

Projectplan verkenning Boxtel - Schijndel - Veghel

Gemeente Boxtel
Gemeente Schijndel
Gemeente Sint Oedenrode
Gemeente Veghel
Provincie Noord Brabant

's-Hertogenbosch, 11 april 2001

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1 1	Algemeen	3
1 2	Wat is een verkenning?	3
1 3	Vervolg van de verkenning	4
1 4	Leeswijzer	4
2	Probleembeschrijving	4
2 1	Problematiek op hoofdlijnen	4
	Spoorlijn Boxtel-Veghel	6
2 2	Doelstelling	6
2 3	Afbakening van het studiegebied en invloedsgebied	6
2 4	Uitgangspunten	7
2 5	Onderzoeksvragen	7
3	Procesbeschrijving	8
3 1	Actoren	8
3 2	Projectorganisatie	8
3 3	Werkwijze interactieve aanpak	9
3 4	Fasering	9
3 5	Besluitvorming en rapportage	10
3 6	Planning	11
3 7	Financiën	11
3 8	Communicatie en informatie	11
Bijlage 1	Samenstelling projectgroep en stuurgroep	12
Bijlage 2	Overige actoren	12
Bijlage 3	Kaart van het studiegebied	13

1. Inleiding

1.1 Algemeen

In december 2000 is een ambtelijke projectgroep gestart met de voorbereidingen van de verkenning rondom de verkeerssituatie op de provinciale wegen tussen Boxtel, Schijndel, Veghel en Sint Oedenrode. In het meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur 2001-2005 van de provincie Noord-Brabant is deze verkenning opgenomen onder de naam "Boxtel (A2)- Schijndel - Veghel (A50)". In het vervolg is de naam voor dit project "Verkenning Boxtel-Schijndel-Veghel". De projectgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Boxtel, Schijndel, Sint Oedenrode en Veghel, de provincie Noord Brabant en de Regionale Directie van Rijkswaterstaat Noord Brabant.

Dit projectplan is het resultaat van de eerste bijeenkomst van de werkgroep. Het voorliggende projectplan heeft tot doel om

- aanleiding, problematiek en doel van de verkeersstudie aan te geven,
- een beeld te geven van de inhoud van de studie,
- procedurele afspraken vast te leggen, zoals tijdsplan, bekostiging van deze studie en beslismomenten.

De bestuurlijke vaststelling van dit projectplan vormt de officiële start van de verkenning Boxtel-Schijndel-Veghel.

1.2 Wat is een verkenning?

De provinciale infrastructurele projecten worden onderscheiden naar de fase waarin zij verkeren. Onderscheid wordt gemaakt in drie fasen: verkenning, planstudie en realisatie. Een verkenning is een onderzoek naar een aanwezig of te verwachten verkeers- en vervoerprobleem in een bepaald gebied, dat zich richt op de aard en omvang van het probleem, de nut en noodzaak van een oplossing en de mogelijke kansrijke oplossingsrichting(en) van het probleem tegen de achtergrond van een brede context.

Dat betekent dat in de verkenning

- De verkeers- en vervoerproblematiek wordt geanalyseerd vanuit drie invalshoeken: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij deze analyse worden alle vervoerwijzen (auto, openbaar vervoer, fiets) betrokken. Een gebiedsgerichte benadering uitgangspunt is, waarbij het gehele infrastructuurnetwerk en de omgeving van dat netwerk wordt gezien.
- De kansrijke oplossingsrichtingen niet alleen beoordeeld worden op basis van verkeerskundige aspecten, maar tevens globaal getoetst worden aan een bredere context bestaande uit ruimtelijke aspecten zoals natuur, landschap en cultuurhistorie.

De verkenningsfase bestaat uit de volgende onderdelen

- een analyse van huidige en toekomstige problemen om te kunnen beoordelen of het echt noodzakelijk is om problemen op te lossen,
- een beschrijving van kansrijke oplossingsrichtingen, waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden,
- een globaal overzicht van de effecten van mogelijke oplossingsrichtingen om een goede afweging bij de besluitvorming te kunnen maken,
- een besluit over nut en noodzaak van een verdere aanpak in de vorm van een planstudie of anderszins.

1.3 Vervolg van de verkenning

Indien op basis van de verkenning wordt onderkend dat het probleem voldoende zwaar weegt om oplossingsvarianten verder te gaan uitwerken, komt het project in de planstudiefase. De planstudiefase start, indien nodig, met het uitvoeren van een meer

Nadat de besluitvorming over de planstudiefase is afgerond, wordt op basis van de urgentie, beschikbare middelen en te doorlopen procedures het project ingepast in het provinciale Meerjarenprogramma Verkeer Vervoer en Infrastructuur. Daarmee komt het project uiteindelijk in de realisatiefase.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de problematiek op hoofdlijnen beschreven. Aangegeven wordt wat de doelstelling van de studie is en met welke uitgangspunten rekening wordt gehouden. De procesmatige aspecten staan beschreven in hoofdstuk 3. Hierbij komen onderwerpen aan bod zoals fasering, planning, financiën en projectorganisatie.

2. Probleembeschrijving

In de tekst wordt verwezen naar de volgende provinciale wegen:

Wegnummer	N-nummering*	Verbindt de kernen	Straatnaam
PW431	N618	Boxtel-Schijndel	Schijndelse Dijk
PW432	N619	Sint Oedenrode-Best	Bestseweg, Boskantseweg
PW322	N622	Schijndel-Veghel	Eerdsebaan
PW443	N637	Schijndel- Sint Oedenrode	Schijndelseweg

In bijlage 3 zijn deze wegen op kaart aangegeven.

2.1 Problematiek op hoofdlijnen

De problematiek op en rondom de provinciale weg tussen Boxtel en Schijndel (PW431) en de provinciale weg tussen Schijndel en Veghel (PW322) is divers. Er is sprake van met name verkeersveiligheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen in de kernen. De verwachting is dat de problematiek in de toekomst verder toenemen als gevolg van ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De problematiek strekt verder dan alleen de provinciale wegen. Ook het gebied en de kernen eromheen worden daarom in de probleembeschrijving betrokken. In het navolgende wordt de problematiek per gemeente en vanuit het oogpunt van de provincie nader omschreven.

Boxtel

Boxtel sluit via de noord en zuidzijde van de kern aan op de rijksweg A2. Verkeer dat vanuit de richting Schijndel via de PW431 (Schijndelse dijk) de A2 op rijdt, moet (volgens de categorisering van wegen) via de kern van Boxtel rijden. Dit leidt tot doorgaand verkeer in de kern waarbij vooral klachten komen over het vele vrachtverkeer dat gebruik maakt van deze route. Daarnaast wordt aangenomen dat veel verkeer via het buitengebied naar de aansluitingen met de A2 rijdt. Deze wegen hebben veelal geen ontsluitende functie en zijn dan ook niet als zodanig ingericht. Daardoor kan dit verkeer verkeersonveilige situaties opleveren voor het (utilitaire en recreatieve) fietsverkeer dat van dezelfde wegen gebruikt maakt.

* Naar verwachting zullen Gedeputeerde Staten in het voorjaar van 2001 de PW-nummering vervangen door de N-nummering.

Schijndel

Door het centrum van Schijndel loopt een doorgaande weg (Kloosterstraat, Wijbosscheweg) die de PW431 verbindt met de PW322. Op deze weg zit volgens de gemeente veel doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in Schijndel. Vooral het vele vrachtverkeer leidt hier tot veel klachten. Het vermoeden bestaat dat in het buitengebied tussen Schijndel en Boxtel sluipverkeer zit dat richting Sint Oedenrode rijdt. Dit verkeer zou de kom Schijndel op deze manier willen vermijden door een mogelijk snellere route te kiezen. Evenals in Boxtel leidt dit tot verkeersonveilige situaties in het buitengebied.

Verder verwacht de gemeente dat als gevolg van de aanleg van de A50 het verkeer op de weg tussen Schijndel en de A50 (PW322) zal toenemen wat mogelijk consequenties heeft voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Momenteel spelen die problemen al in de kom van Wijbosch waar de PW322 doorheen loopt. De gemeente Schijndel heeft plannen in voorbereiding voor een kortsluiting tussen de Structuurweg en de Eerdsebaan. Deze verbinding dient als vervanging van de huidige traverse door Wijbosch. Deze laatste verliest daarmee zijn functie voor het doorgaand verkeer.

Veghel

De problemen van Veghel liggen met name bij de kern Eerde. Verwacht wordt dat door de aantrekkende werking van de A50 de Eerdsebaan (PW322) veel verkeer te verwerken krijgt. De aansluiting Zandvliet van Eerde op de provinciale weg is niet optimaal geregeld. Vanwege de slechte oversteekbaarheid van deze weg ter hoogte van de Zandvliet is het mogelijk dat in de toekomst deze weg een barrière vormt. Dit kan leiden tot problemen met betrekking tot de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Eerde.

Sint Oedenrode

De indruk bestaat dat in het buitengebied van Sint Oedenrode (Liempdeseweg en Ollandseweg) veel sluipverkeer rijdt. Dit verkeer vermijdt de doorgaande routes via Schijndel en de Boskantseweg (PW432) richting de A2 en zorgt voor overlast en verkeersonveilige situaties.

Provincie

De problemen die de provincie heeft op de wegen in deze regio zijn beschreven in de volgende nota's.

PVVP

In het PVVP is een strategische visie ontwikkeld op het functioneren van het Brabantse wegennet op de lange termijn. De visie is gebaseerd op een categorisering van wegen, waarbij een onderscheid is gemaakt in hoofdwegen, regionaal verbindende wegen en (boven)lokale wegen. Doel van de visie is een samenhangende structuur en een doelmatige uitrusting van de verschillende wegennetten te creëren waardoor een bijdrage wordt geleverd aan

- een betere doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet,
- het beperken van sluipverkeer op het onderliggend wegennet,
- het verbeteren van de leefbaarheid in bebouwde kommen,
- de ontsnippering van het landelijk gebied,
- het verminderen van de verkeersonveiligheid.

De verbinding Boxtel - Schijndel - Veghel is in het PVVP aangemerkt als studieproject. Hiermee wordt bedoeld dat nog onderzocht moet worden of deze wegen onderdeel uitmaken van het regionaal verbindend wegennet en hoe deze wegen aansluiten/ingepast worden op het netwerk.

Kommennota

Met het regionaal verbindend wegennet uit het PVVP als vertrekpunt heeft de provincie de kommennota opgesteld. Onderdeel hiervan zijn ook de studieprojecten van het regionaal verbindend wegennet zoals is vastgesteld in het PVVP. Doel van deze nota is inzicht te verschaffen in de ernst van verkeersproblematiek op en langs de regionaal verbindende wegen die de bebouwde kommen doorsnijden. Het resultaat van de bebouwde kommennota is beoordeling van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kommen en een prioriteitenlijst. De prioriteitenlijst dient als hulpmiddel bij de besluitvorming over het starten van een verkenning.

In de kkommenota is de verbinding door Schijndel (de verbinding tussen de PW 431 en PW322) opgenomen. Deze verbinding scoort slecht op alle 3 de onderdelen en staat hoog op de prioriteitenlijst.

Ontsnipperingsnota

In de Ontsnipperingsnota heeft de provincie alle knelpunten voor de fauna langs de huidige provinciale wegen in kaart gebracht. Daarnaast zijn oplossingsrichtingen aangegeven voor ieder knelpunt. De provincie geeft prioriteit aan het oplossen van ontsnipperingsknelpunten langs het regionaal verbindend wegennet en wil het oplossen van deze knelpunten zoveel mogelijk laten meeliften met lopende projecten. Op de PW431/322 zijn een 5-tal versnipperingsknelpunten gelegen.

Beleidskader verkeersveiligheid

In het beleidskader verkeersveiligheid is aangegeven op welke wijze projecten vanuit de invalshoek verkeersveiligheid geprioriteerd kunnen worden ten behoeve van de verkenningenfase van het provinciale Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur. Hiertoe is voor alle provinciale wegen het risicocijfer bepaald. Het risicocijfer is de kans om slachtoffer te worden bij een verkeersongeval op de betreffende weg, gerelateerd aan het aantal voertuigkilometers op de betreffende weg.

Zowel de PW431, PW322, PW443 en PW432 hebben een zeer hoog risicocijfer waarbij de PW431 het hoogste risico heeft. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt heeft deze weg de hoogste prioriteit om verder te worden onderzocht.

Spoorlijn Boxtel-Veghel

Tot slot is door de gemeenten Schijndel en Veghel aangegeven dat er wellicht mogelijkheden zijn om de treinverbinding Boxtel-Uden mogelijk geschikt te maken voor een lightrail systeem of een langzaam verkeer route. Ook de provincie heeft de wens de haalbaarheid te onderzoeken van het reactiveren van oude spoorlijnen in Brabant voor het personen- en/of het goederenvervoer. In deze verkenning zal reactivering van deze verbinding als mogelijke oplossingsrichting worden bestudeerd.

2.2 Doelstelling

De algemene doelstelling van de verkenning is het bevorderen van een doelmatige en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor het verrichten van de voor het studiegebied wenselijke activiteiten, waarbij alle vormen van verkeershinder zoveel mogelijk worden beperkt en rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de ruimtelijke aspecten zoals natuur, milieu, landschap en cultuurhistorie.

Als randvoorwaarde geldt dat gestreefd wordt naar oplossingen met een duurzaam karakter. Dat betekent dat oplossingen moeten passen binnen de gewenste ontwikkeling van de regio voor de lange termijn.

2.3 Afbakening van het studiegebied en invloedsgebied

Vanuit het provinciale Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur is aangegeven dat de verkenning zich richt op de provinciale wegen tussen Boxtel, Schijndel en Veghel. Bij een eerste inventarisatie van de mogelijke verkeersproblemen bleek dat het invloedsgebied voor de problemen op de genoemde wegen groter kan zijn. Daarnaast zijn er verschillende ontwikkelingen gaande in de regio die van invloed kunnen zijn op deze studie. Om te voorkomen dat relevante informatie verloren gaat, wordt het studiegebied ruimer genomen dan alleen de provinciale wegen tussen Boxtel, Schijndel en Veghel.

Het studie gebied wordt daarom als volgt afgebakend: A50, N266, A2 en Wilhelminakanaal (zie ook bijlage 3). Het onderzoeksgebied waarbinnen de oplossingsrichtingen worden geformuleerd kan uiteindelijk kleiner zijn.

2.4 Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de verkenning zijn de beleidsnota's van gemeente, provincie en rijk en de lopende studies in het studiegebied. Deze studies bevinden zich in verschillende fase van onderzoek of uitvoering. Het gaat om de volgende studies:

Verkenning PW432 (Bestseweg, Boskantseweg)

De verkenning PW432 Sint Oedenrode -Best is in het Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur opgenomen vanwege een hoog risicocijfer van deze weg in het provinciale beleidskader Verkeersveiligheid. In overleg met de gemeente Sint Oedenrode wordt een rotonde aangelegd in Boskant. Ook worden er komgrens versterkende maatregelen uitgevoerd ter hoogte van de kom Boskant. Met deze maatregelen en de realisatie van de noordelijke randweg Sint Oedenrode is de verwachting dat problematiek voor een groot deel is verdwenen.

Overdracht PW443 (Schijndelseweg)

Gemeente Sint Oedenrode is (met financiële participatie van de provincie) bezig met de aanleg van de noordelijke randweg tussen de kom en de A50. De huidige provinciale Schijndelseweg en Boskantseweg worden overgedragen aan de gemeente als de noordelijke randweg functioneel in gebruik is (uiterlijk 2007). Deze noordelijke randweg is bedoeld om:

- 1 het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein "Heikant" te ontsluiten en
- 2 het doorgaande verkeer af te wikkelen

Verkenning PW205 (N266)

In deze verkenning wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke capaciteitsuitbreiding op de N266 tussen Den Bosch en Veghel. Aanleiding hiervoor is de aanleg van de A50. Mogelijk zal de N266 een steeds belangrijkere verbindingfunctie gaan krijgen tussen de A50 en de A2.

Planstudie PW321 (Boschweg)

De planstudie heeft als doel de PW321 (tussen Den Bosch en Schijndel) duurzaam veilig in te richten.

Omleiding Wijbosch

De gemeente Schijndel voert een studie uit naar de omlegging rondom Wijbosch. Deze omlegging moet ervoor zorgen dat het doorgaand verkeer uit de kern Wijbosch verdwijnt en de functie overneemt van de weg tussen Wijbosch en Schijndel met als doel de leefbaarheid in Wijbosch te verbeteren.

2.5 Onderzoeksvragen

Uit bovenstaande kunnen de volgende onderzoeksvragen geformuleerd worden:

- Wat is het relevante nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid ten aanzien van het studiegebied met betrekking tot ruimtelijke aspecten en verkeer vervoer en welk toetsingskader kan hieruit worden afgeleid, waaraan oplossingsrichtingen worden getoetst?
- Wat zijn de huidige knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersonveiligheid in het studiegebied? Hoe is verkeersgebruik van verschillende vervoerwijzen in het studiegebied (auto, fiets, openbaar vervoer)? Wat is de herkomst/bestemming van het verkeer? Hoe is de verdeling over reismotieven (woon-werk, woon-school, zakelijk, recreatief en anderszins)?
- Wat is de beleving van de problematiek bij de diverse actoren?
- Welke ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen vinden plaats tot het jaar 2015?
- Wat zijn in 2015 de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersonveiligheid in het studiegebied?
- Is de verbinding Boxtel-Schijndel-Veghel onderdeel van het regionaal verbindend wegennet? Zo ja, hoe dient deze verbinding te worden ingepast op het huidige netwerk?
- Welke oplossingsrichtingen zijn te bedenken om deze knelpunten geheel of gedeeltelijk op te lossen?
- Wat is het verkeerskundig oplossend vermogen van de oplossingsrichtingen?

- Wat is de ruimtelijke inbreuk van de verschillende oplossingsrichtingen en wat zijn de ecologische en economische effecten ?
- Wat is het draagvlak van oplossingsrichtingen bij verschillende actoren?
- Welke oplossingsrichtingen bieden het meest perspectief?
- In hoeverre biedt de reactivering van de oude spoorlijn tussen Boxtel en Uden een oplossing voor de verkeersproblemen in de regio?

3. Procesbeschrijving

3.1 Actoren

De meest direct betrokken actoren zijn de wegbeheerders in het studiegebied. Deze wegbeheerders maken deel uit van de projectorganisatie. De gemeente Sint Michielsgestel is benaderd om deel uit te maken van de projectorganisatie. Aangezien de wegverbinding Boxtel - Schijndel slechts over een zeer geringe afstand over het grondgebied loopt van de gemeente Sint Michielsgestel en de gemeente geen directe verkeersproblemen heeft in relatie met deze weg, heeft deze gemeente afgezien van directe deelname aan de verkenning. De gemeente wordt gedurende de verkenning wel geïnformeerd over de voortgang.

Andere actoren zoals bedrijfsleven, koepelorganisaties hebben naar verwachting ieder hun eigen visie op hetgeen in de verkenning aan de orde moet komen. Vanuit hun belang kunnen zij een eigen beeld hebben op de (toekomstige) verkeers- en vervoerproblemen en de gewenste oplossingsrichtingen. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van actoren die tijdens de verkenning benaderd worden. Hierbij worden alleen het bedrijfsleven en koepelorganisaties benaderd. Bewoners worden in een later stadium (planstudie) bij het proces betrokken.

3.2 Projectorganisatie

Bij de aanpak van verkenningen werkt de provincie projectmatig. Er wordt een projectgroep ingesteld met een projectleider, waarin de belangrijkste interne en externe partijen zitting nemen. De projectgroep stelt gezamenlijk het projectplan op. In het projectplan wordt de opdracht en de te verrichten werkzaamheden geformuleerd. Het projectplan wordt bestuurlijk vastgesteld.

De projectorganisatie en de verdeling van taken en verantwoordelijkheden voor de verkenning Boxtel-Schijndel-Veghel is als volgt:

Bestuurlijke stuurgroep

De stuurgroep is de bestuurlijke opdrachtgever voor de verkenning. De stuurgroep stelt het projectplan vast, begeleidt en bewaakt de uitvoering van de verkenning conform de afspraken die zijn vastgelegd in het projectplan. De stuurgroep is verantwoordelijk voor het realiseren van de randvoorwaarden van de verkenning, zoals voldoende kwaliteit en kwantiteit van de projectgroep en voldoende budget. De stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van betrokken gemeenten en provincie (zie bijlage 1). Gezien het indirecte belang bij deze verkenning zal Rijkswaterstaat geen zitting nemen in de stuurgroep. Gaande de verkenning kan worden overwogen om Rijkswaterstaat alsnog te betrekken in de stuurgroep indien daar aanleiding toe ontstaat. De voorzitter van de stuurgroep is het eerste aanspreekpunt voor de projectleider. De voorzitter van de stuurgroep is door de stuurgroep gemandateerd voor het verlenen van de opdracht aan het adviesbureau dat de verkenning uitvoert.

Projectgroep

De projectgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van betrokken wegbeheerders (zie bijlage 1). De projectgroep heeft als taak het uitvoeren van de verkenning conform de afspraken die daarover zijn gemaakt in het projectplan. De projectgroep begeleidt het adviesbureau dat de verkenning uitvoert. De projectgroep staat onder voorzitterschap van de provinciale projectleider.

De projectleider geeft sturing aan de projectgroep en is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het projectplan en voor het voorbereiden van het overleg van de bestuurlijke stuurgroep. De projectleider is budgethouder van het projectbudget.

De projectteamleden leveren een actieve bijdrage aan het project en ondersteunen de projectleider bij het uitvoeren van het projectplan. De projectgroep is verantwoordelijk voor (het voorbereiden van) de communicatie, de informatieverstrekking en de besluitvorming van het project in hun eigen achterbannen.

3.3 *Werkwijze interactieve aanpak*

De provincie stelt zich als doel het totale proces van verkenning tot eventuele realisatie zo adequaat mogelijk te managen, opdat het resultaat voor zoveel mogelijk partijen bevredigend is. De ambitie is dat het proces van planvorming tot besluitvorming zodanig verloopt dat, ook de overblijvende tegenstanders achteraf zullen zeggen dat het proces niet beter had kunnen lopen en dat tot de best mogelijke inhoudelijke oplossingsrichting is gekomen.

Dat vraagt tijdens het proces een voortdurende interactie met betrokken partijen. Die interactie start al in de fase van het onderzoek naar nut en noodzaak en loopt door tot en met de realisatiefase. Structureel kunnen meepraten vanaf het begin van het project wordt van wezenlijk belang geacht voor het verkrijgen van draagvlak en voor de voortgang van het project.

Een van de onderzoeksvragen is in hoeverre de reactivering van de oude spoorlijn tussen Boxtel en Uden een oplossing biedt voor de problemen die voortkomen uit de analyse. Dit onderzoek volgt een apart traject dat parallel loopt aan de verkenning zelf. Bij het formuleren van oplossingsrichtingen in de verkenning kan de studie 'reactivering oude spoorlijn' worden ingepast. Het voordeel hiervan is dat dit onderzoek niet hoeft te wachten op de uitkomsten van de verkenning. Daarnaast speelt dat in beide studies de actoren verschillen. Voor de gemeente Sint Oedenrode is de studie naar 'reactivering oude spoorlijnen' minder relevant terwijl de gemeente Uden betrokken wil zijn bij deze studie.

3.4 *Fasering*

In de verkenning worden de volgende stappen doorlopen:

- 1 initiatief: aanleiding en opstellen projectplan
- 2 probleemanalyse: nut en noodzaak
- 3 oplossingsrichtingen: alternatieven en effecten
- 4 besluitvorming
- 5 nazorg en evaluatie

Stap 1. Initiatief

Stap 1 wordt afgerond met de vaststelling het voorliggende projectplan.

Stap 2. Probleemanalyse

In deze fase wordt een uitvoerige diagnose uitgevoerd van de problematiek. Het gaat daarbij om een integrale probleemanalyse, waarin de problemen binnen het studiegebied worden verkend op het gebied van mobiliteit, verstedelijking, leefmilieu, ecologie en landschap.

Betrokken actoren krijgen de gelegenheid hun visie op de aard en omvang van de problematiek in te brengen. Bezien wordt in hoeverre deze visies van verschillende actoren overlappend, complementair dan wel contrair zijn ten opzichte van elkaar.

Deze beeldvorming van de problematiek wordt vervolgens nader geanalyseerd door het systematisch in beeld brengen van de verkeers- en vervoerproblematiek door een verkeerskundig adviesbureau op basis van inventarisaties, veldonderzoek en modelberekeningen. Dit levert met name objectieve (kwantitatieve) gegevens op over de omvang van de problematiek.

Het resultaat van deze fase wordt in de vorm van een deelrapportage ‘Probleemanalyse’ ter vaststelling voorgelegd aan de bestuurlijke stuurgroep en vormt het vertrekpunt voor de oplossingsfase

Stap 3. Oplossingsrichtingen

In de oplossingsfase worden interactief met betrokkenen ideeën voor oplossingsrichtingen gegenereerd. Dat vraagt om een wijze van samenwerking, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de creativiteit van betrokkenen. Dat vraagt tevens om een informele sfeer, waarin deskundigen en betrokkenen gezamenlijk naar oplossingsrichtingen zoeken. Essentieel is dat dus niet vooraf iets wordt bedacht door de projectorganisatie, waarover naderhand betrokkenen mogen oordelen, maar er wordt gezamenlijk iets bedacht en beoordeeld. Dat vergroot de kans op goede oplossingsrichtingen, waarin de verschillende belangen optimaal zijn verwerkt. Voordelen van een dergelijke interactieve en creatieve samenwerking met betrokkenen is dat belanghebbenden echt betrokken zijn, waardoor het risico van weerstand tegen oplossingsrichtingen vermindert, de besluitvorming soepeler verloopt en de kans op vertragingen in de planvorming minder wordt.

Na deze creatieve en divergerende fase komt het stadium waarin keuzemogelijkheden aan bestuurders moeten worden voorgelegd. De oplossingsrichtingen worden met een verkeers- en vervoermodel doorgerekend en beoordeeld op hun oplossend vermogen. De oplossingsmogelijkheden en hun effecten worden gezamenlijk beoordeeld en de beste en meest gedragen oplossingsrichtingen worden in een deelrapportage ‘Oplossingsrichtingen’ ter besluitvorming voorgelegd aan de bestuurlijke stuurgroep van het project.

Stap 4. Besluitvorming

De probleemanalyse en de mogelijke oplossingsrichtingen vormen het eindresultaat van de verkenning. De bestuurlijke stuurgroep voorziet het eindresultaat van de verkenning van een advies en biedt de eindrapportage van de verkenning met dit advies ter besluitvorming aan aan de betrokken colleges van B&W en aan het college van GS. In het advies wordt een voorstel gedaan voor het al dan niet starten van een planstudie en/of het starten van andere vervolgactiviteiten. Het college van GS besluit uiteindelijk over het vervolg van de verkenning, gehoord de standpunten van betrokken gemeentebesturen.

Stap 5. Nazorg en evaluatie

De provincie is een ‘lerende’ organisatie. Na afronding van elke verkenning wordt derhalve door de projectgroep een evaluatie uitgevoerd van het proces met als doel leereffecten te inventariseren die in volgende verkenningen kunnen worden meegenomen.

3.5 Besluitvorming en rapportage

De momenten waarop tijdens de verkenning wordt gerapporteerd en de wijze van besluitvorming zijn in onderstaand schema samengevat.

Fase	Projectgroep	Stuurgroep	GS/B&W	Statencommissie/raadscommissie
Fase 1: projectplan	Opstellen	Vaststellen	Vaststellen	Kennisnemen
Fase 2: deelrapportage probleemanalyse	Opstellen	Vaststellen	-	-
Fase 3: deelrapportage oplossingsrichtingen	Opstellen	Vaststellen	-	-
Fase 4: eindrapportage verkenning + advies stuurgroep	Opstellen	Vaststellen	Vaststellen	Adviseren
Fase 5: deelrapportage evaluatie proces	Opstellen	-	-	-

3 6 Planning

Het is van belang tempo in het planproces te houden, zonder dat druk op het project wordt gezet. Tempo ontwikkelen houdt de voortgang in het project en houdt de aandacht vast bij betrokken actoren voor het project. De praktijk leert dat verkenningen meestal een doorlooptijd hebben van circa 1½ jaar. De globale planning van de verkenning Boxtel-Schijndel-Veghel is als volgt:

Projectfase	Eindproduct	Tijdstip
Fase 1: initiatief	Projectplan	Maart 2001
Fase 2: probleemanalyse	Deelrapportage probleemanalyse	Juni 2001
Fase 3: oplossingsrichtingen	Deelrapportage oplossingen	November 2001
Fase 4: besluitvorming	Eindrapportage en advies	Februari 2002
Fase 5: evaluatie	Deelrapportage evaluatie	April 2002

De vermelde tijdstippen zijn het moment waarop het eindproduct van de afzonderlijke fasen wordt vastgesteld in de stuurgroep of gereed zijn.

3 7 Financiën

De verschillende betrokken actoren hebben allen een medeverantwoordelijkheid voor het oplossen van de problematiek in het gebied van de verkenning. Het ligt dan ook voor de hand de kosten van de verkenning te verdelen over de betrokken wegbeheerders. Uitgangspunt is dat alle probleemeigenaren een bijdrage leveren in de kosten.

Voorgesteld wordt de kosten als volgt te verdelen:

- Provincie 57,5%
- Gemeente Boxtel 12,5%
- Gemeente Schijndel 12,5%
- Gemeente Sint Oedenrode 5%
- Gemeente Veghel 12,5%

Deze kostenverdeling van de verkenning staat los van een eventuele verdeling van kosten in de planstudie en realisatiefase.

De deelstudie 'reactivering oude spoorlijn' volgt een apart traject met deels andere actoren. In maart 2001 is een ambtelijk overleg gepland tussen provincie en de gemeenten Boxtel, Schijndel, Veghel en Uden om de onderzoeksvragen voor deze studie te formuleren. In dit overleg komt ook de kostenverdeling van de studie aan de orde.

3 8 Communicatie en informatie

Een goede communicatie over de voortgang van de verkenning is essentieel. Met betrekking tot de communicatie en informatie over de verkenning wordt het volgende afgesproken:

- De provincie is eerste aanspreekpunt voor de externe communicatie over de verkenning. Vragen van media lopen dus via de projectleider.
- Na iedere vergadering van de stuurgroep wordt een gezamenlijk persbericht opgesteld.
- Van de vergaderingen van de projectgroep en de stuurgroep wordt een verslag gemaakt. Dit verslag wordt verzonden aan de leden van de projectgroep en de stuurgroep.
- De projectleider beheert een projectdossier.
- De betrokken werkgroepleden zijn verantwoordelijk voor de communicatie en informatie betreffende het project in hun eigen organisatie (bijvoorbeeld in de richting van Statenleden en gemeenteraadsleden).
- De politiek wordt gedurende het hele proces geïnformeerd en eventueel betrokken als deelnemer aan workshops e.d.

Bijlage 1: Samenstelling projectgroep en stuurgroep

Stuurgroep

- de heer van Vugt voorzitter, provincie Noord Brabant
- de heer van Elderen gemeente Boxtel
- de heer Wolven gemeente Schijndel
- de heer Kerkhof gemeente Veghel
- de heer Thijssen gemeente Sint Oedenrode

Projectgroep

- mevrouw Peelen projectleider provincie Noord Brabant
- de heer Schrauwen provincie Noord Brabant
- de heer Broecks provincie Noord Brabant
- de heer Vester gemeente Boxtel
- de heer Jans gemeente Schijndel
- de heer Waals gemeente Schijndel
- de heer Smulders gemeente Schijndel
- de heer Paulussen gemeente Veghel
- de heer Nooteboom gemeente Sint Oedenrode
- de heer Rood Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant

Bijlage 2: Overige actoren

Deze lijst is niet limitatief

- gemeente Sint Michielsgestel
- Dorpsraad Eerde
- projectleider revitalisering bedrijventerrein de Dubbelen
- Stichting De Beemd Aktief
- Stichting Dorpsraad Wijbosch
- Stichting Wijkraad Hoevenbraak
- Stichting Wijkraad Plein
- Wijkraad Buitengebied Boschweg
- Winkeliersvereniging Hart van Schijndel
- Winkelgroep 't Zuid
- 3VO afdeling Schijndel
- Contactgroep Veghelse Ondernemingen
- Ondernemers Contact Schijndel – OCS
- Schijndels@Netwerk voor ondernemers
- BBA
- Fietzersbond
- ROVER
- BMF
- Hulpdiensten
- Terreinbeheerders (Natuurmonumenten, Brabants Landschap Staatsbosbeheer)

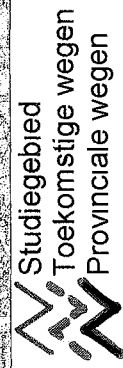
De hieronder genoemde actoren hebben richting de provincie gereageerd op een krantenbericht over de reactivering van de oude spoorlijn en kunnen o.a. worden benaderd bij het onderzoek naar de reactivering van de spoorlijn

- Ondernemingsvereniging de Kring Uden
- Contactgroep Veghelse Ondernemingen
- Hermens Vastgoed Advisering
- Ondernemers Contact Schijndel – OCS
- Schijndels@Netwerk voor ondernemers

- Rijksdienst voor de Monumentenzorg
- Holland Railconsult
- Heemkundekring Boxtel

Bijlage 3: Kaart van het studiegebied

Kaart studiegebied
verkenning Boxtel-Schijndel-Veghel



PW205/N266

PW321/N617

PW431/N618

PW443/N637

PW322/N622

Geplande omlegging Wijbosch

PW432/N619

