GEMEENTE BOEKEL

Agendapunt vergadering gemeenteraad

RAADSVERGADERING:
d.d. 25 februari 2010

AGENDAPUNT:

ONDERWERP:
Projectbesluit Tracéstudie Randweg Boekel

Conceptbesluit

1. Vaststellen van de notitie nut en noodzaak Randweg;
2. Vaststellen van de reactienota op de ingediende zienswijzen;
3. Instemmen met de notitie bepaling geluidgehinderden;
4. Instemmen met de notitie omrijdafstanden (landbouw)verkeer;
5. Instemmen met de rapportage ruimtelijke inpassing randweg Boekel (buurtschappennotitie);
6. Kennis nemen van het toetsingsadvies van de commissie MER;
7. **a** Alternatief 2a als voorkeursalternatief vast te stellen ten zuiden van de Zandhoekse Loop en ten noorden van de Lage Raam;
   b Voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam kennis te nemen van combi-variant 1 en 2
   c Nader onderzoek op te starten voor een definitieve keuze voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam;
8. Na realisatie van de Randweg de verkeers- en geluidseffecten evalueren

---

Z/001533 AB/003386

Inleiding
In 2002 is een proces gestart om tot een oplossing te komen voor de verkeersproblematiek in de kern Boekel. Dit proces heeft geleid tot een milieueffectrapportage Tracéstudie Randweg Boekel die in de gemeenteraadvergadering van 16 juli 2009 is vastgesteld. Bij de vaststelling werden onderstaande aandachtspunten vermeld:

- gelijkvloerse kruisingen voor het fietsverkeer ter hoogte van de N605 mits deze op een verkeersveilige wijze kunnen worden vormgegeven;
- adequate en veilige ontsluiting van De Vlonder;
- realisatie van infiltratiegreppels en voldoende ruime duikers;
- plaatsing van bomen en groenstructuren ter verbetering van de oriëntatieroutes van de vleermuizen; en beperking van het verlichtingsniveau;
- toepassen van geluidsreducerend asfalt en op lokaal niveau (mits inpasbaar) geluidswallen;
- extra aandacht voor het behoud van buurtschappen.

In dit voorstel leggen wij u het projectbesluit met betrekking tot de Tracéstudie Randweg Boekel voor.

Proces
Het projectbesluit maakt onderdeel uit van onderstaand totaalproces om te komen tot een oplossing voor de verkeersproblematiek in de kom van Boekel:

- november 2002 wordt door de gemeenteraad op basis de studie van BVA geconcludeerd dat een Randweg noodzakelijk is voor de leefbaarheid in Boekel;
- juli 2004 wordt door de gemeenteraad van Boekel ingestemd met het proces om te komen tot een gebiedsontsluitende weg;
- september 2004 wordt door de regio (GGA Noord-Oost Brabant) geconcludeerd dat de N605 een gebiedsontsluitende functie heeft;
- augustus 2005 wordt in de studie Beter Bereikbaar Brabant geconcludeerd dat de N605 als gebiedsontsluitende weg ingericht dient te worden;
- oktober 2005 besluit de gemeenteraad van Boekel om het geluidsaneringsproject buiten de bebouwde kom te combineren met het ombouwen van de N605 als een volwaardige 80 km, gebiedsontsluitende weg;
- juni 2006 wordt door de gemeenteraad een besluit genomen tot de ombouw van de N605 binnen de bebouwde kom. In een convenant wordt de N605 binnen de bebouwde kom overgedragen aan de gemeente Boekel met als voorwaarde dat er een Randweg komt;
- in 2006 wordt binnen het PVVP de N605 als gebiedsontsluitende weg opgenomen;
- juni 2007 wordt door de gemeenteraad opdracht gegeven tot het uitvoeren / actualiseren van de verkeersstudie naar de nut en noodzaak van de Randweg;
- juli 2008 stelt de gemeenteraad de startnotitie MER vast en wordt voorgelegd aan de commissie MER;
- op 18 december 2008 worden door de gemeenteraad de richtlijnen vastgesteld;
- op 16 juli 2009 stelt de gemeenteraad de MER Randweg Boekel vast.

Om vervolgens tot de realisatie van een randweg te komen dient onderstaand proces nog doorlopen te worden:

- Nemen van een projectbesluit (tracékeuze);
- Uitwerking van het gekozen tracé tot een voorlopig ontwerp (t/m najaar 2010);
- Doorlopen ruimtelijke procedure op basis van voorlopig ontwerp (2011-2012);
- Grondverwerving (2011-2012);
- Technische uitwerking en realisatie;
- Evaluatie van milieugevolgen.

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant hebben als mede initiatiefnemer de milieueffectrapportage vastgesteld en een voorkeur uitgesproken voor alternatief 2a.

Problematiek en oplossingen
In de periode van 16 juli tot nu toe zijn onderstaande zaken uitgevoerd:
- de Milieueffectrapportage heeft vanaf donderdag 3 september tot en met woensdag 14 oktober 2009 ter inzage gelegen;
- de milieueffectrapportage is voorgelegd aan de commissie MER en deze heeft op 18 november haar toetsingsadvies uitgebracht;
- op basis van het raadsbesluit zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd.

De overige aandachtspunten van het raadsvoorstel zullen bij de definitieve uitwerking aan de orde komen omdat deze niet onderscheidend zijn voor de randwegalternatieven. Voor wat betreft de kruisingen voor het fietsverkeer ter hoogte van de N605 kan gemeld worden dat de voorkeur van de provincie uit gaat naar ongelijkvloerse fietskruisingen boven gelijkvloerse kruisingen, tenzij deze technisch niet te realiseren zijn.

Inspraak
Naar aanleiding van het raadsbesluit van 16 juli heeft de milieueffectrapportage van donderdag 3 september tot en met woensdag 14 oktober 2009 ter inzage gelegen. Tegelijk met de milieu-effectrapportage lagen er ook tekeningen ter inzage van het ruimtebeslag van alternatief 2a en 2b. De getroffen grondeigenaren van alternatief 2b zijn schriftelijk geïnformeerd dat zij getroffen worden. Grondeigenaren die getroffen worden door alternatief 2a waren medio juni reeds schriftelijk geïnformeerd. Bij de publicatie van de ter inzage legging van de milieueffect-rapportage zijn de belanghebbenden van alternatief 2b uitgenodigd om hun zienswijzen in te dienen.
In totaal zijn er 55 zienswijzen ontvangen. Hiervan is een overzicht gemaakt dat als bijlage 1 ter inzage ligt.

Het overgrote gedeelte van de ingediende zienswijzen hebben betrekking op de persoonlijke belangen die geschaad worden door de aanleg van een randweg, vragen over de gevolgde procedure en verzoeken tot andere alternatieven.
Voor de beantwoording van de ingediende zienswijzen is een reactienota opgesteld waarin per ingediende zienswijze een samenvatting is gemaakt van de vragen. Vervolgens worden de gestelde vragen beantwoordt. De reactienota is als bijlage 2 ter inzage gelegd en wij stellen u voor deze vast te stellen. De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot het aanpassen van de milieueffectrapportage.

Samengevat:
- Er zijn 55 zienswijzen ontvangen;
- De ingediende zienswijze hebben met name betrekking op persoonlijke belangen, de gevolgde procedure en verzoeken tot andere alternatieven;
- De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot het aanpassen van de milieueffectrapportage.

Toetsingsadvies commissie MER
De commissie MER heeft de milieueffectrapportage beoordeeld en een zogenaamd toetsings-advies uitgebracht. Dit ligt als bijlage 3 ter inzage.

De commissie MER concludeert dat de essentiële informatie voor de besluitvorming in het MER aanwezig is. De commissie MER heeft echter onderstaande aandachtspunten:

- In de milieueffectrapportage is de nut en noodzaak van een randweg te summier omschreven;
- Bepaling van het aantal geluidgehinderden conform systematiek uit bijlage II van het Besluit Omgevingsgeluid;
- Overweeg bij de besluitvorming over het voorkeurstracé de mogelijkheid van een tracéoptimalisatie of combinatietracé 2a/2b.

Het is positief dat de commissie MER de inhoud van het rapport en daarmee ook de afweging tussen de tracévarianten als goed ervaart. De aandachtspunten die door de commissie MER benoemd zijn worden onderkend.

Nut en noodzaak randweg

Voor wat betreft nut en noodzaak kan gesteld worden dat het doel van het milieueffectrapport was om een afweging te kunnen maken tussen de tracé varianten. De nut en noodzaak discussie is in regionaal verband in de periode 2002 t/m 2006 gevoerd. Na overleg met de commissie MER is afgesproken dat gemeente en provincie de genomen voorbereidende besluiten op basis van de onderzoeken bundelt in een aparte nut en noodzaak notitie en deze ook door de commissie MER laat toetsen. Deze notitie ligt als bijlage 4 ter inzage.

Uit deze notitie blijkt dat de N605 met name voor de bereikbaarheid van de kern Boekel van belang is. Boekel ligt centraal in de zogenaamde “grote ruit” van de gebiedsontsluitende wegen N264 (Uden-Gennep), N277 (MiddenPeelweg), N272 (Boxmeer-Beek en Donk), de N279 (provinciale weg langs het Kanaal) en de A50. Om vanuit Boekel naar een gebiedsontsluitende weg te rijden duurt circa 10-12 minuten. Deze tijd zou niet hoger dan 8 minuten mogen zijn. Conclusie is dan ook dat het binnengebied van de ”grote ruit” voor wat betreft omvang te groot is en dat met name Boekel hierdoor slecht bereikbaar is.

De provincie Noord Brabant heeft op basis van het bovenstaande in samenspraak met de regio gekeken naar de mogelijkheden van een extra gebiedsontsluitende weg binnen de “grote ruit”. Er is gekozen voor de N605 omdat deze weg noord-zuid door het verblijfsgebied loopt. Indien gekozen wordt voor een gebiedsontsluitende weg die meer oost-west door de “grote ruit” loopt zal er meer verkeer het verblijfsgebied van de “grote ruit” ingetrokken worden. Het betreft dan met name verkeer van en naar de regio Helmond dat nu via de A50 en de N279 rijdt.

Uit oogpunt van bereikbaarheid zou het opwaarderen van de N605 tot gebiedsontsluitende weg zich kunnen beperken tot de gedeelten buiten de bebouwde kom. De kom van Boekel zou dan door middel van het inrichten als 30 km-zone verkeersluw gemaakt moeten worden. Het verkeer tussen Uden en Gemert dat geen bestemming heeft in Boekel zou dan via de “grote ruit” moeten rijden. Deze routes zijn echter fors langer, ze duren circa 10 minuten langer dan de route via de N605 en de kom van Boekel. Hierbij is rekening gehouden met een 30 km-inrichting in de kom van Boekel. Het mag duidelijk zijn dat in deze situatie veel verkeer tussen Uden-Gemert toch gebruik blijft maken van de N605 en dus door de kom van Boekel zal blijven rijden.

Als vervolgens gekeken wordt naar de verkeerskundige opbouw van Boekel en de ligging van de diverse voorzieningen blijkt dat de N605 dwars door het centrumgebied loopt en een barrière vormt tussen de voorzieningen aan de westkant en de oostkant van Boekel. Verkeersluw maken van de kom is alleen mogelijk als de N605 buiten de kom afgewaardeerd wordt tot erftoegangsweg (60 km/uur). Hierdoor wordt Boekel echter slecht bereikbaar.

Door de aanleg van een randweg om Boekel kan de verkeersdruk in het centrum van Boekel verminderd worden zonder afwaardering van de N605 tot erftoegangsweg, hetgeen de bereikbaarheid van Boekel ten goede komt.

Samengevat:
- De functie van N605 als gebiedsontsluitende weg is de uitkomst van regionale besluitvorming over de benodigde verkeersinfrastructuur;
- Andere varianten zijn afgevallen in verband met ongewenst sluipverkeer binnen de “grote ruit”
- In het Provincaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) 2007-2011 is de N605 opgenomen als gebiedsontsluitende weg;
- Het is sterk ongewenst dat een gebiedsontsluitende weg door het kernwinkelgebied van Boekel loopt.

Bepaling geluidgehinderden
In de milieueffectrapportage is bij de bepaling van het aantal geluidgehinderden het aantal woningen geteld die een geluidbelasting hebben die hoger is dan 43 dB. De commissie MER oordeelt dat het aantal geluidgehinderden niet bepaald is conform de systematiek uit bijlage II van het Besluit Omgevingsgeluid. Deze systematiek geeft een percentage aan van het aantal gehinderden bij een specifieke geluidklasse. Met deze systematiek kan een betere, gewogen (realistischer) beoordeling van de alternatieven worden gemaakt in relatie tot de huidige referentiesituatie.

Als aanvulling op de milieueffectrapportage is het aantal geluidgehinderden conform bovenstaande systematiek bepaald. Deze aanvulling ligt als bijlage 5 ter inzage. In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven.

	Gehinderden		Ernstig gehinderden		Slaapgestoorden	
Situatie	Aantal	Index[1]	Aantal	Index[1]	Aantal	Index[1]
Huidige situatie (2008)	453	94	176	92	20	62
Autonome situatie (2025)	481	100	192	100	32	100
Alternatief 1	434	90	162	84	9	27
Alternatief 2a	421	88	155	81	5	17
Alternatief 2b	426	88	157	82	4	14

[1] Autonome situatie = 100

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal geluidgehinderden door de aanleg van een randweg afneemt, zowel ten opzichte van de autonome situatie (2025) als de huidige situatie (2008). Met name de afname bij de categorie slaapgestoorden is fors.
Uit de vergelijking van de alternatieven blijkt dat het aantal geluidgehinderden in alternatief 1 beduidend groter is dan bij de alternatieven 2a en 2b. Alternatief 1 wordt hierdoor als positief beoordeeld, alternatieven 2a en 2b als zeer positief. Deze beoordeling komt overeen met de beoordeling uit de milieueffectrapportage

Samengevat:
- Door aanleg van een randweg neemt het aantal geluidgehinderden af;
- De afname is het hoogst in de categorie slaapgestoorden;
- Alternatief 2b scoort het beste.

Combinatievarianten alternatief 2a/2b
De commissie MER geeft in haar toetsingsadvies aan dat met een beperkte tracéaanpassing of combinatie van alternatief 2a/2b het doorsnijden van buurtschap Zandhoek waarschijnlijk voorkomen kan worden zonder dat de milieugevolgen negatiever zullen zijn dan bij alternatief 2a.

Naar aanleiding hiervan zijn een tweetal combi-varianten geschetst. De basis van deze combi-varianten is alternatief 2a. Ter plaatse van het tracégedeelte tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam wijken deze twee combi-varianten af van alternatief 2a om het buurtschap Zandhoek niet te doorsnijden.

Bij combi-variant 1 wordt de rotonde ter plaatse van de Erpseweg ongeveer 100 meter naar het westen opgeschoven en het tracé van de Randweg wordt geroteerd waardoor aan de zuidzijde van de Erpseweg de mogelijkheid ontstaat om de randweg om het buurtschap Zandhoek te laten buigen. Ten noorden van de Erpseweg schuift de randweg iets op naar het westen.

Bij combi-variant 2 buigt het tracé ter hoogte van de Lage Raam af en komt ten noorden van Het Goor uit op het tracé van alternatief 2b. De rotonde op de Erpseweg is gelijk aan alternatief 2b. Ten zuiden van de Kiesbeemd buigt combi-variant 2 weer af van alternatief 2b en komt ten noorden van de Zandhoekse Loop weer op het tracé van alternatief 2a.

Deze combi-varianten zijn globaal weergegeven op bijlage 6 en 7 die voor u ter inzage liggen. Wij stellen u voor om deze combi-varianten nader te onderzoeken om tot een definitieve keuze te komen.

Samengevat:
- De commissie MER geeft aan dat combinaties van alternatief 2a en 2b mogelijk zijn zonder dat de milieugevolgen negatiever zullen zijn dan bij alternatief 2a;
- Er zijn twee globale combi-varianten geschetst;
- Er is nader onderzoek nodig om tot een definitieve keuze te komen.

Aanvullende onderzoeken
Op basis van de raadsbehandeling van 16 juli zijn er een aantal onderzoeken uitgevoerd om meer informatie beschikbaar te krijgen voor een completere afweging tussen de alternatieven 2a en 2b bij de uiteindelijke besluitvorming. Deze onderzoeken zijn:
- Impact van de Randweg op het landbouwverkeer;
- Gevolgen van alternatief 2a en 2b op de buurtschappen.

Landbouwverkeer
Om de invloed van de aanleg van de randweg op de routes en rijtijden van het landbouw-verkeer in beeld te brengen is een notitie opgesteld. Deze ligt als bijlage 8 ter inzage.

In een situatie met randweg zijn er drie locaties waar het landbouwverkeer de randweg kan oversteken: ter hoogte van de Volkelseweg, de Erpseweg en de Gemertseweg. Alle andere wegen die de randweg kruisen worden afgesloten. Om omrijafstanden te beperken en aanliggende percelen te ontsluiten worden er parallelwegen aangelegd.

Om de routes en omrijafstanden voor het landbouwverkeer in beeld te brengen zijn de afstanden bepaald tussen 6 centrale locaties rondom de Randweg. Dit zijn:
- Kruising Molenbrand-Neerbroek (A)

- Kruising Koesmacht-Het Goor (B)
- Kruising Kiesbeemd-De Aa (C)
- Kruising De Beemd-Leurke-De Aa (D)
- Kruising Lage Raam-Neerbroek (E)
- Kruising Zandhoek-Runstraat (F)

Alle omrijdafstanden zijn bepaald ten opzichte van alternatief 2a. Daarnaast zijn er bij 3 routes omrijdafstanden bepaald ten opzichte van alternatief 2b, bij de overige routes zijn de verschillen in omrijdafstand tussen alternatief 2a en 2b beperkt. In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven. Routes die niet door de randweg doorsneden worden (A-D, B-D, C-D en E-F) zijn niet in de tabel opgenomen.

Route	Afstand huidige situatie (km)	Afstand na aanleg Randweg (km)	Verschil (km)
Alternatief 2a			
A-B	2,2	2,1	-0,1
A-C	3,6	3,5	-0,1
A-E	1,4	2,1	+0,7
A-F	3,3	3,2	-0,1
B-C	2,9	2,8	-0,1
B-E	1,6	2,7	+1,1
B-F	3,2	3,2	+0,0
C-E	2,1	2,1	+0,0
C-F	1,9	2,7	+0,8
D-F	1,8	2,3	+0,5
Alternatief 2b			
B-C	2,9	2,2	-0,7
B-E	1,6	2,8	+1,2
C-F	2,0	2,4	+0,4

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het afsluiten van de Neerbroek, Lage Raam, Kiesbeemd en Leurke omrijdafstanden oplevert van 0,5 tot 1,1 km. Als gevolg van de beperkte intensiteit op deze wegen zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk.
De noord-zuid routes voor het landbouwverkeer blijven nagenoeg even lang bij alternatief 2a en worden zelfs fors korter bij alternatief 2b.

Samengevat:
- Als gevolg van de aanleg van de randweg ontstaan omrijdafstanden van 0,5 tot 1,1 km;
- Gelet op de beperkte intensiteiten zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk;
- De noord-zuid routes voor het landbouwverkeer blijven gelijk of worden korter.

Rapportage ruimtelijke inpassing Randweg Boekel
De MER rapportage geeft een complete afweging van de diverse aspecten. Door de raad is echter gesteld dat men meer inzicht wil in de gevolgen van alternatief 2a en 2b voor de buurtschappen. Met name het sociale aspect moet hierin worden gewogen. Door ons zijn de verkeerskundige en de stedenbouwkundige aan het werk gezet om hier middels een rapportage inzicht in te geven.

In de rapportage zijn een vijftal buurtschappen onderscheiden, te weten:
- Neerbroek;

- Lage Raam;
- Het Goor;
- Zandhoek/Kiesbeemd;
- Leurke/Mutshoek.

Voor de buurtschappen Neerbroek en Leurke/Mutshoek is er geen verschil tussen alternatief 2a en 2b. Deze buurtschappen zijn daarom niet verder uitgewerkt in de rapportage.

Voor de resterende buurtschappen worden volgende onderdelen uitgewerkt in de rapportage:
- Historische structuur;
- Ruimtelijke kwaliteiten huidige situatie;
- Huidige eigendomssituatie;
- Ruimtelijke analyse van de randweg-alternatieven.

De rapportage ligt als bijlage 9 ter inzage.

Conclusies

De bestaande landschappelijke- en stedebouwkundige kwaliteiten binnen het buurtschap Zandhoek/Kiesbeemd worden behouden bij realisatie van alternatief 2b. Bij de buurtschappen Het Goor en het Lage Raam zijn er vanuit bestaande ruimtelijke kwaliteiten geen verschillen tussen alternatief 2a en 2b.
Vanuit het aspect sociale cohesie en saamhorigheid binnen de buurtschappen hebben doorsnijdingen van de historische structuren grote invloed op zowel de woonkwaliteit, bereikbaarheid directe omgeving als bedrijfsmatige toekomstwaarde van bedrijven. Ten aanzien van de sociale cohesie is alternatief 2b positief, echter vanuit bedrijfsmatige toekomstwaarde (huiskavels) juist negatief, voornamelijk bij het Lage Raam en Zandhoek.

Bij aanleg van een randweg zijn diverse gronden en eigendommen nodig om het tracé te kunnen realiseren. Om alternatief 2a te kunnen realiseren zijn er meerdere gronden van diverse eigenaren nodig. Daarnaast dienen er meerdere woningen en stallen te verdwijnen binnen het buurtschap Zandhoek – Kiesbeemd om alternatief 2a te kunnen realiseren.

De doorsnijdingen van een randweg door het agrarische landschap heeft niet alleen gevolgen voor de landschappelijke kwaliteiten, maar ook vanuit landbouwkundige toekomstwaarde van de gronden. Hierbij komen aspecten als direct gelegen “huiskavels” van diverse bedrijven aan de orde maar ook de maat en schaal van de resterende gronden tussen randweg en dorpsrand (dorpsmantel). Ten aanzien van deze aspecten is alternatief 2a positief. Er worden veel minder agrarische bedrijven in hun ontwikkeling beperkt, er wordt een nieuwe grens bepaald tussen kern (wonen) en buitengebied (agrarisch) en de omvang van de resterende gronden tussen de Randweg en de huidige dorpsrand is zodanig dat deze te herstructureren is voor een gemeente als Boekel.

Samengevat:
- Bij de buurtschappen Leurke/Mutshoek en Neerbroek is er geen verschil tussen alternatief 2a en 2b;
- Bij de buurtschappen Lage Raam en Het Goor bestaan vanuit ruimtelijke kwaliteiten geen verschillen tussen alternatief 2a en 2b, op het gebied van sociale cohesie en saamhorigheid is alternatief 2a ongunstiger;
- Alternatief 2a doorsnijdt het buurtschap Zandhoek/Kiesbeemd, alternatief 2b laat dit buurtschap intact;
- Alternatief 2b scoort op het gebied van bedrijfsmatige toekomstwaarde zeer negatief;

- Bij alternatief 2a is de omvang van het resterende gebied tussen de randweg en de huidige dorpsrand zodanig dat dit te herstructureren is voor een gemeente als Boekel.

Conclusie
Na vaststelling van de milieueffectrapportage in de gemeenteraadvergadering van 16 juli zijn diverse zaken uitgevoerd om tot een projectbesluit te komen. Hieronder staan de conclusies per onderdeel aangegeven.

Inspraak:
- Er zijn 55 zienswijzen ontvangen;
- De ingediende zienswijze hebben met name betrekking op persoonlijke belangen, de gevolgde procedure en verzoeken tot andere alternatieven;
- De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot het aanpassen van de milieueffect-rapportage.

Nut en noodzaak randweg:
- De functie van N605 als gebiedsontsluitende weg is de uitkomst van regionale besluit-vorming over de benodigde verkeersinfrastructuur;
- Andere varianten zijn afgevallen in verband met ongewenst sluipverkeer binnen de “grote ruit”
- In het Provincaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP) 2007-2011 is de N605 opgenomen als gebiedsontsluitende weg;
- Het is sterk ongewenst dat een gebiedsontsluitende weg door het kernwinkelgebied van Boekel loopt.

Bepaling geluidgehinderden:
- Door aanleg van een randweg neemt het aantal geluidgehinderden af;
- De afname is het hoogst in de categorie slaapgestoorden;
- Alternatief 2b scoort het beste, maar het verschil tussen alternatief 2a en 2b is zeer gering.

Combinatievarianten alternatief 2a/2b:
- De commissie MER geeft aan dat combinaties van alternatief 2a en 2b mogelijk zijn zonder dat de milieugevolgen negatiever zullen zijn dan bij alternatief 2a;
- Er zijn twee globale combi-varianten geschetst;
- Er is nader onderzoek nodig om tot een definitieve keuze te komen.

Omrijdafstanden (landbouw)verkeer:
- Als gevolg van de aanleg van de randweg ontstaan omrijdafstanden van 0,5 tot 1,1 km;
- Gelet op de beperkte intensiteiten zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk;
- De noord-zuid routes voor het landbouwverkeer blijven gelijk of worden korter.

Ruimtelijke inpassing randweg Boekel:
- Bij de buurtschappen Leurke/Mutshoek en Neerbroek is er geen verschil tussen alternatief 2a en 2b;
- Bij de buurtschappen Lage Raam en Het Goor bestaan vanuit ruimtelijke kwaliteiten geen verschillen tussen alternatief 2a en 2b, op het gebied van sociale cohesie en saamhorigheid is alternatief 2a ongunstiger;
- Alternatief 2a doorsnijdt het buurtschap Zandhoek/Kiesbeemd, alternatief 2b laat dit buurtschap intact;
- Alternatief 2b scoort op het gebied van bedrijfsmatige toekomstwaarde zeer negatief;

- Bij alternatief 2a is de omvang van het resterende gebied tussen de randweg en de huidige dorpsrand zodanig dat dit te herstructureren is voor een gemeente als Boekel.

Op basis van het bovenstaande kunnen onderstaande totaal conclusies getrokken worden:
- Uit de milieueffectrapportage volgt alternatief 2a als voorkeursalternatief;
- Combinatievarianten zijn mogelijk ter plaatse van buurtschap Zandhoek zonder nader onderzoek van de effecten;
- De resultaten uit het nadere onderzoek laten zich moeilijk of niet onderling vergelijken;
- Alternatief 2b scoort licht positief op de onderdelen geluid en landbouwverkeer;
- Alternatief 2b scoort positief op het aspect sociale cohesie bij de buurtschappen;
- Alternatief 2a scoort positief op het aspect bedrijfsmatige toekomstwaarde;
- Alternatief 2a scoort positief op het aspect ruimtelijke potentie van het tussengebied.

Op basis van bovenstaande totaalconclusies stellen wij voor om alternatief 2a aan te wijzen als het voorkeursalternatief ten zuiden van de Zandhoekse Loop en ten noorden van de Lage Raam. Voor het tracé tussen de Lage Raam en de Zandhoekse Loop stellen wij voor kennis te nemen van de combivarianten 1 en 2 en deze nader uit te werken om tot een definitieve keuze te komen.

Voor het gedeelte van het voorkeursalternatief dat nu vastgesteld kan worden geldt dat het ruimtebeslag dat weergegeven is op de tekeningen die ter inzage gelegd zijn het maximale ruimtebeslag is, gebaseerd op het maximale dwarsprofiel. Bij de verdere technische uitwerking zal een verdere optimalisatie plaatsvinden die op kritieke punten zal leiden tot een geringer ruimtebeslag. Daarnaast kan het tracé verder geoptimaliseerd worden door geringe asverschuivingen waardoor de doorsnijding van kavels en bouwblokken geminimaliseerd kan worden.

Evaluatie
Een vast onderdeel van de mer-procedure is de evaluatie van de milieueffecten van het project. Het evalueren van de effecten van de Randweg is alleen zinvol voor de effecten die na de aanleg van de randweg nog te beïnvloeden zijn. Dit zijn onderstaande elementen:
- Heeft de Randweg het berekende effect op de vermindering van het verkeer door Boekel;
- Zijn de effecten op de omgeving overeenkomstig de effecten die in de milieueffect-rapportage voorzien zijn.

De verkeerseffecten van de randweg kunnen onderzocht worden door het uitvoeren van verkeerstellingen op de hoofdwegen in Boekel op de locaties zoals deze in de milieueffect-rapportage zijn opgenomen.

De effecten op de geluidsbelasting van de woningen kan gemeten worden. Dit is met name van belang voor de doorgaande wegen van Boekel en de Randweg. Blijkt de geluidsbelasting toch hoger te zijn dan voorzien op basis van de uitgevoerde geluidsonderzoeken dan kunnen aanvullende maatregelen worden genomen.

Voorstel
1. Vaststellen van de notitie nut en noodzaak Randweg;
2. Vaststellen van de reactienota op de ingediende zienswijzen;
3. Instemmen met de notitie bepaling geluidgehinderden;
4. Instemmen met de notitie omrijdafstanden (landbouw)verkeer;
5. Instemmen met de rapportage ruimtelijke inpassing randweg Boekel (buurtschappennotitie);

6. Kennis nemen van het toetsingsadvies van de commissie MER;
7. **a** Alternatief 2a als voorkeursalternatief vast te stellen ten zuiden van de Zandhoekse Loop en ten noorden van de Lage Raam;
   b Voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam kennis te nemen van combi-variant 1 en 2
   c Nader onderzoek op te starten voor een definitieve keuze voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam;
8. Na realisatie van de Randweg de verkeers- en geluidseffecten evalueren

Boekel, 19 januari 2010

Burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Bijlage(n)	Ter inzage	Bijgevoegd
Bijlage 1, overzicht ingediende zienswijzen MER	☒	☐
Bijlage 2, beantwoordingsnota zienswijzen MER	☒	☐
Bijlage 3, Toetsingsadvies commissie MER	☒	☐
Bijlage 4, notitie nut en noodzaak Randweg	☒	☐
Bijlage 5, aanvulling MER bepaling geluidgehinderden	☒	☐
Bijlage 6, combi-variant 1		
Bijlage 7, combi-variant 2	☒	☐
Bijlage 8, notitie omrijafstanden landbouwverkeer	☒	☐
Bijlage 9, rapportage ruimtelijke gevolgen randwegtracés voor buurtschappen	☒	☐