met een accent op beeldende kunst in de openbare ruimte en een kleinschalig netwerk van wandelpaden in het buitengebied.

In Schijndel zijn diverse kleinschalige overnachtingsmogelijkheden, zowel B&B's, kleine campings als camperplaatsen. Ook binnen het dorp is in een aantal camperplaatsen voorzien. Dit vraagt geen uitbreiding.
De bewoners van Meierijstad hebben de Schaapskooi in Schijndel als mooiste plek in de gemeente gekozen.

Bij de schaapskooi ligt het grootste voedselbos van Nederland, weliswaar nog jong, maar kan op termijn een toeristische trekker worden, een voorbeeld voor heel veel initiatieven in het land.

Kunst en cultuur

In de openbare ruimte van Schijndel staan meer dan 100 kunstwerken. De kunstroute langs deze beelden wordt veel bezocht. Naast de beeldenroute heeft Schijndel een museum, het Jan Heesterhuis. In het voormalige gemeentehuis wordt de kunstcollectie van de voormalige gemeente Schijndel openbaar tentoongesteld.
De glazen boerderij heeft voor Schijndel een vliegwieleffect gehad. Het gebouw is onderdeel van vele excursies en rondleidingen.

Bedrijven

Schijndel beschikt over 4 bedrijventerreinen aan de randen van het dorp, gekoppeld aan de hoofdwegenstructuur en de Zuid-Willemsvaart

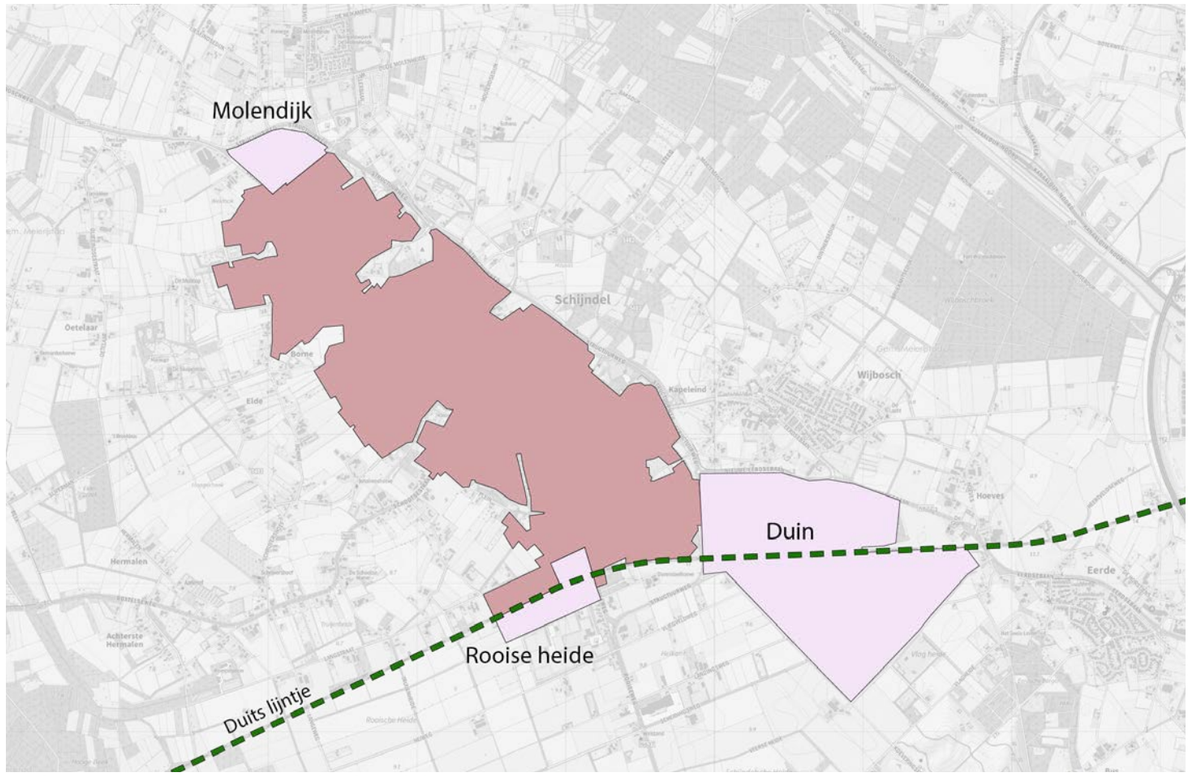
Molendijk en Rooiseheide

Molendijk en Rooiseheide zijn traditionele bedrijventerreinen die al decennialang huisvesting bieden aan de Schijndelse bedrijvigheid. Molendijk is 18 ha en Rooiseheide is 36 hectare in omvang. Deze terreinen kenmerken zich door een gevarieerd functioneel gebruik en een uiteenlopende ruimtelijke uitstraling van de panden en kavels. De toegenomen variatie in gebruik en ruimtelijke kwaliteit leveren nog geen problemen. Er zijn veel kleinschalige bedrijfskavels en ook de combinatie van bedrijfskavels met dienstwoningen komt voor. Deze laatste bedrijfsvorm komt specifiek langs voormalige landelijke wegen voor, daar waar de eerste niet-agrarische bedrijven zich vestigden.

Molendijk en Rooiseheide behouden hun gemengde karakter en zijn zowel geschikt voor starters, bestaande bedrijven als voor doorgroeiende bedrijven.

Duin

Duin en de laatste uitbreiding Duin-Vlagheide kennen een overwegend middelgroot tot grootschalig gebruik. Dit terrein is ca 120 hectare groot. Een accent ligt op bedrijven in de industrie, productie, handel, logistiek en bouw. Hier treffen we geen woningbouw aan. Midden door Duin ligt het Duits lijntje. Het tracé ervan is door de gemeente aangewezen als ecologische verbindingszone (EVZ). Om dit te realiseren op het bedrijventerrein ligt het spoortracé langs een brede groensingel.
Duin is ruimtelijk goed ingepast: er zijn groenvoorzieningen in en rondom het terrein en de bebouwing is gerealiseerd volgens de richtlijnen van een vigerend beeldkwaliteitsplan. Het terrein blijft in de toekomst behouden als bedrijventerrein voor de reguliere bedrijfsactiviteiten.



Bedrijventerreinen in en rond Schijndel


Bedrijventerrein Duin


Bedrijventerrein Rooiseheide



Bedrijventerrein Molendijk

Nieuwe Molenheide

Nieuwe Molenheide is 7,6 ha groot. Op het terrein aan de Zuid-Willemsvaart is een beperkt aantal relatief grootschalige bedrijven gevestigd. Vroeger maakten de gevestigde bedrijven gebruik van transport over het water. In de loop der jaren heeft het terrein zich ontwikkeld naar een steeds gevarieerder gebruik. Nu is het in gebruik door het bedrijf Houtindustrie Schijndel en een energie centrale(houtverbranding).

Ruimtelijke kwaliteit bedrijventerreinen
Uitgangspunt is dat de bedrijventerreinen in Schijndel niet verder uitbreiden en dat er geen grootschalige bedrijvenkavels komen. Daar zijn andere bedrijventerreinen in Meierijstad voor geoutilleerd. De randen van Rooiseheide en Molendijk zijn niet optimaal landschappelijk ingepast. Dit zou verbeterd moeten worden.
Voor alle terreinen geldt dat parkeren en laden en lossen aandacht vragen en in principe altijd op eigen terrein plaatsvinden.

Resume

Uit onderzoek blijkt dat het voorzieningenniveau in Schijndel goed op peil is en aansluit bij de behoefte. Aandachtspunten zijn een beperkte krimp van de detailhandel in het centrum en de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte gekoppeld aan ruimtelijke kwaliteitskaders. Om hieraan te voldoen gaat inbreiding voor uitbreiding. Uitbreiding alleen dan wanneer dit nodig is om woningbouw te versnellen. De in het volgende hoofdstuk benoemde elf kernwaarden zijn daarbij leidend.



1

Compacte bebouwingsopzet op de smalle dekzandrug

Schijndel is ontstaan op een hoger gelegen dekzandrug tussen de beekdalen van de Aa en de Dommel en uitgegroeid tot een langerekt lint met aan weerszijden woonwijken. Binnen het dorp liggen potentiële inbreidingslocaties, waarmee ruimtelijke knelpunten kunnen worden opgelost.



2

Groene wiggen

Zowel aan de oostzijde als aan de westzijde dringt het landschap in de vorm van groene wiggen diep de bebouwede kom in. Door de meanderende rafelige dorpsrand liggen veel woningen aan het landschap. De sterke samenhang en de ontstaansgeschiedenis van Schijndel met het landschap is nog steeds duidelijk herkenbaar. Het behoud van de groene wiggen is dan ook een voorwaarde voor het behoud van de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van Schijndel. Ook bij nieuwe ontwikkelingen dient de lobbenstructuur, maar bijvoorbeeld ook de informele (vaak historische) padenstructuur als integraal ontwerpprincipe te worden gerespecteerd.



3

Robuuste bomenstructuur

Door de jaren heen is er een zorgvuldig opgebouwd bomenbestand binnen het dorp gegroeid. Het netwerk van bomen loopt vanuit de kern naar buiten. Naast begeleiding van de wegen zijn deze bomen ook van belang in het kader van ecologie, klimaatadaptatie en tegengaan van hittestress. Ook bij nieuwe ontwikkelingen moeten er minstens aan een zijde van de wegen bomen worden geplant en ruimte zijn voor clusters bomen.

4. Elf kernwaarden

Uit de interviews, analyse van beleidsdocumenten en ruimtelijke analyse komen de volgende kernwaarden van Schijndel naar voren. Deze kernwaarden vormen een belangrijke basis voor de Schijndelse ‘bou*wsten*en’.



4

Compacte dorpskern: huiskamer van Schijndel

Het centrum is compact door de aaneengesloten bebouwing, dorpse profielen en zorgvuldig materiaalgebruik passend bij de schaal van Schijndel. Publieke functies worden zoveel mogelijk geconcentreerd in het centrum, zodat dit dorpscentrum haar sterkte behoudt.



5

‘t Noord en ‘t Zuid

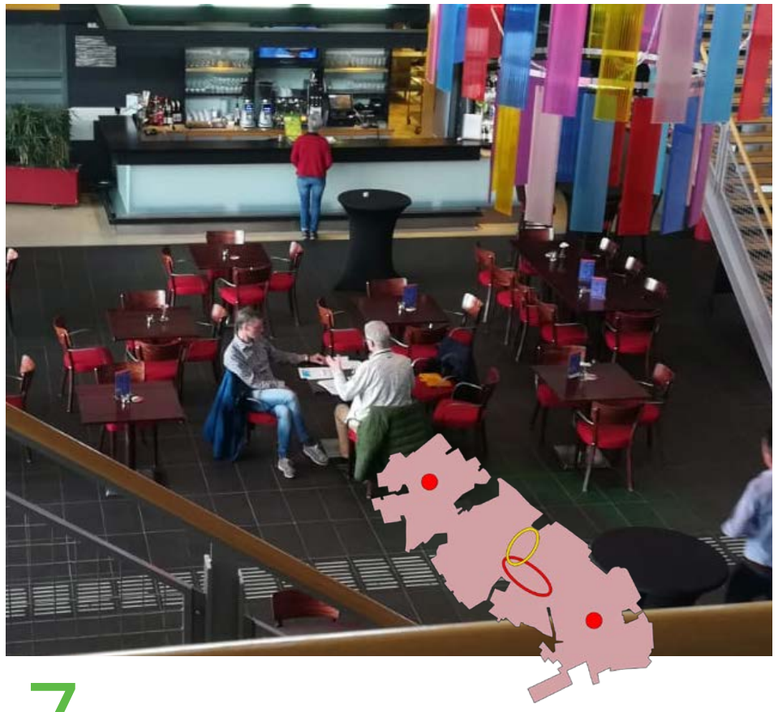
‘t Noord en ‘t Zuid zijn nog steeds als voormalige kernen herkenbaar door de straatprofielen, het soort bebouwing, de aanwezige voorzieningen. Bewoners van deze kernen identificeren zich hiermee.



6

Compleet aanbod van onderwijsvoorzieningen

Verspreid door het dorp liggen de diverse onderwijsvoorzieningen. De basisischolen zijn goed verspreid. Het voortgezet onderwijs ligt met grotere gebouwen in een groene setting. Bij nieuwbouw is het belangrijk het groen en de bebouwing in goede balans te houden.



7

Bloeiend verenigingsleven

In het dorp is een bloeiend verenigingsleven. Naast sportverenigingen zijn er twee sociaal-culturele centra, de Kajuit en De Vink. Het Spectrum centraal in het dorp is een multifunctionele accomodatie.



8

Kunst en Cultuur

Naast het culturele aanbod van het Spectrum heeft Schijndel een grote rijkdom aan kunst, zowel beelden in de openbare ruimte als de kunst in Museum Jan Heestershuis en het voormalige gemeentehuis.



9

Kleinschalige bedrijventerreinen ingebed in de dorpsstructuur

De terreinen behouden hun gemengde karakter en zijn zowel geschikt voor starters, bestaande bedrijven als voor doorgroeiende bedrijven. Uitgangspunt is dat de bedrijventerreinen in Schijndel niet verder uitbreiden en dat er geen grootschalige bedrijvenkavels komen. De randen van Rooiseheide en Molendijk zijn niet optimaal landschappelijk ingepast. Dit zou verbeterd moeten worden.

Voor alle terreinen geldt dat parkeren en laden en lossen aandacht vragen en in principe altijd op eigen terrein plaatsvinden.



10

Dorpse bebouwing

De maat en schaal van de bebouwing is dorps. Er is een grote variatie te zien in dwars- en langskappen en korrelgrootte. De woningen staan op een relatief grote kavel. De bebouwing heeft een beperkt aantal lagen en is afgedekt met kappen met een lage goothoogte en in de gevels is veel ornamenthiek en detaillering te zien. De kavels hebben veelal groene erfgrenzen.



11

Zorgvuldige inrichting van de openbare buitenruimte

De openbare ruimte is zorgvuldig ingericht. Deze gaat samen met een heldere groen - en padenstructuur. De langzaamverkeerroutes lopen door brede groene zones, hier in de richting van het centrum de kerk in het vizier.

Het eikenblad; beeldmerk voor Schijndel

5. Visie op de opgaven voor de toekomst

Het eikenblad als beeldmerk is leidend bij alle toekomstige ontwikkelingen: rafelrand en groene wiggen behouden. Ook bij nieuwe ontwikkelingen de randlengte met het landschap zo groot mogelijk houden. Dat betekent groene lobben handhaven.

Compact en verbonden Schijndel

De belangrijkste opgave van circa 700 woningen kan onder voorwaarden kwaliteit toevoegen aan het dorp. Voor alle nieuwbouw is maatwerk de norm, met flexibiliteit en ruimte voor nieuwe ideeën en vooral duurzaam ruimtegebruik. Maatwerk, omdat in een bestaand kleinschalig dorp de nieuwe bebouwing zich moet voegen in de morfologie van het dorp. Potentiële locaties zijn in beeld gebracht en onderzocht op ruimtelijke haalbaarheid en verbetermogelijkheden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en milieu. De bebouwing moet op dorpse wijze kunnen worden ingepast in de omgeving, met voldoende parkeren en groen en differentiatie van woningtypen. Dat betekent:

- compact blijven bouwen, dus in de kern;
- aantallen en open ruimte/groen in goed evenwicht;
- ook een meerwaarde voor de hele gemeenschap/dorp;
- inbreiding vraagt tijd. Voor de kortere termijn is wel licht beperkte uitbreiding nodig met respect voor de elf kernwaarden.

De visie op duurzaamheid zit in alle acties en beslissingen verweven, waarbij gekeken wordt naar de sociale dimensie, de economische dimensie en de ecologische dimensie. Verduurzaming op het gebied van verkeer en vervoer hoort eveneens bij de plannen. De focus ligt dan op, op maat gesneden, collectieve vervoersvormen (o.a. deelauto's) en ook op snel individueel vervoer op basis van nieuwe brandstoffen (elektrische fietsen, scooters en mini-auto's).

De opgaven voor de toekomst worden duurzaam uitgevoerd, dragen bij aan de kwaliteit van het dorp en zijn toekomstbestending. De kernkwaliteiten van het dorp Schijndel blijven overeind of worden versterkt.

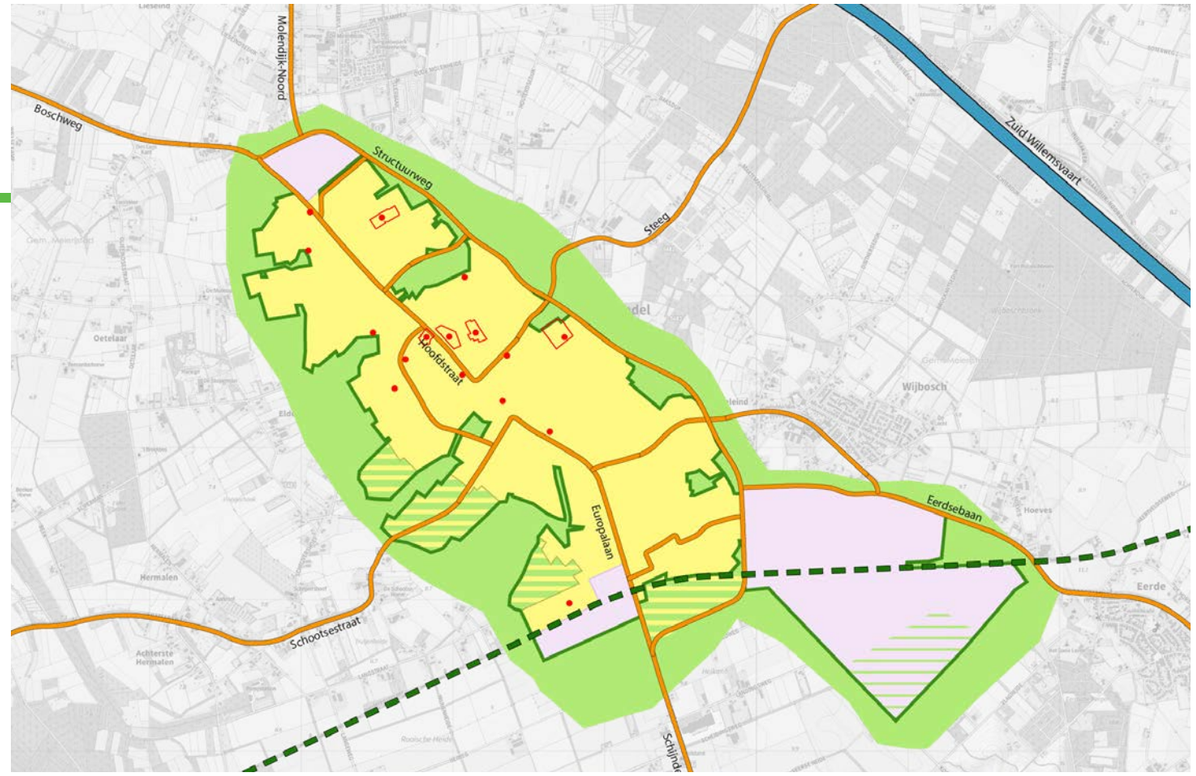
De woningbouwopgave

Inbreiding is een manier van bouwen die al decennialang kenmerkend is voor Schijndel. Veel binnenterreinen werden al omgevormd tot nieuwe woongebieden, de één beter geslaagd dan de ander. Gezien de hogere ligging van Schijndel ligt het nog steeds voor de hand om in te zetten op herontwikkeling en transformatie binnen de bebouwde kom. Hiermee kunnen door integrale planvorming ruimtelijke en/of milieuknelpunten worden opgelost en ruimtelijke kwaliteit worden verhoogd.

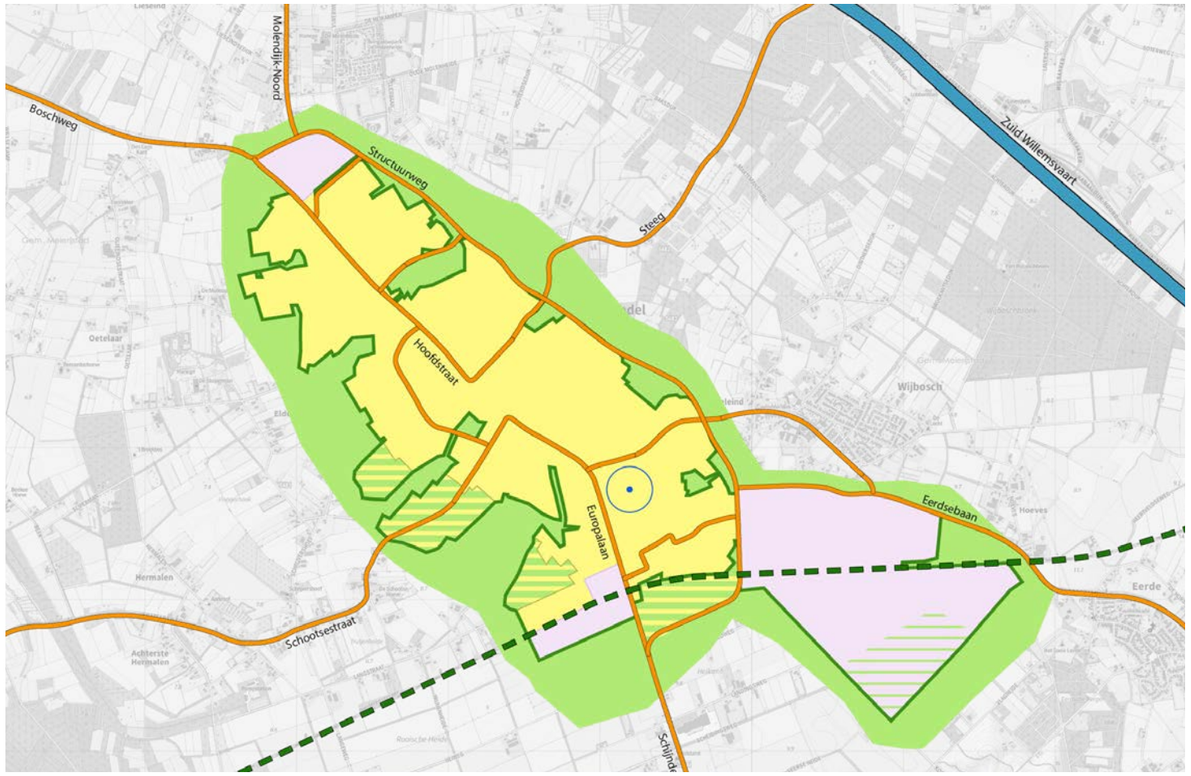
Bij inbreidingen ontstaat er versterking van het draagvlak voor voorzieningen. Doordat de locatie een kwaliteitsverbetering krijgt zal dat doorwerken in de woonkwaliteit van omliggende woningen en mogelijk ook waardevermeerdering als gevolg hebben.

Inbreiding dient ingebed te worden in de morfologie van het dorp. Dat betekent dat de paden door woongebied aansluiten op de aanwezige langzaam verkeerstructuur, dan wel een nieuwe structuur moet toevoegen. De 'doorwaadbaarheid' van het dorp wordt verbeterd door het verbindingennetwerk voor langzaam verkeer fijnmaziger te maken.

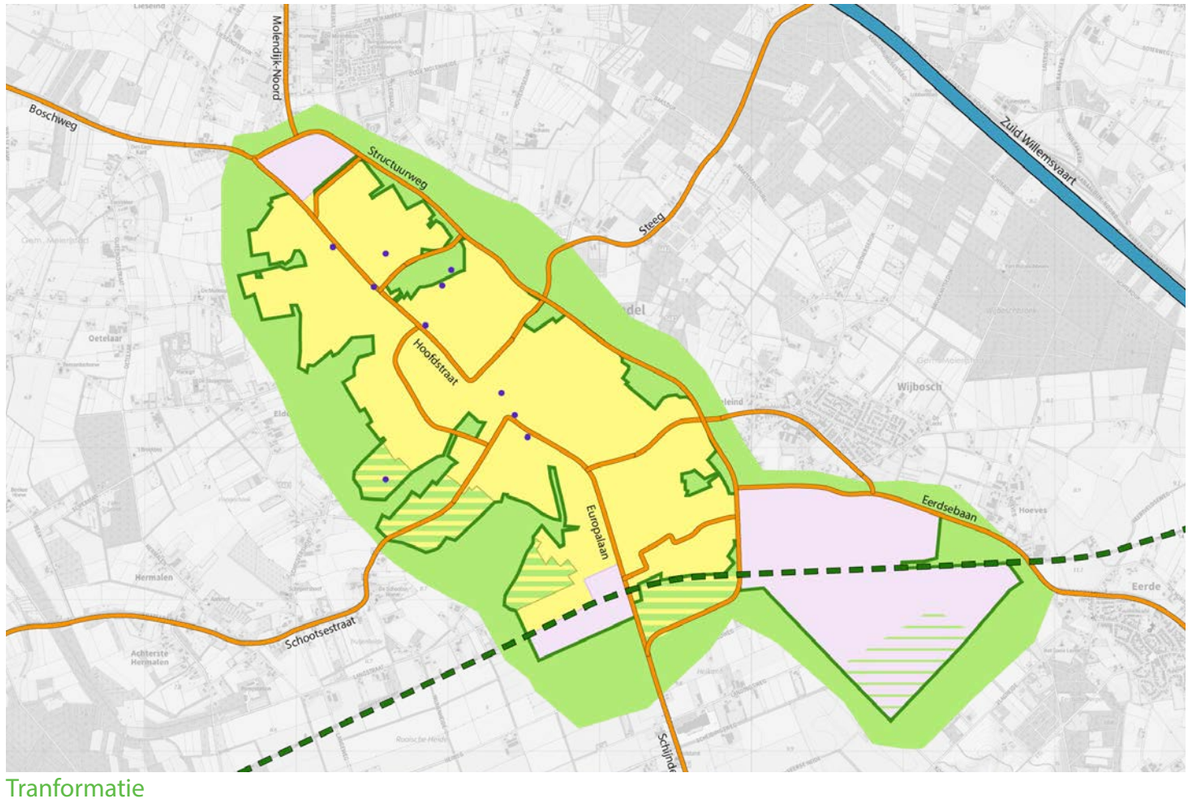
Naast woningbouw moet er voldoende groen en ruimte blijven. Ruimte en groen is nodig voor de directe woonkwaliteit, maar is zeker nodig in verband met duurzaamheid/klimaatadaptatie. Bovendien is de parkeernorm in een landelijk dorp als Schijndel hoog. Ook dit moet in de directe woonomgeving op aanvaardbare wijze worden opgelost.



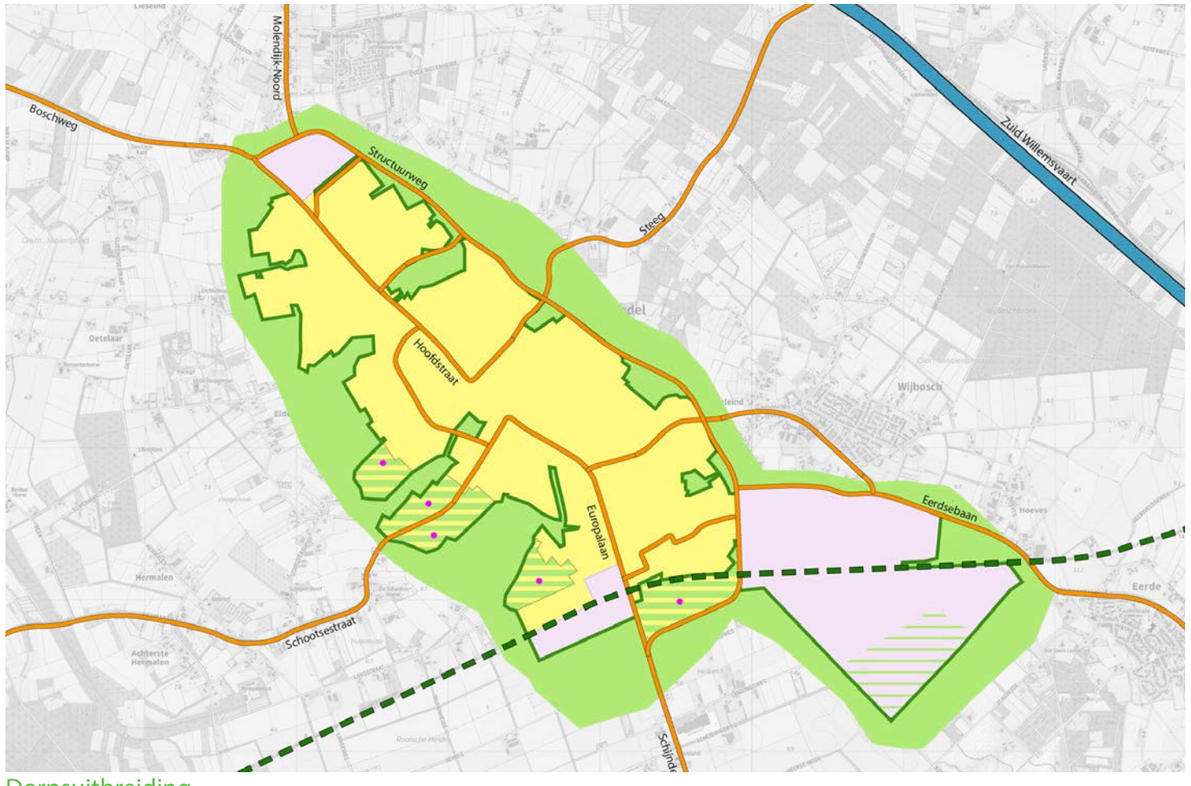
Inbreiding



Herstructurering



Tranformatie



Dorpsuitbreiding

Voorwaarde is ook dat Schijndel haar eigen, specifieke dorpse identiteit behoudt. Daartoe is continuering noodzakelijk van de Schijndelse traditie van zorgvuldig ruimtegebruik, kwaliteitseisen stellen aan de bebouwing, kwaliteit vóór kwantiteit, het respecteren en versterken van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Op een aantal binnenterreinen in de dorpskern liggen kansen voor inbreiding. Voor een zorgvuldige en duurzame inbreiding zijn heldere randvoorwaarden en ruimtelijke kaders nodig, waarbij de elf kernwaarden in acht worden genomen.

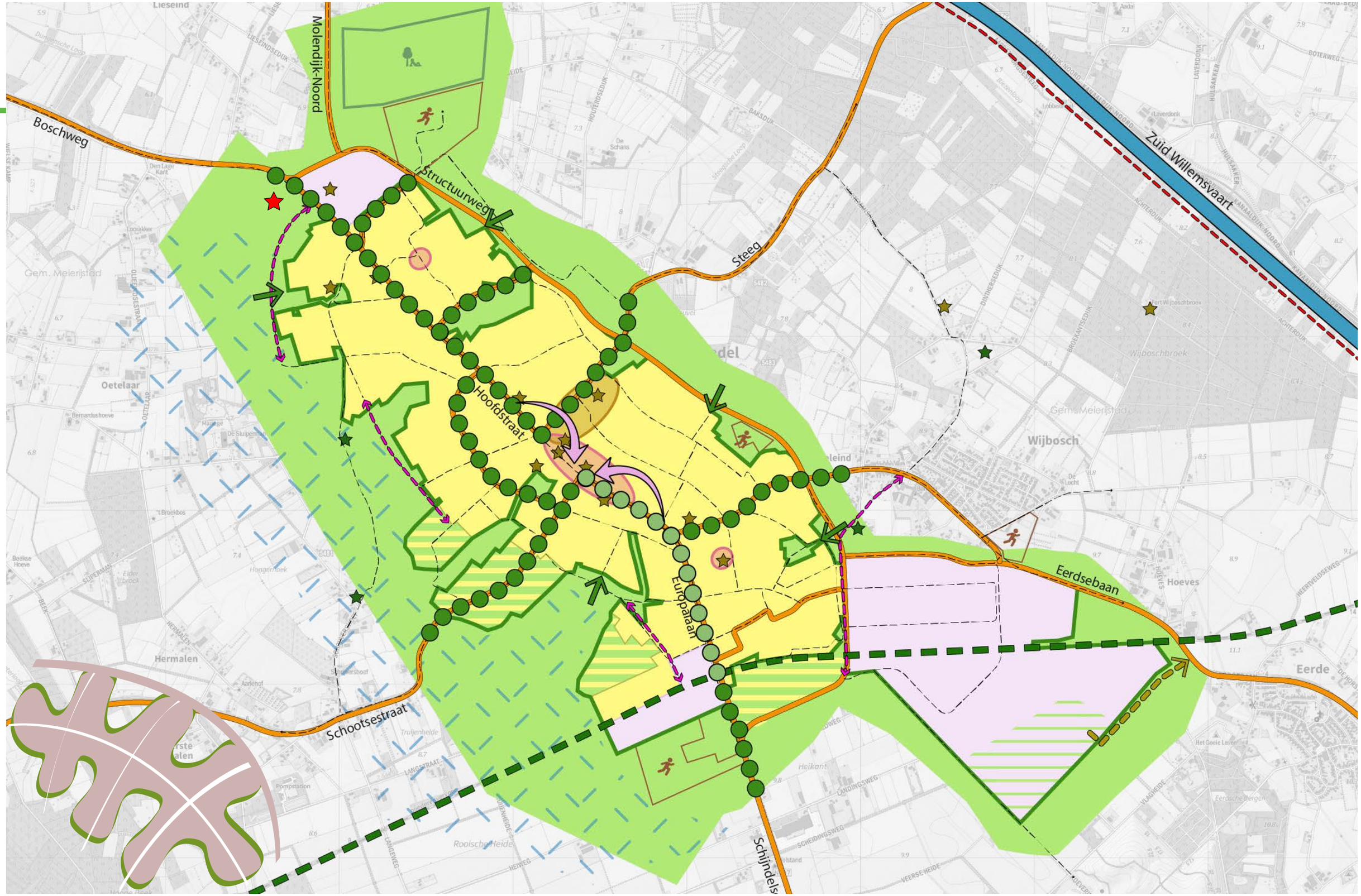
Bij **herstructurering** van buurten is vaak een aanjager nodig. Herstructurering heeft de grootste kans van slagen wanneer er een mix van van renovatie, sloop-nieuwbouw en inbreiding kan plaatsvinden, waarbij dezelfde randvoorwaarden gelden.

Bij **transformatie** gaat het veelal om omvorming van bestaande bebouwing naar woonbebouwing. Het kan gaan om cultureel erfgoed zoals bijvoorbeeld kerken, kloosters of scholen. Ook voormalige bedrijfspanden/winkelpanden kunnen hier, onder voorwaarden, voor in aanmerking komen. Ook hiervoor geldt maatwerk. Aantallen en soorten woningen moeten passen bij de vraag. Parkeren, groene (openbare) ruimte en ontsluiting moeten op orde zijn en het moet een meerwaarde voor de directe omgeving opleveren.

Dorpsuitbreiding is alleen dan aan de orde, wanneer naast de andere genoemde opties versnelling noodzakelijk blijkt. Het is dan denkbaar dat er aan de rand van het dorp een uitbreiding van woningen komt. Ook hiervoor geldt dat dit bij voorkeur op locaties gebeurt waar ruimtelijke/milieu knelpunten worden opgelost en ruimtelijke kwaliteit wordt toegevoegd. Een nieuwe uitbreiding moet vanzelfsprekend aansluiten op het bestaande dorpse weefsel met een optimale bereikbaarheid voor langzaam verkeer. Ook moet de locatie een bijdrage leveren aan de verlenging van de rand van het dorp en de vorming van landschappelijke lobben.

De Provincie Noord-Brabant heeft in het verleden zoekgebied aangewezen voor uitbreiding in zuidelijke richting. Deze locatie Hooghekke is een mooi landschap ten zuiden van het Duits Lijntje. Woongebieden en bedrijventerreinen blijven door dit open gebied van elkaar gescheiden en de randlengte van het dorp wordt hier behouden. Meer voor de hand ligt een uitbreiding in westelijke richting. Mocht toch bebouwing noodzakelijk zijn in Hooghekke vanwege versnelling van de woningbouw moet rekening worden geboden met afstand tot het Duits lijntje en geen geluidswerende voorzieningen langs de Structuurweg en de lobbenstructuur versterken: in kleine clusters op landschappelijke wijze.

Hier kan woningbouw de kwaliteit van het dorp versterken. Nieuwbouwbuurten in dit gebied liggen nabij onderwijsvoorzieningen en de centrumvoorzieningen van Schijndel. Deze zijn goed bereikbaar voor langzaam verkeer, doordat er geen zware verkeersbarrières zijn en doordat er vele aanleidingen zijn om de nieuwbouwbuurten op het verbindingennetwerk van aangrenzende buurten aan te sluiten. De uitbreidingsmogelijkheden liggen in de buurt van de aansluiting van de Europalaan op de Structuurweg, waarover het autoverkeer wordt afgewikkeld.



Structuurvisie Schijndel

Legenda



Gewenste ruimtelijke hoofdstructuur

De gewenste ruimtelijke hoofdstructuur blijft een **compact** dorp Schijndel, waarbij de groene wiggen en de hoofdgroenstructuur in stand worden gehouden. **De groene wiggen zijn** van groot belang vanuit het oogpunt van duurzaamheid. Continuïteit van groen zorgt ervoor dat flora en fauna kan migreren en daardoor optimaal tot ontwikkeling kan komen. Dit bevordert de biodiversiteit en de ecologie. Voldoende grote groenoppervlakten bevorderen de mogelijkheden van Schijndel voor waterberging en het creëren van **groene oases**. Continue, grote boomrijen dragen substantieel bij aan de afname van hittestress in de bebouwde kom. Via de groene wiggen zijn de dorpsbuurten via routes langs en door het dorpsgroen met het buitengebied verbonden. Op buurtniveau zijn ze ingericht om er te wandelen, zitten, spelen en elkaar te kunnen ontmoeten. Zo dragen de groene wiggen bij aan de leefbaarheid van het dorp.

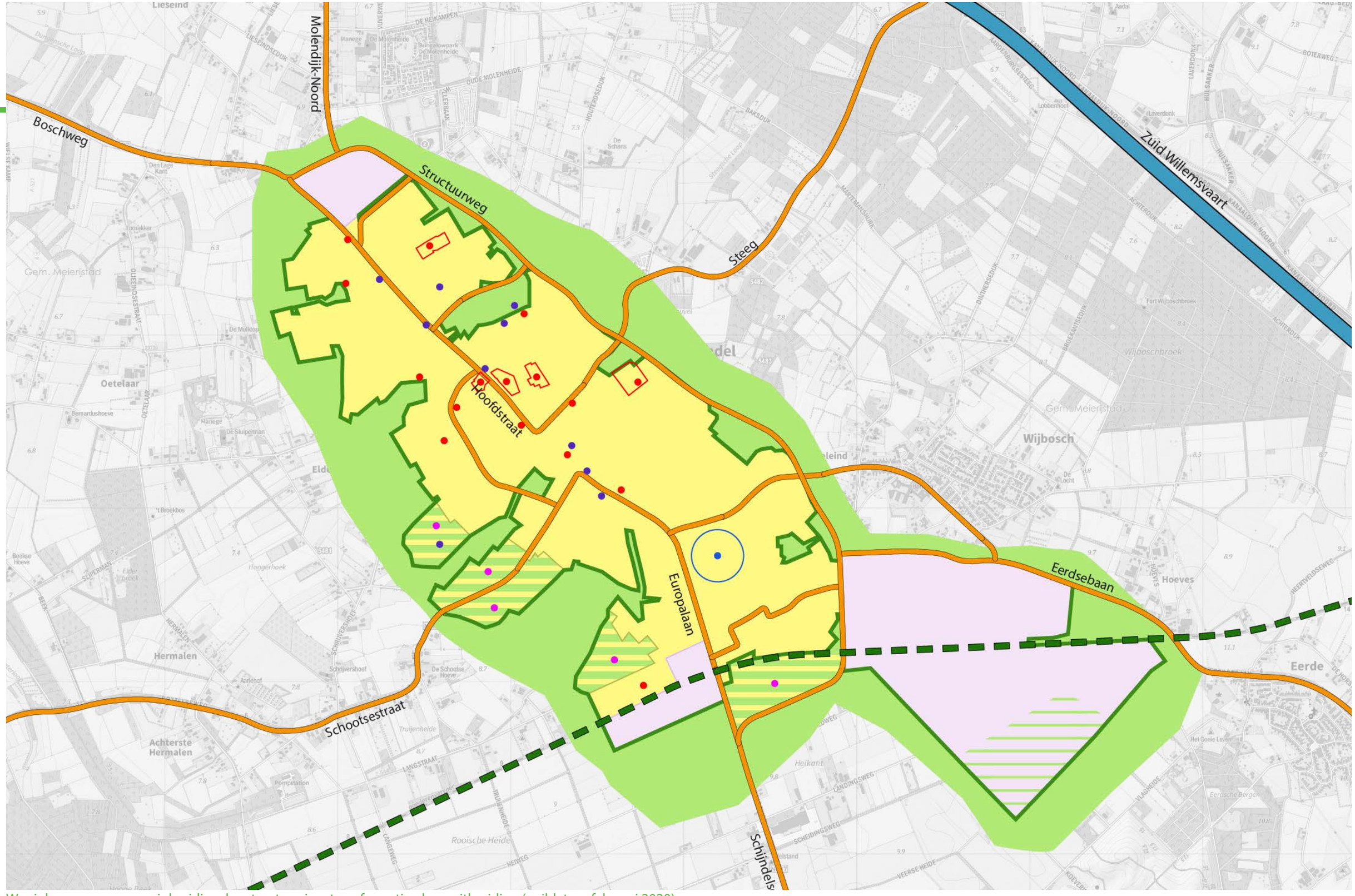
Het Duitse Lijntje wordt verder ontwikkeld tot ecologische verbindingszone van formaat. Langs het Duits lijntje loopt al een wandelroute. De wens is om hier in de toekomst een fietsroute aan te koppelen.

De **hoofdgroenstructuur en hoofdverkeersstructuur** versterken elkaar. Vormgeving, taak en gebruik van een weg moeten op elkaar worden afgestemd
Het landschap wordt beter ontsloten door **ontbrekende langzaamverkeerverbindingen** aan te leggen. De landschappelijke bezienswaardigheden worden voor zover dat nog niet is gebeurd.

Het **cultureel erfgoed** blijft zichtbaar gekoppeld aan de oude kernen. Bij nieuwe bestemmingen/transformatie mag geen afbreuk worden gedaan aan de kwaliteit van de hoofdvorm van het gebouw en de ruimtelijke context van het gebouw. Hierdoor blijft het cultureel erfgoed leesbaar en te begrijpen. Een kloostertuin rondom het voormalige klooster moet vooral een groen karakter houden, bij voorkeur openbaar worden. Parkeren mag slechts een ondergeschikte rol spelen in de ruimtelijke context.

Het L-vormige **centrum** van Schijndel (detailhandel, horeca en maatschappelijk/cultureel) blijft compact. Detailhandel en andere publiekstrekkers worden zo mogelijk verplaatst naar dit centrum, mits passen qua schaal en maat. Vrijkomende winkelpanden buiten dit centrum kunnen worden getransformeerd naar woningen. De buurtcentra blijven hun functies behouden, zo mogelijk meer compact.

Naast inbreiding zijn aandachtsgebieden aangegeven waar lobbenstructuur versterkt kan worden door het oplossen van ruimtelijk knelpunten door functieverandering naar dorps wonen volgens de elf kernwaarden.



Woninbouwprogramma; inbreiding, herstructurering, transformatie, dorpsuitbreiding (peildatum februari 2020)

6. Uitwerking woningbouwopgave

Ruimtelijke Uitgangspunten voor de woningbouw
In de voorgaande hoofdstukken is een analyse gemaakt en is de visie voor de toekomstige opgaven beschreven. Voor de woningbouwopgave komen daaruit de volgende ruimtelijke uitgangspunten voort:

1. "*Bij alles wat we doen rekening houden met de effecten op 'elders' en 'later'*". Klik hier voor de Duurzaamheidsvisie

2. Bij alle nieuwbouw moet worden aangesloten op de Woonvisie van Meierijstad. Klik hier voor de Woonvisie

3. Nieuwe woonbebouwing wordt ontwikkeld tezamen met nieuwe groenvoorzieningen, voldoende parkeren, rekening houden met voetgangers, sociale veiligheid, verlichting, waterberging en voldoende ruimte voor boomclusters, straten met groen en bomen en groene erfscheidingen tussen private domein en het publieke domein. Waar mogelijk worden bestaande boomstructuren versterkt. Bij de inrichting biodiversiteit nastreven aansluitend op de Duurzaamheidsvisie Meierijstad.

4. Nieuwbouw past binnen het karakteristieke Schijndelse dorpse bouwen: kleine bebouwingskorrel met afwisselend programma op relatief grote kavels. Voortuinen en groene erfscheidingen. De kavels liggen met hun voorzijde aan openbaar gebied.

5. De openbare ruimtestructuur van nieuwbouwbuurten sluit op een vanzelfsprekende manier aan op het bestaande netwerk van Schijndel.

6. Nieuwbouw bevordert, waar mogelijk, versterking van het fijnmazig netwerk van openbaar gebied in het dorp . Daarbij worden historische paden die verloren zijn gegaan, zoals kerkpaden, waar mogelijk hersteld.

7. Uitbreiding versterkt de groenstructuur van Schijndel: de meanderende dorpsrand en de structuur van groene wiggen.

8. De relatie vanuit de bebouwing met het landschap blijft bij uitbreiding aanwezig.

9. Waar mogelijk continuïteit aanbrengen in de langzaam verkeerverbindingstructuur tussen het dorp en het buitengebied.

10. Bestaande wegen, die een andere functie krijgen door de realisatie van nieuwbouw, krijgen tegelijkertijd een aangepaste inrichting.

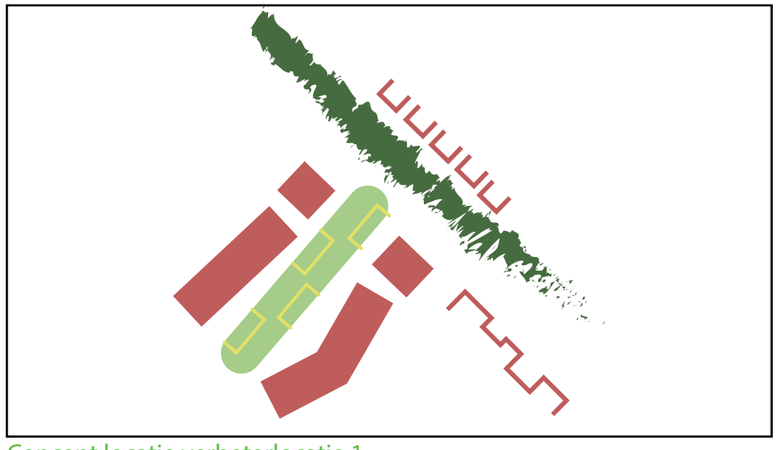
11. De gemeentelijke sneltoetscriteria van Meierijstad zijn van toepassing.

12. De Schijndelse spelregels op straatniveau zijn van toepassing voor een duurzame, leefbare, mooie leefomgeving met toekomstwaarde.

Hoofdstraat binnenterreinen

Twee grote binnenterreinen ter weerszijden van de Hoofdstraat zijn in de loop van de tijd van een agrarisch functie gewijzigd in opslagterreinen. Dit extensieve, laagwaardige terreingebruik is niet gewenst in de dorpskern. Functieverandering naar woningbouw biedt kansen voor Schijndel:

- Versterking van het draagvlak van de voorzieningen in het dorp.
- Doortrekken van langzaam verkeerverbindingen over het binnenterrein.
- Groenvoorzieningen op het binnenterrein, die ook ten behoeve van de bestaande woningbouw een functie krijgen.
- De molen van Schijndel, onderdeel van het cultureel erfgoed van het dorp, wordt beter bereikbaar en beleefbaar en komt aan een aantrekkelijke groenvoorziening te staan.



Concept locatie verbeterlocatie 1

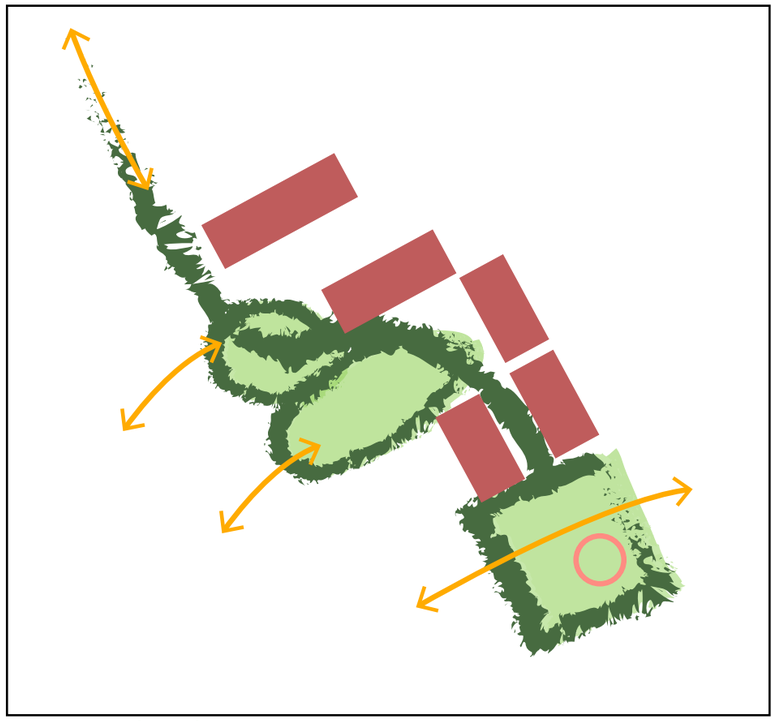


Locatie verbeterlocatie 1



Indicatie verbeterlocatie 1

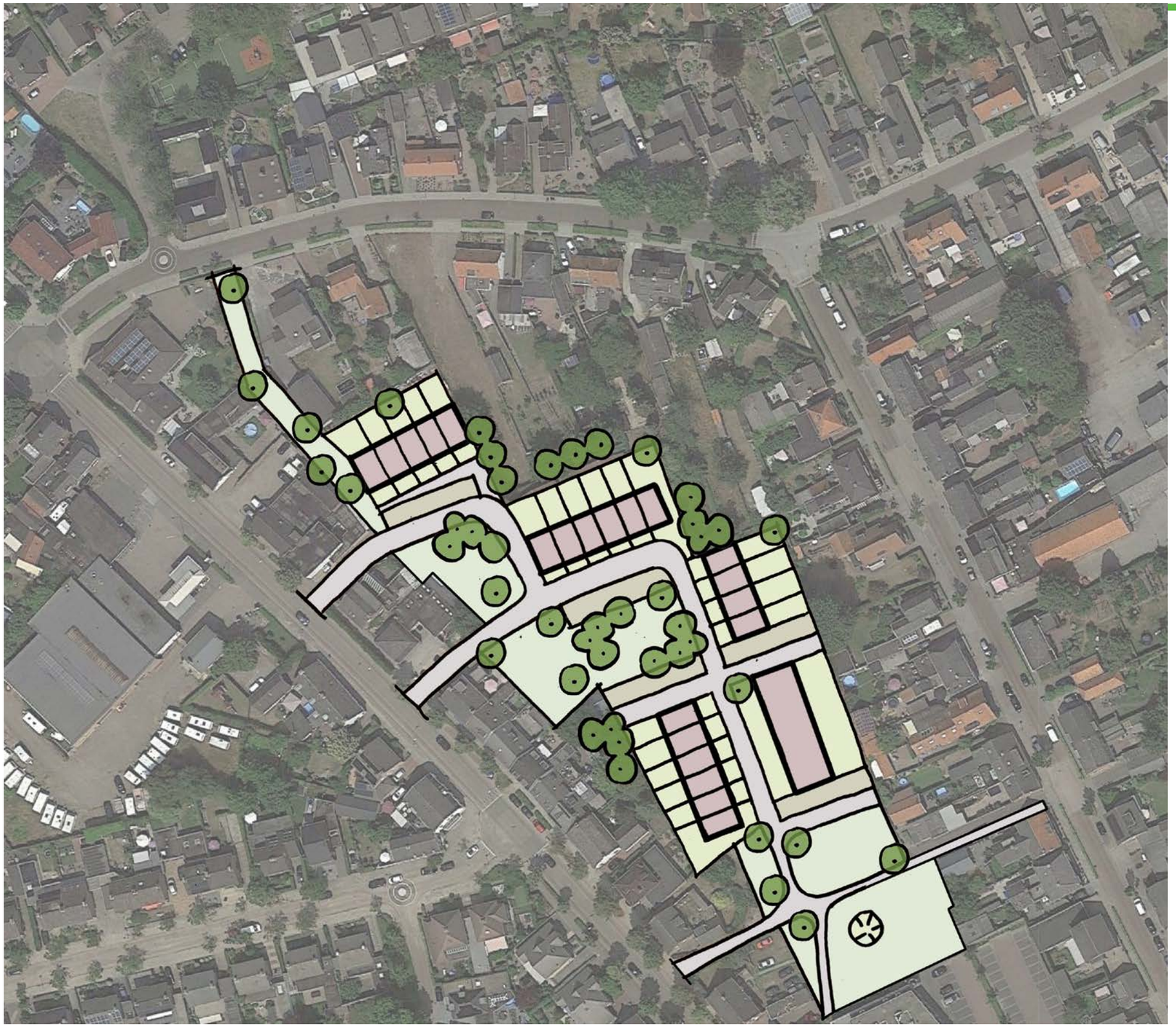
Inbreiding



Concept verbeterlocatie 2



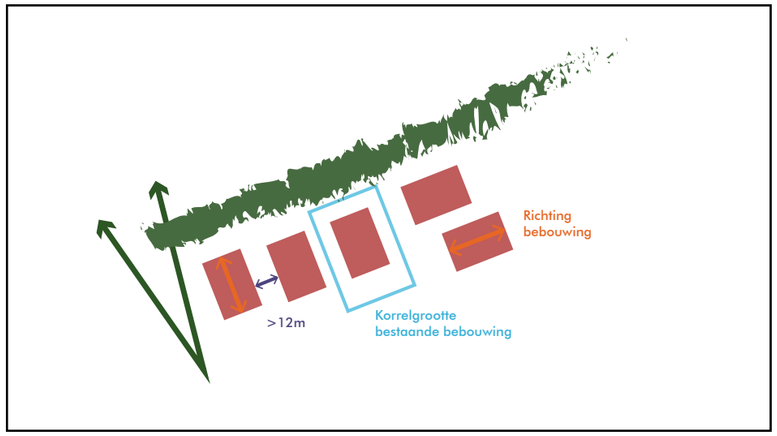
Locatie verbeterlocatie 2



Indicatie verbeterlocatie 2

Hopstraat

Aansluitend aan de bebouwingsstructuur van lange schuren haaks op de weg kunnen hier woningen worden gebouwd in korte rijen met ieder een eigen aansluiting op de weg. Parkeren gebeurt aan/op het erf. Vanuit de achterliggende wijk doorzichten naar het landschap van de groene wig.



Concept locatie Hopstraat

Tussen Kloosterpark en Schootsestraat (ca 50 woningen)

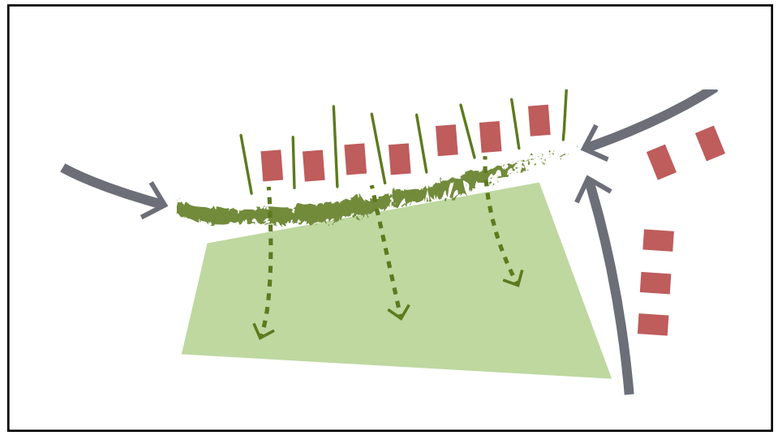
Deze uitbreidingslocatie aan de westrand van Schijndel ligt aan het Kloosterpark en de Schootsestraat, die de locatie met het dorpscentrum verbindt. De locatie ligt achter en ten zuiden van de klompenfabriek, deels in het achter de klompenfabriek gelegen populierenbosje, het productiebos voor de klompen. Het populierenbos wordt uitgebreid als groene setting voor de nieuwe woonbuurt en stevige groene rand van het Kloosterpark.
De woonbuurt wordt een kleinschalig opgezet woonpark, waar, naast prive-tuinen, veel collectief openbaar groen de woonomgeving vormt.



Concept locatie tussen Kloosterpark en Schootsestraat

Meijgraaf

In het park liggen mogelijk 7-9 woningen die grenzen aan het landschap. De weg ontsluit enerzijds de woningen en maakt anderzijds een kortsluiting tussen twee delen van het dorp. De weg wordt begeleid door een bomenrij.



Concept locatie Meijgraaf



Concept locatie Hopstraat



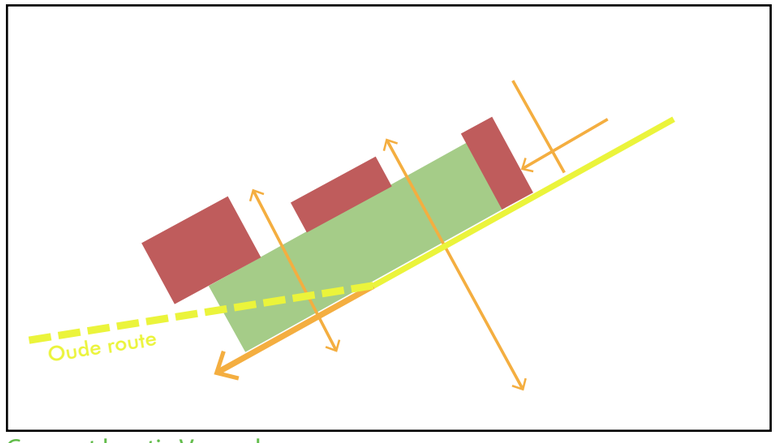
Locatie tussen Kloosterpark en Schootsestraat in Schijndel



Locatie Meijgraaf

Vossenberg/Kajuit

Op deze locatie is het de opgave om het buurtpark te verbeteren en nieuwbouw aan de buurt toe te voegen. De nieuwbouwwoningen worden aan het park gesitueerd, zodat er sociale controle op deze ruimte komt. Door het vernieuwde park wordt een oude oost-west verbinding hersteld, die was afgebroken ter hoogte van de Papaverstraat, bij de realisatie van de woonbuurt in de jaren tachtig. Zo ontstaat er weer een doorgaande oost-west fietsverbinding en verbinding van de huidige bomenrijen op de routes aan weerszijden van het park.



Concept locatie Vossenberg



Locatie Vossenberg in Schijndel

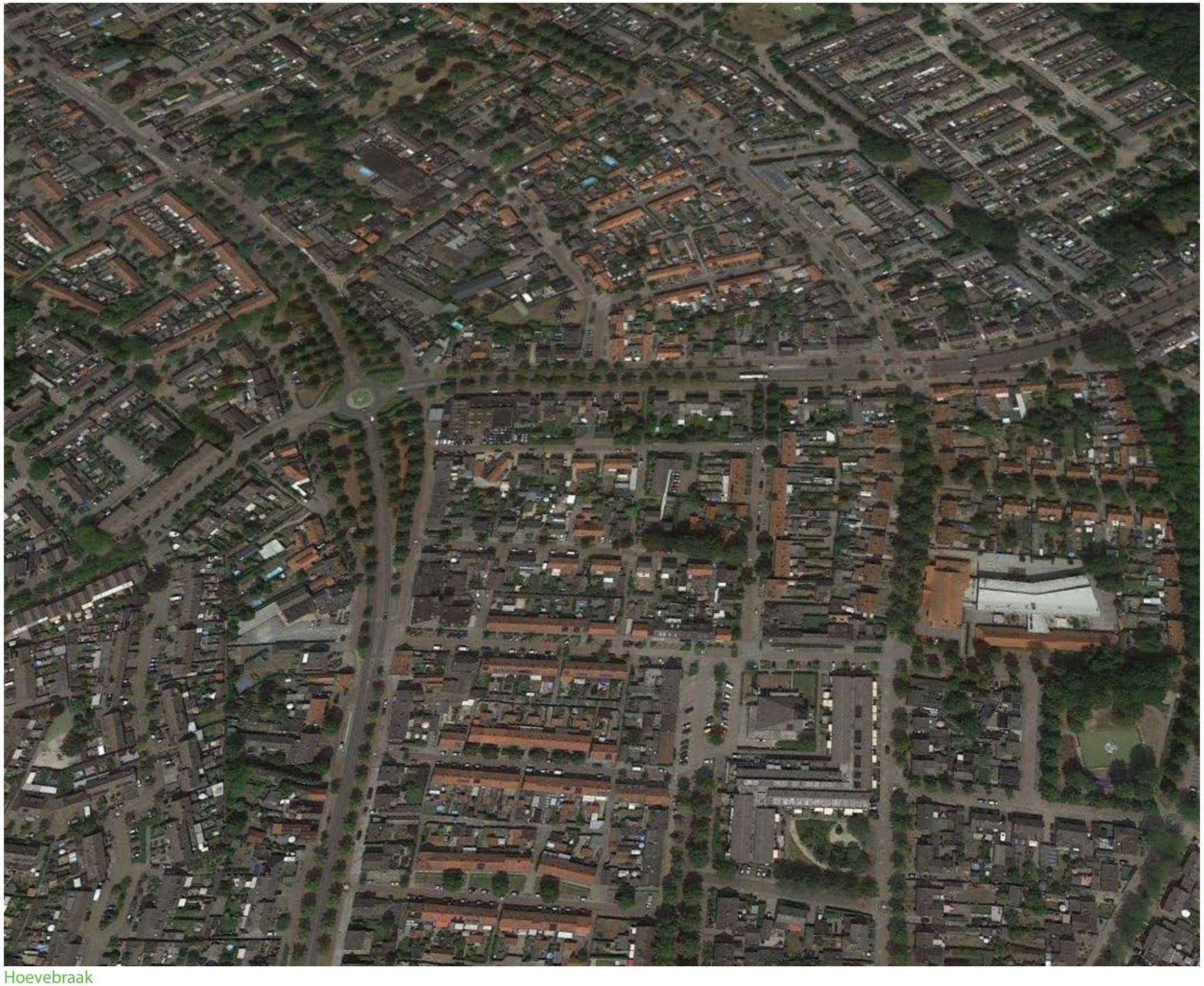
Herstructurering

Hoevenbraak

De wijk Hoevenbraak is aan renovatie toe. De woningcorporatie bereidt plannen daartoe voor. Om te kunnen starten moeten er mogelijkheden zijn om huidige bewoners eerst door te laten verhuizen. Genoemde inbreidingslocaties bieden daartoe mogelijkheden.



Locatie Hoevebraak in Schijndel



Hoevebraak

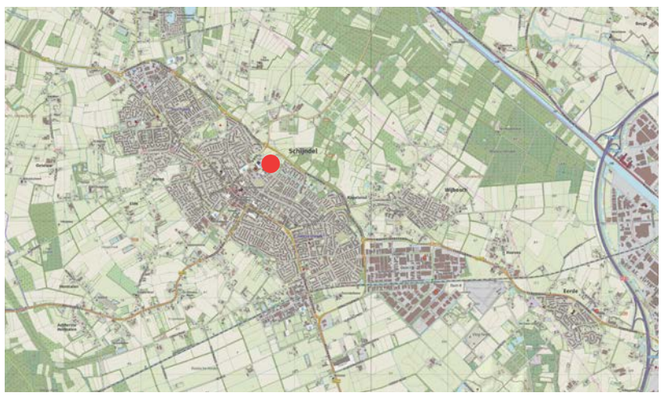
Transformatie

Bolsius terrein

De kaarsenproductie van Bolsius is al lange tijd verplaatst uit het dorp. De productiehallen staan nu nog achter het hoofdkantoor van Bolsius. Onderzocht wordt of het gebied met de hallen erop getransformeerd kan worden in een woningbouwlocatie. Deze plek in het dorp nodigt uit om er losse bebouwing in het groen te plaatsen. Zo wordt bebouwing mooi ingepast in een gebied met veel losse gebouwen, met collectieve (groene) ruimten ertussen. Hier zijn gestapelde woningen te realiseren in drie compacte bouwblokjes van drie bouwlagen, afgedekt met een kap. Om voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren, dienen zowel onder als naast de bouwblokjes parkeervoorzieningen te komen.



Concept locatie Bolsius - gebouwen in het groen



Locatie Bolsius in Schijndel



Indicatie locatie Bolsius

Colofon

Bronnen afbeeldingen

Voorblad
Henk van Abeelen
https://www.in-schijndel.nl/info/klompenmakerij/
http://gallusmagnus.nl/index.php/Bestand:Jansen_de_wit.jpg

Pagina 7
Brabants Dagblad

Pagina 9
http://www.railtrash.net/images/Boxtel-Veghel_30-1-2011/slides/VIC_8698.html

Pagina 10
gemeente Meierijstad
provincie Noord-Brabant

Pagina 11
Duurzaamheidsvisie Meierijstad, gemeente Meierijstad

Pagina 14
Groenbeleidsplan Schijndel

Pagina 15
Brabants Dagblad

Pagina 18
gemeente Meierijstad
TV Schijndel

Pagina 20
Henk van Abeelen
App Kunstroute Schijndel

Pagina 26
TV Schijndel

Overige afbeeldingen: Spacevalue/tlu landschapsarchitecten

‘Een bouwsteen voor Schijndel’ is samengesteld door Spacevalue/tlu landschapsarchitecten in opdracht van en in samenwerking met de gemeente Meierijstad. Met dank aan de medewerkers van gemeente Meierijstad en VVV Schijndel, die ons hebben voorzien van een schat aan informatie over Schijndel.

24 maart 2020

10. Bijlage 2

Advies

Betreft Verkeerstoets Grote Braak te Schijndel

Ons kenmerk RVR-001-TOE-VKR

Datum 19 januari 2024 (versie 3.0)

Behandeld door [redacted]

1. Aanleiding

Ter plaatse van het huidig agrarisch bedrijf Plein 21 in Schijndel is een woningbouwplan beoogd. Hiervoor is een ontwerp opgesteld, zie Tabel 1. Dit ontwerp voorziet in de bouw van 240 woningen.

Voor een worst-case benadering wordt in voorliggende verkeerstoets uitgegaan van de komst van maximaal 250 woningen. De verdeling van dit aantal woningen naar woningtype en bijbehorende verkeersgeneratie staat weergegeven in Tabel 1.

De ontsluiting voor dit woningbouwplan is in samenspraak met de gemeente Meierijstad tot stand gekomen, waarbij uitgegaan wordt van twee ontsluitingswegen met een aansluiting op de Langstraat. De beoogde ontwikkeling heeft gevolgen voor de verkeerssituatie op het omliggend wegennet. Om te bepalen in hoeverre de verwachte verkeerstoename leidt tot knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid, is in voorliggende notitie een verkeerstoets beschreven.

Op 28 juni 2022 is reeds een verkeersonderzoek uitgevoerd. Uit het verkeersonderzoek van 28 juni 2022 blijkt dat de totale ontwikkeling (uitgaande van worstcase 250 woningen) zorgt voor een verkeerstoename van circa 1.979 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) op een gemiddelde werkdag.

Naar aanleiding van reacties van omwonenden op de uitgevoerde verkeerstellingen uit het verkeersonderzoek van 28 juni 2022, zijn in mei 2023 nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd. Op basis van zowel de meest actuele verkeerstellingen (mei 2023) als het nieuwe verkeersmodel (BBMA 2022) is in de memo 'Geactualiseerde verkeersgegevens Verkeerstoets Grote Braak te Schijndel (v2.0)' (18 januari 2024) beoordeeld in hoeverre deze nieuwe gegevens aanleiding geven om de beoordeling en conclusies uit de verkeerstoets van 28 juni 2022) te wijzigen. De memo is als bijlage 1 bijgevoegd.

Op basis van de resultaten uit de memo wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten afkomstig uit de meest actuele verkeerstellingen (mei 2023) en het nieuwe verkeersmodel (BBMA 2022) geen aanleiding geven om de beoordeling en conclusies uit de verkeerstoets van 28 juni 2022 aan te passen. Het verkeersonderzoek van 28 juni 2022 is daarom op dit aspect niet gewijzigd.

Naar aanleiding van een zienswijze over de invloed van fietsers op de afwikkeling op het kruispunt Europalaan/ Spoorlaan is een kruispuntberekening uitgevoerd. Deze berekening is aan het verkeersonderzoek toegevoegd aan voorliggende verkeerstoets. Daarnaast is in bijlage 2 van voorliggende verkeerstoets een totaaloverzicht van de verkeersintensiteiten opgenomen, waarbij duidelijk wordt dat werkdaggemiddelde etmaalwaarden als input voor deze verkeerstoets dienen en de weekdaggemiddelde etmaalwaarden als input dienen voor het akoestisch onderzoek. Tot slot is, in lijn met het akoestisch onderzoek, op de verkeersintensiteiten in dit verkeersonderzoek een autonoom groeipercentage van 1,5% doorberekend.



Figuur 1 Ontwerp ontwikkeling Grote Braak in Schijndel

2. Verkeersgeneratie

De komst van maximaal 250 woningen zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie. Deze toename is berekend aan de hand van de kencijfers van het CROW. De meest actuele kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381[1]. De gemeente Schijndel valt op basis van de adressendichtheid in gebiedstype 'Matig stedelijk'. De projectlocatie bevindt zich in de rest bebouwde kom. Voor een worst-case benadering is aangesloten bij de maximale kencijfers binnen de gegeven bandbreedte (minimum – maximum). Aan de hand van de CROW kencijfers is de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag berekend. Bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling, zijn verkeersaantallen op gemiddelde werkdagen bepalend. De verkeersgeneratie van woonfuncties kan worden omgerekend naar werkdaggemiddeldes met behulp van de standaard omrekenfactor 1,11 (bron: CROW).

Tabel 1 Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling

Woningtype	Aantal woningen	Kencijfer	Verkeersgeneratie	
			Weekdagetmaal	Werkdagetmaal
Koop, huis, vrijstaand	35 woningen	8,6 per woning	301,0 mvt/etmaal	334,1 mvt/etmaal
Koop, huis, twee-onder-een-kap	40 woningen	8,2 per woning	328,0 mvt/etmaal	364,1 mvt/etmaal
Koop, huis, twee-onder-een-kap (seniorenwoningen)	20 woningen	8,2 per woning	164,0 mvt/etmaal	182,0 mvt/etmaal
Koop, huis, tussen/hoek	50 woningen	7,5 per woning	375,0 mvt/etmaal	416,3 mvt/etmaal
Koop, huis, tussen/hoek	50 woningen	7,5 per woning	375,0 mvt/etmaal	416,3 mvt/etmaal
Huur, huis, sociale huur	15 woningen	5,3 per woning	79,5 mvt/etmaal	88,2 mvt/etmaal
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	40 woningen	4 per woning	160,0 mvt/etmaal	177,6 mvt/etmaal
Totaal	**250 woningen**		**1783 mvt/etmaal**	**1979 mvt/etmaal**

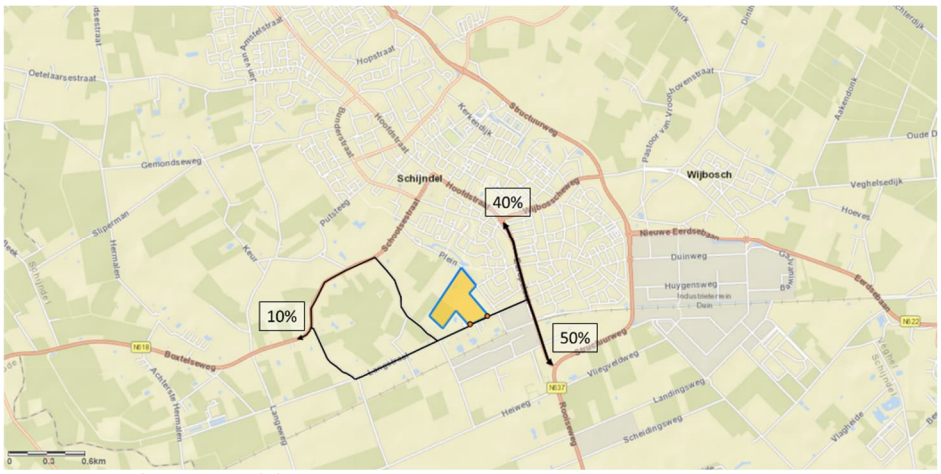
De totale ontwikkeling (maximaal 250 woningen) zorgt voor een verkeerstoename van circa 1.979 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) op een gemiddelde werkdag. Het complete plan wordt afgewikkeld via een van de twee aansluitingen op de Langstraat.

3. Verdeling over wegennet

Om de impact van de ontwikkeling op de verschillende wegvakken te kunnen beoordelen, is de verdeling van de verkeerstoename over de ontsluitingsroutes van belang. In Figuur 2 zijn de drie belangrijkste ontsluitingsroutes weergegeven, met daarbij een inschatting van de verkeersverdeling:

- In noordoostelijke richting: via Langstraat en Europalaan richting de gebiedsontsluitingswegen in Schijndel. Voor bestemmingen binnen Schijndel zal dit een populaire route zijn, evenals verkeer van en naar de N617 (richting Den Bosch). Inschatting: 40% van totale verkeersgeneratie.
- In zuidoostelijke richting: via Langstraat en Europalaan richting N637. Voor bestemmingen buiten Schijndel zal dit een populaire route zijn: bijvoorbeeld verkeer van en naar de rijksweg A50 (richting Eindhoven). Inschatting: 50% van totale verkeersgeneratie.
- In zuidwestelijke richting via de Langstraat en Venushoek/Schootsehoef naar de N618 (richting Boxtel /rijksweg A2). Dit is een route via het buitengebied, gezien de beperkte wegbreedte zal deze route naar verwachting weinig gebruikt worden. Inschatting: 10% van totale verkeersgeneratie.

[1] CROW, 2018. Publicatie 381 ' Toekomstbestendig parkeren'.



Figuur 2 Inschatting verdeling over wegennet

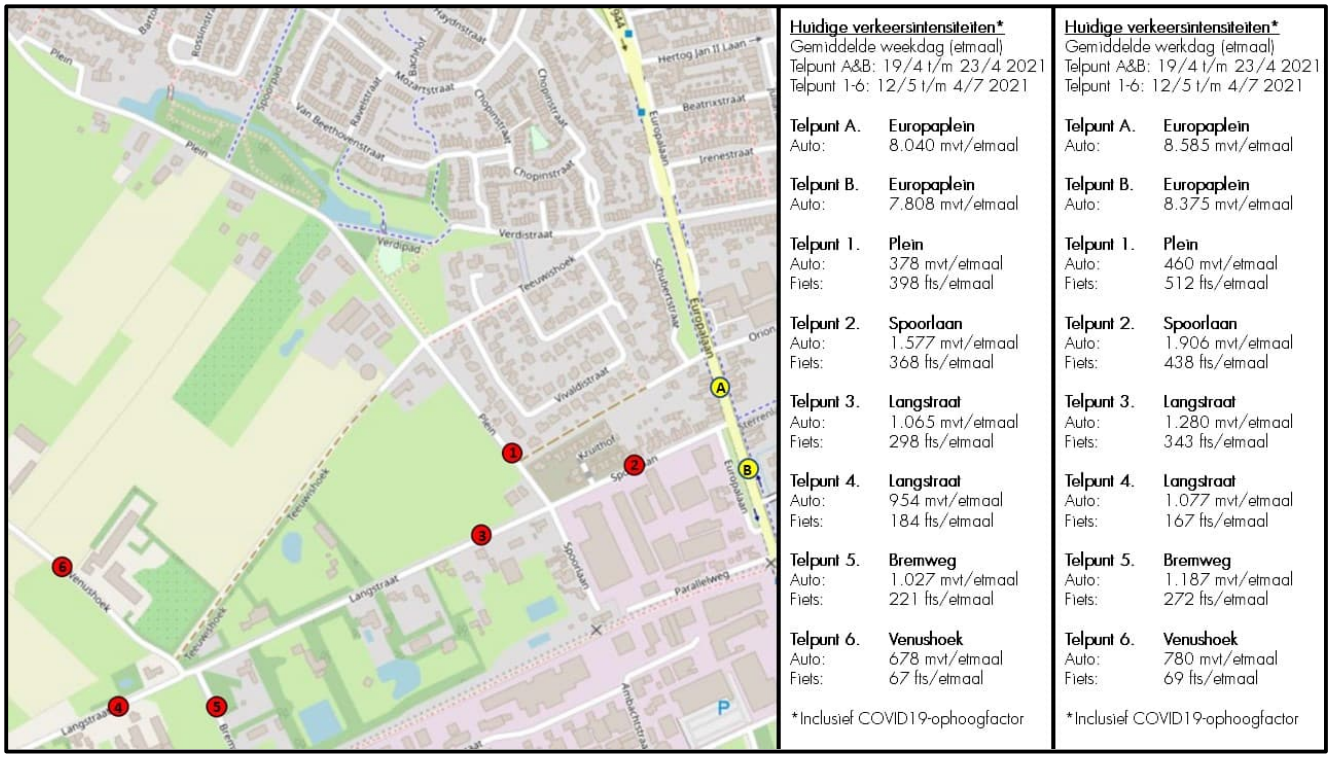
4. Verkeersintensiteiten

Gegevens verkeerstellingen
Van de wegen in de omgeving van de projectlocatie zijn verkeersintensiteiten bekend, deze zijn verkregen door middel van tellingen. Er is op de volgende wegen en momenten geteld:

- Telling 19 april 2021 t/m 23 april 2021: Europalaan
  - Deze telling vond plaats in een periode waarin er maatregelen ter bestrijding van de COVID-19 pandemie van kracht waren. Volgens de landelijke monitor 'Mobiliteit in coronatijd'[2] lagen de verkeersintensiteiten in week 16 (2021) gemiddeld 24% lager dan vóór de COVID-19 pandemie. Om rekening te houden met dit effect worden de getelde verkeersintensiteiten (autoverkeer) opgehoogd met +24%. Tellingen op wegvakken in de omgeving, voor en na corona, geven een effect van ongeveer gelijke grootte weer.
- Telling 12 mei 2021 t/m 4 juni 2021: Plein, Spoorlaan, Langstraat, Bremweg en Venushoek
  - Deze telling vond plaats in een periode waarin er maatregelen ter bestrijding van de COVID-19 pandemie van kracht waren. Volgens de landelijke monitor 'Mobiliteit in coronatijd'[2] lagen de verkeersintensiteiten in week 20-22 (2021) gemiddeld 17% lager dan vóór de COVID-19 pandemie. Om rekening te houden met dit effect worden de getelde verkeersintensiteiten (autoverkeer) opgehoogd met +17%. Tellingen op wegvakken in de omgeving, voor en na corona, geven een effect van ongeveer gelijke grootte weer.
  - De verkeersintensiteit op Tweede Pinksterdag (maandag 24-05-21) is buiten de telresultaten gehouden, omdat dit geen werkdag betreft. Hetzelfde geldt voor Hemelvaartsdag (donderdag 13-05) en de dag na Hemelvaartsdag (vrijdag 14-05).
  - Tussen dinsdag 18 mei 2021 en vrijdag 21 mei 2021 was de Langstraat afgesloten. Dit heeft invloed gehad op de verkeerstromen in het gebied. Om die reden zijn de verkeersintensiteiten uit die periode buiten de telresultaten gehouden.

De locaties van de telpunten en etmaalintensiteiten na correcties (motorvoertuigen, gemiddelde werkdag) zijn weergegeven op Figuur 3. Op de telpunten 1 t/m 6 zijn tevens fietsintensiteiten geteld.

[2] CBS (2021). Mobiliteit in coronatijd. https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/welvaart-in-coronatijd/mobiliteit. Geraadpleegd op 25 juni 2021.



Figuur 3 Verkeersintensiteiten huidige situatie (auto en fiets) 2021 incl. COVID-19 ophoogfactor (gemiddelde weekdag en gemiddelde werkdag)

Bijlage 2 geeft een totaaloverzicht van de verkeersintensiteiten. De werkdaggemiddelde etmaalwaarden dienen als input voor deze verkeerstoets. De weekdaggemiddelde etmaalwaarden dienen als input voor het akoestisch onderzoek.

Gegevens verkeersmodel
Uit het verkeersmodel (BBMA: BrabantBrede ModelAanpak) zijn van de wegen rondom de projectlocatie eveneens verkeersintensiteiten bekend. De gemeente Meijerijstad heeft modelgegevens voor het prognosejaar 2030 aangeleverd. Tabel 2 geeft een overzicht van de etmaalintensiteiten (werkdaggemiddelde) uit het verkeersmodel, waarbij is gekeken naar de wegvakken die de projectlocatie in de beoogde situatie ontsluiten. De wegvakken komen overeen met de wegvakken waarop verkeerstellingen hebben plaatsgevonden (Figuur 3).

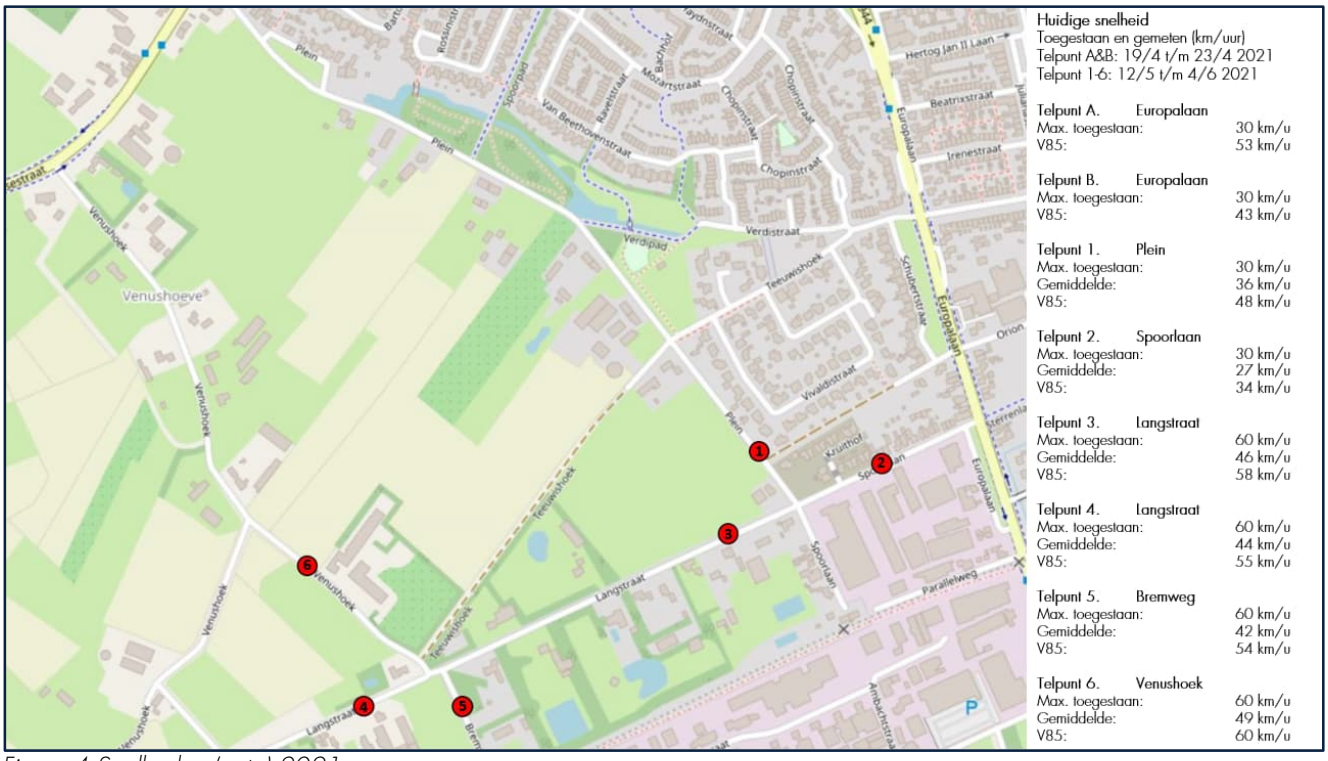
Tabel 2 Intensiteiten verkeersmodel prognosejaar 2030 (bron: gemeente Meierijstad)

Wegvak	Etmaalintensiteit 2030
Europalaan (A)	5.200 mvt/etmaal
Europalaan (B)	6.900 mvt/etmaal
Plein (1)	Zit niet in verkeermodel
Spoorlaan (2)	1.900 mvt/etmaal
Langstraat (3)	1.900 mvt/etmaal
Langstraat (4)	Zit niet in verkeermodel
Bremweg (5)	600 mvt/etmaal
Venushoek (6)	Zit niet in verkeermodel

Analyse verkeersintensiteiten
Op de Europalaan ten noorden van de Spoorlaan en de Bremweg zijn de getelde verkeersintensiteiten een stuk hoger dan de intensiteiten uit het verkeersmodel (2030). Op de Spoorlaan zijn de intensiteiten gelijk. Op de Langstraat ligt het getelde verkeersaantal wat lager dan de intensiteit uit het verkeersmodel (2030). De verschillen zijn deels te verklaren doordat de intensiteiten uit het verkeermodel prognosecijfers zijn, waarin rekening wordt gehouden met een jaarlijkse autonome verkeersgroei tot 2030 en dat in deze cijfers reeds de verkeersimpact van toekomstige woningbouw zit meegenomen. Over het algemeen geven de getelde intensiteiten een nauwkeuriger beeld van de verkeersintensiteit op wegen, omdat de intensiteiten uit het verkeersmodel gebaseerd zijn op een beperkt aantal tellingen in de gemeente.
De intensiteiten uit de meest recente tellingen (Figuur 3) zijn dan ook gebruikt om de huidige en toekomstige verkeersdruk op de wegen rondom de projectlocatie op te beoordelen. De modelgegevens zijn buiten beschouwing gelaten.

Om toch rekening te houden met een mogelijke autonome verkeersgroei, worden de verkeersintensiteiten afkomstig uit de tellingen (2021 + coronafactor) doorgerekend naar planjaar 2032. Zie hoofdstuk 5 (beoordeling wegvakken). Daarbij wordt uitgegaan van een autonome verkeergroei van 1,5% per jaar (aanname).

Snelheden
Bij de genoemde verkeerstellingen is ook de snelheid van het gemotoriseerde verkeer gemeten. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 4, evenals de wettelijke maximum snelheid per wegvak. Op basis van het aantal geregistreerde voertuigen per snelheidsklasse zijn de gemiddelde snelheid en de V85-waarde bepaald. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. De overige 15% rijdt harder dan deze snelheid.



Figuur 4 Snelheden (auto) 2021

Uit het resultaat van de snelheidsmetingen (V85-snelheden) blijkt dat op de Europalaan, Plein en in mindere mate op Spoorlaan de geldende maximumsnelheid wordt overgeschreden. Op de andere wegen is de snelheid acceptabel in relatie tot de geldende maximumsnelheid.

5. Beoordeling wegvakken

Op basis van de berekende verkeersgeneratie van de beoogde woningbouwontwikkeling, de ingeschatte verkeersverdeling en huidige verkeersintensiteiten van de omliggende wegen, kan per wegvak worden bepaald welke impact de ontwikkeling zal hebben. Ook de gereden snelheid per wegvak is hierbij in beschouwing genomen.

Europalaan

De Europalaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg is ter hoogte van de Spoorlaan circa 6,5 meter breed. De huidige verkeersintensiteit op de weg bedraagt circa 8.585 mvt/etmaal ten noorden van de Spoorlaan en 8.375 mvt/etmaal ten zuiden van de Spoorlaan. Uitgaand van een autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar tot 2032, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit respectievelijk 10.112 mvt/etmaal ten noorden van de Spoorlaan en 9.865 mvt/etmaal ten zuiden van de Spoorlaan.

Deze aantallen zijn gezien de functie van de weg (erftoegangsweg) relatief hoog, doorgaans wikkelen erftoegangswegen maximaal 6.000 mvt/etmaal af. Fietsers maken gebruik van vrijliggende fietsvoorzieningen aan weerszijden van de weg, hetgeen niet gebruikelijk is op erftoegangswegen. Deze zijn wellicht gerealiseerd vanwege de hoge verkeersintensiteit. De vrijliggende fietspaden in combinatie met onder andere de brede geasfalteerde rijbaan, sluiten niet aan bij het geldend snelheidsregime van 30 km/u. Op de Europalaan is de V85-snelheid fors hoger dan de wettelijke maximum snelheid. Los van de woningbouwontwikkeling Grote Braak wordt daarom aanbevolen het huidige wegontwerp te heroverwegen en beter aan te laten sluiten bij het geldende snelheidsregime van 30 km/uur.

Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Grote Braak en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 790 mvt/etmaal extra ten noorden van de Spoorlaan en circa 990 mvt/etmaal extra ten zuiden van de Spoorlaan. Daarmee neemt de verkeersintensiteit op de weg toe tot circa 10.902 mvt/etmaal ten noorden van de Spoorlaan en circa 10.855 mvt/etmaal ten zuiden van de Spoorlaan. Hoewel de toename relatief beperkt is, is het nog steeds wenselijk om in bredere context dan de woningbouwontwikkeling te onderzoeken in hoeverre deze relatief hoge verkeersintensiteit tot overlast leidt en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersdruk en de snelheid van het verkeer te reduceren.

In het kader van de woningbouwontwikkeling is het wel relevant hoe de afwikkeling op het kruispunt Europalaan / Spoorlaan zal zijn. Dit kruispunt is conform de wegcategorisering ingericht als gelijkwaardig kruispunt (rechts voorrang). Meer verkeer dat als gevolg van de ontwikkeling Grote Braak de Spoorlaan in- en uitrijdt, kan in combinatie met de relatief hoge verkeersintensiteit op de Europalaan mogelijk tot knelpunten leiden. Daarom is in hoofdstuk 6 van deze notitie een verkennende kruispunttoets uitgevoerd.



Figuur 5 Wegprofiel Europalaan (bron: Google Streetview)

Spoorlaan

De Spoorlaan verbindt de Langstraat en Plein met de Europalaan en is daarmee een belangrijke schakel tussen de projectlocatie en het hoofdwegennet. De weg is net als de Europalaan gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en ook hier geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg ontsluit enkele bedrijfspercelen, hierdoor maakt ook vrachtverkeer gebruik van de weg. De Spoorlaan heeft een wegbreedte van circa 7 meter. Het wegprofiel is breder dan gebruikelijk is bij erftoegangswegen omdat vrachtverkeer gebruik maakt van de weg. Op de Spoorlaan delen fietsers de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer, hetgeen gebruikelijk is op erftoegangswegen.

De huidige verkeersintensiteit op de weg bedraagt circa 1.906 mvt/etmaal. Uitgaand van een autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar tot 2032, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit 2.245 mvt/etmaal.

Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Grote Braak en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 1.780 mvt/etmaal. Dit is een relatief forse toename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Met een verwachte verkeersintensiteit van circa 4.025 mvt/etmaal zijn gezien de functie en inrichting van de Spoorlaan geen knelpunten te verwachten met betrekking tot de verwerking van het verkeer. Wel is de toekomstige afwikkeling op de aansluiting met de Europalaan bepalend, zie Hoofdstuk 6 van deze notitie.

De gereden snelheid op de Spoorlaan is ongeveer gelijk aan de maximum snelheid. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om snelheidsverlagende maatregelen te treffen op dit wegvak. Gelet op de aanwezigheid van vrachtverkeer van en naar de aanliggende bedrijven is het hier ook niet gewenst om verticale snelheidsremmers toe te passen, omdat dit resulteert in een risico op geluid- of trillingenoverlast.



Figuur 6 Wegprofiel Spoorlaan (bron: Google Streetview)

Plein

Plein is ingericht als fietsstraat, gemotoriseerd verkeer is er te gast en er geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De straat is circa 3,5 meter breed, in beide bermen is een verhardingsstrook aanwezig waarmee de totale verhardingsbreedte circa 4,5 meter is. De straat beschikt over een rode asfaltverharding en een onderbroken asmarkering ten behoeve van het fietsverkeer. Op de straat rijden in de huidige situatie circa 460 mvt/etmaal en 512 fietsers. Uitgaand van een autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar tot 2032, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit 542 mvt/etmaal.

De straat ontsluit enkele woonpercelen en wordt door fietsende scholieren gebruikt als school-thuis route. In Ontwerpwijzer Fietsverkeer[3] van het CROW zijn enkele richtlijnen voor fietsstraten opgenomen. Op fietsstraten met een gemengd profiel geldt dat over het algemeen dat deze goed functioneren bij een fietsintensiteit die groter is dan 1.000 fietsers/etmaal en een auto intensiteit die kleiner is dan 2.500 mvt/etmaal. In het geval van de fietsstraat Plein ligt het aantal fietsers een stuk lager, maar dit geldt ook voor de auto-intensiteit. Het aantal fietsers is in de huidige situatie in ieder geval hoger dan het aantal autobewegingen, daarmee is de fietser dominant hetgeen wenselijk is op een fietsstraat.

Om de fietsstraat optimaal te laten functioneren, is het wenselijk het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen op de fietsstraat te reduceren. Omwonenden hebben hier reeds hun zorgen geuit over sluipverkeer in combinatie met schoolgaande fietsers. Een maatregel die bijdraagt aan het terugbrengen van gemotoriseerd verkeer is het aanbrengen van een knip voor gemotoriseerd verkeer.
Deze knip zorgt ervoor dat Plein alleen nog beschikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer met een bestemming aan Plein, waardoor de verkeersveiligheid voor de fietsers alsmede de leefbaarheid verbeterd.

Op de fietsstraat is de gereden snelheid een stuk hoger dan wettelijk is toegestaan. De bovengenoemde knip kan het doorgaande karakter van de weg wegnemen en de snelheid omlaag brengen. Aanvullende snelheidsverlagende maatregelen worden met oog op het comfort van de fietser niet aanbevolen.

Verkeerskundig gezien is de locatie van een knip op Plein tussen Verdipad en Teeuwishoek de meest logische. Daarmee is Plein niet meer begaanbaar als doorgaande route voor het gemotoriseerde verkeer. Een locatie van de knip tussen Teewishoek en Langstraat is ook voorstelbaar, aangezien daarmee een groot deel van de bestaande woonpercelen langs Plein gebruik kunnen blijven maken van Teeuwishoek om van en naar de Europalaan te rijden.

[3] CROW (2016). Publicatie 351 ' Ontwerpwijzer fietsverkeer'.



Figuur 7 Wegprofiel Plein (bron: Google Streetview)

Langstraat

De Langstraat verbindt de twee belangrijke ontsluitingen van het nieuwe woongebied met het omliggend wegennet. De weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (zone 60). De weg ontsluit enkele woonpercelen. De Langstraat heeft een wegbreedte van circa 3,5 meter, in beide bermen is een verhardingsstrook aanwezig waarmee de totale verhardingsbreedte circa 4,5 meter is. Fietsers delen de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer. De huidige verkeersintensiteit op de weg bedraagt circa 1.280 mvt/etmaal tussen de Spoorlaan en Bremweg en circa 1.077 mvt/etmaal ten westen van de Bremweg. Uitgaand van een autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar tot 2032, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit respectievelijk 1.508 mvt/etmaal en 1.268 mvt/etmaal.

Op basis van de verkeersgeneratie van het plan Grote Braak en de aangenomen verkeersverdeling, wordt de verkeerstoename ten behoeve van het plan geschat op circa 1.780 mvt/etmaal extra verkeersbewegingen op het wegvak tussen de Spoorlaan en de nieuwe ontsluitingsweg van het projectgebied. De toekomstige verkeersintensiteit komt daarmee uit op circa 3.288 mvt/etmaal, dit is een forse toename ten opzichte van de huidige situatie. Op de Langstraat ten westen van de nieuwe ontsluitingsweg is de verkeerstoename naar verwachting circa 200 mvt/etmaal. Daarmee neemt de verkeersintensiteit op dit wegvak toe tot circa 1.468 mvt/etmaal.

Voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom geeft het CROW[4] enkele basiscriteria met betrekking tot de wegbreedte en verkeersintensiteit. Vermeld staat dat de intensiteiten op erftoegangswegen in de praktijk variëren van enkele honderden voertuigen tot 5.000 à 6.000 voertuigen per dag. Op wegen met een verhardingsbreedte van circa 4,5 meter en een berm die bestaat uit zandgrond, is bij een intensiteit van 1.000 of meer voertuigen per dag de kans op bermschade groot en moet er een bredere verharding worden toegepast. Op het wegvak ten westen van de nieuwe ontsluitingsweg van het woongebied zal de verwachtte verkeerstoename tot 1.468 mvt/etmaal niet direct tot problemen leiden, omdat de toename ten behoeve van het plan op dit wegvak marginaal is.

[4] CROW (2013). Publicatie 328 'Handboek Wegontwerp Deel – Basiscriteria'

Op het wegvak tussen het nieuwe woongebied en de Spoorlaan is de toekomstige verkeersintensiteit dermate hoog dat wegverbreding gewenst is, ter voorkoming van bermschade. Conform de indicatieve richtlijn van het CROW[4] past een verhardingsbreedte van ten minste 5,5 meter bij de verwachte verkeersintensiteit.

De gereden snelheid op de Langstraat ligt lager dan wettelijk is toegestaan (60 km/uur). Met het oog op de toenemende verkeersintensiteit en het bestemmingsverkeer van en naar de woningbouwontwikkeling, wordt aanbevolen de locatie van de komgrens en daarmee de maximum snelheid te heroverwegen.

De komgrens bevindt zich momenteel op de Langstraat, bij het kruispunt met de Spoorlaan / Plein. Door de komgrens en daarmee de overgang 60-30 km/uur te verplaatsen tot voorbij de ontsluitingswegen van het nieuwe woongebied, wordt dit woongebied betrokken bij de huidige bebouwde kom. Ook ontstaat hierdoor een verkeersveiligere situatie met lagere snelheden hetgeen in combinatie met het langzaam verkeer gewenst is. Aanvullend wordt aanbevolen om het gedeelte van de Langstraat binnen de bebouwde kom te voorzien van een open (klinker)verharding en op de aansluitingen van de woningbouwontwikkeling op de Langstraat een kruispuntplateau te realiseren om de snelheid op deze rechtstand te reduceren. Door de verplaatsing van de komgrens in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/u en aanleg van kruispuntplateaus, wordt de route ook onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer vanuit Schijndel dat via de Langstraat en de wegen in het buitengebied naar het westen rijdt en vice versa.



Figuur 8 Wegprofiel Langstraat (bron: Google Streetview)

Venushoek en Bremweg

Venushoek en Bremweg zijn erftoegangswegen buiten de bebouwde kom waar een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt. Venushoek heeft een wegbreedte van circa 4,5 meter, de Bremweg heeft een wegbreedte van circa 4 meter. De wegen zullen sporadisch gebruikt gaan worden door bewoners van het nieuwe woongebied. De huidige verkeersintensiteit is circa 780 mvt/etmaal (Venushoek) en 1.190 mvt/etmaal (Bremweg). Uitgaand van een autonome verkeersgroei van 1,5% per jaar tot 2032, bedraagt de toekomstige verkeersintensiteit respectievelijk 919 mvt/etmaal op de Venushoek en 1.397 mvt/etmaal op de Bremweg.

Conform de richtlijnen van het CROW[5] kunnen wegen met een wegbreedte van 4,00 meter een intensiteit tot circa 575 mvt/etmaal afwikkeling alvorens er bermschade optreedt. Op de Bremweg wordt deze intensiteit reeds overschreden. Op wegen met een verhardingsbreedte van circa 4,5 meter (Venushoek), is bij een intensiteit van 1.000 of meer voertuigen per dag de kans op bermschade groot en moet er een bredere verharding worden toegepast. Deze intensiteit wordt niet overschreden. Wanneer blijkt dat de huidige verkeersintensiteit op de Bremweg in de bestaande situatie al tot verkeersonveilige situaties leidt, is het wenselijk de Bremweg te verbreden.

Ten behoeve van de ontwikkeling Grote Braak is de verwachte toename zeer beperkt en zal deze an sich niet tot knelpunten leiden. Het overgrote deel van het verkeer (schatting 90%) zal afwikkelen in de richting van de Europalaan. Het restant, dat naar de N618 rijdt, maakt naar verwachting voornamelijk gebruik van de route Langstraat - Schootsehoef, daarmee worden de Venushoek en Bremweg grotendeels ontzien. Aangezien de woningbouwontwikkeling Grote Braak naar verwachting geen of een zeer marginale bijdrage levert aan de intensiteit op de Venushoek en Bremweg, zijn voor de ontwikkeling van het woningbouwplan geen maatregelen op deze wegen noodzakelijk.

De gereden snelheden op de Bremweg en Venushoek zijn gelijk aan / lager dan wettelijk is toegestaan. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om snelheidsverlagende maatregelen te treffen op dit wegvak.



Figuur 9 Wegprofiel Venushoek (bron: Google Streetview)

[5] CROW (2013). Publicatie 328 'Handboek Wegontwerp Deel – Basiscriteria'

6. Kruispuntberekening

Zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk is de afwikkeling op het kruispunt Europalaan / Spoorlaan deels bepalend voor de afwikkeling van verkeer van en naar het nieuwe woongebied. In dat kader wordt een indicatieve kruispuntberekening uitgevoerd, waarbij wordt beoordeeld of het kruispunt het verwachte verkeer in zijn huidige vormgeving naar behoren kan verwerken.

Methodiek
De toekomstige verkeersafwikkeling op het kruispunt wordt beoordeeld met behulp van de verkeerskundige rekentool Kruispuntwijzer (Goudappel Coffeng). Met deze tool kunnen onder andere I/C-waardes, verliestijden en wachttijden voor ongeregelde kruispunten worden berekend. De berekeningen worden uitgevoerd voor het spitsuur. Aan de hand van de resultaten wordt getoetst in hoeverre het kruispunt het verwachte verkeer in de huidige vormgeving naar behoren kan afwikkelen.

Uitgangspunten
Als invoergegevens van de kruispuntberekening worden de verkeersintensiteiten uit de uitgevoerde tellingen gebruikt, gecorrigeerd naar een verkeerssituatie buiten de COVID-19 pandemie (Figuur 3). De verkeersintensiteiten zijn doorgerekend naar het planjaar 2032 met een autonoom groeipercentage van 1,5% per jaar. Daarnaast is rekening gehouden met fietsbewegingen per kruispunttak in het spitsuur (200 fietsbewegingen per uur per oversteek).

Er is in de achterliggende dataset gekeken naar het aantal verkeersbewegingen (auto en vrachtauto) in het drukste uur van de ochtend- en avondspits. In de ochtendspits is dit tussen 8:00 en 9:00 uur en in de avondspits tussen 17:00 en 18:00 uur. Het aantal voertuigbewegingen van personenauto's en vrachtauto's is omgerekend naar PAE's (personenauto-equivalent) door voor het middelzware vrachtverkeer de factor 1,5 en voor het zware vrachtverkeer de factor 2,3 toe te passen.

Omdat er geen verdeling van de intensiteiten over de verschillende kruispuntrichtingen bekend is, zijn de aantallen gelijkmatig verdeeld over de verschillende richtingen van het kruispunt. Dit is gedaan met behulp van het softwarepakket Kalibrero.

Ten aanzien van de woningbouwontwikkeling Grote Braak is als uitgangspunt gehanteerd dat in het drukste uur 10% van de berekende etmaalwaarde wordt afgewikkeld. Qua verdeling van het verkeer zijn de percentages uit Figuur 2 toegepast, met het worst-case uitgangspunt dat al het verkeer dat van en naar de Europalaan rijdt afwikkelt over dit kruispunt. In de ochtendspits is wordt aangehouden dat 70% van het extra verkeer van de projectlocatie af rijdt (van huis naar werk) en het restant (30%) naar de projectlocatie toe. En in de avondspits omgekeerd, namelijk 70% naar de projectlocatie toe (van werk naar huis) en het restant (30%) van de projectlocatie af. In Bijlage 3 zijn de invoergegevens van de kruispuntberekening opgenomen.

Beoordelingskader
Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling op kruispunten wordt gekeken naar de I/C-ratio per kruispunttak (verhouding tussen de intensiteit en capaciteit). Daarbij worden de volgende standaard grenswaarden gehanteerd. Bij ongeregelde kruispunten geldt dat indien de I/C-ratio hoger is dan 0,8, dit een potentieel afwikkelingsknelpunt is.

Resultaat
In Tabel 3 is het resultaat van de kruispuntberekening weergegeven. Daarbij is per spitsperiode en kruispunttak de gemiddelde I/C-waarde weergegeven. De huidige situatie betreft de kruispuntafwikkeling met de bestaande verkeersintensiteiten, bij de toekomstige situatie is het verkeer van en naar de woningbouwontwikkeling Grote Braak opgeteld.

Tabel 3 Resultaat kruispuntberekening

	Gemiddelde I/C-waarde	Gemiddelde I/C-waarde
	Drukste uur OS	Drukste uur AS
Huidige situatie		
Europalaan zuid	0,27	0,44
Spoorlaan	0,12	0,2
Europalaan noord	0,30	0,48
Toekomstige situatie		
Europalaan zuid	0,35	0,6
Spoorlaan	0,28	0,33
Europalaan noord	0,39	0,67

Uit het resultaat van de indicatieve kruispuntberekening blijkt dat zich in zowel de huidige als de toekomstige situatie geen knelpunten voordoen. De I/C-waarde blijft in alle gevallen onder de 0,8. De verkeerstoename ten behoeve van de woningbouwontwikkeling kan in de spitsperiodes merkbaar zijn in de vorm van langere wachttijden (enkele seconden), maar leidt niet tot een onacceptabele verkeerssituatie. Daarmee worden in de toekomstige situatie geen afwikkelingsproblemen verwacht.

7. Conclusies en aanbevelingen

De woningbouwontwikkeling Grote Braak zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen op het omliggend wegennet. Over de relevante wegen en kruispunten kan het volgende geconcludeerd worden:

Europalaan

De Europalaan is reeds een drukke weg die qua gebruik en inrichting niet past bij zijn categorisering als erftoegangsweg (30 km/uur). De ontwikkeling Grote Braak zorgt voor een verdere toename van de verkeersintensiteit. Hoewel de toename in vergelijking tot de huidige intensiteit relatief beperkt is, wordt aanbevolen om in bredere context dan de woningbouwontwikkeling te onderzoeken in hoeverre de relatief hoge verkeersintensiteit én gereden snelheid tot overlast leidt en welke maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersdruk en snelheid te reduceren.

Spoorlaan

Op de Spoorlaan zorgt de ontwikkeling Grote Braak voor een relatief forse toename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Gezien de wegcategorisering en inrichting van de weg worden echter geen knelpunten verwacht met betrekking tot de verwerking van het verkeer. Snelheidsverlagende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Plein

Voor het functioneren van de fietsstraat is het wenselijk dat het aantal fietsers op de fietsstraat toeneemt en het aantal (doorgaande) gemotoriseerde verkeersbewegingen afneemt. Zo krijgt de fiets een nog dominantere rol dan nu al het geval is en wordt de verkeersveiligheid van (schoolgaande) fietsers gewaarborgd. Ook dient de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag te worden gebracht. Aanbevolen wordt om een knip voor gemotoriseerd verkeer aan te brengen op de fietsstraat.

Langstraat

De Langstraat is een erftoegangsweg met een beperkte wegbreedte (4,5 meter incl. bermstroken). Op het wegvak tussen de nieuwe ontsluitingsweg van de projectlocatie en de Spoorlaan, neemt de verkeersintensiteit met de ontwikkeling fors toe. Met de toekomstige verkeersintensiteit wordt gezien de beperkte wegbreedte bermschade verwacht, het is daarom wenselijk dit wegvak te verbreden tot ten minste 5,5 meter. Daarnaast wordt aanbevolen de komgrens te verleggen tot voorbij de aansluitingen van het nieuwe woongebied op de Langstraat. Daarmee zal de maximum snelheid op dit gedeelte van de Langstraat omlaag worden gebracht tot 30 km/uur, wat ondersteund kan worden met toepassing van open verharding op de rijbaan en de inpassing van kruispuntplateaus op de aansluitingen van het woningbouwplan op de Langstraat. Op het gedeelte van de Langstraat ten westen van de meest westelijk gelegen ontsluitingsweg van de projectlocatie, zijn deze maatregelen niet noodzakelijk. De intensiteit ligt hier immers naar verwachting lager, omdat het merendeel van het verkeer van en naar de ontwikkeling georiënteerd is op de Europalaan.

Venushoek en Bremweg

Venushoek en Bremweg zullen sporadisch gebruikt gaan worden door bewoners van het nieuwe woongebied. De huidige verkeersintensiteit is er laag en ten behoeve van de ontwikkeling Grote Braak is de verwachte toename zeer beperkt. Als gevolg van het woningbouwplan Grote Braak worden er op deze wegen geen knelpunten verwacht.

Kruispunt Europalaan / Spoorlaan

Uit een indicatieve kruispuntberekening blijkt dat het kruispunt Europalaan / Spoorlaan het verkeer in de huidige situatie zonder problemen kan verwerken. De verkeerstoename ten behoeve van de woningbouwontwikkeling kan in de spitsperiodes merkbaar zijn in de vorm van langere wachttijden (enkele seconden), maar leidt niet tot een onacceptabele verkeerssituatie.

Bijlagen

Bijlage 1. Memo geactualiseerde verkeersgegevens
Bijlage 2. Overzicht verkeersintensiteiten
Bijlage 3. Invoergegevens kruispuntberekening

Bijlage 1 Memo geactualiseerde verkeersgegevens

Memo

Aan Ruimte voor Ruimte II CV

Van [redacted]

Betreft Geactualiseerde verkeersgegevens Verkeerstoets Grote Braak te Schijndel (v2.0)

Datum 18 januari 2024

Voorliggende memo gaat in op de meest actuele verkeerstellingen (mei 2023) en het nieuwe verkeersmodel (BBMA 2022). Beoordeeld wordt in hoeverre deze nieuwe gegevens aanleiding geven om de beoordeling en conclusies uit de verkeerstoets (RVR-001-TOE-VKR, 28 juni 2022) en het akoestisch onderzoek (RVR001-AKO-VL 3.0, 28 juni 2022) te wijzigen.

Intensiteit gemotoriseerd verkeer telling 2021 & 2023
Meetperiode 2021: zie verkeerstoets (RVR-001-TOE-VKR, 28 juni 2022)
Meetperiode 2023: 4 mei t/m 22 mei 2023

Tabel 1 Basis weekdagintensiteiten (2021) akoestisch onderzoek vs. verkeerstelling 2023

Telpunt	Intensiteit gemiddelde weekdag	
	2021 (+ factor COVID)	2023
1. Plein	378 mvt/etm	Niet geteld
2. Spoorlaan	1.577 mvt/etm	1.485 mvt/etm
3. Langstraat	1.065 mvt/etm	935 mvt/etm
4. Langstraat	954 mvt/etm	841 mvt/etm
5. Bremweg	1.027 mvt/etm	958 mvt/etm
6. Venushoek	678 mvt/etm	629 mvt/etm

Tabel 2 Gehanteerde werkdagintensiteiten (2021) verkeerstoets vs. verkeerstelling 2023

Telpunt	Intensiteit gemiddelde werkdag	
	2021 (+ factor COVID)	2023
A. Europalaan	8.585 mvt/etm	8.205 mvt/etm
B. Europalaan	8.375 mvt/etm	8.521 mvt/etm
1. Plein	460 mvt/etm	Niet geteld
2. Spoorlaan	1.906 mvt/etm	1.729 mvt/etm
3. Langstraat	1.280 mvt/etm	1.075 mvt/etm
4. Langstraat	1.077 mvt/etm	915 mvt/etm
5. Bremweg	1.187 mvt/etm	1.028 mvt/etm
6. Venushoek	780 mvt/etm	685 mvt/etm

Op alle telpunten is de getelde gemiddelde etmaalintensiteit (gemiddelde weekdag en gemiddelde werkdag) lager dan het uitgangspunt voor de verkeerstoets (RVR-001-TOE-VKR, 28 juni 2022, figuur 2021) en het akoestisch onderzoek (RVR001-AKO-VL 3.0, 28 juni 2022), met uitzondering van telpunt B. Europalaan. Aldaar ligt de in 2023 getelde etmaalintensiteit +146 mvt/etmaal hoger dan het uitgangspunt van de verkeerstoets.

- Dit resultaat geeft geen aanleiding om de verkeerstoets te actualiseren. Voor de verschillende wegvakken, evenals de Europalaan waar op telpunt B een hogere verkeersintensiteit is gemeten, houden de gegevens de conclusies en aanbevelingen uit de verkeerstoets d.d. 28-06-2022 stand.
- Dit geldt eveneens voor het resultaat van de kruispuntberekening Europalaan – Spoorlaan. Wanneer deze wordt uitgevoerd met de in 2023 gemeten verkeersintensiteiten (opgehoogd naar planjaar 2033 + verkeerstoename ontwikkeling), houden de conclusies stand. De wachttijd op de maatgevende richting blijft acceptabel in zowel de ochtend- als de avondspits.

Intensiteit fietsverkeer telling 2021 & 2023
Meetperiode 2023: 4 mei t/m 22 mei 2023

Telpunt	Intensiteit werkdag	
	2021	2023
A. Europalaan	Niet bekend	Niet bekend
B. Europalaan	Niet bekend	Niet bekend
1. Plein	512 fts / etm	Niet geteld
2. Spoorlaan	438 fts / etm	449 fts / etm
3. Langstraat	343 fts / etm	327 fts / etm
4. Langstraat	167 fts / etm	137 fts / etm
5. Bremweg	272 fts / etm	286 fts / etm
6. Venushoek	69 fts / etm	106s / etm

Het aantal getelde fietsers per etmaal is op de getelde locaties ongeveer vergelijkbaar met de aantallen die in 2021 zijn geteld. Er zijn geen grote verschillen waarneembaar die van invloed zijn op de conclusies uit de verkeerstoets (RVR-001-TOE-VKR, 28 juni 2022).

Intensiteit verkeersmodel BBMA 2022 (intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal)

Wegvak	Etmaalintensiteit 2030 (oud verkeersmodel)	BBMA2022 (2019)	BBMA2022 (2030)	BBMA2022 (2040)
A. Europalaan	5.200	4.820	4.990	5.140
B. Europalaan	6.900	6.070	6.190	6.390
1. Plein	Zit niet in verkeermodel	Zit niet in verkeermodel	Zit niet in verkeermodel	Zit niet in verkeermodel
2. Spoorlaan	1.900	1.780	1.680	1.720
3. Langstraat	1.900	1.780	1.680	1.720
4. Langstraat	Zit niet in verkeermodel	1.210	1.210	1.230
5. Bremweg	600	1.770	1.680	1.730
6. Venushoek	Zit niet in verkeermodel	2.970	2.800	2.900

Op de verschillende wegvakken zijn afwijkingen zichtbaar ten opzichte van intensiteiten uit het oude verkeersmodel. Enkel op de Bremweg is deze afwijking significant, van Venushoek gaf het oude verkeersmodel geen etmaalwaarde. De waarde uit het verkeersmodel (BBMA 2022 basisjaar 2019) is op telpunt 5 en 6 dermate veel hoger dan hetgeen is geteld in 2021 en 2023, dat de verkeersmodelwaarden op deze wegvakken niet als zijnde representatief worden geacht.

Een mogelijke verklaring voor de hogere modelwaarden is dat daarbij wordt uitgegaan van meer doorgaand verkeer tussen Schijndel (zuid) / Sint-Oedenrode en Boxtel, waar dit verkeer in de praktijk gebruik maakt van een route via de Europalaan. Op de Europalaan liggen de getelde waarden namelijk een stuk hoger dan de waardes uit het verkeersmodel.

Voor een accurate weergave van de huidige situatie wordt uitgegaan van de getelde waarden in 2021 en 2023. Daarmee houden de conclusies uit de verkeerstoets (RVR-001-TOE-VKR, 28 juni 2022) en het akoestisch onderzoek (RVR001-AKO-VL 3.0, 28 juni 2022) stand.

Conclusies

De verkeersintensiteiten afkomstig uit de meest actuele verkeerstellingen (mei 2023) en het nieuwe verkeersmodel (BBMA 2022) geven geen aanleiding om de beoordeling en conclusies uit de verkeerstoets (RVR-001-TOE-VKR, 28 juni 2022) en het akoestisch onderzoek (RVR001-AKO-VL 3.0, 28 juni 2022) te wijzigen.

Bijlagen

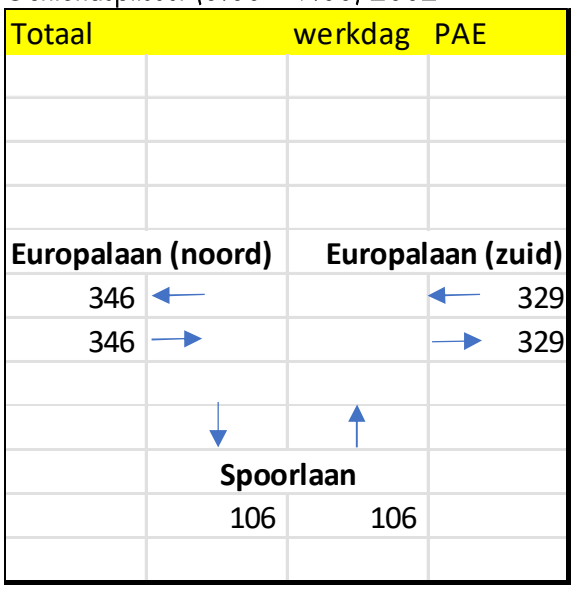
n.v.t.

Verkeersintensiteit gemotoriseerd verkeer gemiddelde weekdag (mvt/etmaal)							Input akoestisch onderzoek
Nr.	**Wegvak**	**Weekdag 2021 mvt/etmaal**	**Factor COVID-19**	**Weekdag 2021 mvt/etmaal**	**Groeifactor 2021-2032**	**Weekdag 2032 mvt/etmaal**	**Weekdag 2032 mvt/etmaal** Afgerond op 10-tallen
A	Europalaan (Spoorlaan - Orion)	6484	1,24	8040	1,5% p/j	9471	9470
B	Europalaan (Spoorlaan - Boogschut	6297	1,24	7808	1,5% p/j	9198	9200
1	Plein	323	1,17	378	1,5% p/j	445	450
2	Spoorlaan	1347	1,17	1576	1,5% p/j	1856	1860
3	Langstraat (Plein- Bremweg)	910	1,17	1065	1,5% p/j	1254	1250
4	Langstraat (Venushoek - Heiveld)	815	1,17	954	1,5% p/j	1123	1120
5	Bremweg	878	1,17	1027	1,5% p/j	1210	1210
6	Venushoek	580	1,17	679	1,5% p/j	799	800

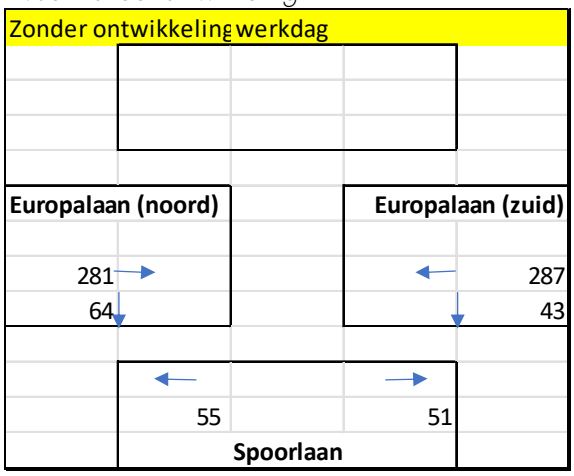
Verkeersintensiteit gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag (mvt/etmaal)							Input verkeersonderzoek
Nr.	**Wegvak**	**Werkdag 2021 mvt/etmaal**	**Factor COVID-19**	**Werkdag 2021 mvt/etmaal**	**Groeifactor 2021-2032**	**Werkdag 2032 mvt/etmaal**	**Werkdag 2032 mvt/etmaal** Afgerond op 10-tallen
A	Europalaan (Spoorlaan - Orion)	6923	1,24	8585	1,5% p/j	10112	10110
B	Europalaan (Spoorlaan - Boogschut	6754	1,24	8375	1,5% p/j	9865	9870
1	Plein	393	1,17	460	1,5% p/j	542	540
2	Spoorlaan	1629	1,17	1906	1,5% p/j	2245	2250
3	Langstraat (Plein- Bremweg)	1094	1,17	1280	1,5% p/j	1508	1510
4	Langstraat (Venushoek - Heiveld)	920	1,17	1076	1,5% p/j	1268	1270
5	Bremweg	1014	1,17	1186	1,5% p/j	1397	1400
6	Venushoek	667	1,17	780	1,5% p/j	919	920

Bijlage 3. Invoergegevens kruispuntberekening

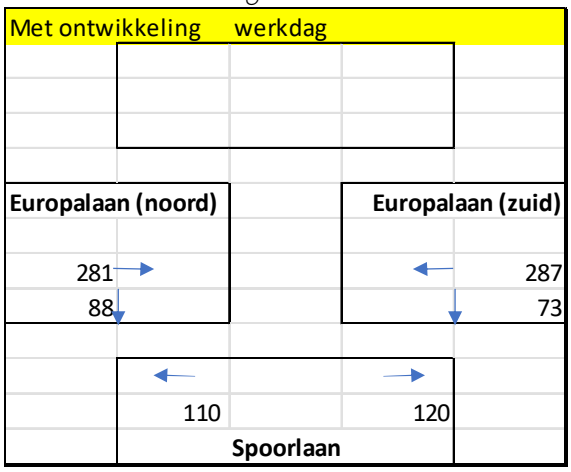
Ochtendspitsuur (8:00 – 9:00) 2032



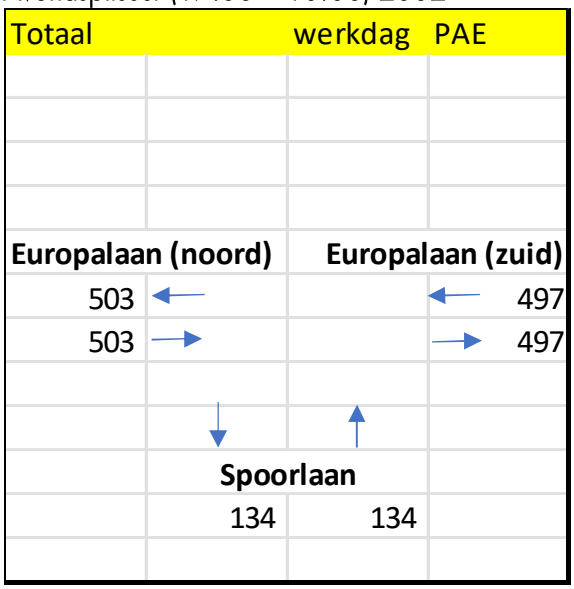
Invoer zonder ontwikkeling



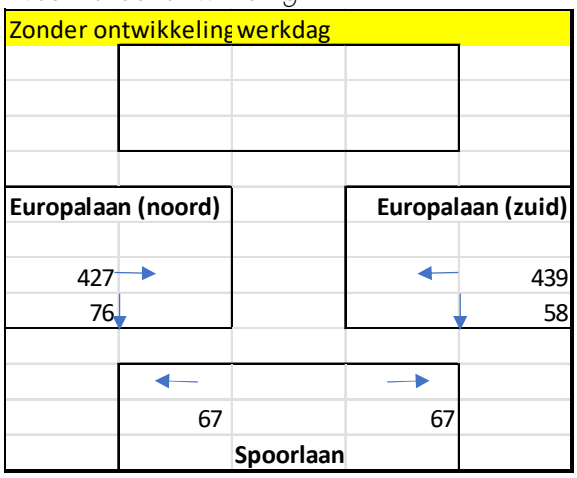
Invoer met ontwikkeling



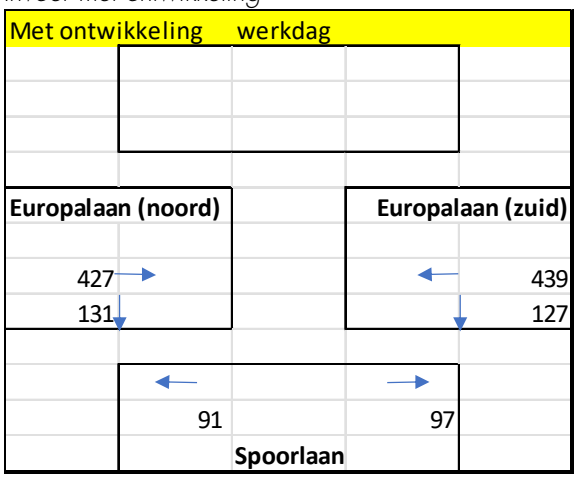
Avondspitsuur (17:00 – 18:00) 2032



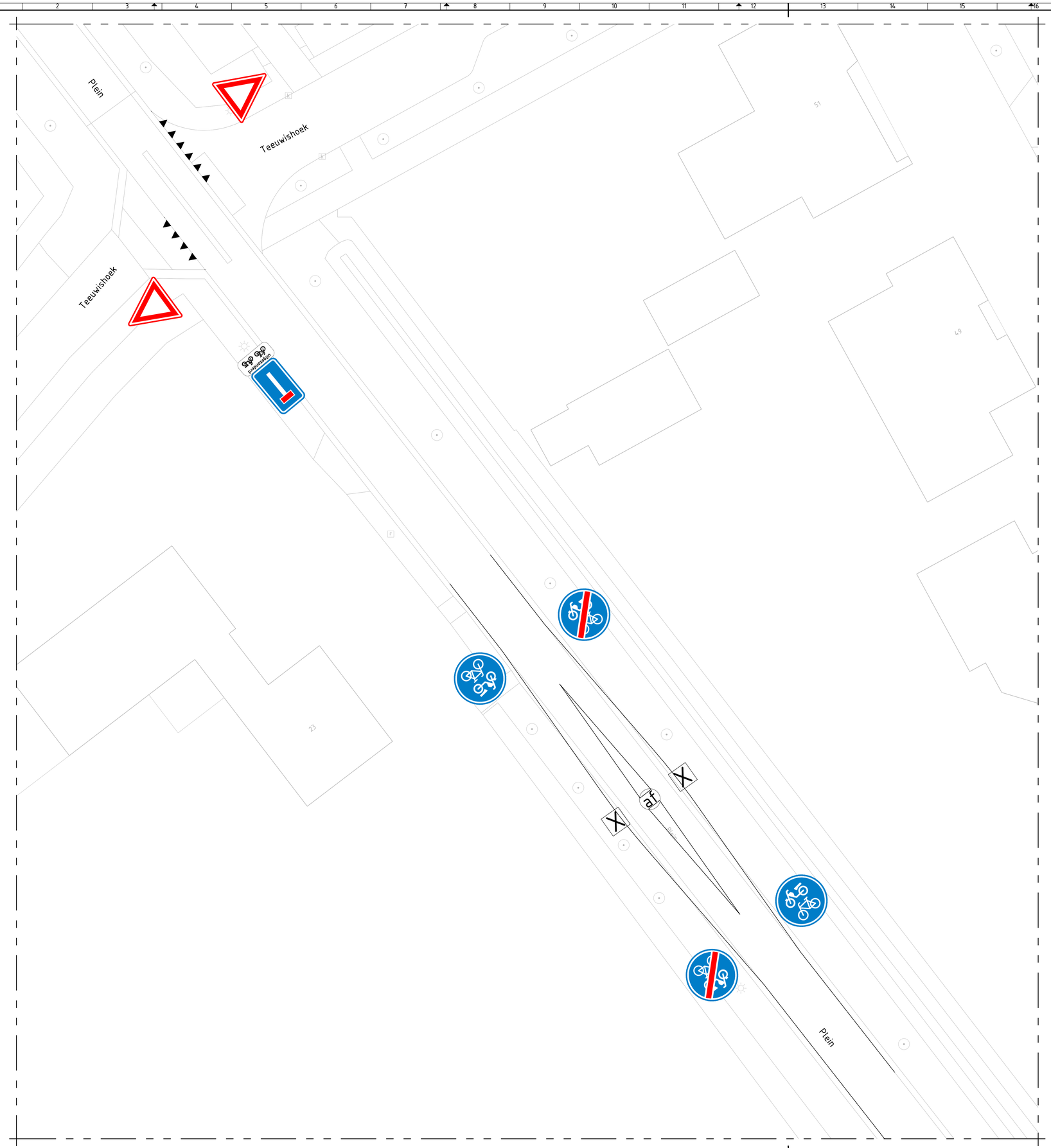
Invoer zonder ontwikkeling

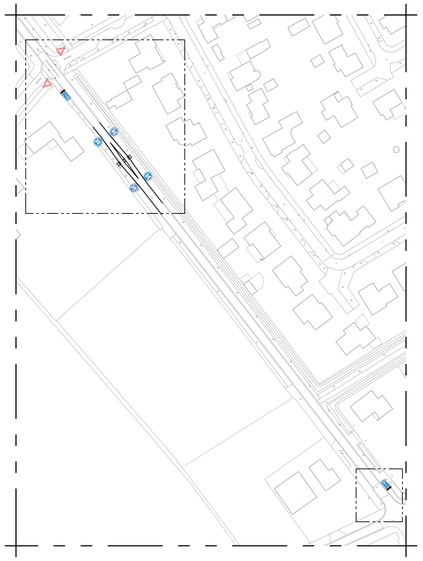


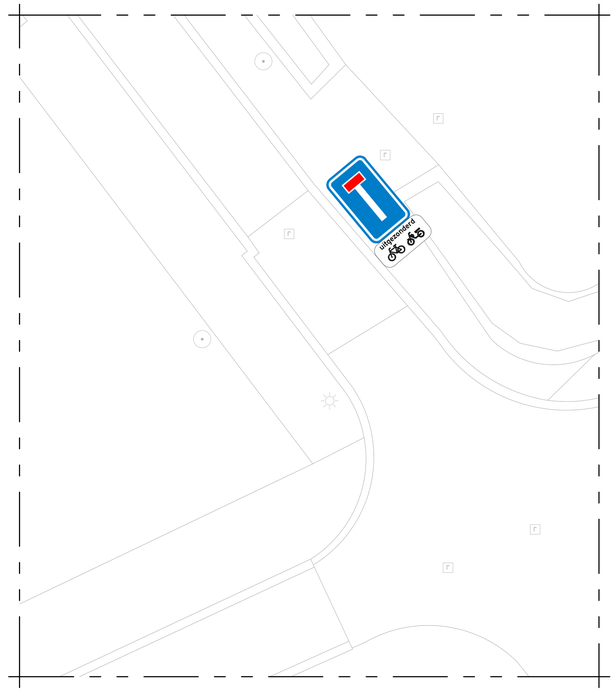
Invoer met ontwikkeling



11. Bijlage 3







Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	14-11-2022	Aanpassing layout	PVBE		KW		SR	
1	27-10-2022	Aanpassen locatie afsluiting	PVBE		SR		SR	
0	11-05-2022		KW		SR		SR	

Woonlocatie Grote Braeck - Schijndel

Onderdeel
Afsluiting Plein

Opdrachtgever
Ruimte voor Ruimte II CV

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 100

Projectnummer
RVR001-0001

Tekeningnummer
2022-0927

Behorende bij doc. nr.

Heiten
Schoolstraat 8, 6049 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5 (L), 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2309, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten

Dit document is eigendom van Kragten Ontwerpers B.V. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Kragten Ontwerpers B.V.