

Registratienr.: 1245212

Onderwerp

1245212 - Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Fietsonderdoorgang Tongersestraat';
2. te besluiten het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Fietsonderdoorgang Tongersestraat'.

Inleiding

Deelproject Fietsonderdoorgang Tongersestraat

Ter besluitvorming ligt voor het bestemmingplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat. Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van de fietsonderdoorgang in de Tongersestraat planologisch mogelijk. Dit project vormt één van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Om bij het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang een alternatieve verbinding te bieden voor het langzaam verkeer tussen enerzijds buurtschap Kalksheuvel en bedrijventerrein Ladonk en anderzijds de kern van Boxtel, is in het kader van het Maatregelenpakket besloten tot deze aanleg van een fietsonderdoorgang tussen de Kapelweg en de Breukelsestraat/Van Hornstraat.

Het schetsontwerp voor de fietsonderdoorgang is vastgelegd in de Rapportage variantenstudie Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel uit oktober 2013. In opdracht van Prorail is de fietsonderdoorgang nader uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO), vastgesteld in juni 2018. Bij deze uitwerking zijn de werkgroep Fietstunnel en diverse stakeholders betrokken.

Op advies van de werkgroep Fietstunnel en de Fietzersbond is vervolgens nog eens kritisch gekeken naar verlaging van het hellingpercentage van de hellingbanen. Een nadere studie heeft aangetoond dat aan de centrumzijde een hellingpercentage van 4% haalbaar is; aan de zijde van Ladonk een hellingpercentage van 3%. Deze geoptimaliseerde variant 2019 van het ontwerp ligt ten grondslag aan het ontwerpbestemmingsplan.

Registratienr.: 1245212

Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat heeft vanaf 3 mei 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In totaal zijn hierop 18 zienswijzen ontvangen.

Stikstof

Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat was nog gebaseerd op het destijds geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS) uit 2015. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter een streep door het PAS gezet omdat deze niet in overeenstemming is met Europese regelgeving. Als gevolg van deze vernietiging dient in het kader van het bestemmingsplan Keulsebaan een zelfstandige projectbeoordeling plaats te vinden of het project leidt tot een stikstofdepositie waardoor er sprake is van significante nadelige effecten voor de Natura 2000 gebieden.

In reactie op de uitspraak van de Raad van State is de bestemmingsplanprocedure tijdelijk stop gezet in afwachting van een oplossing voor de stikstofproblematiek. Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe Aerius 2020 (zijnde het rekenprogramma waarmee de stikstofdepositie kan worden berekend) hebben nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden en is de onderbouwing aangepast. Uit de berekeningen komt naar voren dat het stikstofaspect geen belemmeringen vormt om het bestemmingsplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar.

Zienswijzen

De 18 zienswijzen zijn ingediend door 5 verenigingen/stichtingen (Fietzersbond, Stichting Kalksheuvel Groen De Betere weg, Werkgeversvereniging Boxtel, Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord, Het Groene Hart Brabant), 11 particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 instanties (Waterschap de Dommel en ProRail).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket, waaronder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en het voorzieningenniveau
- twijfels bij nut en noodzaak fietsonderdoorgang
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp
- natuuraspecten, ligging ten opzichte van de ecologische verbindingszone (EVZ) en het aspect stikstof.

In de beeldvormende raadsvergadering van 10 september 2019 hebben wij u over de zienswijzen geïnformeerd.

In bijgaande Nota van zienswijzen en wijzigingen (afgekort Nota) zijn de zienswijzen van een antwoord voorzien. De Nota bevat een algemeen deel met de onderwerpen die in meerdere zienswijzen naar voren zijn gebracht. Deze onderwerpen hebben met name betrekking op het gehele Maatregelenpakket, de aanpak en de gevolgen. De overwegingen in de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren geven ons vertrouwen dat de aanpak juist is.

Registratienr.: 1245212

Daarnaast bevat de Nota in bijlage 2 een tabel met de beantwoording van de individuele zienswijzen. De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Wel vormen de zienswijzen aanleiding om het bestemmingsplan op enkele kleine onderdelen gewijzigd vast te stellen.

Beoogd resultaat

Planologische besluitvorming ten behoeve van het vijfde deelproject als onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waartoe de raad eerder heeft besloten en waarover tussen Rijk, provincie en gemeente afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Argumenten

1.1 De zienswijzen leiden niet tot nieuwe of tot andere inzichten.

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op nut en noodzaak en op het ontwerp van de Fietsonderdoorgang. Een pleidooi wordt gehouden om de dubbele spoorwegovergang niet af te sluiten en om in plaats van een fietstunnel een autotunnel te realiseren. Dit past echter niet in het totaalplan van het Maatregelenpakket, zie ook onder argumenten 1.2 en 1.3

In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om ook de weg Tongeren te voorzien van een hellingbaan. Deze hellingbaan zit niet in het VO. De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren is gekoppeld aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Tongeren. Constructief wordt bij de nadere uitwerking van het ontwerp hiermee rekening gehouden. Het bestemmingsplan bevat een wijzigingsbevoegdheid om deze hellingbaan in te toekomst alsnog te kunnen realiseren.

Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van de Nota. De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

1.2 De algemene beantwoording is geheel in lijn met de eerdere besluitvorming van de raad.

Een deel van de zienswijzen heeft niet zozeer betrekking op het deelproject Fietsonderdoorgang Tongerestraat maar op aspecten van het totale Maatregelenpakket, met name de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en het niet realiseren van een autotunnel. Daarnaast betreft het aspecten zoals het ontbreken van een actuele en integrale visie op de verkeersstructuur, het ontbreken van een integrale aanpak van alle deelprojecten gezamenlijk, het onvoldoende oplossend vermogen van het Maatregelenpakket en de negatieve gevolgen van het Maatregelenpakket elders in Boxtel (onder meer de leefbaarheid en het voorzieningenniveau in Kalksheuvel). De beantwoording van deze algemene zienswijzen is geheel in lijn met de eerdere beantwoording door de raad. Deze algemene onderdelen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de Nota.

1.3 De aanpak sluit aan bij de overwegingen van de Raad van State in de uitspraak over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren.

Met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 is het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onherroepelijk geworden. Deze uitspraak bevat een groot aantal overwegingen ten aanzien van de aanpak van het Maatregelenpakket. Kort samengevat constateert de Raad van State dat het Maatregelenpakket is gebaseerd op een brede afweging en dat per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving worden gezien. De Raad van

Registratienr.: 1245212

State acht deze aanpak niet onredelijk en is ook niet van oordeel dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming.

1.4 De specifieke zienswijzen leiden op onderdelen tot wijzigingen van het bestemmingsplan.
De beantwoording van de individuele zienswijzen leiden op enkele kleine onderdelen tot een wijziging van het bestemmingsplan, zie onder argument 2.3. Deze wijzigingen zijn beperkt van aard.

2.1 Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van het Maatregelenpakket.

Het deelproject Fietsonderdoorgang Tongersestraat vormt een van de deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waartoe de raad heeft besloten. Op basis van de uitgangspunten van het Maatregelenpakket is een civieltechnisch ontwerp uitgewerkt. Het vastgestelde civieltechnisch ontwerp vormt het uitgangspunt voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het Maatregelenpakket.

2.2 Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Uit de diverse onderzoeken en onderbouwing van het bestemmingsplan blijkt dat het plan uitvoerbaar is en dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie.

2.3 De wijzigingen van de regels en de verbeelding ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn beperkt van aard.

In reactie op de zienswijzen worden enkele wijzigingen van de regels en verbeelding voorgesteld. De verkeersbestemming van het deel Kapelweg en Van Salmstraat wordt aangepast op de toekomstige verkeersfunctie. Op verzoek van het Waterschap en ProRail worden ter verduidelijking enkele regels aangepast. Deze en de overige wijzigingen zijn planologisch beperkt van aard en leiden niet tot een geheel ander plan.

2.4 De toelichting van het bestemmingsplan (niet juridisch bindend) wordt op een aantal onderdelen aangevuld.

Deze toelichting is op diverse onderdelen geactualiseerd. Dit betreft onder meer een actualisatie van het beleid (waaronder het nieuwe verkeersmodel, provinciaal beleid) en de nieuwe stikstofberekeningen met bijbehorende onderbouwingen. De toelichting bevat daarnaast een toelichting op de ontwikkelmogelijkheden voor de locatie van de Drankenhandel (zie onder argument 2.5).

2.5 De scenariostudie voor de locatie voor de drankenhandel wijst uit dat een herontwikkeling van het resterende deel van de locatie van de drankenhandel met behoud van (delen van) de cultuurhistorische bebouwing mogelijk is.

De hellingbaan van de fietsonderdoorgang aan de zijde van de Baroniestraat doorsnijdt het bedrijfsp perceel van de drankenhandel. Alhoewel een voortzetting van de bedrijfsvoering in de huidige omvang in de toekomst niet meer mogelijk is, is in dit bestemmingsplan op de resterende delen van het bedrijfsp perceel de bedrijfsbestemming vooralsnog gehandhaafd. Een scenariostudie biedt zicht op de toekomstige herontwikkelingsmogelijkheden met behoud van (delen van) de cultuurhistorische bebouwing. Met de (toekomstige) eigenaar vindt op termijn in goed overleg een nadere uitwerking hiervan plaats.

Registratienr.: 1245212

2.6. Het plan is in overeenstemming met de huidige wet-en regelgeving op het gebied van stikstof.

Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe AERIUS 2020 (beschikbaar per 15 oktober 2020) is de eerdere stikstofberekening geactualiseerd.

In AERIUS 2020 wordt met aangepaste emissiefactoren voor mobiele werktuigen gerekend waardoor de stikstofdeposities als gevolg van de aanlegfase in de regel hoger uitvallen dan op grond van eerdere Aerijs-berekeningen (Aerijs 2019A).

Dit is ook het geval voor de aanlegfase van de Fietsonderdoorgang die op basis van de vorige AERIUS niet leidde tot een stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen.

Op basis van AERIUS 2020 is de stikstofdepositie van de aanlegfase van Fietsonderdoorgang berekend op maximaal 0,01 mol/ha/j. De Fietsonderdoorgang als project leidt in de gebruiksfase niet tot een stikstofdepositie. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg en de ingebruikname van de VLK wordt meegenomen in de externe saldering ten behoeve van het gehele Maatregelenpakket.

Op 13 oktober 2020 heeft het kabinet het wetsvoorstel 'Stikstofreductie en natuurverbetering' naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel bevat een vrijstelling van de vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming voor bij amvb bepaalde bouwactiviteiten. De reden van deze vrijstelling is dat bouwactiviteiten tijdelijk en beperkt van aard zijn. De beoogde vrijstelling geldt enkel voor het aspect stikstof en enkel voor de aanlegfase van projecten.

Het betreft echter nog een wetsvoorstel. De verwachting is dat de nieuwe wet en de daarbij behorende amvb in werking is getreden op het moment dat dit project tot uitvoering komt. Een vergunning volgens de Wet natuurbescherming voor de aanleg van dit project is op dat moment niet meer nodig.

Voor het geval deze wetgeving niet (tijdig) in werking treedt is uit voorzorg een ecologische voortoets opgesteld. Hierin is zelfstandig geconcludeerd dat de stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg niet leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van een Natura-2000 gebied. Deze ecologische onderbouwing (voortoets) is opgenomen in de toelichtingen van het bestemmingsplan.

Tot slot worden de stikstofdeposities van de diverse aanlegfases (Keulsebaan, Fietsonderdoorgang en VLK) samen met de gebruiksfase van de VLK betrokken in de externe saldering en daarmee ook in de Passende Beoordeling van de VLK. Bij het traject tot aankoop van stikstofrechten wordt met deze stikstofdeposities rekening gehouden. De verwachting is dat we op korte termijn het voorlopig akkoord met de aanbieder van de stikstofrechten definitief kunnen maken. Aansluitend start dan het vergunningentraject voor de intrekking enerzijds en voor de toedeling van deze rechten aan het Maatregelenpakket anderzijds. Deze vergunningenprocedures zouden dan afgerond kunnen zijn voordat de Raad van State de eventuele beroepschriften tegen deze bestemmingsplannen behandelt.

Registratienr.: 1245212

Met bovengenoemde aanpak wordt in het bestemmingsplan onderbouwd dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.

Kanttekeningen

2.1 De nieuwe stikstofaanpak is nog volop in ontwikkeling en nog niet door de Raad van State getoetst.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving rondom stikstof. Deze regelgeving is echter nog continu in ontwikkeling. Ook heeft er nog geen finale toetsing plaatsgevonden door de Raad van State of de nieuwe wet- en regelgeving geheel in lijn is met Europese wetgeving. Het stikstofaspect blijft dan ook een risico vormen voor alle nieuwe projecten op dit moment, waaronder ook dit project.

Financiën

De financiële afspraken tussen rijk, provincie en gemeente over het Maatregelenpakket PHS Boxtel zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Deelproject Fietsonderdoorgang Tongersestraat past binnen het taakstellend budget volgens het afsprakenkader in deze bestuursovereenkomst.

Uitvoering

De planning is er op gericht om de fietsondergang Tongersestraat te realiseren nadat de spoorwegovergang is gesloten. Deze sluiting vindt plaats na de realisatie van de VLK/Verbindingsweg Tongeren en na de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Dit tijdspad is mede afhankelijk van de voortgang van de planologische procedure en van het grondverwervingstraject dat eind 2020 van start gaat.

Communicatie

De bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan heeft op 2 mei 2019 plaatsgevonden. De grondeigenaren in het gebied alsmede zijn via een brief persoonlijk hierover geïnformeerd. Daarnaast heeft informatie plaatsgevonden via de nieuwsbrieven PHS, de gemeentelijke website en persberichten. Op 22 mei 2019 was er een informatiemarkt over het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat, het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Indieners van de zienswijzen en grondeigenaren zijn het afgelopen jaar tussentijds geïnformeerd over de stand van zaken van de procedure. Ook zijn zij geïnformeerd over de raadsvergadering van 10 november 2020.

Half december 2020 start de terinzagelegging van het besluit over het vastgestelde bestemmingsplan. Tegen dit besluit kan vervolgens binnen zes weken beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Op deze procedure is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Registratienr.: 1245212

Boxtel, 27 oktober 2020
Burgemeester en wethouders van Boxtel,
de loco-secretaris,
M.E.G.J. Snellen



de burgemeester,
R.S. van Meygaarden



Bijlagen

1. Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat en bijlage
2. Een niet-geanonimiseerd overzicht van de indieners van zienswijzen. Vanwege privacyoverwegingen is dit overzicht **niet openbaar**.

Ter inzage

1. Ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat
(zie ruimtelijkeplannen.nl. Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat heeft de imrocode NL.IMRO.0757.BP01FietsodTongers-otw1)
2. De ingediende zienswijzen.

Contactpersoon

L. van Duren, programmamanager PHS

Registratienr.: 1245212

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 oktober 2020;

Besluit

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Fietsonderdoorgang Tongersestraat';
2. te besluiten het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Fietsonderdoorgang Tongersestraat'.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 10 november 2020;

De gemeenteraad van Boxtel,
de griffier,
I.H.M. Smits



de voorzitter,
R.S. van Meygaarden



Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat

Deelproject 5 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

- behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 10 november 2020 tot vaststelling van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat

Inhoudsopgave

INLEIDING	3
1.1 PROCEDURE	3
1.2 LEESWIJZER	5
2 ALGEMENE BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZE	6
2.0 ALGEMENE LIJN BESLUITVORMING	6
2.1 INTEGRALE VISIE EN BESLUITVORMING	6
2.1.1 GVVP 2008.....	7
2.1.2 MOVE'31.....	8
2.1.3 Integrale besluitvorming	9
2.2 MAATREGELENPAKKET PHS BOXTEL (MAATREGELENPAKKET).....	9
2.2.1 Maatregelenpakket.....	10
2.2.2 Projecten met een relevantie met het Maatregelenpakket	14
2.2.3 Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket	15
2.3 NUT EN NOODZAAK.....	16
2.4 PROCESVERANTWOORDING	20
2.5 VARIANTENSTUDIES EN BELANGENAFWEGING	23
2.6 VOORLOPIG ONTWERP FIETSONDERDOORGANG.....	24
2.6.1 Hellingbanen	25
2.6.2 Overige ontwerpaspecten	25
2.7 VERKEER.....	25
2.7.1 Regionaal verkeersmodel.....	26
2.7.2 Verkeersmodel Boxtel 2019 inclusief Maatregelenpakket.....	26
2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel	27
2.8 BEREIKBAARHEID.....	31
2.8.1 Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	32
2.8.2 Bereikbaarheid landbouwverkeer	32
2.8.3 Bereikbaarheid hulpdiensten.....	32
2.9 OMGEVINGSASPECTEN	33
2.9.1 Woon- en leefklimaat.....	33
2.9.2 Waarden omgeving.....	34
2.9.4 Stikstof en Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen	35
2.10 SCHADEVERGOEDING	36
3 BEANTWOORDING PER ZIENSWIJZE.	38
4 NOTA VAN WIJZIGINGEN	39
4.1 INLEIDING	39
4.2 OVERZICHT VAN DE WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN FIETSONDERDOORGANG TONGERSESTRAAT	39
BIJLAGE 1 TABEL BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN FIETSONDERDOORGANG TONGERSESTRAAT	42

Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming over de eerste drie deelprojecten (sluiting dubbele spoorweginnengang Tongersestraat, Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en Verbindingsweg Tongeren) van het Maatregelenpakket PHS Bortel is een Nota van zienswijzen en wijzigingen opgesteld. Deze Nota maakte in 2017 en 2018 integraal onderdeel uit van de besluitvorming over deze deelprojecten door de gemeenteraad en het college van de gemeente Bortel.

Voorliggende Nota van zienswijzen en wijzigingen is opgesteld voor het deelproject Fietsonderdoorgang Tongersestraat.

Hoofdstuk 2 is op hoofdlijnen identiek aan de Nota voor de eerste drie deelprojecten met dien verstande dat verschillende passages zijn geactualiseerd en toegespitst zijn op het project Fietsonderdoorgang. Hoofdstuk 3 met de tabel bevat de beantwoording van de individuele zienswijzen.

1.1 Procedure

Procedure deelprojecten 1 en 2

In september 2017 hebben de gemeenteraad en college van de gemeente Bortel een aantal besluiten genomen in het kader van de deelprojecten 1 (sluiting dubbele spoorweginnengang Tongersestraat) en 2 (Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg). Tegen deze besluiten is beroep ingesteld bij de Raad van State. Op 14 augustus 2019 zijn deze besluiten grotendeels door de Raad van State vernietigd. De strekking van deze uitspraak is in lijn met de uitspraken over andere plannen in het land sinds de Raad van State eind mei 2019 een streep door het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft gezet.

Deze vernietiging van de eerste besluiten over het Maatregelenpakket PHS Bortel is uitsluitend het gevolg van de vernietiging van het PAS. Andere inhoudelijke aspecten zijn door de Raad van State niet beoordeeld. Na de uitspraak van de Raad van State van 14 augustus 2019 is gewerkt aan een plan van aanpak voor het herstel van de verschillende plannen van het Maatregelenpakket PHS Bortel. De uitspraak van de Raad van State waarmee het PAS is vernietigd, biedt daarvoor mogelijkheden.

De overige inhoudelijke aspecten zijn overigens wel uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling door de Raad van State van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3). De uitspraak van de Raad van State over dit bestemmingsplan biedt voldoende vertrouwen dat de aanpak van het Maatregelenpakket juist is. Het Maatregelenpakket blijft dan ook onverkort uitgangspunt voor de vervolgstappen.

Voor het vervolg van deelprojecten 1 en 2 wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.

Procedure deelproject 3

Op 9 oktober 2018 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3) vastgesteld. Tegen dit besluit is vervolgens beroep ingesteld.

Met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 is het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onherroepelijk geworden. In haar overwegingen in de uitspraak heeft de Raad van State de gemeentelijke aanpak, gebaseerd op een integraal Maatregelenpakket, zijnde de afzonderlijke planologische procedures voor de deelprojecten en gefaseerde uitvoering, onderschreven, zie paragraaf 2.1.3. De overwegingen van de Raad van State geven vertrouwen voor de procedures van de andere deelprojecten.

Procedure deelprojecten 4 (Keulsebaan) en 5 (Fietsonderdoorgang Tongersestraat)

Met ingang van 3 mei 2019 hebben met toepassing van de Crisis- en herstellwet ter inzage gelegen:

- het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan met daarbij het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen tot herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB).

- Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat.

Kennisgeving van de tervisielegging heeft plaatsgevonden op donderdag 2 mei 2019 in de Staatscourant, het GVOP (Gemeenschappelijke Voorziening Officiële Publicaties) en in het plaatselijk weekblad Brabants Centrum. Daarnaast is uitgebreid aandacht besteed aan de start van de procedure in een (binnen de gemeente huis-aan-huis verspreide) informatiekraant, nieuwsbrieven, op de gemeentelijke website en via persberichten. De grondeigenaren en de bewoners van de woningen waarvoor een hogere waarde Wet geluidhinder wordt vastgesteld zijn persoonlijk per brief geïnformeerd. Op 22 mei 2019 was er een informatiemarkt over het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan, het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Gedurende de tervisielegging van zes weken stond de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen. Binnen de termijn zijn 18 zienswijzen bij de gemeente ingediend. Behandeling van de Nota zienswijzen en wijzigingen en besluitvorming over het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden in de raadsvergadering van 10 november 2020.

1.2 Leeswijzer

Deze Nota bevat de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 2 Algemene beantwoording.

In dit hoofdstuk worden de algemene onderwerpen uit de zienswijzen van een gemeentelijk antwoord voorzien. Dit zijn de onderwerpen die in een groot aantal van de zienswijzen naar voren zijn gebracht. Paragraaf 2.0 bevat de algemene lijn van de besluitvorming.

In hoofdstuk 2 wordt per paragraaf gestart met de strekking van de betreffende zienswijzen, gevolgd door de gemeentelijke beantwoording en een nadere toelichting hierop. De rode tekstpassages vormen de belangrijkste passages van de Nota. Deze tekstpassages bevatten de samenvatting van de zienswijzen en de samenvatting van de beantwoording.

Hoofdstuk 3 Beantwoording per zienswijze.

In de tabel (zie bijlage 1 bij deze Nota) worden de individuele zienswijzen beantwoord.

Bij de samenvatting van de zienswijzen is ten aanzien van elk argument dat wordt ingebracht een beantwoording gegeven. Algemene onderwerpen die door meerdere indieners naar voren zijn gebracht, worden in hoofdstuk 2 van deze Nota toegelicht. In de reactie op de individuele zienswijzen wordt voor een groot deel naar de paragrafen in dit hoofdstuk 2 verwezen.

Hoofdstuk 4 Nota van wijzigingen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen van het vastgestelde bestemmingsplan ten opzichte van de ontwerpplan zoals dit ter visie heeft gelegen.

Toegepaste afkortingen in de Nota:

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	PHS
Maatregelenpakket PHS Boxtel	Maatregelenpakket
Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg	VLK
Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan 2008-2020	GVVP 2008
Voorlopig Ontwerp	VO
Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg	TALK
Programmatistische Aanpak Stikstof	PAS
Natuur Netwerk Brabant	NNB
Verkeerregelinstanties	VRI

2 Algemene beantwoording van de zienswijze

2.0 Algemene lijn besluitvorming

Onderstaand een samenvatting van de belangrijkste algemene overwegingen die ten grondslag liggen aan de besluitvorming:

- het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2008 vormt de geldende integrale gemeentelijke visie op de verkeersstructuur. Met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een groot aantal doelstellingen van het GVVP 2008;
- het Maatregelenpakket PHS Boxtel vormt het uitgangspunt voor de actualisatie van het GVVP 2008 in de MOBiliteitsVisiE 2031 (MOVE'31). De noodzaak om te wachten op MOVE'31 ontbreekt;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel opgelost. In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel worden hiermee in voldoende mate aangetoond;
- er heeft een zeer uitgebreid en zorgvuldig proces middels burgerparticipatie en besluitvorming plaatsgevonden om te komen tot het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- in dit proces zijn diverse alternatieven en varianten op een groot aantal aspecten uitgebreid onderzocht en bij de besluitvorming zorgvuldig afgewogen. Dit heeft geleid tot de keuze van de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- het in 2020 geactualiseerde regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde Boxtels verkeersmodel waarin het Maatregelenpakket PHS Boxtel is opgenomen geven een representatief en betrouwbaar beeld van het toekomstig verkeersaanbod en spreiding over de wegen. Dit model heeft ten grondslag gelegen aan de verkeerskundige onderbouwingen en milieuonderzoeken;
- het verkeersmodel toont aan dat het aandeel doorgaand verkeer op een aantal wegen in de woonwijken vermindert. Op andere wegen daarentegen (voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel; voor een deel betreft dit wegen bestemd voor doorgaand verkeer zoals de VLK en Keulsebaan) is sprake van een toename van verkeer;
- de toekomstige verkeersintensiteiten passen grotendeels binnen de wegcatégorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen gewaarborgd is;
- met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang verandert de bereikbaarheid hetgeen zal leiden tot omrijdafstanden. Bij de besluitvorming over de voorkeursvariant, zoals opgenomen in het Maatregelenpakket PHS Boxtel, is besloten de hiermee gepaard gaande omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren. De gevolgen ten aanzien van de bereikbaarheid en omrijdafstanden zullen niet onevenredig zijn. Ook de Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft met enkele aanbevelingen positief ten aanzien van Maatregelenpakket geadviseerd.

Deze nota bevat een nadere toelichting hierop.

2.1 Integrale visie en besluitvorming

Strekking zienswijzen:

Bij alle deelprojecten wordt naar voren gebracht dat een actuele en integrale visie op de verkeersstructuur in Boxtel ontbreekt. Tevens wordt gesteld dat het nieuwe beleidskader MOVE'31 dient te worden afgewacht alvorens besluitvorming kan plaatsvinden over deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Daarnaast wordt integraliteit gemist omdat de deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel niet gelijktijdig in procedure worden gebracht.

Beantwoording gemeente:

Het GVVP 2008, als geldend beleidskader, biedt een integrale visie op de verkeersstructuur. Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een groot aantal ambities uit het GVVP 2008. Het GVVP 2008 en het Maatregelenpakket vormen het uitgangspunt voor de actualisatie in MOVE'31.

Op dit moment wordt gewerkt aan de opvolger van GVVP 2008, zijnde MOVE'31. Het Maatregelenpakket is de uitvoering van het GVVP 2008 en vormt daarom het uitgangspunt voor MOVE'31. In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen. Gelet hierop is geen aanleiding om met het Maatregelenpakket te wachten op MOVE'31.

Het integrale Maatregelenpakket vormt de samenhang van alle deelprojecten. Gelet hierop is er geen noodzaak om de deelprojecten gelijktijdig in procedure te brengen. Deze aanpak wordt door de Raad van State in haar uitspraak van 18 december 2019 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ondersteund. De Raad van State overweegt dat het Maatregelenpakket is gebaseerd op een brede integrale afweging. Daarnaast worden per deelproject de gevolgen voor de omgeving bezien. Gelet hierop oordeelt de Raad van State dat de raad niet met de vaststelling van een deelproject hoeft te wachten tot de besluitvorming over de andere onderdelen van het Maatregelenpakket verder is gevorderd.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

2.1.1 GVVP 2008

In tegenstelling tot hetgeen in de zienswijzen wordt aangevoerd, beschikt de gemeente Boxtel wel degelijk over een integrale visie op de verkeersstructuur, namelijk het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2020 (GVVP 2008) vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2008. Dit GVVP 2008, met een planhorizon tot 2020, bevat het geldend verkeers- en vervoersbeleid en doelstellingen die nodig zijn om de gemeente Boxtel leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden.

Bij de ambities in paragraaf 5.1 van het GVVP 2008 is een aantal aspecten genoemd die van belang zijn bij het definiëren van de wegenstructuur. Concreet gaat het hierbij om:

- goede interne en externe bereikbaarheid van het centrum en de woongebieden;
- goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijfsterreinen (o.a. Ladonk);
- weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-)verkeer door verblijfsgebieden;
- verbeteren oversteekbaarheid noord-zuid-as;
- verminderen (vracht)verkeersoverlast (Baroniestraat);
- zorgvuldige landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur in het buitengebied;
- verbeteren van de leefbaarheid.

In paragraaf 6.1 van het GVVP 2008 wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die nodig zijn om de voorgestelde wegenstructuur in Boxtel te realiseren.

Als concrete maatregelen worden genoemd het vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan, de verbinding Ladonk Kapelweg, de parallelstructuur en een voorziening voor een veilige oversteek van de spoorwegovergang. Nut en noodzaak van deze maatregelen worden in het GVVP 2008 nader toegelicht.

Tot slot worden in paragraaf 6.9 de effecten van deze maatregelen (verkeerskundig en voor wat betreft de gevolgen voor lucht en kwaliteit) in beeld gebracht.

Genoemde maatregelen zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het GVVP 2008.

Op basis van dit GVVP 2008 is vervolgens gewerkt aan plannen om de ambities van het GVVP 2008 te realiseren. In het kader van de uitgevoerde variantenstudies voor de VLK en de dubbele spoorwegovergang zijn diverse alternatieven en varianten integraal onderzocht waarbij de afweging

heeft plaatsgevonden in hoeverre de varianten bijdragen aan de ambities van het GVVP 2008 (zie paragrafen 2.4 en 2.5).

Deze afweging heeft geleid tot de keuze van de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat met het Maatregelenpakket invulling wordt gegeven aan een groot aantal belangrijke ambities uit het GVVP 2008.

2.1.2 MOVE'31

Het geldende GVVP 2008 begint dicht bij het eind van haar planhorizon te komen. Daarom is een actualisatie van het GVVP 2008 gewenst. Het GVVP 2008, en het op basis hiervan tot stand gekomen Maatregelenpakket, vormen uitgangspunt voor deze actualisatie.

Dit nieuwe beleidskader heeft MOVE'31. "MOVE" is vrij vertaald de afkorting van MObilitéitsVisiE, waarbij "31" de nieuwe planhorizon aangeeft, zijnde het jaar 2031. Het nieuwe beleidskader MOVE'31 moet leiden tot een actuele visie op mobiliteit.

Op 11 juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met de projectkaders voor MOVE '31. Hierdoor ligt er op dit moment een heldere raadsopdracht, kaderstelling en gedragen aanpak voor MOVE '31.

Het proces om te komen tot een actualisatie van het beleid heeft lang geduurd. Bestuurlijk heeft het traject om te komen tot een geactualiseerd GVVP hoge prioriteit gekregen. Het feit dat de gemeenteraad op 11 juli 2017 heeft besloten fase 2 (beleidsuitwerking) en fase 3 (maatregelenpakket) van MOVE'31 parallel te laten lopen en gezamenlijk voor besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen onderschrijft deze hoge prioriteit.

Ook de Klankbordgroep PHS Boxtel – Haaren, welke het proces rond onder andere het Maatregelenpakket begeleidt, heeft aangedrongen op urgentie bij de actualisatie van het GVVP 2008. Deze Klankbordgroep heeft op 11 april 2017 een brief aan de gemeenteraad gestuurd waarin zij de gemeenteraad oproepen hoge prioriteit te geven aan het opstellen van een, in hun ogen ontbrekende, integrale visie op de verkeersstructuur van Boxtel en de actualisatie van het GVVP 2008. De klankbordgroep heeft haar advies mede gebaseerd op signalen vanuit de verschillende werkgroepen die de diverse deelprojecten van het Maatregelenpakket begeleiden. De gemeenteraad heeft deze brief bij de besluitvorming ten aanzien van MOVE'31 betrokken.

De doelstelling voor MOVE '31 is door de gemeenteraad als volgt verwoord: MOVE '31 moet leiden tot een actuele visie (fase 1) op mobiliteit in de gemeente Boxtel, als basis voor de antwoorden op mobiliteitsvragen van morgen en vooral de uitdagingen van de toekomst. De visie en uitwerking daarvan in het mobiliteitsbeleid (fase 2) vormen een kader voor het oplossen voor grotere en kleinere mobiliteitsvraagstukken waar de gemeente Boxtel voor komt te staan en vormen de basis voor maatregelen (fase 3). Voor de langere termijn ligt er nog een opgave op de thema's doorstroming en veiligheid. Welke opgave dat is, wordt in MOVE'31 voortvarend, ook middels participatie, opgepakt en vastgesteld.

De gemeenteraad heeft besloten dat de realisatie van het gehele Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Het Maatregelenpakket is een belangrijke eerste stap in het oplossen van knelpunten en komt voort uit de doelstellingen van het GVVP 2008. Er is dus geen aanleiding om met de besluitvorming over de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket te wachten op MOVE'31.

De buiten de kaders van het Maatregelenpakket noodzakelijke en/of gewenste aanpassingen aan de infrastructuur, een verdere vertaling van beleid (zoals de verdere uitwerking van het fietsnetwerk) en nieuwe ontwikkelingen, worden beschouwd en afgewogen binnen MOVE'31 op nut en noodzaak van maatregelen. Dit zal vervolgens leiden tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma, afhankelijk van het vastgestelde ambitieniveau.

De ontvangen zienswijzen ten aanzien van de aan het Maatregelenpakket gerelateerde procedures worden betrokken bij de uitwerking van MOVE'31.

2.1.3 Integrale besluitvorming

In meerdere zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de besluitvorming over de vijf deelprojecten gelijktijdig zou moeten plaatsvinden.

Het integrale Maatregelenpakket vormt de samenhang van alle deelprojecten. Gelet hierop is er geen noodzaak om de deelprojecten gelijktijdig planologisch in procedure te brengen.

In de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 december 2019 met kenmerk 2018088910/1/R2 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is de Raad van State uitgebreid ingegaan op de beroepen met dezelfde strekking.

Onder punt 5.1 van deze uitspraak geeft de Raad van State een uitgebreide uiteenzetting van de studies en keuzes die vooraf zijn gegaan aan het plan. Onder punt 5.2 overweegt de Raad van State dat de gemeenteraad in redelijkheid heeft kunnen besluiten om niet alle verkeersproblemen binnen de gemeente gelijktijdig op te lossen binnen één gecoördineerd voorbereide procedure. De keuze voor de voorkeursvariant van het Maatregelenpakket PHS Boxtel is gebaseerd op een brede afweging en daarnaast worden per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving bezien. Onder punt 5.3 van de uitspraak wordt de gemeentelijke aanpak beschreven om via een getrechterd keuzeprocess met een inhoudelijk beeld op hoofdlijnen te komen tot een voorkeursvariant en om de overige verkeersproblematiek nader te onderzoeken in het kader van nieuw beleid (MOVE'31). Dit uitgangspunt acht de Raad van State niet onredelijk.

De Raad van State constateert verder dat de aanvaardbaarheid van het plan is beoordeeld in samenhang met de andere in het Maatregelenpakket opgenomen deelprojecten en niet als ware het een op zich zelf staande ontwikkeling en dat de gemeenteraad hierbij heeft onderkend dat er sprake is van een verschuiving van verkeersdruk. Overwogen wordt dat er geen grond is voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op dat standpunt heeft mogen stellen of dat het besluit niet zorgvuldig tot stand is gekomen.

Onder punt 5.4. gaat de Raad van State in op de stand van zaken van de deelprojecten. Dit leidt tot het oordeel van de Raad van State dat de raad niet met de vaststelling van deelproject Verbindingsweg Tongeren had hoeven te wachten tot de besluitvorming over de andere onderdelen van het Maatregelenpakket verder was gevorderd.

Met andere woorden: het integrale Maatregelenpakket vormt de samenhang van alle deelprojecten. Gelet hierop is er geen noodzaak om de deelprojecten gelijktijdig planologisch in procedure te brengen. De Raad van State acht deze aanpak niet onredelijk en is ook niet van oordeel dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming.

2.2 Maatregelenpakket PHS Boxtel (Maatregelenpakket)

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen bij de verschillende deelprojecten wordt gesteld dat het Maatregelenpakket te beperkt is en dat meerdere maatregelen nodig zijn om de knelpunten op te lossen.

In het kader van dit deelproject wordt concreet voorgesteld het vervangen van de fietsonderdoorgang door een volwaardige autotunnel.

Beantwoording gemeente:

Paragraaf 2.2.1 bevat een nadere toelichting op het Maatregelenpakket met een toelichting op de stand van zaken van de deelprojecten. Geconcludeerd wordt dat met het Maatregelenpakket een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel worden opgelost. Alternatieve oplossingen binnen het Maatregelenpakket zijn in deze fase niet meer aan de orde.

Resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel worden in het kader van MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2) nader beschouwd. In paragraaf 2.2.2 worden enkele andere projecten toegelicht die directe relaties hebben met de deelprojecten van Maatregelenpakket.

Deze beantwoording met onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

2.2.1 Maatregelenpakket

Allereerst wordt opgemerkt dat het Maatregelenpakket een belangrijke eerste stap is in het oplossen van verkeersknelpunten. Met dit Maatregelenpakket wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle knelpunten binnen Boxtel opgelost. In het kader van MOVE'31, zie onder 2.1.2, worden resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel beschouwd. Op basis van het vast te stellen ambitieniveau en de afweging van nut en noodzaak van maatregelen zal dit in het kader van MOVE'31 leiden tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket, ter uitvoering van het GVVP 2008, geldt als uitgangspunt voor MOVE'31.

De scope van het Maatregelenpakket met de vijf deelprojecten is het resultaat van een uitgebreid afwegings- en besluitvormingstraject (zie onder 2.4). De betrokken partners (het Rijk, Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Boxtel) hebben tot de scope van het Maatregelenpakket besloten en de afspraken hierover in mei 2015 vastgelegd in een Bestuursovereenkomst. Deze Bestuursovereenkomst is op 11 juni 2015 integraal gepubliceerd in de Staatscourant.

Deze Bestuursovereenkomst bevat ook financiële afspraken ter realisatie van het Maatregelenpakket. In artikel 3 van de Bestuursovereenkomst is het volgende hierover opgenomen:

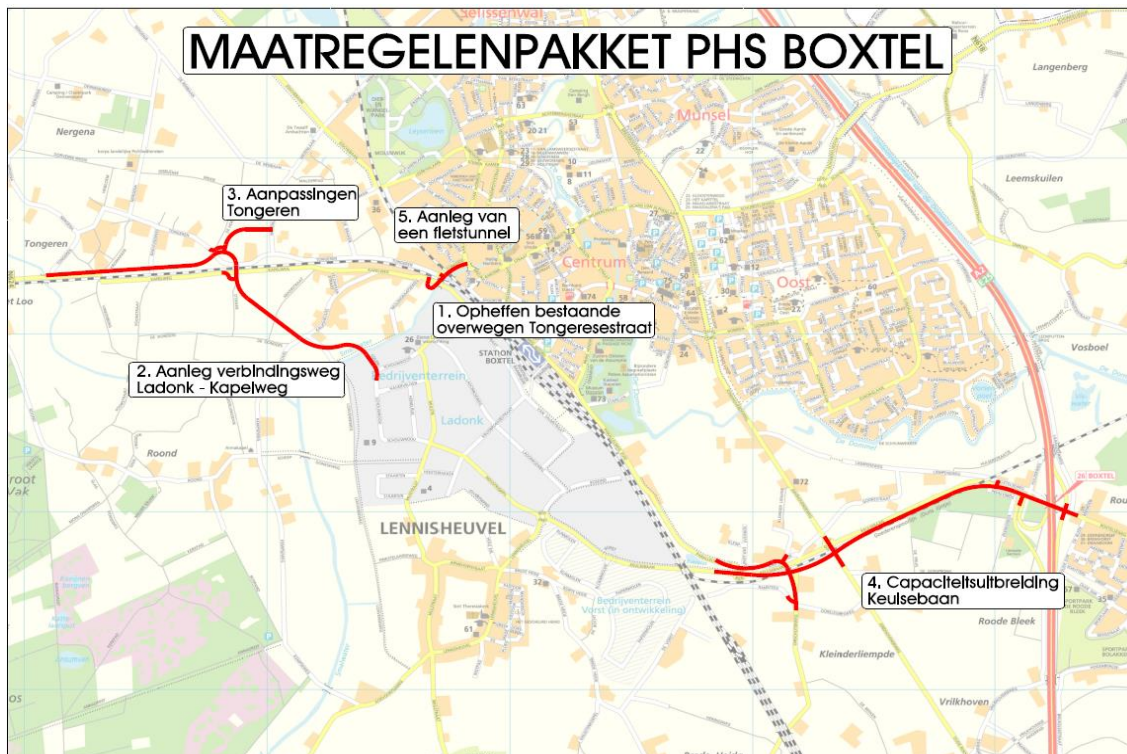
- Het Rijk verbindt zich tot het verlenen van een projectsubsidie van € 19,2 miljoen;
- Provincie Noord-Brabant investeert een bijdrage van € 13,2 miljoen;
- Gemeente Boxtel investeert een bijdrage € 6 miljoen.

In totaal brengen de drie partijen zo € 38,4 miljoen bijeen voor de realisatie van het Maatregelenpakket.

Het Maatregelenpakket bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten:

1. opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
3. aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer;
4. opwaardering Keulsebaan (in eerste instantie geknipt in deelproject 4a (tussen rotonde De Vorst en rotonde De Goor) en deelproject 4b (tussen rotonde De Goor en de aansluiting met de A2);
5. realisatie van een fietsonderdoorgang ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de weg Tongeren.

Deze deelprojecten zijn op onderstaande kaart aangegeven.



Afbeelding 1: Maatregelenpakket PHS Boxtel

Onderstaand een korte beschrijving van de vijf deelprojecten met de actuele stand van zaken:

Deelproject 1: opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat.

Dit deelproject omvat de sanering van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat.

In de Bestuursovereenkomst is overeengekomen dat de dubbele spoorwegovergang volledig wordt opgeheven, dus voor al het verkeer. Dit kan echter niet eerder plaatsvinden dan nadat er voor alle verkeerssoorten alternatieve routes beschikbaar zijn.

Voor het gemotoriseerd verkeer zijn dat de VLK, de aanpassingen in Tongeren en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan (deelprojecten 2,3 en 4). Voor het langzaam verkeer is dat de fietsonderdoorgang (deelproject 5).

Om Boxtel tijdens de uitvoering bereikbaar te houden, kunnen de vijf deelprojecten niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht, zie onder 2.2.3. Mede om deze reden wordt de sluiting van de dubbele spoorwegovergang gefaseerd uitgevoerd.

De eerste deelprojecten die in uitvoering gaan (VLK, Tongeren en Keulsebaan) zorgen voor alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer. Zodra deze alternatieven zijn gerealiseerd, kan de dubbele spoorwegovergang worden gesloten voor gemotoriseerd verkeer (fase 1).

Zodra op termijn ook het laatste deelproject, de fietstunnel, is gerealiseerd, kan de dubbele spoorwegovergang worden gesloten voor alle vormen van verkeer (fase 2).

Om de dubbele spoorwegovergang te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (fase 1) is een verkeersbesluit nodig. Vanwege de inhoudelijke samenhang wordt dit verkeersbesluit gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK 2020 (deelproject 2) en twee andere besluiten (het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en het besluit tot vaststelling hogere waarden) begin 2021 gecoördineerd opnieuw in procedure gebracht.

Voor de sluiting voor al het verkeer, dus inclusief langzaam verkeer (fase2), wordt te zijner tijd een onttrekkingsbesluit genomen.

Deelproject 2: Aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen.

Dit deelproject omvat de aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen van de overwegen Kapelweg (opheffen voor gemotoriseerd verkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen).

In 2013 heeft de gemeenteraad ingestemd met het VO voor de VLK. Op basis van dit VO is in augustus 2013 het ontwerpbestemmingsplan VLK 2013 in procedure gebracht. Deze procedure is vervolgens stopgezet in afwachting van de ontwikkelingen rondom PHS.

In 2017 is het eerdere VO uit 2013 op onderdelen geactualiseerd. Bij deze actualisatie zijn de werkgroep VLK en diverse stakeholders betrokken geweest. Het geactualiseerde VO is op 18 april 2017 door het college van B&W vastgesteld. Dit vastgestelde VO vormde de grondslag voor het bestemmingsplan VLK 2017.

Vanwege de inhoudelijke samenhang is in 2017 het bestemmingsplan VLK gelijktijdig met het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer (deelproject 1) en drie andere besluiten (het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer, het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang Bakhuisdreef en het besluit tot vaststelling hogere waarden) in procedure gebracht.

Op 12 september 2017 heeft de raad van de gemeente Boxtel het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 vastgesteld en besloten tot onttrekking van de spoorwegovergang Bakhuisdreef aan de openbaarheid van verkeer. Op 26 september 2017 heeft het college besloten over de sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en tot het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder. Tegen deze besluiten is beroep ingesteld bij de Raad van State.

Op 14 augustus 2019 heeft de afdeling Bestuursrechtsspraak van de Raad van State hierover uitspraak gedaan. Met deze uitspraak is:

- het bestemmingsplan Verbindingsweg-Ladonk-Kapelweg (raadsbesluit 12 september 2017) vernietigd;
- het verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de spoorwegovergang Kapelweg (collegebesluit 26 september 2017) vernietigd;
- het verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat (collegebesluit 26 september 2017) vernietigd;
- het besluit 'Hogere waarden Wet geluidhinder' (collegebesluit 26 september 2017) vernietigd.

De reden van vernietiging is dat het bestemmingsplan VLK is gebaseerd op het PAS en de Passende Beoordeling die ten grondslag ligt aan het PAS. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter een volledige streep gezet door het PAS. Dit betekent dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan VLK niet kon worden verwezen worden naar de Passende Beoordeling die ten grondslag lag aan het PAS. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is daardoor in strijd met de Wet natuurbescherming. Deze uitspraak is geheel in lijn met alle andere uitspraken waarbij de onderbouwingen (deels) zijn gebaseerd op het PAS. Aan een inhoudelijke behandeling van de overige beroepsgronden is de Raad van State niet toegekomen.

De verkeersbesluiten en het besluit Hogere waarden zijn vernietigd, omdat deze besluiten afhankelijk zijn van (uitvoering van) het bestemmingsplan VLK. In de verkeersbesluiten is namelijk opgenomen dat de werking van deze besluiten is opgeschort tot de openstelling van de weg die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Het eveneens gecoördineerde besluit tot definitieve onttrekking aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef (raadsbesluit 12 september 2017) is in stand gelaten omdat tegen dit besluit geen beroep was ingesteld.

In vervolg op de uitspraak van 14 augustus 2019 is een plan van aanpak opgesteld voor het herstel verschillende plannen van het Maatregelenpakket PHS Boxtel als gevolg van de vernietiging van het PAS. De uitspraak van de Raad vormt geen aanleiding om een andere koers ten aanzien van het Maatregelenpakket te overwegen.

Deelproject 3: Aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer en de snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer.

Voor buurtschap Tongeren is een goede toekomstige bereikbaarheid van groot belang. Anderzijds moet de toename van gebiedsvreemd verkeer door het gebied worden ontmoedigd.

De doelstelling van deelproject 3 is om met de toepassing van verkeersremmende maatregelen het gebiedsvreemd verkeer te ontmoedigen en de (fiets) veiligheid te vergroten en om de bereikbaarheid via een aansluiting van buurtschap Tongeren op de VLK te borgen.

Het projectgebied van dit deelproject 3 wordt begrensd door de spoorlijnen Den Bosch-Boxtel en Tilburg-Boxtel. In het kader van dit deelproject zijn onderstaande maatregelen in beeld :

- verkeersremmende voorzieningen op kruispunten (kruispuntplateaus), aangevuld met drempels;
- aansluiting van het oostelijk deel van Tongeren door middel van een nieuwe weg tussen de VLK en de Mezenlaan op de VLK;
- geleiding van de primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel via de VLK en vanaf overweg D'Ekker over de Kapelweg door buurtschap Kalksheuvel.

In december 2017 is het Voorlopige Ontwerp (VO) van Tongeren vastgesteld. Naar aanleiding van het verzoek van een van de grondeigenaren in het gebied is het tracé van de Verbindingsweg in het voorjaar van 2018 enigszins aangepast. Op basis van het aangepaste VO heeft de gemeenteraad op 9 oktober 2018 het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren vastgesteld. Tegen dit besluit is beroep ingesteld.

Met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 zijn de beroepen ongegrond verklaard en is het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onherroepelijk geworden. Deze uitspraak bevat een groot aantal overwegingen ten aanzien van de aanpak van het Maatregelenpakket. Kort samengevat constateert de Raad van State dat het Maatregelenpakket is gebaseerd op een brede afweging en dat per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving worden gezien. De Raad van State acht deze aanpak niet onredelijk en is ook niet van oordeel dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming.

Deelproject 4: Opwaardering van de Keulsebaan

Deelproject 4 betreft de opwaardering van de Keulsebaan zodat er meer capaciteit ontstaat voor het verkeer.

Het deelproject Keulsebaan omvat de volgende maatregelen:

- verbreding van de Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de A2 tot de tunnel onder het spoor;
- aanpassingen van de kruispunten met de Eindhovenseweg en de Parallelweg-Zuid op de toekomstige capaciteitsvraag;
- de kruispunten met de Oirschotseweg en Parallelweg Zuid combineren tot één kruispunt.

Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een VO waarbij de werkgroep Keulsebaan en diverse stakeholders betrokken zijn. In juni 2018 is het Voorlopige Ontwerp (VO) voor de Keulsebaan vastgesteld. Dit VO is op 27 juni 2018 tijdens een informatiemarkt nader toegelicht.

Op basis van het aangepaste VO is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan heeft samen met het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen tot een herbegrenzing van de NNB met ingang van 3 mei tot en met 13 juni 2020 ter inzage gelegen. Op 22 mei 2019 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

In totaal zijn 28 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.

8 zienswijzen zijn ingediend door verenigingen/stichtingen, 18 door particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 door instanties (provincie en Waterschap).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- onvoldoende integraliteit van het ontwerp
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp
- natuuraspecten, stikstof en herbegrenzing NNB
- gevolgen voor het woon- en leefklimaat

- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket

Deelproject 5: Realisatie van een fietsonderdoorgang onder het spoor in de Tongersestraat

Om bij het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang een alternatieve verbinding te bieden voor het langzaam verkeer tussen enerzijds buurtschap Kalksheuvel en bedrijventerrein Ladonk en anderzijds de kern van Boxtel, is in het kader van het Maatregelenpakket besloten tot de aanleg van een fietsonderdoorgang tussen de Kapelweg en de Breukelsestraat/Van Hornstraat. Met het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang wordt de weg Tongeren een doodlopende straat.

Het schetsontwerp voor de fietsonderdoorgang is vastgelegd in de Rapportage variantenstudie Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel uit oktober 2013. In opdracht van Prorail is fietsonderdoorgang nader uitgewerkt tot een VO (november 2017). Bij deze uitwerking zijn de werkgroep Fietstunnel en diverse stakeholders betrokken.

Op advies van de werkgroep Fietstunnel en de Fietzersbond is vervolgens nog eens kritisch gekeken naar de hellingbanen. Een nadere studie heeft aangetoond dat aan de centrumzijde een hellingpercentage van 4% haalbaar is; aan de zijde van Ladonk een hellingpercentage van 3%. Deze geoptimaliseerde variant 2019 ligt ten grondslag aan het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft met ingang van 3 mei tot en met 13 juni 2020 ter inzage gelegen. Op 22 mei 2019 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

In totaal zijn 18 zienswijzen ingediend:

5 zienswijzen zijn ingediend door verenigingen/stichtingen (Fietzersbond, Stichting Kalksheuvel Groen De Betere weg, WEB, Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord, Het Groene Hart Brabant), 11 door particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 door instanties (Waterschap de Dommel, Prorail).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket, waaronder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang
- twijfels bij nut en noodzaak fietsonderdoorgang
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp
- relatie met grondeigendom
- natuuraspecten, ligging tov EVZ en stikstof

2.2.2 Projecten met een relevantie met het Maatregelenpakket

Het Maatregelenpakket omvat de vijf deelprojecten die onder paragraaf 2.2.1 zijn toegelicht.

Buiten dit Maatregelenpakket zijn enkele andere (infrastructurele) projecten binnen Boxtel in voorbereiding die een relatie hebben met het Maatregelenpakket. Onderstaand een korte toelichting op enkele projecten.

Project Boseind

Het deelproject Keulsebaan heeft betrekking op het deel Keulsebaan tussen de A2 en de spooronderdoorgang, zie onder 2.2.1. Het deel Keulsebaan aan de westzijde van de spooronderdoorgang op het bedrijventerrein Ladonk valt buiten dit deelproject.

Uit studie is gebleken dat, kijkend naar de verwachte verkeerstroom voor het prognosejaar 2028, de rotonde bij Boseind op bedrijventerrein Ladonk onvoldoende capaciteit heeft om de groei van het verkeer in de toekomst te kunnen verwerken. Tijdens de ochtend- en avondspits zal het verkeer vastlopen, waarbij mogelijk zelfs een terugslag naar de spoortunnel kan plaatsvinden. De rotonde De Vorst heeft wel voldoende capaciteit om de toename van het verkeer op te vangen. Daarnaast is bij rotonde Boseind de oversteek voor het fietsverkeer van Lennisheuvel naar Boxtel en vice versa al eerder onderkend als een knelpunt. De oversteekbaarheid wordt als lastig en onveilig ervaren.

Daarom wordt aanvullend op het deelproject Keulsebaan ook onderzoek gedaan naar de noodzakelijke aanpassingen bij rotonde Boseind. Deze aanpassingen vallen buiten de formele scope van het Maatregelenpakket maar worden wel parallel onderzocht en uitgewerkt.

Na een uitgebreide variantenstudie waarbij alle mogelijke oplossingen zijn onderzocht, is de voorkeursvariant uitgewerkt in een voorlopig ontwerp waarbij de rotonde Boseind wordt omgebouwd naar een kruispunt met verkeerslichten. Tevens wordt voorzien in een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers bij het spoorviaduct van de Keulsebaan. Voor deze aanpassingen zijn middelen gereserveerd. Uit oogpunt van efficiency en beperken van overlast voor het verkeer is het voornemen om realisatie van deze aanpassingen gelijk te laten lopen met de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan zoals in het maatregelenpakket is voorzien. Zodra de besluitvorming rondom het bestemmingsplan Keulsebaan is afgerond zal de nadere uitwerking en contractvoorbereiding voor de gehele project starten.

Project Kalksheuvel

In combinatie met de noodzakelijke rioleringswerkzaamheden wordt buurtschap Kalksheuvel na aanleg van de VLK heringericht. Uitgangspunt bij deze herinrichting is de toekomstige situatie binnen het buurtschap na de realisatie van het Maatregelenpakket.

Om deze herinrichting vorm te geven is in de zomer van 2015 een burgerparticipatietraject gestart. In overleg met de buurtbewoners zijn de eerste voorkeuren verkend om invulling te geven aan een goede bereikbaarheid van het buurtschap, een verkeersveilige inrichting en een prettige woonomgeving. Onderdelen hiervan vormen het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Belangrijkste raakvlakken met het Maatregelenpakket zijn de aansluiting van de weg Kalksheuvel op de VLK, de inpassing van de fietsonderdoorgang, het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Op 13 juni 2018 heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarbij de aanwezige bewoners hun voorkeur hebben uitgesproken ten aanzien van de twee (resterende) inrichtingsvoorstellen. Tijdens deze avond is ook aan de orde geweest om de gehele inrichting in meerdere fasen uit te voeren. Op dit moment worden de mogelijkheden daartoe nader uitgewerkt.

Herinrichten Molenwijkseweg

Op de kruisingsvlakken Molenwijkseweg-Essche Heike, Molenwijkseweg-Parkweg en Molenwijkseweg-Leenhoflaan zijn verkeerskundige aanpassingen nodig om de toename van gemotoriseerd als gevolg van het Maatregelenpakket goed te kunnen afwikkelen en sturen.

Deze aanpassingen worden betrokken in het project 'Herinrichten Molenwijkseweg'. In het kader van dit project worden de doelstellingen van beide projecten (deelproject Tongeren en project Herinrichting Molenwijkseweg) integraal bekeken en uitgewerkt tot een concreet ontwerp. Fase 1 van dit project is in 2017-2018 uitgevoerd. Deze fase behelst de aanleg van een fietsstraat op een deel van de Molenwijkseweg tussen de komgrens met Esch en de Halderheiweg. Fase 2 van dit project is nu in uitvoering.

2.2.3 Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket

Om een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling tijdens de uitvoering te kunnen blijven garanderen, kunnen de vijf deelprojecten niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht.

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel. Bezien is welke maatregelen minimaal nodig zijn om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij een sluiting te waarborgen.

De deelprojecten van het Maatregelenpakket zorgen gezamenlijk voor een alternatief en compensatie van de nadelige effecten van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang. De VLK vormt het belangrijkste alternatief voor het gemotoriseerde verkeer.

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer kan op zijn vroegst plaatsvinden nadat de VLK als alternatief voor gemotoriseerd verkeer in gebruik is genomen. Uitgangspunt is dat de sluiting pas plaatsvindt nadat ook de aanpassingen in buurtschap Tongeren en de opwaardering van de Keulsebaan zijn gerealiseerd.

De sluiting voor alle verkeer, dus ook langzaam verkeer, kan plaatsvinden nadat de fietsonderdoorgang is aangelegd. Mede op basis daarvan is gekozen voor een gefaseerde sluiting van de dubbele spoorwegovergang (zie paragraaf 2.2.1).

Bovenstaande afwegingen hebben geleid tot de volgende volgorde in de fasering van uitvoering:

1. aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen (deelproject 2);
2. gelijktijdige aanpassingen in buurtschap Tongeren (deelproject 3);
3. capaciteitsuitbreiding Keulsebaan (deelproject 4);
4. sluiten van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer;
5. realisatie van een fietsonderdoorgang onder het spoor in de Tongersestraat (deelproject 5);
6. opheffen van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat voor alle vormen van verkeer (deelproject 1).

2.3 Nut en noodzaak

Strekking zienswijzen:

In de procedures van de verschillende deelprojecten worden door meerdere indieners vraagtekens gezet bij nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket.

In de zienswijzen over het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang wordt een pleidooi gehouden om de fietsonderdoorgang te vervangen door een autotunnel. Dit met het oog op een goede bereikbaarheid van Kalksheuvel en Ladonk en met het oog op het woongenot en voorzieningenniveau in buurtschap Kalksheuvel.

Daarnaast wordt de noodzaak van een fietsonderdoorgang ter hoogte van de Tongersestraat in twijfel getrokken, mede gelet op de hoge kosten. Er is immers al een fietstunnel die Ladonk met het centrum ontsluit. Voorgesteld wordt om het hoge budget voor de fietsonderdoorgang voor andere verkeersmaatregelen in te zetten.

Beantwoording gemeente:

Bovengenoemde zienswijzen hebben niet zozeer betrekking op de fietsonderdoorgang op zich maar op de keuze tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang en op de keuze om geen tunnel voor alle soorten verkeer te realiseren.

Met het Maatregelenpakket, waarvan de fietsonderdoorgang onderdeel uitmaakt, wordt een totaaloplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008 wordt hiermee voldaan. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket worden hiermee in voldoende mate aangetoond. Voor de integrale afweging en besluitvorming die hebben geleid tot het Maatregelenpakket wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2

Deelproject 5 van het Maatregelenpakket, de fietsonderdoorgang, zorgt voor een goede bereikbaarheid van het langzaam verkeer tussen het centrum van Boxtel en buurtschap Kalksheuvel na sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

Deze beantwoording en onderstaande toelichting worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

Onderstaand een korte onderbouwing van nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel waarvan de Fietsonderdoorgang onderdeel uitmaakt. Voor een uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar:

- de onderliggende studies en onderbouwing, genoemd in de paragrafen 2.4 en 2.5;
- de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat.

GVVP 2008

In paragraaf 2.1.1 is toegelicht dat in het GVVP 2008 de volgende concrete ambities zijn geformuleerd:

- goede interne en externe bereikbaarheid van het centrum en de woongebieden;
- goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijfstreinen (o.a. Ladonk);
- weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-)verkeer door verblijfsgebieden;
- verbeteren overstekbaarheid noord-zuid-as;
- verminderen (vracht)verkeersoverlast (Baroniestraat);
- zorgvuldige landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur in het buitengebied;
- verbeteren van de leefbaarheid.

Als oplossing hiervoor worden in het GVVP 2008 onder meer de volgende concrete maatregelen voorgesteld: het vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan, de verbinding Ladonk Kapelweg en een voorziening voor een veilige overstek van de spoorwegovergang.

Problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel. De spoorwegovergang verbindt het centrum van Boxtel met onder meer het bedrijventerrein Ladonk en buurtschap Kalksheuvel.

De problematiek van de dubbele spoorwegovergang bestaat al vele jaren. De dubbele spoorwegovergang zorgt voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het GVVP 2008 is daarom een aantal doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang, het buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.

Deze doelstellingen zijn gezamenlijk opgepakt in de Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK). Deze tracéstudie heeft onder andere geresulteerd in de voorgenomen realisatie van de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.

PHS

In de periode van de gemeentelijke tracéstudie voor de VLK, was het Rijk volop bezig met de ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Door PHS neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Voor Boxtel resulteert PHS in een toename van het aantal intercity's en goederentreinen op de lijn Den Bosch-Eindhoven, een toename van het aantal intercity's en een afname van goederentreinen op de lijn Tilburg - Eindhoven.

De komst van PHS heeft tot gevolg dat het huidige knelpunt bij de dubbele overweg in de Tongersestraat nog groter wordt. Daarnaast neemt ook het autoverkeer in de toekomst verder toe. In de aanloop naar de besluitvorming over PHS heeft de gemeente daarom intensief gesproken met het Rijk en de provincie om het knelpunt rondom de dubbele overweg onder de aandacht te brengen.

Op 4 juni 2010 heeft het Rijk in de 'Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)' aangegeven dat de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel vanuit bereikbaarheid, veiligheid en continuïteit aandacht vraagt. De omvang van de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang wordt sterk bepaald door de omvang van het treinverkeer in combinatie met de kruisende verkeersstromen en de ruimtelijke situatie.

Het Rijk heeft daarom een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek rond de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat, onder voorwaarde van cofinanciering door provincie en gemeente.

Voorkeursvariant

Gemeente Boxtel, ProRail, het ministerie van IenM en de provincie Noord-Brabant hebben vervolgens in 2012/2013 een intensief burgerparticipatietraject doorlopen. Gezamenlijk met inwoners en belanghebbenden in Boxtel is in dit kader een oplossing gezocht voor de afnemende kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de toenemende barrièrewerking als gevolg van PHS (namelijk lange(re) dichtligtijden van de dubbele spoorwegovergang) in combinatie met het toenemende wegverkeer over de dubbele spoorwegovergang.

Na een proces van verkenning, trechtering en selectie van oplossingsrichtingen resulteerde dit in een voorkeursvariant ('omleidingsvariant B14/B15, variant 6'). Deze voorkeursvariant gaat uit van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang, het realiseren van een tunnel voor langzaam verkeer ter plekke van de dubbele spoorwegovergang en het omleiden van het overige verkeer door de aanleg van de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.

In de overwegingen voor deze voorkeursvariant zijn de verkeerseffecten elders in Boxtel meegenomen (zie paragraaf 2.7.3). Hierbij is geconstateerd dat voor het buurtschap Tongeren aanpassingen nodig zijn en dat voor dit buurtschap een aansluiting op de VLK moet worden gerealiseerd. In het Maatregelenpakket is hiermee rekening gehouden. Op basis van berekende verkeerseffecten voor overige wegen bleek het niet noodzakelijk om in het kader van deze voorkeursvariant aanvullende maatregelen elders te treffen.

In de overwegingen voor deze voorkeursvariant is ook meegewogen dat de voorkeursvariant omrijafstanden tot gevolg heeft (zie paragraaf 2.8) en zijn ook de omgevingsaspecten afgewogen (zie paragraaf 2.9).

De gemeenteraad van Boxtel heeft op 26 november 2013 deze voorkeursvariant vastgesteld.

Maatregelenpakket

De voorkeursvariant is vervolgens vertaald in het Maatregelenpakket dat bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten (zie paragraaf 2.2.1 met overzichtskaart):

1. opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
3. aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer;
4. opwaardering van de Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de weg Tongeren.

Dit Maatregelenpakket is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, Provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel (zie paragraaf 2.2.1).

Maatregelenpakket in relatie tot het GVVP 2008

Met het Maatregelenpakket invulling wordt gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, waaronder:

- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang;
- de aanleg van de VLK om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de verkeersafwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd;
- verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid rondom de drukke verkeersroute door het centrum.

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt tot een oplossing voor de reeds bestaande knelpunten rondom de dubbele spoorwegovergang.

Met name de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan vormen alternatieven voor gemotoriseerd verkeer zodra de sluiting van de dubbele spoorwegovergang een feit is. Met de twee deelprojecten wordt een goede bereikbaarheid van Ladonk verzekerd.

Door de aanleg van de fietsonderdoorgang wordt voor langzaam verkeer voorzien in een rechtstreekse verbinding tussen Kalksheuvel en Ladonk met het centrum.

Met de maatregelen VLK en Keulsebaan wordt ook tegemoet gekomen aan het knelpunt van de barrièrewerking als gevolg van PHS. Ook wanneer de dubbele spoorwegovergang niet zou worden afgesloten, dan zal de overgang als gevolg van intensivering op het spoor in de toekomst langer gesloten zijn.

De conclusie is dan ook dat met het gehele Maatregelenpakket, waarvan de Fietsonderdoorgang Tongersestraat deel uitmaakt, aan een groot aantal ambities van het geldende GVVP 2008 wordt voldaan.

2.4 Procesverantwoording

Strekking zienswijzen:

Evenals bij de andere deelprojecten zijn ook bij het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang enkele kanttekeningen geplaatst bij het doorlopen proces van afweging en besluitvorming om te komen tot het Maatregelenpakket.

Beantwoording gemeente:

Onderstaand is een beknopt overzicht opgenomen van de doorlopen processtappen ten aanzien van het Maatregelenpakket en ten aanzien van de planvorming voor de Fietsonderdoorgang. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat een uitgebreid en zorgvuldig proces middels burgerparticipatie en besluitvorming heeft plaatsgevonden om te komen tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket en tot het VO voor de Fietsonderdoorgang.

Deze beantwoording met onderstaande onderbouwing wordt in de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt maar leidt niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

De diverse besluiten in het proces zijn tot stand gekomen op basis van een uitgebreid en zorgvuldig proces. Onderstaand een korte toelichting op het proces met een chronologisch overzicht.

GVVP 2008

Het GVVP 2008 is via een uitgebreid proces van inspraak, workshops en consultering van een klankbordgroep tot stand gekomen. Het GVVP 2008 is in december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld.

Ter uitvoering van het GVVP 2008 is vanaf 2009 gewerkt aan de tracékeuze en ontwerpopgave voor de VLK. Dit heeft geleid tot de besluitvorming van de gemeenteraad in juni 2011 over het voorkeursalternatief.

Maatregelenpakket

In het kader van de ontwikkelingen rondom het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) hebben de gemeente Boxtel, het Rijk, de Provincie en ProRail in 2012 gezamenlijk het onderzoek opgepakt naar de oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Dit heeft geresulteerd in de besluitvorming door de gemeenteraad van november 2013 over de voorkeursvariant.

De vastgestelde voorkeursvariant is vervolgens uitgewerkt in het Maatregelenpakket PHS Boxtel en vastgelegd in de Bestuursovereenkomst die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, provincie en de gemeente Boxtel.

Tabel 1: proces

GVVP 2008	2008	Raadsbesluit GVVP 2008 (16-12-2008)
		Vaststellen met in achtneming van de 5 prioriteiten a t/m e zoals in het raadsvoorstel genoemd. a. Vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan b. Verbinding Ladonk-Kapelweg (voorheen Colenhoef) c. Voorziening veilige oversteek spoorwegovergang d. Aansluiting op de A2 vanaf de Schijndelseweg e. Overige maatregelen

Tracéstudie A2 - Ladonk-Kapelweg (TALK)	2010	Raadsbesluit Tracéstudie A2/Ladonk-Kapelweg (21-12-2010) <i>Vaststellen Tracéstudie en de meest kansrijke alternatieven (0++, 3a en 4) nader onderzoeken.</i>
	2011	Raadsbesluit nadere vergelijking alternatieven A2/Ladonk-Kapelweg (28-06-2011) <i>Instemmen met het samengestelde voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg (positieve onderdelen van de onderzochte kansrijke alternatieven 1, 3a en 4) en het college op te dragen om het voorlopig ontwerp verder uit te werken.</i>
Uitwerking Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg	2012	Raadsbesluit VO VLK (29-10-2012) <i>Vaststellen VO VLK en de toelichting, inclusief inspraakreacties en starten met de (voorbereidingen voor) de bestemmingsplanprocedure.</i>
	2013	<i>Ter inzage ontwerpbestemmingsplan VLK 2013 (23 augustus t/m 3 oktober 2013)</i> <i>Vervolgens uit procedure gehaald vanwege financiële dekking in combinatie met de ontwikkelingen rondom het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).</i>
Burgerparticipatie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	2012 / 2013	Raadsbesluit PHS oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (23-04-2013) <i>Kennisnemen van het proces/resultaten uit het participatietraject. De volgende twee oplossingsrichtingen nader te werken/ optimaliseren:</i> - Cluster Tongersestraat: variant CV9 - Cluster Omleidingen: een combinatie van de varianten B14 en B15
Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	2013	Raadsbesluit PHS Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (26-11-2013) - <i>Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.</i> - <i>Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.</i> - <i>Een keuze te maken uit de twee voorkeursvarianten, waarbij het college omleidingsvariant B14/B15 adviseert.</i> - <i>De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.</i> Besluit: voorkeursvariant B14/B15, variant 6

Bestuursvereen- komst “Oplossing verkeers- problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat Boxtel” Maatregelenpakket PHS Boxtel	2014	Collegebesluit Bestuursvereenkomst (2-12-2014) - in stemmen met de inhoud van de bestuursvereenkomst PHS Boxtel; - de burgemeester te mandateren de bestuursvereenkomst te ondertekenen; - de gemeenteraad in de gelegenheid te stellen om wensen en bedenkingen in te brengen over de bestuursvereenkomst in de raadsvergadering van 16 december 2014. Raadsbesluit PHS: bijdrage gemeente aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel (16-12-2014) <i>Garant staan om de komende jaren € 5,2 miljoen excl. BTW beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het maatregelenpakket PHS Boxtel.</i>
	2015	<i>Ondertekening Bestuursvereenkomst door gemeente, Rijk en provincie (mei 2015)</i>
Uitwerking Maatregelenpakket PHS Boxtel in plannen en procedures	2015- 2016	Start planuitwerking Maatregelenpakket + oprichting klankbordgroep en werkgroepen voor de deelprojecten
	2017	Collegebesluit VO VLK (18-04-2017) <i>Vaststellen VO VLK</i>
	2017	Raadsbesluit coördinatie procedures (9 mei 2017) <i>Coördinatiebesluit ten behoeve van deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.</i>
	2017	Vijf besluiten gecoördineerd ter inzage van 12 mei tot en met 22 juni 2017 <i>Behandeling en besluitvorming in de gemeenteraad op 12 september 2017 en het college van B&W op 26 september 2017.</i>
	2018	Deelproject 3 Tongeren <i>Ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ter inzage van 8 juni tot en met 19 juli 2018. Besluitvorming gemeenteraad op 9 oktober 2018.</i>
	2019/ 2020	Deelproject 4 en 5 <i>Ontwerpbestemmingsplannen ‘Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan’ en ‘Fietsonderdoorgang Tongersestraat’ ter inzage van 3 mei 2019 tot en met 13 juni 2019. Besluitvorming gemeenteraad op 10 november 2020.</i> Uitspraak Raad van State 14 augustus 2019 <i>Vernietiging besluiten deelprojecten 1 en 2 (met uitzondering van het onttrekkingsbesluit Bakhuisdreef) als gevolg van de vernietiging van het PAS.</i> Uitspraak Raad van State 18 december 2020 <i>Bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3) onherroepelijk</i>

--	--	--

2.5 Variantenstudies en belangenafweging

Strekking zienswijzen:

Bij alle deelprojecten zijn in meer of mindere mate kanttekeningen geplaatst bij het inhoudelijke afwegingstraject dat heeft geleid tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Aangevoerd wordt dat de gevolgen van het Maatregelenpakket voor wegen elders in Boxtel, voor de bereikbaarheid, voor het woon- en leefklimaat en voor de waarden in de omgeving van de deelprojecten onvoldoende zijn meegewogen.

Beantwoording gemeente:

Om te komen tot een keuze voor de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket hebben de afgelopen jaren diverse studies en onderzoeken plaatsgevonden, zie paragraaf 2.4.

In dit kader is een groot aantal tracés, alternatieven en varianten op een breed scala van aspecten uitgebreid onderzocht en zorgvuldig afgewogen. Tijdens dit proces is gebleken dat deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Het gemeentebestuur heeft hierin de verantwoordelijkheid om goed afgewogen keuzes te maken, deze zo breed mogelijk te toetsen en op basis hiervan zorgvuldige besluiten te nemen.

Ten aanzien van de specifieke aangedragen argumenten wordt eveneens verwezen naar de paragrafen 2.7.3 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingsaspecten).

Hetgeen in de zienswijzen wordt aangevoerd leidt inhoudelijk niet tot andere keuzes ten aanzien van het Maatregelenpakket en de Fietsonderdoorgang. Het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat blijft op hoofdlijnen inhoudelijk ongewijzigd.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en de besluiten verwerkt.

Toelichting beantwoording:

In paragraaf 2.4 is een overzicht gegeven van de diverse studies die hebben plaatsgevonden en die hebben geleid tot de (tracé)keuze voor de VLK en de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket.

In het kader van deze studies is een groot aantal tracés, alternatieven en varianten op een breed scala van aspecten uitgebreid onderzocht en zorgvuldig afgewogen. Tijdens dit proces is gebleken dat deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Het gemeentebestuur heeft hierin de verantwoordelijkheid om goede afgewogen keuzes te maken, deze zo breed mogelijk te toetsen en op basis hiervan zorgvuldige besluiten te nemen.

Onderstaand wordt in hoofdlijnen op de belangrijkste studies ingegaan. Voor meer toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan. De betreffende studies en besluiten zijn opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de besluitvorming in het kader van deze studies wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4.

In de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg (TALK) in 2010 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de maatregelen om de doelstellingen van het GVVP 2008 te realiseren. Hiervoor zijn verschillende oplossingsalternatieven gepresenteerd en zijn de effecten van deze alternatieven ten aanzien van diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de besluitvorming over een voorkeursalternatief.

In het burgerparticipatietraject 2012-2013 is op basis hiervan gewerkt aan verdere oplossingen voor de verkeersproblematiek rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat, de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

De 'Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat' uit 2013 ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Deze studie is toegelicht in paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan.

De varianten uit deze studie zijn op basis van het raadsbesluit van april 2013 uitgewerkt en geoptimaliseerd. Dit proces heeft geresulteerd in vijf hoofdvarianten: twee tunnelvarianten en drie omleidingsvarianten. Deze vijf varianten zijn vervolgens in een integrale variantenafweging met elkaar vergeleken en beoordeeld op de volgende vijf hoofdcriteria:

- verkeer / oplossend vermogen
- financiën
- beleidskader
- leefbaarheid
- ruimtelijke effecten

Binnen deze hoofdcriteria zijn diverse subcriteria beoordeeld en afgewogen.

Op basis van bovengenoemde variantenafweging is één voorkeursvariant voor een tunnelvariant en één voor de omleidingsvariant geselecteerd. Deze beide voorkeursvarianten zijn vervolgens nogmaals vergeleken op de aspecten kosten en fasering. Hierbij is geconstateerd dat beide uitgewerkte voorkeursvarianten in ruime mate voldoen aan de gestelde doelen en een oplossing bieden voor de problematiek van de dubbele overweg. Beide varianten hebben ook nadelen of ongewenste neveneffecten.

Op basis hiervan is geconstateerd dat, alle voor- en nadelen afwegend, B14/B15 variant 6 omleiding Zuidelijke Randweg (de zogeheten voorkeursvariant), het beste voldoet aan de gestelde doelstellingen en randvoorwaarden. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad besloten tot deze voorkeursvariant.

Hierbij is de principiële keuze gemaakt om het verkeer niet door maar om het centrum te leiden. De intensiteit in buurtschap Kalksheuvel gaat hiermee fors omlaag en doorgaand vrachtverkeer door het buurtschap komt niet meer voor.

In de afweging van het Maatregelenpakket is geconstateerd dat deze voorkeursvariant op een aantal relaties zorgt voor langere omrijafstanden. Daarom is, om de barrièrewerking voor een deel tegen te gaan, als alternatief voor de auto en om het fietsgebruik te stimuleren, de fietsonderdoorgang ter plaatse van de dubbele overweg in het Maatregelenpakket opgenomen. De fietsonderdoorgang biedt een directe en veilige relatie van en naar het centrum en is een goed alternatief voor de relaties binnen Bortel.

In de overwegingen in de variantenstudie zijn de verkeerseffecten elders in Bortel meegenomen. Hierbij is geconstateerd dat voor het buurtschap Tongeren aanpassingen nodig zijn en dat voor dit buurtschap een aansluiting op de VLK moet worden gerealiseerd. In het Maatregelenpakket is hiermee rekening gehouden. Op basis van berekende verkeerseffecten voor overige wegen bleek het niet noodzakelijk om in het kader van deze voorkeursvariant elders aanvullende maatregelen te treffen.

2.6 Voorlopig Ontwerp Fietsonderdoorgang

Strekking zienswijzen:

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op aspecten van het voorlopig ontwerp voor de Fietsonderdoorgang. Het betreft dan met name het verzoek om richting Tongeren eveneens een hellingbaan te realiseren en om aandacht voor een sociaal veilige en verkeersveilige fietsonderdoorgang. Ook worden er enkele aanvullende suggesties gedaan ten aanzien van het ontwerp.

Daarnaast worden vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak van de fietsonderdoorgang. Dit mede gelet op de hoge kosten en nabijheid van een bestaande fietsonderdoorgang. Het pleidooi wordt gehouden om de onderdoorgang ook toegankelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer.

Beantwoording gemeente:

Deze zienswijzen hebben voor een groot deel betrekking op de keuzes die zijn gemaakt bij het voorlopig ontwerp. De hellingbaan richting Tongeren maakt geen onderdeel uit van dit ontwerp. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal er constructief rekening mee worden gehouden dat de hellingbaan op termijn kan worden gerealiseerd. Vooruitlopend hierop bevat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid die deze hellingbaan in de weg Tongeren mogelijk maakt.

De keuze voor een fietsonderdoorgang in plaats van een tunnel voor alle vormen van verkeer heeft plaatsgevonden in het kader van de afweging en besluitvorming van het integrale Maatregelenpakket PHS Boxtel, zie paragraaf 2.3 (nut en noodzaak).

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en de besluiten verwerkt.

2.6.1 Hellingbanen

Strekking zienswijzen

Meerdere indieners verzoeken om de trap richting Tongeren te vervangen door een hellingbaan.

Beantwoording gemeente:

Wij begrijpen de wens om de fietsonderdoorgang ook vanuit Tongeren goed bereikbaar te maken voor langzaam verkeer. Echter gelet op het beschikbare budget en het feit dat de primaire (regionale) fietsroute over de Kapelweg loopt en niet over Tongeren, is in het ontwerp geen hellingbaan opgenomen. In de afweging is prioriteit gegeven aan het verminderen van de hellingspercentages van de fietsonderdoorgang ten behoeve van het fietscomfort.

De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren wordt gekoppeld aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Tongeren. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal er constructief rekening mee worden gehouden dat de hellingbaan op termijn kan worden gerealiseerd. Vooruitlopend hierop bevat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid die deze hellingbaan in de weg Tongeren mogelijk maakt.

2.6.2 Overige ontwerpaspecten

Het belang van een sociaal veilige en verkeersveilige fietsonderdoorgang wordt door de gemeente onderschreven. In het vervolgtraject bij de uitwerking in een definitief ontwerp worden aspecten als zicht, licht, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, geluid en de andere suggesties uit de zienswijzen betrokken.

2.7 Verkeer

Strekking zienswijzen:

Bij alle deelprojecten wordt naar voren gebracht dat onvoldoende rekening is gehouden met de negatieve effecten van het Maatregelenpakket voor het omliggende wegennet. Gevreesd wordt voor een toename van (vracht)verkeer op wegen elders in Boxtel, waaronder in het bijzonder op wegen in Boxtel-Noord, op de Eindhovenseweg en op de weg Kalksheuvel. Het Maatregelenpakket leidt volgens indieners tot een verschuiving van het verkeerskundig probleem in plaats van het oplossen daarvan.

Daarnaast worden in een aantal zienswijzen vraagtekens geplaatst bij het verkeersmodel en de betrouwbaarheid van de verkeersintensiteiten.

Beantwoording gemeente:

Het geactualiseerde regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde Boxtels verkeersmodel 2019 geven een representatief en betrouwbaar beeld van het toekomstig verkeersaanbod en spreiding over de wegen. Op basis hiervan zijn de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket in beeld gebracht. De conclusie hiervan is dat de verkeersdrukke op een aanzienlijk aantal wegen in de autonome situatie 2030, dus zonder dat er sprake zou zijn van het Maatregelenpakket, toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit betekent dat de toenames op een aantal wegen niet of slechts gedeeltelijk worden veroorzaakt door het Maatregelenpakket.

Zowel de eerdere onderzoeken in het kader van het GVVP 2008, de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) als het verkeersmodel tonen aan dat op een groot aantal wegen in woonwijken als gevolg van het Maatregelenpakket sprake is van een afname van verkeer. Op andere wegen daarentegen

(voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel; voor een deel wegen bestemd voor doorgaand verkeer zoals de VLK en Keulsebaan) is sprake van een gemiddelde toename van verkeer. Geconcludeerd wordt dat de toekomstige verkeersintensiteiten grotendeels passen binnen de wegategorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid verkeerskundig gewaarborgd is.

Voor een nadere toelichting op de verkeerseffecten en het geactualiseerde verkeersmodel, zie onderstaande toelichting.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

2.7.1 Regionaal verkeersmodel

Begin 2020 is een nieuw regionaal verkeersmodel uitgekomen. Dit regionale verkeersmodel is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio.

Op basis van landelijke uitgangspunten (zoals keuze voor de vervoerswijze en wegcapaciteit) wordt in het verkeersmodel het verkeer toegedeeld aan het wegennet. Het verkeersmodel houdt rekening met de drukte op het wegennet en filevorming. Zo worden spoorwegovergangen gesimuleerd door iedere auto een verliestijd te geven. Daarmee wordt de route over een spoorwegovergang minder aantrekkelijk. Op deze wijze leidt het verkeersmodel tot een reële toedeling van het verkeer op het wegennet.

Deze toedeling in het verkeersmodel wordt getoetst aan de werkelijkheid. Aan de hand van uitgevoerde verkeerstellingen wordt het model daarop gekalibreerd. Pas als voldoende toetspunten in het verkeersmodel overeenkomen met de werkelijkheid, wordt het model vrijgegeven en kan het gebruikt worden om prognoses voor de toekomst te maken. Om te bepalen of de kalibratie betrouwbaar is worden de uitkomsten getoetst middels een landelijk vastgestelde methode.

De regio en de provincie hebben vastgesteld dat voor de regio 's-Hertogenbosch sprake is van een betrouwbaar en plausibel verkeersmodel. Daarmee is het verkeersmodel beschikbaar en bruikbaar voor het inschatten van effecten van verkeersmaatregelen.

2.7.2 Verkeersmodel Boxtel 2019 inclusief Maatregelenpakket

Op basis van het nieuwe regionale model is het verkeersmodel Boxtel 2019 tot stand gekomen. Dit verkeersmodel is een verfijning van het regionale verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn de gemeentelijke ontwikkelingen voor het prognosejaar 2030 meegenomen, als daarvoor 2020 besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Ontwikkelingen waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden zijn wel meegenomen voor het prognosejaar 2040. Herontwikkelingen van bestaand stedelijk gebied, zoals een herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein, zitten in het model.

Het verkeersmodel Boxtel 2019 is gekalibreerd op verkeerstellingen van de gehele provincie uit 2015 en van de gemeenten Boxtel en Sint-Michielsgestel uit 2019. In september 2020 is het Verkeersmodel Boxtel 2019 (VMB2019) door het college vastgesteld.

In het basisjaar (2019) van het dit verkeersmodel is nog geen rekening gehouden met het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Voor het prognosejaar 2030 is het gehele Maatregelenpakket als zijnde gerealiseerd meegenomen. Op de volgende wijze is het Maatregelenpakket PHS Boxtel in prognosejaar 2030 doorgevoerd:

- sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat (deelproject 1);
- realisatie VLK (deelproject 2);
- maatregelen Tongeren inclusief aansluiting Tongeren op VLK (deelproject 3)

Om een goede spreiding van het verkeer over de wegen in Tongeren te kunnen realiseren, is een aantal uitgangspunten in het model doorgevoerd. Deels betreft het uitgangspunten waarvoor binnen deelproject Tongeren of binnen andere projecten (herinrichten Molenwijkseweg) verkeersremmende maatregelen moeten worden getroffen. Voor een ander deel betreft het een doorvoeren in het verkeersmodel van de op deze wegen werkelijk gereden snelheid. Op enkele wegen is de werkelijke maximale snelheid als gevolg van het karakter, het profiel en de inrichting van de weg namelijk lager dan de toegestane maximale snelheid;

- capaciteitsuitbreiding Keulsebaan.

In het bestemmingsplan wordt voor de bestaande situatie uitgegaan van het basisjaar 2019 volgens het Verkeersmodel Boxtel 2019. De verkeerstellingen van dat jaar zijn gebruikt voor de kalibratie. Voor de plansituatie wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van het jaar 2030 volgens het Verkeersmodel Boxtel 2019. Dit is het jaar waarin het gehele Maatregelenpakket is gerealiseerd. Op basis van dit model zijn vervolgens de verkeerskundige onderbouwingen en de milieukundige onderzoeken (zoals geluid en stikstof) gebaseerd.

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat in de diverse onderbouwingen, studies en onderzoeken sprake is van verschillende intensiteiten.

Deze verschillen zijn deels te verklaren omdat voor de verschillende doeleinden (in beeld brengen verkeerseffecten, milieuonderzoeken et cetera) andere gegevens uit het verkeersmodel gebruikt moeten worden. Zo worden bij een verkeerskundige onderbouwing de effecten in beeld gebracht aan de hand van het aantal motorvoertuigen per etmaal, op werkdagen. In het akoestisch onderzoek wordt gerekend met weekdaggemiddelden, uitgesplitst naar dag, avond en nacht en met onderscheid naar licht, middel en zwaar verkeer. Daarnaast worden op basis van de milieuwetgeving voor de milieuonderzoeken de gegevens uit verschillende jaren gehanteerd.

In het weergeven van intensiteiten kunnen er verschillen ontstaan omdat de telpunten van de verkeerstellingen niet altijd exact overeenkomen met de locaties waarvoor in het verkeersmodel, in de verkeerskundige onderbouwingen of de milieuonderzoeken de betreffende verkeersintensiteiten in beeld zijn gebracht. De intensiteiten zijn dan op andere wegvakken dan waar de verkeerstellingen hebben plaatsgevonden afgelezen.

In zienswijzen zijn ook vragen gesteld of voldoende rekening is gehouden met het aandeel vrachtverkeer. De kalibratie van het verkeersmodel gebeurt aan de hand van onder andere de verkeerstellingen. In dit geval de tellingen uit 2019. In de kalibratie wordt rekening gehouden met de verdeling van het verkeer naar voertuigsoort (licht, middel en zwaar).

Tevens wordt in de zienswijzen gesteld dat een kentekenonderzoek ontbreekt. Een kentekenonderzoek is niet noodzakelijk omdat vooral de aantallen verkeer bepalend zijn. Of dit doorgaand verkeer of lokaal verkeer is, is voor de afwegingen niet relevant. Het verkeersmodel berekent de hoeveelheid verkeer en dat wordt getoetst aan de hand van verkeerstellingen. Kentekenonderzoeken geven inzicht in doorgaand verkeer in bepaalde kordons, maar het verkeersmodel kijkt naar de hele verplaatsing.

2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

In deze paragraaf zijn op basis van een vergelijking tussen de bestaande en toekomstige situatie de verkeerseffecten als gevolg van het gehele Maatregelenpakket in beeld gebracht.

Naar aanleiding van reacties vanuit de werkgroepen en tijdens de informatiebijeenkomsten in 2018 en 2019 is geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het hanteren van de bestaande situatie volgens de recente verkeerstellingen (nu uit 2019). De gegevens van deze tellingen zijn namelijk via Basec (www.Basec.nl) voor iedereen raadpleegbaar.

Dit heeft er toe geleid dat de vergelijking in deze paragraaf is gebaseerd op de bestaande situatie volgens de telgegevens uit 2019 en niet op de bestaande situatie volgens het verkeersmodel. Hoewel het verkeersmodel is gekalibreerd op de verkeerstellingen, zullen de modelintensiteiten nooit 100% gelijk zijn aan de getelde aantallen. Dit komt door de opbouw en structuur van het model en omdat het model rekening moet houden met aansluitende wegvakken en eventuele uitwisseling naar zijstraten.

Naar aanleiding hiervan de volgende toelichting:

- de telgegevens uit 2019 zijn gebruikt om het model te kalibreren, maar de modelintensiteiten zijn niet exact gelijk, zie hiervoor de toelichting onder 2.7.2;
- niet van alle wegvakken zijn telgegevens beschikbaar. Er is voor gekozen om van de wegvakken waar in 2019 géén tellingen hebben plaatsgevonden ook géén informatie in de tabel te tonen. Het leidt namelijk tot verwarring wanneer voor deze wegvakken gegevens volgens de bestaande situatie van het verkeersmodel zouden worden weergegeven terwijl voor de andere wegvakken de telgegevens worden weergegeven;
- in de tabel is de prognose van het verkeersmodel voor de situatie met Maatregelenpakket PHS Boxtel weergegeven.

In de tabel 2 en afbeelding 2 in deze paragraaf zijn de verkeerseffecten volgens het verkeersmodel als gevolg van het Maatregelenpakket gevisualiseerd.

De tabel geeft in kolom 1 de verkeersintensiteiten weer in de bestaande situatie. Zoals bovenstaand is toegelicht, is voor deze bestaande situatie gebruik gemaakt van de telgegevens uit 2019 zoals deze in Basec zijn opgenomen. In deze kolom ontbreken voor enkele wegvakken de verkeersintensiteiten omdat voor deze wegvakken geen telgegevens beschikbaar zijn.

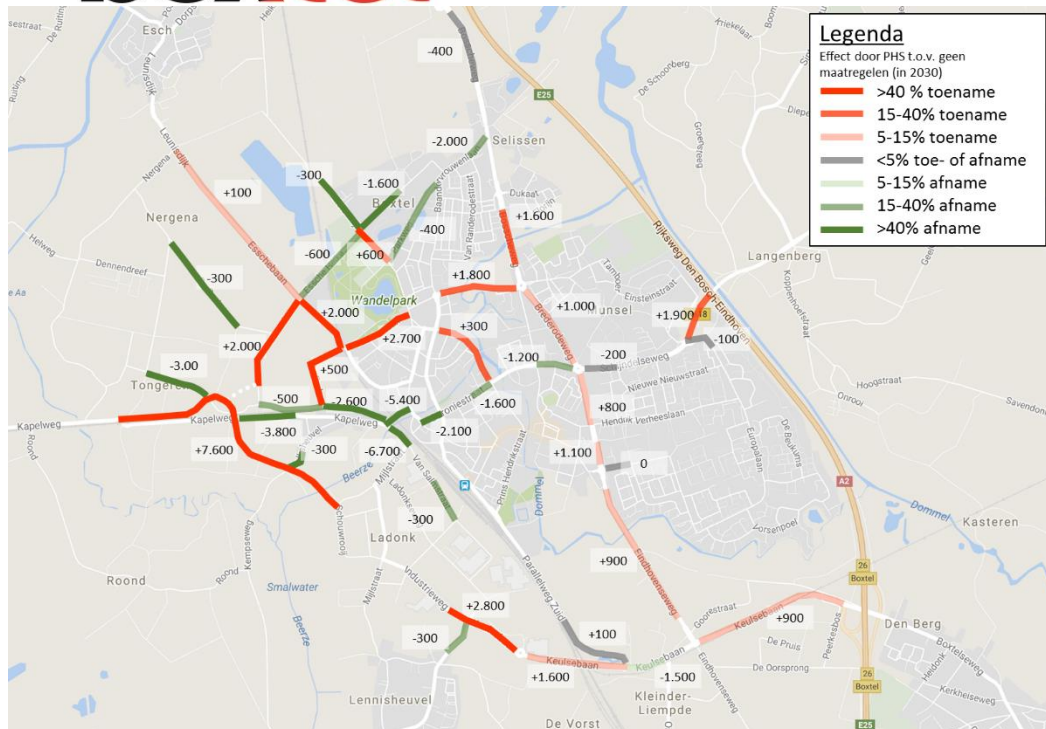
In kolom 2 en 3 zijn de geprognoseerde verkeersintensiteiten voor 2030 weergegeven voor de situatie mét en zonder Maatregelenpakket. De situatie zonder het Maatregelenpakket noemen we ook wel de autonome situatie. De autonome situatie is de situatie waarin er wel autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (zoals groei of krimp van verkeer en economie) maar er geen sprake zou zijn van het Maatregelenpakket.

In de laatste twee kolommen van de tabel worden de situaties met en zonder Maatregelenpakket met elkaar vergeleken. De toe- en afnames zijn weergegeven in absolute aantallen en in percentages. In de afbeelding is dit gevisualiseerd. Dit geeft inzicht in de toe- of afname van de verkeersintensiteiten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel ten opzichte van de situatie wanneer er geen maatregelen zouden worden uitgevoerd (de autonome situatie).

Wegvak	Telling 2019 (basec)	Nieuwe situatie 2030 VMB 2019 (2030, maatregelen PHS zijn uitgevoerd)	2030 Geen maatregelen VMB 2019 (alleen autonome groei, geen infrastructurele ingrepen)	Effecten van maatregelen PHS 2030 (situatie zonder maatregelen minus situatie met maatregelen PHS)	
Noord-zuid-as					
1 Bosscheweg, noordelijk van De Groene Poort	15.900	18.100	18.500	-400	-2%
2 Bosscheweg, bij Waterschap	13.500	16.100	14.500	1.600	11%
3 Brederodeweg, bij oversteek Boerhaavestraat	11.500	14.400	13.400	1.000	7%
4 Brederodeweg, tussen rotonde en H.Verheeslaan	11.400	13.300	12.700	600	5%
5 Brederodeweg, bij brandweerkazerne	9.500	10.800	10.000	800	8%
6 Eindhovenseweg, bij oversteek Dommel	10.300	11.500	10.600	900	8%
Oost-west-as					
7 Tongersestraat, dubbele overweg	6.900	0	5.400	-5.400	-100%
8 Baroniestraat, tussen Breukelsestraat en Annastraat	5.400	2.300	4.400	-2.100	-48%
9 Baroniestraat, tussen Angelapad en Molenstraat	8.300	4.200	5.800	-1.600	-28%
10 Vicaris van Alphenlaan, nabij de rotonde N-Z-as	8.300	6.500	7.700	-1.200	-16%
11 Schijndelseweg, nabij rotonde NZ-as	13.800	14.100	14.300	-200	-1%
12 Schijndelseweg, tussen Europalaan en viaduct A2	8.300	11.500	9.600	1.900	20%
Zuid-westzijde					
13 Keulsebaan, tussen A2 en Eindhovenseweg	18.400	20.400	19.500	900	5%
14 Keulsebaan, tussen Oirschotseweg en P'weg-Zuid	15.100	14.400	15.900	-1.500	-9%
15 Keulsebaan, tussen spoor en Lennisheuvel	10.700	14.400	12.800	1.600	13%
16 Industrieweg, tussen Lennisheuvel en Mijlstraat	4.800	7.800	5.000	2.800	56%
17 Van Salmstraat, nabij Ossenpad	1.700	1.600	1.900	-300	-16%
18 Van Salmstraat, nabij spoorwegovergang	6.900	200	6.900	-6.700	-97%
19 Nieuwe verbinding Ladonk-Kapelweg	0	7.600	0	7.600	- -
20 Kapelweg, tussen overweg Tongeren en Kalksheuve	4.200	0	3.800	-3.800	-100%
Nood-westzijde					
21 Essche Heike, bij spoorwegovergang	1.600	1.200	1.800	-600	-33%
22 Baandervrouwenlaan, bij Bosscheweg	4.200	3.600	5.600	-2.000	-36%
23 Achterberghstraat	5.500	6.600	4.800	1.800	38%
24 Molenwijkseweg, ten noorden van Essche Heike	500	200	500	-300	-60%
25 Leenhoflaan, tussen R.v.Cuijckstr. en J.v.Brabantstr.	2.200	4.000	1.300	2.700	208%
25a Mezenlaan, nabij Esschebaan	1.500	3.700	1.700	2.000	118%
25b Tongeren, tussen De Braken en Mezenlaan	2.600	1.700	2.200	-500	-23%
25c De Braken, nabij Esschebaan	--	1.700	1.200	500	42%
25d Tongeren, tussen De Braken en Tongersestraat	2.500	0	2.600	-2.600	-100%
25e Esschebaan, tussen Essche Heike en Nergena	2.000	1.900	1.800	100	6%
25f Esschebaan, tussen Mezenlaan en De Braken	--	3.600	1.600	2.000	125%
25g Van der Voortweg, thv Beerze	1.300	1.600	1.300	300	23%
25h Kalksheuvel, rijbaan, nabij VLK	700	200	500	-300	-60%
25i Parkweg, tussen Molenwijkseweg en Halderheiweg	--	1.800	2.200	-400	-18%
25j Halderheiweg	--	0	1.600	-1.600	-100%
25k Molenwijkseweg, tussen Essche Heike en Parkweg	--	1.400	800	600	75%
25l Renbaan, tussen De Hoefkens en Nergena	--	400	700	-300	-43%
25m Tongeren, tussen Nergena en VLK	--	200	3.200	-3.000	-94%
25o Lennisheuvel, nabij Keulsebaan	2.300	2.400	2.700	-300	-11%
Overige wegen					
26 Parallelweg-Zuid, buiten bebouwde kom	4.300	4.600	4.500	100	2%
27 Europalaan, nabij rotonde Schijndelseweg	4.600	4.800	4.900	-100	-2%
28 Hobbendonkseweg (westelijke deel)	7.000	7.400	7.400	0	0%
29 Liempde, Nieuwstraat, tussen Akkerstr. en Kerkstr.	--	2.500	2.500	0	0%

Tabel 2: verkeerseffecten

Bij de tabel geldt de kanttekening dat in buurtschap Kalksheuvel het verkeersmodel een onderschatting van de hoeveelheid verkeer geeft. Het model laat een ontsluiting zien via de Mijlstraat, terwijl de verwachting is dat dit via rijbaan Kalksheuvel (wegvak 25h) gaat rijden. Daar zien we nu een afname, maar verwachten we juist een toename zoals ook het voorgaande verkeersmodel laat zien. De verwachte intensiteit voor de weg Kalksheuvel bedraagt circa 1.600 voertuigen per etmaal.



Afbeelding 2: verkeerseffecten plansituatie versus autonome situatie

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2030 rustiger op de wegen van de oost-west as dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus geen maatregelen). De afname is vooral zichtbaar op een aantal wegen waar veel woningen gesitueerd zijn, die ook nog eens dicht op de weg staan, zie tabel 2 en afbeelding 2. Het positieve effect is hier dus groot.

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2030 op een aantal wegen in Boxtel juist drukker dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus geen maatregelen). Dit zijn vooral wegen aan de randen van Boxtel die bedoeld zijn voor het verzamelen en het afwikkelen van verkeer, zoals de Keulsebaan, de VLK en de route over Ladonk, zie tabel 2 en afbeelding 2.

De verkeersintensiteiten op de overige wegen waar het drukker wordt zijn getoetst aan de categorisering van de betreffende wegen volgens het GVVP 2008. Op basis van deze toetsing kan worden geconcludeerd dat de toename vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen verkeerskundig voldoende gewaarborgd is.

Hieronder wordt nader ingegaan op de verkeerskundige effecten van het Maatregelenpakket voor een aantal relevante deelgebieden.

Centrum

Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang zorgt voor een afname van verkeer in en rondom het centrum. Dit zijn de gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid en waar veel woningen dicht op de weg staan. Met name het westelijk deel van de Baroniestraat krijgt minder verkeer te verwerken. Aan de oostzijde van de Baroniestraat is de afname minder. De reden hiervan is dat op dit deel het verkeer uit de wijken samen komt om vervolgens af te wikkelen naar het hoofdwegennet, in het bijzonder de noordzuidas.

Buurtschap Kalksheuvel

Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg van de VLK zorgen er voor dat buurtschap Kalksheuvel wordt ontlast van doorgaand verkeer en zwaar verkeer. De VLK vormt voor dit verkeer het alternatief. Na realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel rijdt er nauwelijks nog verkeer door het buurtschap; enkel bestemmingsverkeer voor de woningen en de bedrijven.

De weg Kalksheuvel sluit vanuit het buurtschap aan op de VLK en krijgt als gevolg daarvan te maken met een toename van verkeer. Het verkeer rijdt niet meer naar de dubbele overweg of Ladonk, maar naar de VLK. De route het buurtschap uit verandert dus. Het betreft hier enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap Kalksheuvel tussen het buurtschap en de VLK. Het verkeersmodel geeft een onderschatting (afname), die dus onterecht is.

Keulsebaan

Het Maatregelenpakket leidt op de Keulsebaan tot een toename van verkeer. Het voorlopig ontwerp dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan Keulsebaan voorziet in een robuuste en veilige verbinding om dit verkeer te kunnen verwerken. Zie paragraaf 2.6 en de toelichting van het bestemmingsplan Keulsebaan.

Boxtel-Noord

Het Maatregelenpakket heeft effecten in Tongeren en op de wegen in het gebied Boxtel-Noord. Hier wordt het op een aantal wegen drukker ten opzichte van de situatie wanneer er geen maatregelen zouden worden uitgevoerd. Dit wordt met name veroorzaakt door de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.

De absolute verkeersaantallen blijven, met uitzondering van de Achterberghstraat en Leenhoflaan, onder de theoretische grenswaarden voor deze wegen volgens het GVVP 2008.

Op een aantal wegen is sprake van een grote procentuele toename. Deze toename wordt mede veroorzaakt door de huidige beperkte verkeersaantallen op deze wegen. Voorbeelden hiervan zijn de Van der Voortweg, Mezenlaan en Molenwijkseweg tussen Essche Heike en Parkweg. Omdat de toekomstige verkeersintensiteiten passend blijven binnen de categorisering van deze wegen volgens het GVVP 2008, blijven de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen gewaarborgd.

Een uitzondering hierop zijn de Achterberghstraat en Leenhoflaan. De verkeersintensiteiten op deze wegen liggen na realisatie van het Maatregelenpakket hoger dan de grenswaarden volgens de categorisering van het GVVP 2008. De landelijke richtlijnen gaan van een hogere intensiteit als grenswaarde uit (6.000 voertuigen per etmaal). In MOVE'31 zal die grens worden overgenomen.

De woningen in deze straten staan wat verder van de weg af, de straten zijn voldoende breed en er wordt hoofdzakelijk op eigen terrein geparkeerd. Gelet op het karakter, de profilering en de inrichting van deze straten is ook bij deze toename nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan dus goed afgewikkeld worden.

Eindhovenseweg

Ook op de Eindhovenseweg is sprake van een toename van de verkeersintensiteiten. De Eindhovenseweg is in wegcategorisering van het GVVP 2008 aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg. Dit zijn wegen waar meer dan 6.000 mvt/etmaal zijn toegestaan. De relatieve toename als gevolg van het Maatregelenpakket bedraagt 8% en is passend bij de functie van de weg. Hierdoor is nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan het verkeer goed worden afgewikkeld.

2.8 Bereikbaarheid

Strekking zienswijzen:

Bij een aantal deelprojecten, waaronder bij het deelproject Fietsonderdoorgang, zijn zienswijzen ingediend die betrekking op de gevolgen voor de bereikbaarheid en omrijafstanden door de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van woningen, winkels en bedrijven en voor de bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer. Daarnaast is geïnformeerd naar de adviezen van de Veiligheidsregio en politie ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket verandert met name de bereikbaarheid van de gebieden ten westen van de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven ten opzichte van het centrum. Deze veranderingen zullen leiden tot omrijafstanden. Dit aspect is in bij de besluitvorming door de gemeenteraad over de voorkeursvariant nadrukkelijk afgewogen en als zodanig geaccepteerd. Voor het langzaam verkeer

biedt de fietsonderdoorgang ter hoogte van de Tongersestraat een directe en veilige relatie van en naar het centrum en een goed alternatief voor de auto. De gevolgen ten aanzien van de bereikbaarheid en omrijafstanden zullen niet onevenredig zijn. Onderstaand worden de gevolgen voor de bereikbaarheid nader toegelicht.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

In de zienswijzen wordt expliciet aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van het gemotoriseerd verkeer, het landbouwverkeer en de hulpdiensten. Op deze aspecten wordt onderstaand nader ingegaan.

2.8.1 *Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer*

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang heeft consequenties voor de bereikbaarheid binnen Boxtel. Als gevolg van het besluit is er geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer van de Tongersestraat over de dubbele spoorwegovergang naar de Kapelweg / Van Salmstraat en vice versa en vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

Concluderend kan gesteld worden dat voor de lange afstand verkeersrelaties het totale Maatregelenpakket een oplossing biedt voor de toenemende barrièrewerking van het spoor. Dit door de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, waarmee een goede aansluiting op en bereikbaarheid van het hoofdwegennet is geborgd. Voor de korte afstand relaties (tussen Boxtel Centrum en Ladonk, Kalksheuvel en Tongeren) ontstaan voor autoverkeer omrijroutes, via de zuidzijde (Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en Keulsebaan) en via de noordzijde (met name via de bestaande spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike).

Onderstaand een nadere toelichting op de gevolgen voor de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

Verbinding Boxtel Centrum – Tongeren (v.v.)

Voor buurtschap Tongeren is het centrum van Boxtel per auto bereikbaar via de toekomstige aansluiting van buurtschap Tongeren op de nieuwe VLK. Desgewenst kan het gemotoriseerd verkeer van/naar Tongeren ook via de bestaande wegenstructuur en de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike rijden.

Verbinding Boxtel Centrum – Kalksheuvel (v.v.)

Kalksheuvel is per auto bereikbaar via de nieuwe VLK. Verkeer richting het centrum zal via Ladonk en Keulsebaan naar het centrum rijden. Desgewenst kan het gemotoriseerd verkeer ook via de bestaande wegenstructuur en huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike richting centrum rijden.

Verbinding Boxtel Centrum – Ladonk (v.v.)

Bedrijventerrein Ladonk is bereikbaar via de VLK. Verkeer richting het centrum zal via Ladonk en Keulsebaan naar het centrum rijden. Voor de verbinding richting Boxtel Noord kan het gemotoriseerd verkeer ook gebruik maken via de bestaande wegenstructuur en de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike voor de verbinding Ladonk – Boxtel Noord.

Daarnaast blijft de primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk via de Keulsebaan /A2. Met de opwaardering van de Keulsebaan (project 4 van het Maatregelenpakket) wordt deze ontsluiting verder verbeterd.

2.8.2 *Bereikbaarheid landbouwverkeer*

De bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer blijft gewaarborgd. In het proces en het ontwerp van de VLK, de Verbindingsweg Tongeren en de Keulsebaan is in overleg met de ZLTO dit aspect betrokken.

2.8.3 *Bereikbaarheid hulpdiensten*

In het kader van het Maatregelenpakket heeft de Veiligheidsregio Brabant-Noord meerdere malen advies uitgebracht. In het advies van 2 maart 2018 heeft de Veiligheidsregio nader toegelicht welke

argumenten ten grondslag liggen aan het advies dat er geen bezwaar bestaat tegen het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Zie hiervoor ook paragraaf 6.9 van het bestemmingsplan.

De Veiligheidsregio heeft de huidige opkomsttijden voor Kalksheuvel, Tongeren en Ladonk in kaart gebracht en onderzoek gedaan naar alternatieve routes. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang de opkomsttijden iets toenemen. Dit laat onverlet dat de hulpdiensten ruim binnen de gestelde kaders de gebieden Tongeren, Kalksheuvel en Ladonk kunnen bereiken. Het gewenste hulpverleningsniveau wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. De Veiligheidsregio is er in haar advisering vanuit gegaan dat zij geen gebruik zullen maken van de fietsonderdoorgang.

In de ontwerpnota van de fietsonderdoorgang (zie bijlage bij het bestemmingsplan) is toegelicht dat de hulpdiensten (politie, spoedeisende hulp) in tijd van nood eventueel wel gebruik kunnen maken van de onderdoorgang, maar gebonden zijn aan de beschikbare doorrijhoogte (=2,60 m1).

2.9 Omgevingsaspecten

Strekking zienswijzen:

Enkele indieners brengen naar voren dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Het gaat dan in hoofdzaak om de gevolgen van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor de bereikbaarheid en voor het voorzieningenniveau van buurtschap Kalksheuvel. Betrokken grondeigenaren vragen aandacht voor hun belangen.

Beantwoording gemeente:

Een groot deel van deze zienswijzen betreft niet zozeer een inhoudelijke bezwaar tegen de fietsonderdoorgang maar is meer gericht tegen het totale Maatregelenpakket, in het bijzonder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de gevolgen hiervan. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten om te komen tot een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang uitgebreid onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6

Met de betrokken grondeigenaren heeft de afgelopen jaren al enkele malen overleg plaatsgevonden. Verdere concrete stappen tot verwerving worden gezet na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Ook nu geldt dat minnelijke verwerving het vertrekpunt is. Het bedrijfsbelang wordt hierbij zorgvuldig betrokken.

Onderstaande beantwoording en onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

2.9.1 Woon- en leefklimaat

Toelichting beantwoording:

Onderstaand wordt nader ingegaan op een aantal aspecten met betrekking tot een goed woon- en leefklimaat.

- Geluid

In de directe omgeving van de dubbele spoorwegovergang zal in de toekomst minder geluidsoverlast worden ervaren van het autoverkeer. Dit als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

De geluidsbelasting als gevolg van de toekomstige intensivering van spoor is een belangrijk aandachtspunt in het kader van het project PHS Meteren-Boxtel en het Meer Jaren Programma Geluid.

- Toename verkeersdruk, verkeersveiligheid en bereikbaarheid

In paragraaf 2.7 wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten en in paragraaf 2.8 van de bereikbaarheidseffecten van het Maatregelenpakket.

Op de wegen waar sprake is van een afname van verkeer, zoals het in het centrum, de omgeving van de dubbele spoorwegovergang en buurtschap Kalksheuvel, leidt het Maatregelenpakket tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat. Dit wordt ervaren in de vorm van minder verkeersoverlast, een verbetering van de verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid van het gebied. Het betreft hier gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid waardoor relatief veel bewoners van deze verbetering van het woon- en leefklimaat zullen profiteren.

Op andere wegen zal de toename van de verkeersdruk worden ervaren als een aantasting van het woongenot. Dit zal ook het geval zijn op de wegen waar onder meer als gevolg van het Maatregelenpakket sprake is van een toename van verkeer.

- Luchtkwaliteit

Ook de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer zal voor de direct omwonenden verbeteren met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

- Trillingen

In de omgeving van het spoor wordt nu al veel hinder ervaren van de trillingen als gevolg van het spoorverkeer. Het aspect van trillingen als gevolg van het spoorverkeer maakt onderdeel uit van het project Meteren-Boxtel dat ProRail in opdracht van het Ministerie uitvoert. De gemeente Boxtel heeft samen met andere spoorgemeenten aandacht gevraagd voor aanvullende maatregelen. Met name om de leefbaarheid rond het spoor te verbeteren. ProRail en de Staatssecretaris houden echter vast aan de huidige wettelijke normen en hieraan wordt voldaan. De gemeente blijft dit uiteraard kritisch volgen.

2.9.2 Waarden omgeving

Strekking zienswijzen:

In het proces is aandacht gevraagd voor de cultuurhistorische bebouwing op het perceel van de drankenhandel. Daarnaast wordt in een van de zienswijzen naar voren gebracht dat onvoldoende rekening is gehouden met EVZ Smalwater.

Beantwoording zienswijzen:

Op basis van ruimtelijke studie komt naar voren dat (delen van) de cultuurhistorische bebouwing op het perceel van de drankenhandel bij realisatie van de fietsonderdoorgang behouden kunnen blijven en kunnen worden betrokken bij de ontwikkelmogelijkheden.

Zowel bij deze ontwikkelmogelijkheden als ook bij de verdere uitwerking van de fietsonderdoorgang wordt rekening gehouden met de kansen die ontstaan voor de realisatie van EVZ Smalwater.

Toelichting beantwoording:

De situering van de fietsonderdoorgang is tot stand gekomen op basis van een aantal wensen en randvoorwaarden, waaronder:

- de bundeling van infrastructuur, afstand tot EVZ Smalwater en de eigendomssituaties;
- een zo gestrekt mogelijke (rechte) onderdoorgang vanwege gewenst doorzicht in verband met de sociale veiligheid;
- een beperking van hellingspercentages ten behoeve van het comfort voor de fietsers;
- de inpassing van de hellingbaan aan de Ladonkzijde in combinatie met de vuiluitneemplaats van het Waterschap;
- de (on)mogelijkheden als gevolg van de fundering van het spoor zijn bepalend geweest voor de ligging van de spoorkruisende delen en daarmee van de totale onderdoorgang.

Bovenstaande heeft geresulteerd in de geoptimaliseerde variant van het ontwerp. Dat ontwerp ligt ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de ontwerpverantwoording, die als bijlage 1 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

In 2019 is gestart met een studie naar de ontwikkelmogelijkheden voor het restperceel ter plaatse van de drankenhandel dat ontstaat na realisatie van de fietsonderdoorgang. Er zijn meerdere scenario's onderzocht. Daarin spelen de mogelijkheden en consequenties van het behoud van de cultuurhistorische bebouwing (moutoren en gedeelte van de boerderij) een rol. Op basis van deze studie wordt geconcludeerd dat (delen van) de cultuurhistorische bebouwing gehandhaafd kunnen worden. Met betrekking tot de verdere procedure is voor deze locatie het uitgangspunt twee parallelle ruimtelijke sporen:

1. bestemmingplan voor 'sec' de fietsonderdoorgang, zoals nu voorligt.
2. nadere uitwerking van een ruimtelijke visie voor de overige delen van deze locatie op basis van de scenariostudie.

De nadere uitwerking onder punt 2 maakt geen onderdeel uit van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

De ruimtelijke studie vormt de basis voor de verdere uitwerking van het ontwerp in goed overleg tussen de (toekomstige) eigenaar en gemeente, waarbij uiteraard ook rekening wordt gehouden met de kansen die ontstaan voor de realisatie van EVZ Smalwater.

Het ontwerp-bestemmingsplan maakt nog melding van de programma-aanvraag 'EVZ's Het Groene Woud' die de gemeente Boxtel samen met andere partners heeft ingediend. Aan deze aanvraag lag de 'Uitwerkingsvisie en inrichtingsplan van Dommel en Smalwater door Boxtel 2007' mede ten grondslag. Op 12 september 2019 is de subsidie op basis van deze aanvraag door het Groen Ontwikkelfonds Brabant toegekend. Op basis van deze subsidietoekenning worden de plannen voor EVZ Smalwater verder uitgewerkt. Gelet op de eigendomssituaties en beperking zal de realisatie naar verwachting plaatsvinden via stapstenen en corridors al naar gelang er ruimte kan worden gevonden. In dat kader wordt ook onderzocht of de ontwikkelingen (zoals rondom de fietsonderdoorgang en de VLK) meekoppelkansen bieden voor aanvullende natuurontwikkeling.

2.9.4 Stikstof en Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat het bestemmingsplan nog gebaseerd is op het PAS maar dat het PAS naar verwachting geen stand houdt. Hierdoor dient een beoordeling plaats te vinden of er sprake is van een stikstofdepositie als gevolg van het project die leidt tot significante negatieve effecten voor het Natura-2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen.

Beantwoording gemeente:

Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat was nog gebaseerd op het destijds geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS) uit 2015. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter een streep door het PAS gezet omdat deze niet in overeenstemming is met Europese regelgeving. Als gevolg van deze vernietiging dient in het kader van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat een zelfstandige projectbeoordeling plaats te vinden of het project leidt tot een stikstofdepositie waardoor er sprake is van significante nadelige effecten voor de Natura 2000 gebieden.

In reactie op de uitspraak van de Raad van State is de bestemmingsplanprocedure tijdelijk stop gezet in afwachting van een oplossing voor de stikstofproblematiek. Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe AERIUS (zijnde het rekenprogramma waarmee de stikstofdepositie kan worden berekend) hebben nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden en is de onderbouwing aangepast. Uit de berekeningen en de ecologische onderbouwing komt naar voren dat het stikstofaspect geen belemmeringen vormt om het bestemmingsplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar.

Toelichting beantwoording:

Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe AERIUS 2020 (beschikbaar per 15 oktober 2020) is de eerdere stikstofberekening geactualiseerd.

In AERIUS 2020 wordt met aangepaste emissiefactoren voor mobiele werktuigen gerekend waardoor de stikstofdeposities als gevolg van de aanlegfase in de regel hoger uitvallen dan op grond van eerdere Aerijs-berekeningen (Aerijs 2019A).

Dit is ook het geval voor de aanlegfase van de Fietsonderdoorgang die op basis van de vorige AERIUS niet leidde tot een stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen.

Op basis van AERIUS 2020 is de stikstofdepositie van de aanlegfase van Fietsonderdoorgang berekend op maximaal 0,01 mol/ha/j. De Fietsonderdoorgang als project leidt in de gebruiksfase niet tot een stikstofdepositie. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg en de ingebruikname van de VLK wordt meegenomen in de externe saldering ten behoeve van het gehele Maatregelenpakket.

Op 13 oktober 2020 heeft het kabinet het wetsvoorstel 'Stikstofreductie en natuurverbetering' naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel bevat een vrijstelling van de vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming voor bij amvb bepaalde bouwactiviteiten. De reden van deze vrijstelling is dat bouwactiviteiten tijdelijk en beperkt van aard zijn. De beoogde vrijstelling geldt enkel voor het aspect stikstof en enkel voor de aanlegfase van projecten.

Het betreft echter nog een wetsvoorstel. De verwachting is dat de nieuwe wet en de daarbij behorende amvb in werking is getreden op het moment dat dit project tot uitvoering komt. Een vergunning volgens de Wet natuurbescherming voor de aanleg van dit project is op dat moment niet meer nodig.

Voor het geval deze wetgeving niet (tijdig) in werking treedt is uit voorzorg een ecologische voortoets opgesteld. Hierin is zelfstandig geconcludeerd dat de stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg niet leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van een Natura-2000 gebied. Deze ecologische onderbouwing (voortoets) is opgenomen in de toelichtingen van het bestemmingsplan.

Tot slot worden de stikstofdeposities van de diverse aanlegfasen (Keulsebaan, Fietsonderdoorgang en VLK) samen met de gebruiksfase van de VLK betrokken in de externe saldering en daarmee ook in de Passende Beoordeling van de VLK. Bij het traject tot aankoop van stikstofrechten wordt met deze stikstofdeposities rekening gehouden. De verwachting is dat we op korte termijn het voorlopig akkoord met de aanbieder van de stikstofrechten definitief kunnen maken. Aansluitend start dan het vergunningstraject voor de intrekking enerzijds en voor de toedeling van deze rechten aan het Maatregelenpakket anderzijds. Deze vergunningenprocedures zouden dan afgerond kunnen zijn voordat de Raad van State de eventuele beroepschriften tegen deze bestemmingsplannen behandelt.

Met bovengenoemde aanpak wordt in het bestemmingsplan onderbouwd dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.

2.10 Schadevergoeding

Strekking zienswijzen:

In alle procedures wordt de vrees voor mogelijke schade naar voren gebracht. Met name wordt gevreesd wordt voor waardevermindering van de woning en voor bedrijfsschade, onder meer als gevolg van een slechtere bereikbaarheid. Ook wordt gevreesd voor schade als gevolg van de aanleg van de fietsonderdoorgang.

Beantwoording gemeente:

Onderstaand wordt een nadere toelichting gegeven op de twee vormen van schade, namelijk planschade (als gevolg van de wijziging van het bestemmingsplan) en nadeelcompensatie. Wanneer indiener van mening is schade te ondervinden, kan bij de gemeente een verzoek om tegemoetkoming in de schade worden ingediend.

Voor schade als gevolg van de bouw wordt vóór aanvang van de werkzaamheden door middel van een bouwkundige opname de staat van de gebouwen vastgesteld. De schade zal vervolgens op onafhankelijke wijze worden vastgesteld en zo nodig worden vergoed.

Toelichting beantwoording:

Planschade

Planschade is de financiële schade die het gevolg is van een planologische maatregel. Een voorbeeld van een planologische maatregel is het nieuwe bestemmingsplan VLK. De schade die uit een planologische maatregel voortvloeit kan bestaan uit de waardevermindering van onroerende zaken, bijvoorbeeld als gevolg van de beperking van het woongenot of als gevolg van een belemmerde bereikbaarheid.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) regelt in artikel 6.1 dat een belanghebbende onder bepaalde voorwaarden en beperkingen recht kan doen gelden op tegemoetkoming in de schade als gevolg van een planologische maatregel. Een planschadeverzoek moet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan worden ingediend. De schade wordt berekend op basis van een vergelijking tussen de oude en nieuwe planologische situatie. Schade die valt binnen het 'normaal maatschappelijk risico' komt niet vergoeding in aanmerking.

Voor de wijze waarop een verzoek om planschade kan worden ingediend, wordt verwezen naar de 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade Boxtel 2018', zie gemeentelijke website.

Nadeelcompensatie

Naast het instrument van planschade bestaat het instrument van nadeelcompensatie. Nadeelcompensatie heeft betrekking op schadevergoeding als gevolg van overige overheidsbesluiten en handelingen die in het algemeen belang en rechtmatig zijn genomen, maar die tot nadelige gevolgen voor derden kunnen leiden.

In de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt in artikel 4:126 in titel 4.5 een wettelijke regeling hiervoor opgenomen. In lid 1 van artikel 4:146 is de mogelijkheid voor nadeelcompensatie als volgt geformuleerd:

'Indien een bestuursorgaan in de rechtmatige uitoefening van zijn publiekrechtelijke bevoegdheid of taak schade veroorzaakt die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, kent het bestuursorgaan de benadeelde desgevraagd een vergoeding toe'. Onder lid 2 is benoemd in welke situaties de schade in ieder geval niet voor vergoeding in aanmerking komt en voor rekening van de aanvrager blijft.

Te zijner tijd wordt via de gemeentelijke website informatie geboden over de mogelijkheden voor nadeelcompensatie.

3 Beantwoording per zienswijze.

In een bijgevoegde tabel, bijlage 1, bij deze Nota, zijn alle individuele zienswijzen beantwoord.

Deze tabel is als volgt opgebouwd:

- kolom 1 bevat het volgnummer van de ontvangst van de zienswijze;
- kolom 2 bevat het zaaknummer waaronder de zienswijze bij de gemeente is geregistreerd;
- kolom 4 bevat een samenvatting van de zienswijzen, waarbij een splitsing is aangebracht per argument;
- kolom 5 bevat de gemeentelijke reactie hierop.

Met het oog op privacyoverwegingen, is deze tabel geanonimiseerd. De tabel bevat dus geen NAW-gegevens (naam, woonplaats en adres) van de indieners. Instanties en belangengroeperingen worden wel als zodanig vermeld. De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders hebben kennis genomen van alle zienswijzen en bijbehorende NAW-gegevens.

Alle indieners van een zienswijze hebben een ontvangstbevestiging ontvangen. In deze ontvangstbevestiging is het zaaknummer vermeld waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd. Onder dit zaaknummer kunnen indieners de beantwoording van hun zienswijzen terugvinden.

In de tabel zijn de zienswijzen per onderwerp uitgesplitst en voorzien van een gemeentelijk antwoord. Bij deze beantwoording hiervan wordt regelmatig verwezen naar de beantwoording in de paragrafen van de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.

Ook in het geval geen specifieke verwijzing naar de algemene beantwoording heeft plaatsgevonden, wordt indieners aangeraden om kennis te nemen van hoofdstuk 2.

4 Nota van wijzigingen

4.1 Inleiding

Onderstaand overzicht (4.2) bevat een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang zoals dit ter inzage heeft gelegen.

In de laatste kolom wordt vermeld of sprake is van een wijziging naar aanleiding van een zienswijze. Is dit het geval dan wordt hierbij verwezen naar het volgnummer van de zienswijze(n) naar aanleiding waarvan de wijziging heeft plaatsgevonden.

4.2 Overzicht van de wijzigingen bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat

Tabel 3: wijzigingen

Wijziging	Toelichting op wijziging	Aanleiding
Verbeelding bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat		
Bestemming 'Verkeer – Verkeer- en verblijfsdoeleinden' voor het wegdeel Kapelweg en wegdeel Van Salmstraat wijzigen in bestemming 'Verkeer – Verkeer'	Deze wegdelen blijven in de toekomst hun wegfunctie behouden ten behoeve van de ontsluiting van buurtschap Kalksheuvel	Zienswijze volgnr. 8

Regels bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat		
De bestemming 'Railverkeer' wordt aangepast in lijn met de geldende bestemming op basis waarvan naast spoorweginfrastructuur ook wegen zijn toegestaan.	Omissie in regel in ontwerpbestemmingsplan	Zienswijze volgnummer 8
Aan de bestemming 'Bedrijf' artikel 3 wordt het begrip 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' toegevoegd.	Aanpassing op verzoek van Waterschap	Zienswijze volgnummer 10
Aan de bestemming 'Bedrijf' worden de regels met betrekken tot 'Milieuzone-ecologische verbindingzone' en 'Milieuzone-beekherstel' overeenkomstig artikel 4.1 lid c e d en overeenkomstig artikel 4.3 toegevoegd.	Aanpassing op verzoek van Waterschap	Zienswijze volgnummer 10
Het begrip 'waterhuishoudkundige voorzieningen' in artikel 1.29 wordt als volgt aangepast: "Al het oppervlaktewater zoals sloten, greppels, (infiltratie)vijvers, kanalen, beken en andere waterlopen, ook als deze incidenteel of structureel droogvallen. Alsmede voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten etc	Aanpassing op verzoek van Waterschap	Zienswijze volgnummer 10
De aanhef van artikel 6.1 gaat luiden: 'de voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor'	Aanpassing op verzoek van Waterschap	Zienswijze volgnummer 10

Aan artikel 12.1 en 12.2 wordt de bestemming 'Bedrijf' (artikel 3) toegevoegd.	Aanpassing op verzoek van Waterschap	Zienswijze volgnr 10
De aanhef van artikel 4.2 wordt gewijzigd in "bouwwerken, geen gebouwen zijnde en gebouwen".	Aanpassing op verzoek van Prorail	Zienswijze volgnr 10
Toelichting bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat		
De toelichting is op een aantal aspecten geactualiseerd en aangevuld.	- Het beleid is geactualiseerd - De toelichting is aangepast aan de hand van actuele onderzoeken waaronder in ieder geval het nieuwe verkeersmodel, stikstofberekeningen, voortoets en analyse behoud monumentale bebouwing van de drankenhandel. - Teksten en afbeeldingen in de toelichting zijn daar waar wenselijk geactualiseerd	Diverse zienswijzen + ambtshalve
Toevoeging extra bijlagen	De geactualiseerde / aanvullende onderzoeken zijn als bijlagen toegevoegd aan het bestemmingsplan	Diverse zienswijzen + ambtshalve

Bijlage 1 Tabel beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat

1.	Zaaknr.: 1143046 Ontvangst: 05-06-2019		1a)	Het bevoegd gezag heeft onvoldoende gemotiveerd waarom er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en heeft onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging.	De Fietsonderdoorgang Tongersestraat vormt een van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket. De besluitvorming die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige afweging van alle belangen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3 tot en met 2.6. Onder nr.1b en volgende gaan we nader in op de gevolgen van dit deelproject voor de belangen van indiener.
			1b)	Indieners zijn eigenaar en gebruikers van de percelen Boxtel I nrs. 3349 en 3350 waarop al lange tijd een drankenhandel en slijterij wordt geëxploiteerd. Op het perceel zijn een woongebouw/kantoor en diverse bedrijfsgebouwen aanwezig. Het bedrijf is gunstig gelegen aan een drukke weg en daarmee goed zichtbaar. Willen indieners akkoord gaan met een verplaatsing van het bedrijf, dan zal de locatie van hervestiging ook gunstig gelegen moeten zijn en over dezelfde bouw mogelijkheden moeten beschikken. Voortzetting met de huidige omvang op de locatie is niet mogelijk als de fietsonderdoorgang wordt gerealiseerd. Ook zorgt de achteruitgang van de bereikbaarheid voor een onevenredige belemmering van het bedrijf. Indieners zijn weliswaar in onderhandeling met de gemeente maar er is nog geen akkoord bereikt. In het geval geen akkoord wordt bereikt over verplaatsing naar een geschikte locatie en indieners gevestigd blijven op de huidige locatie, kunnen indieners zich niet met het bestemmingsplan verenigen.	De afgelopen jaren hebben we meerdere malen met deze grondeigenaar gesproken. Wij hopen met eigenaar tot een minnelijke verwerving te kunnen komen en gaan daarbij vooralsnog uit van de verwerving van het gehele perceel. Een voortzetting van het bedrijf in de huidige omvang is met de komst van de fietsonderdoorgang niet meer mogelijk. Wij begrijpen dat een alternatieve locatie voor indiener van belang is. Concrete stappen tot verwerving worden gezet zodra de raad het bestemmingsplan heeft vastgesteld. In 2019 is gestart met een studie naar de ontwikkelmogelijkheden voor het restperceel ter plaatse van de drankenhandel dat ontstaat na realisatie van de fietsonderdoorgang. Er zijn meerdere scenario's onderzocht. Daarin spelen de mogelijkheden en consequenties van het behoud van de cultuurhistorische bebouwing (moutoren en gedeelte van de boerderij) een rol. Op basis van deze studie wordt geconcludeerd dat (delen van) de cultuurhistorische bebouwing gehandhaafd kunnen worden. De uitkomsten van deze studie zijn met indiener gedeeld. Met betrekking tot de verdere procedure is voor deze locatie het uitgangspunt twee parallelle ruimtelijke sporen: 3. bestemmingplan voor 'sec' de fietsonderdoorgang, zoals nu voorligt. 4. nadere uitwerking van een ruimtelijke visie voor de overige delen van deze locatie op basis van de scenariostudie. De nadere uitwerking onder punt 2 maakt geen onderdeel uit van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. In afwijking van het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de kleine spie tussen de fietsonderdoorgang en de weg Tongersestraat een bestemming 'Verkeer- Verkeer- en verblijfsgebied' opgenomen in plaats van de

				bestemming 'Bedrijf'. De bestemming 'Bedrijf' achten wij voor dit smalle strookje niet realistisch. In overleg met de eigenaar zal een nadere uitwerking plaatsvinden van de toekomstige functie en bestemming voor het resterende deel van zijn perceel.
			1c) Volgens indieners is de uitgevoerde watertoets ondeugdelijk waardoor het ontwerpbestemmingsplan in strijd met artikel 3.1.6, lid 1 van Bro tot stand is gekomen. Beoordeeld moet worden wat de gevolgen zijn van de aanleg van de fietsonderdoorgang alsmede wat de gevolgen zijn voor de waterhuishouding van indiener. Een groot aantal zaken rondom de watertoets is nog niet of onvoldoende onderzocht en beoordeeld en daarmee dus nog onduidelijk.	De waterparagraaf in het bestemmingsplan is een beknopte samenvatting van het uitgebreide onderzoek naar de waterhuishoudkundige situatie in het gebied en naar de inpassing van de fietsonderdoorgang binnen de huidige waterhuishouding. Dit onderzoek is in opdracht van ProRail uitgevoerd. Het resultaat hiervan, de notitie Waterhuishouding, is opgenomen als bijlage 9 van het bestemmingsplan. Deze notitie vormt een aanvulling op een eerder geohydrologisch onderzoek en een geotechnische bureaustudie. Voor een goed inzicht in de grondwaterpeilen zijn in het gebied vier peilbuizen geplaatst, waarvan 1 peilbuis op het perceel van indiener. Deze peilbuizen worden nu maar ook tijdens de aanlegfase en daarna gemonitord. Hiermee is de inpassing van de fietsonderdoorgang in het bestaande watersysteem voldoende onderbouwd en zijn de gevolgen voor de omgeving voor deze fase inzichtelijk. Deze notitie dient als basis voor de nadere uitwerking van het ontwerp en voor de nadere uitwerking in een 'waterhuishoudkundig plan' in de volgende fase.

		1d) Volgens indieners is de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de stikstofdepositie in strijd met artikel 3.1.6 lid 1 Bro. Indieners voeren aan dat met een enkele verwijzing naar het PAS, mede gelet op de jurisprudentie van het Europese Hof en de daarop volgende uitspraken van de AbRvS, onvoldoende is gemotiveerd dat een passende beoordeling, en daarmee een m.e.r., niet noodzakelijk is. Indieners voeren hierbij ook aan dat de toekomstige herstelmaatregelen uit het PAS onzeker zijn en dat er twijfels zijn over de bronmaatregelen. Indieners hebben twijfels over de bronmaatregelen. Niet duidelijk is of de boogde bronmaatregelen daadwerkelijk leiden tot een daling van de stikstofconcentratie. Er is onvoldoende onderbouwd dat een passende beoordeling achterwege kan blijven.	Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang zoals dit vanaf 3 mei 2019 ter inzage heeft gelegen was gebaseerd op het destijds geldende PAS. Met de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is een streep door het PAS gezet. Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Ten behoeve van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft een zelfstandige projectbeoordeling op grond van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden en is onderzocht in hoeverre het plan leidt tot significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden. Voor de aanlegfase van de fietsonderdoorgang heeft met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 een nieuwe berekening plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.
		1e) Van belang is om te weten waar precies de fietstunnel wordt gerealiseerd en waar de groenvoorzieningen worden gerealiseerd. Nu is de bestemming “Groen” ondergebracht in de ruime bestemming “Verkeer”, en niet in een afzonderlijke bestemming. Nu de ene bestemming binnen de andere bestemming is geregeld en de inrichting niet bekend is, is er sprake van rechtsonzekerheid.	Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang bevat het (geoptimaliseerde) voorlopig ontwerp van de fietsonderdoorgang. Verwezen wordt naar afbeelding 2.5 in het bestemmingsplan. Deze variant is als uitgangspunt genomen voor het benodigde ruimtebeslag. Op termijn wordt binnen deze kaders het voorlopig ontwerp uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Voor meer informatie wordt eveneens verwezen naar de ontwerpverantwoording (bijlage 1 bij het bestemmingsplan). Op basis van het benodigd ruimtebeslag is de bestemming ‘Verkeer- en verblijfsgebied’ toegekend waarbinnen de fietsonderdoorgang met hellingbanen en de benodigde groen- en watervoorzieningen kan worden gerealiseerd. Van enige rechtsonzekerheid op dit punt is geen sprake.
		1f) Er is sprake van strijd met artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM. Indieners hebben recht op een ongestoord genot van hun eigendom. Doordat slechts een beperkt deel van de gronden nodig is voor de fietsonderdoorgang is het resterende deel minder waard. Daar komt bij dat de fietsonderdoorgang in het midden van beide percelen is gesitueerd hetgeen de waarde niet ten goede komt. Hierdoor is sprake van een individuele en disproportionele last. De belangen van indiener zijn onvoldoende onderkend en afgewogen.	De situering van de fietsonderdoorgang is tot stand gekomen op basis van een aantal wensen en randvoorwaarden, waaronder: - een zo gestrekt mogelijke (rechte) onderdoorgang vanwege gewenst doorzicht in verband met de sociale veiligheid; - een beperking van hellingspercentages t.b.v. het comfort voor de fietsers; - de inpassing van de hellingbaan aan de Ladonkzijde in combinatie met de vuiluitneemplaats van het Waterschap; - de bundeling infrastructuur, afstand tot het Smalwater en de eigendomssituaties;

					- de (on)mogelijkheden als gevolg van de fundering van het spoor zijn bepalend geweest voor de ligging van de spoorkruisende delen en daarmee van de totale onderdoorgang. Bovenstaande heeft geresulteerd in de geoptimaliseerde variant van het ontwerp die ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan. Gelet de randvoorwaarden/wensen is het niet haalbaar gebleken om de fietsonderdoorgang op de percelen van indieners te realiseren, met behoud van grotere delen van de bedrijfsbestemming op de beide percelen. Dit aspect zal bij de grondverwerving worden betrokken. Hiervoor wordt eveneens verwezen naar het antwoord onder volgnummer 1b.
2.	Zaaknr.: 1143113 Ontvangst: 28-05-2019	Fietserbond afd. Boxtel	2a)	Het bestemmingsplangebied dient in overeenstemming te zijn met directheidseisen voor een hoofdfietsroute. De voorgestelde kruising met Tongerseweg is niet in overeenstemming met eisen hoofdfietsroute, directheid.	Wij begrijpen de wens om de fietsonderdoorgang ook vanuit Tongeren goed bereikbaar te maken voor langzaam verkeer. Echter gelet op het beschikbare budget en het feit dat de primaire (regionale) fietsroute over de Kapelweg loopt en niet over Tongeren, is in het ontwerp geen hellingbaan opgenomen. In de afweging is prioriteit gegeven aan het verminderen van de hellingspercentages van de fietsonderdoorgang ten behoeve van het fietscomfort. De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren wordt gekoppeld aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Tongeren. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal er constructief rekening mee worden gehouden dat de hellingbaan op termijn kan worden gerealiseerd. Vooruitlopend hierop bevat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid die deze hellingbaan in de weg Tongeren mogelijk maakt. Met de fietsonderdoorgang wordt tegemoet gekomen aan een belangrijke ambities: - het veilig maken en stimuleren van het fietsverkeer van en naar het centrum; - een belangrijke en veilige schakel in het regionale fietsroute netwerk.
			2b)	Vanuit de helling is het belangrijk voldoende zicht te hebben op de Kapelweg.	Wij onderschrijven het belang van een (sociaal) veilige fietsonderdoorgang. In het ontwerp is hier aandacht aan besteed en in het vervolgtraject zullen aspecten als licht, geluid en zicht verder worden uitgewerkt. Het advies van de werkgroep Fietsonderdoorgang Tongersestraat zullen we daarin betrekken.

		2c) De voorziening met een open trap in het ontwerp met alleen een trap voldoet niet aan de opzet zoals in de BOK (bestuursovereenkomst) verwoord. Gewezen wordt op het overleg met de werkgroep waarin een open trap de voorkeur heeft i.v.m. verborgen plek/sociale veiligheid. Tijdens de eindbijeenkomst met de wethouder werd de werkgroep medegedeeld dat de helling geen steun van het college krijgt i.v.m. de financiële consequenties. Hierdoor is de inspraak voor het alternatief onvoldoende uitgewerkt.	Zie de beantwoording onder 2a. In verband met sociale veiligheid is (vooralsnog) gekozen voor een open trap zodat er in de fietsonderdoorgang voldoende zicht is voor voetgangers en fietsers. De exacte vormgeving van de trap ten behoeve van de bereikbaarheid vanuit Tongeren voor langzaam verkeer zal, er vanuit gaande dat er naar verwachting vooralsnog geen hellingbaan zal worden gerealiseerd, in de verder uitwerking van het ontwerp worden meegenomen.
		2d) Aan de hand van enkele argumenten (geparkeerde auto's op Kapelweg, overweg D'Ekker met oponthoud etc) houdt indienen nogmaals pleidooi voor fietsverbinding vanuit de tunnel naar Tongeren. Ook vanuit verkeersveiligheid (in relatie tot voorrangsregeling en voldoende zicht) heeft een hellingbaan de voorkeur.	Voor een toelichting wordt verwezen naar de antwoorden onder volgnummers 2a en 2c.
		2e) Pleidooi van indienen voor één veilige en directe verbinding Zuid-Noord. Bijvoorbeeld in de vorm van een extra fiets-hangbrug Ramsteeg-Parallelweg zuid met een betere verbinding naar bijvoorbeeld het Station.	Dit voorstel heeft geen betrekking op de fietsonderdoorgang en hiervan nemen we kennis. Vanuit het Maatregelenpakket PHS Boxtel is de keuze gemaakt voor een goede en veilige oostwest verbinding met de fietsonderdoorgang in de Tongersestraat. De verdere uitwerking van de hoofd fietsstructuur maakt onderdeel uit van MOVE'31.
3.	Zaaknr.: 1143119 Ontvangst: 28-05-2019	3a) In het vooroverleg en bij de besluitvorming heeft er geen onderzoek naar de 'leefbaarheid' van Kalksheuvel plaatsgevonden zodat er ook niet van een zorgvuldige besluitvorming kan worden gesproken. Bij herhaling is om een dergelijk onderzoek gevraagd maar zonder resultaat. In Kalksheuvel zijn, na het vertrek van ALDI, geen voorzieningen meer en het is door 'het plan' niet langer mogelijk om met de auto het centrum makkelijk te bereiken. Met name de ouderen worden hierdoor benadeeld. Ook kunnen de ouderen door de hulpverlening niet snel bereikt worden.	Deze zienswijze betreft niet zozeer een inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongersestraat, maar is gericht op de gevolgen van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Voor de integrale afweging en besluitvorming die heeft geleid tot het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De verkeerseffecten hiervan en de effecten voor de woonomgeving (waaronder bereikbaarheid en

					omgevingsaspecten) zijn in de variantenstudie en in de nadere uitwerking van de deelprojecten onderzocht en afgewogen. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten (waaronder die voor Kalksheuvel) te accepteren. Voor wat betreft de bereikbaarheid van hulpdiensten worden verwezen naar het antwoord onder nummer 3c.
			3b)	Het bereiken van het centrum betekent, na sluiting van de overwegen, meer auto kilometers — meer overlast voor omwonenden — meer uitstoot van uitlaatgassen en meer auto kilometers. Deze overlast neemt daarbij toe. Op alle manieren wordt de uitstoot van gassen zoveel mogelijk beperkt, dit plan zorgt juist voor extra uitstoot van gassen. Dat maakt het een slecht plan.	Het omrijden is geen gevolg van de fietsonderdoorgang zoals deze in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt maar van het besluit tot het sluiten van de dubbele spoorwegovergang (deelproject 1). De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden. Dit is afgewogen in de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat, zie paragraaf 2.5. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om de overwegen af te sluiten, het centrum te ontzien van verkeer en hierbij de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor de integrale afweging en besluitvorming die heeft geleid tot het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2.
			3c)	Bij calamiteiten en overige hulpverlening zijn de hulpverleners, voor de bereikbaarheid van Kalksheuvel, aangewezen op de Keulsebaan en de wegen naar "D'Ekker". Uit 'het plan' blijkt niet dat deze wegen voldoende doorstroming bieden zodat hulp binnen de gestelde aanrijtijden niet is verzekerd. Bij de recente werkzaamheden aan de overwegen is duidelijk gebleken dat er op deze wegen sprake is van onvoldoende doorstroming.	De Veiligheidsregio heeft uitgebreid meegedacht en geadviseerd over het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. De veiligheidsregio heeft de huidige opkomsttijden voor Kalksheuvel, Tongeren en Ladonk in kaart gebracht en onderzoek gedaan naar alternatieve routes. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang de opkomsttijden iets toenemen. Dit laat onverlet dat de hulpdiensten ruim binnen de gestelde kaders de gebieden Tongeren, Kalksheuvel en Ladonk kunnen bereiken. Het gewenste hulpverleningsniveau wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. Zie ook paragraaf 2.8.3.

			3d) In 'het plan' is gekozen voor een fietstunnel in de Tongeresestraat dit om te bereiken dat de Baroniestraat wordt ontlast voor doorgaand verkeer. Dit is volgens indiener geen juiste keuze. Overlast van het doorgaande verkeer in de Baroniestraat kan onder andere worden voorkomen door het aanbrengen van een extra verkeersvoorziening aan de noordzijde van Boxtel.	Dit argument heeft betrekking op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel en niet specifiek op de fietsonderdoorgang op zich. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de beantwoording onder volgnummers 3a en 3b.
			3e) Belanghebbende merkt op dat het beroep tegen de PHS maatregelen nog loopt. Indiener is dan ook van mening dat de planvorming pas kan worden voortgezet zodra een uitspraak is gedaan en duidelijk is met welke maatstaven en omstandigheden rekening moet worden gehouden.	Op 17 augustus 2019 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de eerste twee deelprojecten, waaronder het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang (deelproject 1). Vanwege de vernietiging van het PAS is ook de besluitvorming over deze twee deelprojecten vernietigd. Besloten is dat het Maatregelenpakket PHS Boxtel echter onverminderd uitgangspunt blijft. Het betreffende verkeersbesluit wordt gelijktijdig met het nieuwe ontwerpbestemmingsplan voor de VLK, naar verwachting begin 2021 , opnieuw in procedure gebracht. Mede gelet op de overwegingen in de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren in december 2019 is er geen noodzaak om de planvorming voor de fietsonderdoorgang hierop te laten wachten. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.3.
4.	Zaaknr.: 1145426 Ontvangst: 04-06-2019	Stichting Kalksheuvel Groen Boxtel, de betere weg	4a) De Stichting voert aan dat de realisering van de fietsonderdoorgang leidt tot extra autoverkeersbewegingen in het gebied. Omdat autoverkeer zal moeten omrijden, zullen veel extra autokilometers moeten worden gemaakt. Van extra verkeer is eens te meer sprake, als het ontwerpbestemmingsplan wordt bezien in samenhang met het gehele maatregelenpakket Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Boxtel. Uit de toelichting bij het ontwerpplan blijkt dat op de Kalksheuvel sprake is van een verkeerstoename van 220% tot 1100 voertuigen per etmaal. Er zal sprake zijn van een toename van geluidhinder, emissie van fijn stof en andere milieuschade. Kalksheuvel is een woonwijk die niet is toegerust op de toename van het autoverkeer in een dergelijke omvang. In het ontwerpplan is aan de belangen van Kalksheuvel geen, althans onvoldoende aandacht besteed.	Deze zienswijze betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongersestraat, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel en in het bijzonder de sluiting van de dubbele overweg Tongersestraat. Voor de integrale afweging en besluitvorming die heeft geleid tot het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 tot en met 2.5. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De verkeerseffecten hiervan en de effecten voor de woonomgeving (waaronder bereikbaarheid en omgevingsaspecten) zijn in de variantenstudie en in de nadere uitwerking van de deelprojecten onderzocht en afgewogen. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten (waaronder die voor Kalksheuvel) te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten).

		4b)	De Stichting voert aan dat een onderdoorgang onder de beide spoorwegen ook toegankelijk dient te zijn voor (personen)auto's. De Stichting kan zich in dat verband wel vinden in een verbod voor vrachtauto's om gebruik te maken van de onderdoorgang. Het feit dat (uitsluitend) een fietsonderdoorgang wordt gerealiseerd zal in de eerste plaats gevolgen hebben voor bewoners van Kalksheuvel die zich niet of moeilijk per fiets kunnen verplaatsen	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten om te komen tot een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang uitgebreid onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genoemde besluit.
		4c)	De Stichting voert aan dat de onderdoorgang ook niet of moeilijk toegankelijk is voor hulpdiensten zoals brandweer en ambulance. In de toelichting bij het plan wordt erop gewezen dat deze wel gebruik mogen maken van de onderdoorgang, maar nu deze wordt ingericht voor fietsverkeer zal de verbinding niet voldoende geschikt zijn voor hulpdiensten. Als dat wel het geval zou zijn, zouden ook andere auto's vrijelijk van de onderdoorgang gebruik kunnen maken. Voorts zullen er mogelijk beperkingen zijn met betrekking tot (bijvoorbeeld) de hoogte van de onderdoorgangen, waardoor brandweer en ambulance er niet doorheen kunnen rijden of in ieder geval belemmerd worden in de doorgang.	De onderdoorgang is uitsluitend voor langzaam verkeer. Gemotoriseerd verkeer kan daar geen gebruik van maken. De Veiligheidsregio is er in haar advisering vanuit gegaan dat zij geen gebruik maken zullen maken van de fietsonderdoorgang De Veiligheidsregio heeft de huidige opkomsttijden voor Kalksheuvel, Tongeren en Ladonk in kaart gebracht en onderzoek gedaan naar alternatieve routes. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang de opkomsttijden iets toenemen. Dit laat onverlet dat de hulpdiensten ruim binnen de gestelde kaders de gebieden Tongeren, Kalksheuvel en Ladonk kunnen bereiken. Het gewenste hulpverleningsniveau wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. Zie ook paragraaf 2.8.3. In de ontwerpnota van de fietsonderdoorgang (zie bijlage bij het bestemmingsplan) is toegelicht dat de hulpdiensten (politie, spoedeisende hulp) in tijd van nood eventueel wel gebruik kunnen maken van de onderdoorgang, maar gebonden zijn aan de beschikbare doorrijhoogte (=2,60 m1).
		4d)	Indiener brengt naar voren dat de bereikbaarheid vanuit Boxtel naar Kalksheuvel ook onder druk komt te staan. Dit heeft gevolgen voor het voorzieningenniveau in Kalksheuvel. De winkels in Kalksheuvel zijn essentieel voor de leefbaarheid van een kern als Kalksheuvel. De Stichting voert aan dat in het ontwerpplan met dit aspect geen, althans onvoldoende rekening is gehouden. Zo wordt bijvoorbeeld in het advies van de Werkgroep deelproject LV-tunnel PHS, dat dat als bijlage 17 aan de toelichting op het bestemmingsplan is toegevoegd en een weerslag geeft van de (discussie over de) maatschappelijke aanvaardbaarheid van het	De sluiting van de dubbele spoorwegovergang, als onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, leidt inderdaad tot gewijzigde bereikbaarheid voor onder meer Kalksheuvel. Dit is afgewogen in de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat, zie paragraaf 2.5. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.7 t/m 2.9.

			plan, in het geheel niet op (de bereikbaarheid van) Kalksheuvel ingegaan. In de vergelijking van alternatieven die als bijlage 7 is opgenomen bij het ontwerpplan is geen alternatief opgenomen voor de verbinding over het spoor naar Boxtel waarvan autoverkeer gebruik mag maken. Dat is wel gebeurd in het variantenonderzoek dat als bijlage 8 bij de toelichting op het ontwerpplan is gevoegd. Uit dit onderzoek komt echter naar voren dat een verbinding als in het ontwerpplan is opgenomen nadelige gevolgen heeft voor Kalksheuvel; onder andere voor wat betreft de bereikbaarheid. Op voornoemde effecten voor het voorzieningenniveau van Kalksheuvel is in dit rapport overigens niet, althans onvoldoende ingegaan. Dat geldt bijvoorbeeld voor de effecten op het voorzieningenniveau. Verder wordt in de variantenstudie de keuze voor een alternatief nadrukkelijk bij het bevoegde gezag gelegd. Dat ligt ook voor de hand; de raad is immers het orgaan dat de politieke verantwoordelijkheid voor een te maken keuze draagt. Het maakt wel dat in de variantenstudie niet, althans onvoldoende wordt aangegeven of en in hoeverre een fietsverbinding aanvaardbaar is. Als de raad dan een keuze maakt, is het wel van belang dat de raad motiveert waarom die keuze verantwoord is, met inachtneming van alle relevante belangen. De raad heeft dat in ieder geval in het ontwerpplan, mede gezien hetgeen hiervoor is aangevoerd, niet of onvoldoende gedaan.	Zie ook beantwoording onder volgnummer 4a waarin wordt verwezen naar de integrale afweging en besluitvorming die heeft plaatsgevonden in het kader van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel.
--	--	--	---	--

		4e)	Inmiddels heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State in haar uitspraak van 29 mei 2019 geoordeeld dat het PAS in strijd is met de Habitatrichtlijn (ECLI:NL:RVS:2019:1603). De Afdelingsuitspraak van 29 mei 2019 zal betekenen dat plannen die met het onderhavige ontwerpplan nauw samenhangen en nog in procedure zijn de eindstreep niet zullen halen. De Stichting wijst in dat verband onder andere op het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, waartegen nog een aantal beroepen bij de Raad van State lopen. Deze beroepen zijn aangehouden in verband met de PAS-procedures. Dit plan zal door de Afdeling ongetwijfeld worden vernietigd wegens strijd met de Habitatrichtlijn. Dat betekent dat een essentiële schakel in het Maatregelenpakket PHS Boxtel komt te vervallen. Het is de vraag of de fietsonderdoorgang als zelfstandig onderdeel kan worden gehandhaafd. Immers; voor alle gevolgen van dit plan is steeds rekening gehouden met de effecten van het totaalpakket en niet met de fietsonderdoorgang afzonderlijk, en ook op die basis zijn alle relevante onderzoeken verricht.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op deze nieuwe situatie. Ten behoeve van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft een zelfstandige projectbeoordeling op grond van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden en is onderzocht in hoeverre het plan leidt tot significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden. Voor de aanlegfase van de fietsonderdoorgang heeft met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 een nieuwe berekening plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Mede gelet op de overwegingen in de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren in december 2019 is er geen noodzaak om de planvorming voor de fietsonderdoorgang hierop te laten wachten. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.3. De ontwikkelingen naar aanleiding van de stikstofproblematiek hebben geen consequenties voor het Maatregelenpakket en de fasering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd. Voor een nadere toelichting over de samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
5.	Zaaknr.: 1149884 Ontvangst: 07-06-2019	5a)	Indiener vraagt zich af waarom is gekozen voor een fietsonderdoorgang. Waarom kan de bestaande spoorwegovergang niet gewoon worden gesloten voor gemotoriseerd verkeer en kan deze vervolgens niet enkel worden gebruikt voor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers, rolstoelen en scootmobielen). De hulpdiensten zouden hiervan ook gebruik kunnen maken. Dit zou een gigantische kostenbesparing zijn.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten om te komen tot een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang uitgebreid onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant gaat uit van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en het vervangen hiervan door een fietsonderdoorgang. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket.

					Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genoemde besluit. De belangrijkste reden om de spoorwegovergang niet open te houden voor langzaam verkeer is veiligheid. De veiligheid van de gebruikers van de spoorwegovergang. Ook de veiligheid op het spoor, en de consequenties die daaraan zijn verbonden, is daarbij van belang.
			5b)	De fietsonderdoorgang, zoals deze in ontwerp ter inzage is gelegd, van en naar Tongeren is niet een juiste oplossing. Met elektrische fiets wordt het gebruik van deze trap onmogelijk gemaakt. Voor scootmobielen en rolstoelen is de trap helemaal niet toegankelijk. Tongeren wordt hierdoor onbereikbaar voor veel langzaam verkeer.	Wij begrijpen de wens om de fietsonderdoorgang ook vanuit Tongeren goed bereikbaar te maken voor langzaam verkeer. Echter gelet op het beschikbare budget en het feit dat de primaire (regionale) fietsroute over de Kapelweg loopt en niet over Tongeren, is in het ontwerp geen hellingbaan opgenomen. In de afweging is prioriteit gegeven aan het verminderen van de hellingspercentages van de fietsonderdoorgang ten behoeve van het fietscomfort. De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren wordt gekoppeld aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Tongeren. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal er constructief rekening mee worden gehouden dat de hellingbaan op termijn kan worden gerealiseerd. Vooruitlopend hierop bevat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid die deze hellingbaan in de weg Tongeren mogelijk maakt. De exacte vormgeving van de trap ten behoeve van de bereikbaarheid vanuit Tongeren voor langzaam verkeer zal, er vanuit gaande dat er naar verwachting vooralsnog geen hellingbaan zal worden gerealiseerd, in de verder uitwerking van het ontwerp worden meegenomen.
			5c)	Voor hulpdiensten is een langere aanrijtijd benodigd. Dit wordt door belanghebbende onwenselijk geacht. Aan Tongeren zijn bedrijven gevestigd. Wanneer zich een calamiteit zich voordoet bij één van de bedrijven, dan zou belanghebbende geen kant op kunnen. De enige uitweg zou dan via de trap van fietsonderdoorgang zijn.	De Veiligheidsregio is er in haar advisering vanuit gegaan dat zij geen gebruik maken zullen maken van de fietsonderdoorgang De Veiligheidsregio heeft de huidige opkomsttijden voor Kalksheuvel, Tongeren en Ladonk in kaart gebracht en onderzoek gedaan naar alternatieve routes. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang de opkomsttijden iets toenemen. Dit laat onverlet dat de hulpdiensten ruim binnen de gestelde kaders de gebieden Tongeren, Kalksheuvel en Ladonk kunnen bereiken. Het gewenste hulpverleningsniveau wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. Zie ook paragraaf 2.8.3. In de ontwerpnota van de fietsonderdoorgang (zie bijlage bij het bestemmingsplan) is toegelicht dat de hulpdiensten (politie, spoedeisende

					hulp) in tijd van nood wel gebruik kunnen maken van de onderdoorgang, maar gebonden zijn aan de beschikbare doorrijhoogte (=2,60 m1).
			5d)	Indiener maakt zich ernstige zorgen wat de bouwwerkzaamheden van de fietsonderdoorgang gaan betekenen voor haar woongenot en de bouwconstructie van de woning (uit 1935). Indiener wil niet dat door bouwwerkzaamheden schade ontstaat aan de woning.	Wij begrijpen uw zorg. Dit is een aspect dat bij de uitvoering zeker zal worden betrokken. Er wordt alle zorgvuldigheid in acht genomen om schade te voorkomen. Voor de start van de werkzaamheden zal een opname plaatsvinden van de huidige situatie van het pand op basis waarvan kan worden vastgesteld welke eventuele schade een gevolg is van de werkzaamheden en dus voor rekening komt van het project.
6.	Zaaknr.: 1176144 Ontvangst: 11-06-2019	Werkgevers vereniging Boxtel en omgeving	6a)	Indiener brengt naar voren ook met betrekking tot de VLK 2017 en de verkeersbesluiten zienswijzen naar voren te hebben gebracht. Omdat het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang voortborduurt op deze plannen dient het plan in samenhang hiermee te worden gezien.	Zoals indiener terecht stelt maakt dit deelproject 5 gezamenlijk met de andere deelprojecten onderdeel uit van totale Maatregelenpakket PHS Boxtel waaraan een integraal proces van afweging en besluitvorming ten grondslag ligt. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.2. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In die uitspraak heeft de Raad van State diverse overwegingen gewijd aan dit proces en de aanpak. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.3.
			6b)	De keuze voor een fietsonderdoorgang, waarvan het ontwerpbestemmingsplan uitgaat is te beperkt. Indiener is van mening dat sprake zal zijn van kapitaalvernietiging door alleen een fietstunnel aan te leggen in het licht van het feit dat op korte afstand, aan de andere zijde van het station al een fietstunnel is aangelegd die de verbinding vormt tussen het centrum en bedrijventerrein Ladonk. Het budget kan dan beter ingezet worden voor flankerende maatregelen om Ladonk goed ontsloten en bereikbaar te houden.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten om te komen tot een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang uitgebreid onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genoemde besluit.

		6c)	Indiener is van mening dat de dubbele spoorwegovergang voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijventerreinen, waaronder Ladonk, geopend dient te blijven. Door uitsluitend een fietsonderdoorgang aan te leggen en de dubbele spoorwegovergang te sluiten komt te veel druk op de Keulsebaan, de woonwijken in Boxtel Noord en op de Noord-Zuidas. Weliswaar bestaat het voornemen de Keulsebaan te verbreden, maar ook deze capaciteitsuitbreiding is te beperkt, gelet op de toekomstige verkeersstromen en het feit dat verbreding van de Keulsebaan niet gerealiseerd wordt ter hoogte van de spoorwegonderdoorgang, waardoor zich trechtervorming zal voordoen.	Dit betreft niet direct een inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongersestraat, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In paragraaf 2.8 wordt nader ingegaan op de gevolgen voor de bereikbaarheid.
		6d)	De fietsonderdoorgang Tongersestraat dient dan ook geen zelfstandige maatregel te zijn maar in samenhang met de overige maatregelen, zoals opgenomen in het maatregelenpakket, het GVVP 2008-2020 en de bestuursovereenkomst te worden gezien. Doordat de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan later heeft plaatsgevonden dan de overige plannen en besluiten wordt de integraliteit gemist. De fietsonderdoorgang is geen zelfstandige maatregel, maar onderdeel van een integraal pakket. Daar komt bij dat bepaalde uitgangspunten van het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat door de actualiteit en nieuwe ontwikkelingen achterhaald zijn zoals omtrent het PAS.	De fietsonderdoorgang is inderdaad geen zelfstandige maatregel maar onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De samenhang en uitvoeringsfasering wijzigt als gevolg van de actualiteit rondom de stikstof niet. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder nummer 6e.
		6e)	Indiener roept het gemeentebestuur dan ook op om te kiezen voor een nieuwe beoordelingssystematiek ten behoeve van de PAS, die de toets der kritiek kan doorstaan en die stand zal houden zodat de te treffen verkeersmaatregelen te zijner tijd ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Voorgaande onder verwijzing naar de memo van Pouderoyen van 20 december 2018 in relatie tot de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State van 29 mei 2019.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op deze nieuwe situatie. Ten behoeve van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft een zelfstandige projectbeoordeling op grond van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden en is onderzocht in hoeverre het plan leidt tot significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden. Voor de aanlegfase van de fietsonderdoorgang heeft met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 een nieuwe berekening voor de aanlegfase plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing

					van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De ontwikkelingen naar aanleiding van de stikstofproblematiek hebben geen consequenties voor de fasering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd.
7.	Zaaknr.: 1176206 Ontvangst: 11-06-2019	Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	7a)	Indiener is van mening dat de beoogde fietsonderdoorgang in samenhang met de overige maatregelen, zoals opgenomen in het Maatregelenpakket, het GVVP 2008-2020 en de bestuursovereenkomst tussen PHS-partners, moet worden gezien. Te weten de voorgenomen aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, de verbindingsweg Tongeren en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang. De stichting vraagt daarbij ook nog aandacht voor extra noodzakelijke (verkeersmaatregelen) als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. De integraliteit wordt gemist. Bepaalde uitgangspunten in het bestemmingsplan zijn achterhaald, zoals het PAS, waardoor het fundament dreigt weg te vallen.	De fietsonderdoorgang is inderdaad integraal onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en moet in die samenhang worden gezien. Het Maatregelenpakket is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. De samenhang en uitvoeringsfasering wijzigt als gevolg van de actualiteit rondom de stikstofproblematiek niet. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder nummer 7b. De buiten de kaders van het Maatregelenpakket noodzakelijke en/of gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden beschouwd en afgewogen binnen MOVE'31 op nut en noodzaak van maatregelen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2.
			7b)	Indiener roept het gemeentebestuur dan ook op om te kiezen voor een nieuwe beoordelingssystematiek ten behoeve van het PAS, die de toets der kritiek kan doorstaan en die stand zal houden zodat de te treffen verkeersmaatregelen te zijner tijd ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Hierbij dient volgens indiener meteen gekeken te worden of geen sprake kan zijn van een volwaardige onderdoorgang die tevens geschikt is voor gemotoriseerd verkeer. Alleen dan vindt een evenredige verdeling van de verkeersstromen over Boxtel plaats	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op deze nieuwe situatie. Ten behoeve van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft een zelfstandige projectbeoordeling op grond van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden en is onderzocht in hoeverre het plan leidt tot significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden. Voor de aanlegfase van de fietsonderdoorgang heeft met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 een nieuwe berekening voor de aanlegfase plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.

					Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De ontwikkelingen naar aanleiding van de stikstofproblematiek hebben geen consequenties voor de fasering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd.
8.	Zaaknr.: 1182193 Ontvangst: 12-06-2019		8a)	De aanleg van de fietsonderdoorgang is onderdeel 5 van de binnen het Maatregelenpakket PHS Boxtel geformuleerde deelprojecten. Tegen onderdeel 2 van het Maatregelenpakket, te weten het verkeersbesluit van september 2017 betreffende de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer, is (massaal) beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook belanghebbende heeft beroep ingesteld. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan. Naar het zich laat aanzien kan het in die procedure bestreden besluit niet in stand blijven.	Inmiddels heeft de Raad van State op 14 augustus 2019 uitspraak gedaan over de eerste twee deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. In deze uitspraak is het gecoördineerde verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer inderdaad gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK vernietigd. Dit als gevolg van de vernietiging van het PAS waarop het bestemmingsplan was gebaseerd. Besloten is dat het Maatregelenpakket PHS Boxtel onverkort uitgangspunt blijft. Op dit moment wordt een nieuw verkeersbesluit in samenhang met een nieuw bestemmingsplan voor de VLK voorbereid, om naar verwachting begin 2021 ter inzage gelegd te worden. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de paragraaf 2.2.1.
			8b)	Nu nog onzeker is hoe de Raad van State zal oordelen over het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang, is ieder besluit aangaande de fietstunnel onder de Tongersestraat prematuur. Dit geldt te meer, nu met onderhavig ontwerpbestemmingsplan een verkeersstructuur zal worden gecreëerd die zich niet eenvoudig laat terugdraaien. De aanleg van de fietstunnel heeft immers gevolgen voor de mogelijkheden om gebruik te kunnen maken van de dubbele spoorwegovergang. Het ontwerpbestemmingsplan is niet - op enige wijze - afhankelijk gesteld van de uitspraak van de Raad van State, dan wel het in stand blijven van het Maatregelenpakket PHS.	Ook met de vernietiging van het verkeersbesluit en het bestemmingsplan VLK blijft de samenhang tussen de deelprojecten en daarmee de fasering in de uitvoering ongewijzigd. De Fietsonderdoorgang Tongersestraat is het laatste deelproject van het integrale Maatregelenpakket PHS Boxtel. De uitvoering van dit deelproject vindt plaats na de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Op zijn beurt vindt deze sluiting pas plaats nadat in ieder geval de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg in gebruik genomen is. Voor een nadere toelichting op de samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.

		8c) Een deel van de Tongersestraat, Kapelweg en Van Salmstraat, in het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat zal worden bestemd als 'Verkeer - Verkeer- en Verblijfsgebied', dat zal zijn aangewezen ten behoeve van langzaam verkeer. Indien deze bestemming voor de spoorwegovergang ter plaatse van de Tongersestraat wordt vastgesteld, zal de weg niet langer zijn bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt feitelijk een verkeersbesluit genomen tot het afsluiten van de weg voor gemotoriseerd verkeer.	De in de toekomst doodlopende wegen, zoals de Tongersestraat, zijn in het bestemmingsplan bestemd als 'Verkeer- Verkeer- en verblijfsgebied'. Binnen deze bestemming is niet uitsluitend langzaam verkeer toegestaan maar zijn ook woonstraten (met gemotoriseerd verkeer) toegestaan. Terecht wordt opgemerkt dat de bestemming ter plaatse van de spoorwegovergang mogelijk te beperkt is. De bestemming 'Railverkeer' wordt aangepast in lijn met de geldende bestemming op basis waarvan naast spoorwegvoorzieningen ook wegen zijn toegestaan. Bij nadere beschouwing delen wij het standpunt van indiener dat de bestemming 'Verkeer- Verkeer- en verblijfsgebied' voor de wegdelen Kapelweg en Van Salmstraat niet passend is. Deze wegen hebben in de toekomst wel degelijk een ontsluitingsfunctie voor het buurtschap Kalksheuvel. Vandaar dat voor deze beide wegdelen de bestemming 'Verkeer- Verkeer- en verblijfsgebied' wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer- Verkeer'. Met het vaststellen van het bestemmingsplan wordt overigens niet (tevens) een verkeersbesluit genomen. Een bestemmingsplan is een planologisch plan van mogelijkheden. Een verkeersbesluit wordt genomen op basis van de verkeerswetgeving.
		8d) Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd. De Algemene wet bestuursrecht vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 Awb dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Nadat het bestuursorgaan heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen (ABRvS 2 mei 2018, AB 2018/234).	Zoals onder punt 8c vermeld is met de planologische bestemming zeker geen sprake van een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd van september 2017 is in augustus 2019 vanwege de samenhang met het bestemmingsplan VLK door de Raad van State vernietigd. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel blijft echter onverkort uitgangspunt. Het verkeersbesluit wordt naar verwachting begin 2021 gelijktijdig met het nieuwe ontwerpbestemmingsplan voor de VLK opnieuw in procedure gebracht. In dit verkeersbesluit worden de verkeersbelangen volgens de verkeerswetgeving zorgvuldig afgewogen.

		8e) Het is onduidelijk of u het belang van belanghebbende, die een autobedrijf exploiteert, heeft meegewogen in uw besluitvorming. Dit is niet op kenbare wijze gebeurd. De enkele verwijzing naar het Maatregelenpakket PHS en de Bestuursovereenkomst PHS is onvoldoende om (anno 2019) uitspraken te doen over de voorliggende omleidingsvariant, waar onderhavige fietstunnel een voortvloeiende van is.	De besluitvorming die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de Fietsonderdoorgang en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integrale belangenafweging. Juist de bereikbaarheid van Ladonk is hierin een belangrijk aspect. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.5 en 2.7 tot en met 2.9.
		8f) In ieder geval lijkt het onjuist dat de doorgaande weg Van Salmstraat - Kapelweg wordt bestemd ten behoeve van langzaam verkeer. Er wordt geen rekening gehouden met de huidige bestemming 'Verkeer', dat nu nog mede is bestemd voor de gemotoriseerd verkeer (Zie art. 9 bestemmingsplan Kalksheuvel).	Wij delen het standpunt van indiener. Bij nadere beschouwing is de bestemming 'Verkeer- Verkeer- en verblijfsgebied' voor de wegdelen Kapelweg en Van Salmstraat inderdaad niet passend. Deze wegen hebben in de toekomst wel degelijk een ontsluitingsfunctie voor het buurtschap Kalksheuvel. Vandaar dat voor deze beide wegdelen de bestemming 'Verkeer- Verkeer- en verblijfsgebied' wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer- Verkeer'. Zie ook onder 8c.
		8g) In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt opgemerkt dat de fietsonderdoorgang een directe en veilige relatie van en naar het centrum biedt en dat het een goed alternatief is voor de relaties binnen Boxtel. Er wordt evenwel miskend dat het bedrijventerrein Ladonk zich kenmerkt door bedrijven die afhankelijk zijn van gemotoriseerd verkeer. Dat geldt te meer voor belanghebbende, die een garagebedrijf exploiteert en afhankelijk is van inwoners uit de kern van Boxtel.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan voor de wegen in Boxtel zijn in de diverse studies onderzocht en afgewogen. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Dit argument van indiener is overigens niet zozeer een bezwaar tegen de fietsonderdoorgang, maar een bezwaar tegen de sluiting van de dubbele spoorwegovergang.
		8h) Indiener verzoekt de raad om alsnog te kiezen voor de tunnelvariant voor alle verkeer, waardoor een goede verbinding tussen het bedrijventerrein Ladonk en (met name) het centrum van Boxtel blijft behouden. Indiener verwijst naar de beoordelingstabel aspect 3 van de uitgevoerde variantenstudie, waaruit volgt dat de tunnelvariant CV92b leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de gekozen variant B14/B15 variant 6.	In het traject dat heeft geleid tot het Maatregelenpakket zijn verschillende alternatieven en varianten uitgebreid onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genoemde besluit en worden varianten niet meer opnieuw onderzocht.

		8i)	De beleidskeuze om gemotoriseerd verkeer te weren uit het centrum van Boxtel dient te worden heroverwogen. Als gevolg van de omleidingsvariant worden jaarlijks zeer veel meer autokilometers afgelegd ten opzichte van de tunnelvariant, waardoor grotere schadelijke gevolgen voor mens en milieu zijn te verwachten. Ook worden er via de omleidingsvariant knelpunten geïntroduceerd die thans nog steeds niet zijn opgelost, zoals op het tracédeel Spoortunnel-Boseind en ter plaatse van de onderdoorgang spoortunnel. Er is nog geen begin van een oplossing en over de financiële uitvoerbaarheid voor het oplossen van deze knelpunten.	Zie beantwoording onder volgnummer 8j. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten de effecten (waaronder de omrijbewegingen) te accepteren. Voor wat betreft het tracédeel Spoortunnel-Boseind wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2. Uit onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Keulsebaan is gebleken dat dat de spooronderdoorgang Keulsebaan ongewijzigd gehandhaafd kan worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het deelproject Keulsebaan.
		8j)	Op grond van het vorenstaande is het voorliggende ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening, en daarmee in strijd met art. 3.1 lid 1 van de Wro. Het ontbeert een kenbare belangenafweging en is daarmee in strijd met art. 3:4 Awb, althans er is niet voorzien in een deugdelijke motivering en dus in strijd met art. 3:9 Awb jo art. 3:46 Awb. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig voorbereid en aldus in strijd met het bepaalde in art. 3:2 Awb.	Het ontwerpbestemmingsplan is op basis van uitgebreide en zorgvuldige voorbereiding en afweging tot stand gekomen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de voorgaande beantwoording en de paragrafen 2.2. tot en met 2.5. Van een strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.
9.	Zaaknr.: 1182197 Ontvangst: 11-06-2019	9a)	Indiener is op zich niet tegen het realiseren van een fietstunnel onder het spoor. Gelet op de hoge kosten is echter wel zijn pleidooi om meer weggebruikers van die lange kostbare tunnel te laten genieten en daarmee zoveel als mogelijk kostbare aanpassingen van wegen elders met verontrusting van bewoners aldaar te voorkomen.	Dit argument van indiener is in feite een pleidooi voor een auto-onderdoorgang in plaats van een fietsonderdoorgang. In het traject dat heeft geleid tot het Maatregelenpakket zijn verschillende alternatieven en varianten uitgebreid onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is de voorkeursvariant vastgesteld die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genoemde besluit en worden varianten niet meer opnieuw onderzocht.
		9b)	Indiener verwijst naar het beleidsakkoord 2018-2022 waarin is uitgesproken dat wordt vastgehouden aan het ontwerp voor de fietstunnel waarbij zonder onomkeerbare fysieke beperkingen nu en de toekomst voldoende dimensionering van de tunnel wordt gewaarborgd. Deze verwijzing naar gemeentelijk beleid ontbreekt in het bestemmingsplan.	Het bestemmingsplan is gebaseerd op het voorlopig ontwerp van de fietsonderdoorgang dat hieraan voldoet. Daarmee is dit planologisch geborgd.

			9c) Indiener mist overigens ook aandacht voor de doorgankelijkheid voor (welk?) calamiteitenverkeer	De Veiligheidsregio is er in haar advisering vanuit gegaan dat zij geen gebruik maken zullen maken van de fietsonderdoorgang. De Veiligheidsregio heeft de huidige opkomsttijden voor Kalksheuvel, Tongeren en Ladonk in kaart gebracht en onderzoek gedaan naar alternatieve routes. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang de opkomsttijden iets toenemen. Dit laat onverlet dat de hulpdiensten ruim binnen de gestelde kaders de gebieden Tongeren, Kalksheuvel en Ladonk kunnen bereiken. Het gewenste hulpverleningsniveau wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. Zie ook paragraaf 2.8.2. In de ontwerpnota van de fietsonderdoorgang (zie bijlage bij het bestemmingsplan) is toegelicht dat de hulpdiensten (politie, spoedeisende hulp) in tijd van nood eventueel wel gebruik kunnen maken van de onderdoorgang, maar gebonden zijn aan de beschikbare doorrijhoogte (=2,60 m1).
			9d) Belanghebbende vraagt zich of het niet verstandig zou zijn om een minimaal dwarsprofiel in de regels en op de verbeelding op te nemen, zodat de minimale hoogte en breedte komen vast te liggen. Over de tunnelhoogte is eveneens niets opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.	Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang bevat het (geoptimaliseerde) voorlopig ontwerp van de fietsonderdoorgang. Verwezen wordt naar afbeelding 2.5 in het bestemmingsplan. Deze variant is als uitgangspunt genomen voor het benodigde ruimtebeslag. Op termijn wordt binnen deze kaders het voorlopig ontwerp uitgewerkt tot een definitief ontwerp. De ontwerpverantwoording “Fietsonderdoorgang Tongersestraat” (bijlage 1 van het bestemmingsplan) bevat een tekening met daarbij de afmetingen van de fietsonderdoorgang (totale breedte 6,00 m, vrije hoogte minimaal 2,60 m) beschreven. Zie pagina 8 en 23 van de ontwerpverantwoording.
			9e) De kans dat de Raad van State het bestemmingsplan Verbinding Ladonk-Kapelweg zal gaan vernietigen is intussen nog groter geworden; Programma aanpak stikstof mag niet meer toegepast worden. Daarmee is ook de kans op een heroverweging van het PHS-deel op en bij de dubbele overweg en bij Kalksheuvel groot. De VLK-weg had geleid tot een verbeterde gelijkvloerse kruising met spoorlijn Boxtel-Tilburg. Onder andere door de vrijwel onvermijdbare toename van de stikstofbelasting van de Kampina zal waarschijnlijk afgezien worden van de VLK-weg en haar verbeterde spoorwegovergang. Dan is er te meer reden om alsnog te kiezen voor een veilige tunnel, die berijdbaar is voor autoverkeer	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op deze nieuwe situatie. Ten behoeve van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft een zelfstandige projectbeoordeling op grond van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden en is onderzocht in hoeverre het plan leidt tot significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden. Voor de aanlegfase van de fietsonderdoorgang heeft met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 een nieuwe berekening voor de aanlegfase plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.

				(geen vrachtverkeer) en fietsverkeer. Belanghebbende is van mening dat het voorliggend bestemmingsplan pas kan worden vastgesteld nadat de uitspraak Raad van State over het bestemmingsplan VLK het licht heeft gezien.	Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De ontwikkelingen naar aanleiding van de stikstofproblematiek hebben geen consequenties voor de fasering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd.
			9f)	Het besluit tot enkel een tunnel voor fietsverkeer en tegelijk sluiten van de dubbele overweg voor autoverkeer is niet in overeenstemming met het GVVP 2008. Indien de tunnel ook voor autoverkeer toegankelijk zou zijn, past het wel binnen het GVVP.	Dit betreft niet zozeer een inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongersestraat, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel en de wijze waarop dit Maatregelenpakket tot stand gekomen is. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.
			9g)	In de plantoelichting wordt nu nog het Programma aanpak Stikstof toegepast (voor het gehele project PHS); dat zal moeten worden geactualiseerd.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Ook het bestemmingplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat is hierop aangepast. Zie voor een nadere toelichting ook het antwoord onder volgnummer 9e.
10.	Zaaknr.: 1182215 Ontvangst: 12-06-2019	Waterschap De Dommel	10a	Bij de bestemming artikel 3 'Bedrijf' dient het begrip 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' opgenomen te worden.	De regels zijn hierop aangepast. Aan de bestemming 'Bedrijf' wordt het begrip 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' toegevoegd.
			10b	Bij de bestemming artikel 3 'Bedrijf' verzoekt het Waterschap om de 'Milieuzone- ecologische verbindingzone' en 'Milieuzone-beekherstel' overeenkomstig/vergelijkbaar als artikel 4.1 lid c en d. op te nemen.	De regels zijn hierop aangepast. Aan de bestemming 'Bedrijf' worden de regels met betrekken tot 'Milieuzone- ecologische verbindingzone' en 'Milieuzone-beekherstel' overeenkomstig artikel 4.1 lid c e d en overeenkomstig artikel 4.3 toegevoegd.

		10c	Het Waterschap verzoekt in de begrippenlijst 1.29 aan te passen in 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen'. Het volgende tekstvoorstel kan voor dit begrip worden gehanteerd: "Al het oppervlaktewater zoals sloten, greppels, (infiltratie)vijvers, kanalen, beken en andere waterlopen, ook als deze incidenteel of structureel droogvallen. Alsmede voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten etc".	Het begrip 'waterhuishoudkundige voorzieningen' in artikel 1.29 is overeenkomstig het voorstel van het Waterschap aangepast.
		10d	In artikel 6 'Water' bij de bestemmingsomschrijving graag 'Verkeer-Verblijfsgebied' aanpassen in 'Water'.	De regels zijn hierop aangepast. De aanhef van artikel 6.1 gaat luiden: 'de voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor'
		10e	In artikel 12.1 en 12.2 de bestemming 'Bedrijf' (artikel 3) toevoegen.	De regels zijn hierop aangepast. Aan artikel 12.1 en 12.2 wordt de bestemming 'Bedrijf' (artikel 3) toegevoegd.
		10f	Het verbod zoals benoemd in artikel 6.3.1. bij de bestemming 'Water' verzoekt het Waterschap bij de bestemming 'Bedrijf' (artikel 3) op te nemen en te verwijderen bij artikel 6.3.1.	Deze bepaling (op grond waarvan is vastgelegd dat voor werken en werkzaamheden binnen de aanduidingen; Milieuzone- ecologische verbindingszone' en 'Milieuzone-beekherstel' een omgevingsvergunning is vereist) is binnen de bestemming 'Water' gehandhaafd. Dit is ter bescherming van de gronden die zijn aangemerkt als beekherstel en ecologische verbindingszone. Daar waar dit van toepassing is, wordt voorzien in een dergelijke regeling. Ook in de bestemming Water. Daarnaast wordt deze bepaling aan artikel 6 Bedrijf toegevoegd, zie ook onder volgnummer 10b.
		10g	Het Waterschap wil graag dat voor de bestemmingen Bedrijf (artikel 3, Verkeer-Railverkeer (artikel 4) en Railverkeer (artikel 5) overeenkomstig Verordening Ruimte Artikel 11.1. lid 2a. en artikel 18.1 lid 2a beperkingen worden gesteld voor nieuw ontwikkelingen voor wat betreft stedelijke, agrarische en recreatieve ontwikkelingen, in het bijzonder wat betreft de daarmee verband houdende bebouwing.	Omdat in het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang binnen de genoemde bestemmingen geen nieuwe ontwikkelingen (met uitzondering van een fietsonderdoorgang) worden mogelijk gemaakt, is er geen aanleiding om in het bestemmingsplan beperkingen ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen op te nemen. Bij toekomstige nieuwe ontwikkelingen die niet passen binnen het bestemmingsplan en waarvoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd worden de waarden en beperkingen rondom de EVZ in acht genomen.
		10h	De aanduidingen 'milieuzone- ecologische verbindingszone' en 'milieuzone-beekherstel' van toepassing te verklaren op alle bestemmingen die liggen in die zone. Het kan een verkeerd beeld scheppen dat er nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in die zone. Op basis van Keur van Waterschap de Dommel, de	Zie bovenstaand onder volgnummer 10g. Met de aanpassing van artikel 6 zijn de aanduidingen 'milieuzone- ecologische verbindingszone' en 'milieuzone-beekherstel' van toepassing verklaard op alle bestemmingen (zie eveneens volgnummer 10b). Nieuwe ontwikkelingen (met uitzondering van een fietsonderdoorgang) worden in het bestemmingsplan niet mogelijk

			beleidsregels en algemene regels gelden er verplichtingen. Mogelijk kan het plangebied voor wat betreft de bestemming 'bedrijf' langs Smalwater van de Leijer uit het plangebied worden gehouden?	gemaakt. Om die reden is er geen reden om de bestemming 'Bedrijf' uit het plangebied te laten.
11.	Zaaknr.: 1182224 Ontvangst: 11-06-2019	Het Groene Hart Brabant	11a Toepassing van de Crisis- en Herstelwet is niet gerechtvaardigd nu er geen sprake is van een crisissituatie en een groot gebrek bestaat aan uitvoeringscapaciteit bij de bouwwereld en de VLK nog meer onzeker is geworden door de problematiek rondom het PAS. 11b Er is sprake van strijdigheid met enkele grondbeginselen van planologische aard. Het nu geldende bestemmingsvlak voor verkeersdoeleinden is dusdanig dat geen sprake is van een strakke bundeling van de tunnel tegen de bestaande blijvende infrastructuur aan de oostzijde van de spoorwegovergangen, terwijl versnippering daarentegen juist wel mogelijk wordt gemaakt. Het is gewenst om de tunnelbak zo ver als mogelijk van de beek te situeren, strak tegen de noordelijk gelegen straat aan. En waar deze straat zijn doorgaande verkeerskarakter verliest kan hier mogelijk een profielversmalling plaats vinden waardoor nog meer opschuifruimte gevonden kan worden. De aantasting en de versnippering van de bufferzone langs de beek dient adequaat gemitigeerd/gecompenseerd te worden door verminderen van de bestaande ecologische barrièrewerking van de aanwezige te smalle brugovergangen ter plaatse. 11c Er kan niet worden vastgesteld of de gevolgen van de bestuursovereenkomst aanvaardbaar zijn in relatie tot het grotere geheel van de verkeersstructuur en de milieueffecten. Daardoor is het uitgesloten dat een besluitvorming heeft plaats kunnen vinden met inachtneming van de vereiste zorgvuldige voorbereiding. De	De werking van de Crisis- en herstelwet is enkele jaren geleden verruimd. De Crisis- en herstelwet biedt nu een permanente mogelijkheid voor procedure versnellingen ten behoeve van bepaalde projecten waaronder de aanleg of wijziging van wegen (zie bijlage 1 Chw). Er is geen sprake van dat indieners als gevolg van deze toepassing in hun belangen worden geschaad. Indieners worden tijdig geïnformeerd over de terinzagelegging van de vastgestelde plannen. De situering van de fietsonderdoorgang is tot stand gekomen op basis van een aantal wensen en randvoorwaarden, waaronder: - de bundeling infrastructuur, afstand tot het Smalwater en de eigendomssituaties - een zo gestrekt mogelijke (rechte) onderdoorgang vanwege gewenst doorzicht in verband met de sociale veiligheid - een beperking van hellingspercentages t.b.v. het comfort voor de fietsers - de inpassing van de hellingbaan aan de Ladonkzijde in combinatie met de vuiluitneemplaats van het Waterschap - de (on)mogelijkheden als gevolg van de fundering van het spoor zijn bepalend geweest voor de ligging van de spoorkruisende delen en daarmee van de totale onderdoorgang. Bovenstaande heeft geresulteerd in de geoptimaliseerde variant van het ontwerp. Dat ontwerp ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de ontwerpverantwoording, die als bijlage 1 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Dit vormt de basis voor de verdere uitwerking van het ontwerp. Hierbij wordt uiteraard ook rekening gehouden met de kansen die ontstaan voor de realisatie van EVZ Smalwater. Dit betreft niet zozeer een inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongersestraat, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel en de wijze waarop dit Maatregelenpakket tot stand gekomen is. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid,

			negatieve verkeerskundige en milieugevolgen van de gemaakte keuze berust niet op een evenwichtige afweging van alle redelijkerwijs in acht te nemen belangen. Een bestuursovereenkomst kan geen dwingende betekenis hebben voor de uitkomst van het ruimtelijke orderingsproces.	namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces en belangenafweging. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Wij verwijzen in dit verband ook naar de overwegingen van de Raad van State in het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren. Daarin heeft de Raad van State overwogen dat er sprake is van een aanvaardbare aanpak waarbij de keuze voor de voorkeursvariant tot stand is gekomen op basis van een integrale afweging en waarbij per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving worden beschouwd. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.3.
12.	Zaaknr.: 1182243 Ontvangst: 12-06-2019		Indieners zijn eigenaar van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van de fietsonderdoorgang. Indien tot minnelijke verwerving kan worden overgegaan tegen een voor indieners acceptabele vergoeding, dan zal de zienswijze worden ingetrokken. Mocht er echter geen verwerving c.q. gedeeltelijke verwerving plaats vinden dan zijn indieners van mening dat de uitvoering van het bestemmingsplan een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefmilieu vormt en derhalve niet tot vaststelling van het plan in deze vorm mag worden overgegaan.	De afgelopen jaren is geregeld contact geweest over de verwerving met als doel om tot een minnelijke verwerving te komen. Dit heeft in 2018-2019 nog niet tot overeenstemming geleid. Vanwege de situatie rondom het PAS zijn de gesprekken toen opgeschort. Recent zijn de contacten weer gelegd. Verdere concrete stappen tot verwerving worden gezet na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Ook nu geldt dat minnelijke verwerving het vertrekpunt is.
13.	Zaaknr.: 1189530 Ontvangst: 13-06-2019		Volgens indieners zijn er nog diverse aanpassingen benodigd op een aantal onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan. - Ontwerpverantwoording fietstunnel (blz. 7 t/m 9, 16, 17 en 23); - Rechttrekken van de tracering van de tunnel; - Het plaatsen van de wand van de binnenbocht bij de Kapelweg onder een hoek van 1:1; - Het aansluiten van Tongeren op de tunnel voor voetgangers en fietsers door middel van een open trap aan de tunnel. De opgaande steek van de open trap te voorzien van een tussenbordes van royale lengte (minstens fietslengte); - Het voetpad in de kromming van de zuidelijke hellingbaan verbreden naar 2,50m.	Wij danken indiener voor zijn adviezen. Deze adviezen zullen worden meegeven bij de nadere uitwerking van het definitieve ontwerp van de fietsonderdoorgang.
14.	Zaaknr.: 1192920 Ontvangst: 14-06-2019	ProRail B.V.	In artikel 4.2 staat in de eerste regel: op de voor "Verkeer - Railverkeer" aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken ten dienste van de bestemming. In artikel 4.2.1 wordt ingegaan op gebouwen en in artikel 4.2.2 op bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Hierdoor is de term bouwwerken in de eerste regel van artikel 4.2 niet volledig.	De regels zijn hierop aangepast. De aanhef van artikel 4.2 wordt gewijzigd in "bouwwerken, geen gebouwen zijnde en gebouwen".

			ProRail verzoekt u derhalve het woord bouwwerken in de eerste regel van artikel 4.2 te vervangen door de tekst “bouwwerken, geen gebouwen zijnde en gebouwen”.	
15.	Zaaknr.: 1192927 Ontvangst: 134-06- 2019		15a Indieners, als inwoners van buurtschap Kalksheuvel, zijn van mening dat de buurtschap Kalksheuvel niet meer levensvatbaar zal zijn, omdat de buurtschap zal worden ingeklemd tussen de spoorlijn Tilburg-Eindhoven, de mogelijke realisatie van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en het bedrijventerrein Ladonk dat alsmaar wordt uitgebreid richting de buurtschap. Door het sluiten van de dubbele Spoorwegovergangen zal het aantal motorvoertuigen op de mogelijk aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg stijgen tot 6000 motorvoertuigen per etmaal tegen het jaar 2030. Dit betekent dat de geluidsoverlast en de hoeveelheid fijnstof tot enorme proporties zullen gaan stijgen. Dit alles zal de leefbaarheid van de buurtschap aanzienlijk verslechteren. Indieners zijn van mening dat de buurtschap wordt geofferd voor het grootschalige infrastructurele project PHS Boxtel. Met dit project laten het college van Burgemeester en Wethouders maar ook de gemeenteraad zien dat ze op geen enkele wijze rekening wensen te houden met de inwoners van de buurtschap Kalksheuvel.	Deze zienswijze betreft niet zozeer een inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongersestraat, maar is gericht op de gevolgen als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor buurtschap Kalksheuvel. Voor de integrale afweging en besluitvorming die heeft geleid tot het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De verkeerseffecten hiervan en de effecten voor de woonomgeving (waaronder geluid en luchtkwaliteit) zijn in de variantenstudie en in de nadere uitwerking van de deelprojecten onderzocht en afgewogen. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten (waaronder die voor Kalksheuvel) te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten).
			15b Het staat vast dat de detailhandel volledig zal verdwijnen uit de buurtschap en vraag is of het buurthuis annex cafetaria Het Tweespan het hoofd boven water zal weten te houden als alle infrastructurele maatregelen in het kader van PHS Boxtel zijn gerealiseerd want de klandizie zal de cafetaria door het afsluiten diverse wegen rondom de buurtschap niet meer weten te vinden.	Ook dit argument heeft betrekking op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel, met name het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer, en minder op de fietsonderdoorgang op zich. Zie hiervoor onze beantwoording onder volgnummer 15a.
			15c Waarom wil het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad in Boxtel zich niet sterk maken voor een autotunnel (alleen personenauto's) zodat de buurtschap Kalksheuvel een verbinding houdt met het centrum van Boxtel en daarmee de leefbaarheid enigszins is gewaarborgd?	In het traject dat heeft geleid tot het Maatregelenpakket zijn verschillende alternatieven en varianten uitgebreid onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genoemde besluit.

			15d	Volgens indieners is dan ook niet te verklaren dat de gemeente Boxtel dit ontwerpbestemmingsplan ter inzage legt terwijl het allerm minst zeker is dat de geplande verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en verbindingsweg Tongeren daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden.	Inmiddels heeft de Raad van State op 14 augustus 2019 uitspraak gedaan over de eerste twee deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. In deze uitspraak is het gecoördineerde verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer inderdaad gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK vernietigd. Dit als gevolg van de vernietiging van het PAS waarop het bestemmingsplan was gebaseerd. Besloten is dat het Maatregelenpakket PHS Boxtel onverkort uitgangspunt blijft. Op dit moment wordt een nieuw verkeersbesluit in samenhang met een nieuw bestemmingsplan voor de VLK voorbereid, om naar verwachting begin 2021 ter inzage gelegd te worden. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd. Het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 inmiddels onherroepelijk, zie paragraaf 2.1.3 en 2.2.1.
			15e	Gelieve de zienswijze van Milieuvereniging het Groene Hart Brabant m.b.t. de fietsonderdoorgang Tongersestraat als een integraal onderdeel van deze zienswijze te beschouwen.	Zie voor een reactie onze beantwoording onder volgnummer 11.
16.	Zaaknr.: 1192933 Ontvangst: 14-06-2019		16a	Indiener juicht de plannen voor het sluiten van de dubbele overweg ten eerste toe omdat er sprake is van een gevaarlijke situatie. Het bezwaar van indiener is gericht tegen niet aansluiten van de straat Tongeren door middel van een tunnel op de nieuwe fietstunnel bij de Tongersestraat. De fietstrap zoals deze nu in de plannen is getekend is een zeer slechte oplossing van het kruispunt. Gelet op de overlast als gevolg van het spoor, afsluiting en werkzaamheden die zij ervaren stoort het indiener dat de inwoners van de straat Tongeren niet tegemoet wordt gekomen aan alle overlast door de aanleg van een normale aansluiting op de tunnel.	Wij begrijpen de wens om de fietsonderdoorgang ook vanuit Tongeren goed bereikbaar te maken voor langzaam verkeer. Echter gelet op het beschikbare budget en het feit dat de primaire (regionale) fietsroute over de Kapelweg loopt en niet over Tongeren, is in het ontwerp geen hellingbaan opgenomen. In de afweging is prioriteit gegeven aan het verminderen van de hellingspercentages van de fietsonderdoorgang ten behoeve van het fietscomfort. De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren wordt gekoppeld aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Tongeren. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal er constructief rekening mee worden gehouden dat de hellingbaan op termijn kan worden gerealiseerd. Vooruitlopend hierop bevat het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid die deze hellingbaan in de weg Tongeren mogelijk maakt.

			16b	In en rondom het huis van indiener zijn in de muren, zowel binnen als buiten, overal scheuren te vinden door de vele trillingen door alle voorbijkomende treinen. Het schuurtje van indiener is compleet verzakt door alle trillingen. Het wordt hoog tijd dat de gemeente Boxtel, samen met alle actiescomités en overheden, zijn nek uitsteekt ten opzichte van ProRail en ook publiekelijk het gehele PHS plan in twijfel zouden moeten trekken.	Het aspect van trillingen als gevolg van het spoorverkeer maakt onderdeel uit van het project Meteren-Boxtel dat ProRail in opdracht van het Ministerie uitvoert. De gemeente Boxtel heeft samen met andere spoorgemeenten aandacht gevraagd voor aanvullende maatregelen. Met name om de leefbaarheid rond het spoor te verbeteren. ProRail en de Staatssecretaris houden echter vast aan de huidige wettelijke normen en hieraan wordt voldaan. De gemeente blijft dit uiteraard kritisch volgen.
17.	Zaaknr.: 1192952 Ontvangst: 14-06-2019		17a	Indiener vreest dat de sanering van de dubbele spoorwegovergang tot een ernstig verslechterde bereikbaarheid zal leiden voor zowel klanten als leveranciers van hun bedrijf.	Deze zienswijze betreft niet zozeer een inhoudelijke zienswijze tegen de Fietsonderdoorgang Tongerestraat, maar is gericht op het sluiten van de dubbele spoorwegovergang. Het betreffende verkeersbesluit wordt naar verwachting gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan VLK begin 2021 opnieuw in procedure gebracht. Voor de integrale afweging en besluitvorming die heeft geleid tot het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De verkeerseffecten hiervan en de effecten voor de woonomgeving (waaronder bereikbaarheid en omgevingsaspecten) zijn in de variantenstudie en in de nadere uitwerking van de deelprojecten onderzocht en afgewogen. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten (waaronder die voor Tongeren) te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten).
			17b	Indiener kan zich voorts absoluut niet vinden in het ontwerp van de fietstunnel. Met name het feit dat de straat van indiener wordt ontsloten middels een trap, stuit op groot onbegrip. Als gevolg van het feit dat er voor een trap wordt gekozen, worden mindervaliden, fietsers, ouders met kinderwagens en andere (kleinere) voertuigen op wielen (zoals scootmobielen) ontmoedigd gebruik te maken van de fietsonderdoorgang. Indiener kan dan ook niet anders concluderen dan dat er sprake is van een motiveringsgebrek als bedoeld in artikel 3:46 Awb. Volledigheidshalve merkt indiener op dat het enkele voornemen tot het aanleggen van een helling ten behoeve van de ontsluiting van de zogenaamde 'Oksel', onvoldoende is om te garanderen dat alle soorten weggebruikers gebruik kunnen blijven maken van de	Wij begrijpen de wens om de fietsonderdoorgang ook vanuit Tongeren goed bereikbaar te maken voor langzaam verkeer. Echter gelet op het beschikbare budget en het feit dat de primaire (regionale) fietsroute over de Kapelweg loopt en niet over Tongeren, is in het ontwerp geen hellingbaan opgenomen. In de afweging is prioriteit gegeven aan het verminderen van de hellingspercentages van de fietsonderdoorgang ten behoeve van het fietscomfort. De eventuele realisatie van een hellingbaan naar Tongeren wordt gekoppeld aan de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Tongeren. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal er constructief rekening mee worden gehouden dat de hellingbaan op termijn kan worden gerealiseerd. Vooruitlopend hierop bevat het bestemmingsplan een

			fietsonderdoorgang. Daar het gaat om een voornemen, zonder enige inspanningsverplichting, kan dit voornemen niet ter motivering aan bovenstaande problematiek ten grondslag liggen.	wijzigingsbevoegdheid die deze hellingbaan in de weg Tongeren mogelijk maakt. De voorgenomen hellingbaan is enkel bedoeld voor langzaam verkeer en zeker niet voor alle soorten weggebruikers.
		17c	Indiener maakt ernstig bezwaar tegen het feit dat de fietsonderdoorgang niet kan worden gebruikt door hulpdiensten, hetgeen de wachttijd bij een calamiteit ernstig doet oplopen. Client kan in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan geen enkele paragraaf vinden die ziet op deze problematiek, laat staan een uiteenzetting van de risico's die deze trap met zich meebrengt in geval van calamiteiten en een motivering waaruit kan worden afgeleid op welke gronden deze risico's acceptabel worden geacht.	De Veiligheidsregio is er in haar advisering vanuit gegaan dat zij geen gebruik maken zullen maken van de fietsonderdoorgang De veiligheidsregio heeft de huidige opkomsttijden voor Kalksheuvel, Tongeren en Ladonk in kaart gebracht en onderzoek gedaan naar alternatieve routes. Uit het onderzoek blijkt dat als gevolg van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang de opkomsttijden iets toenemen. Dit laat onverlet dat de hulpdiensten ruim binnen de gestelde kaders de gebieden Tongeren, Kalksheuvel en Ladonk kunnen bereiken. Het gewenste hulpverleningsniveau wijzigt hierdoor niet of nauwelijks. Zie ook paragraaf 2.8.3. In de ontwerpverantwoording van de fietsonderdoorgang (zie bijlage 1 bij het bestemmingsplan) is toegelicht dat de hulpdiensten (politie, spoedeisende hulp) in tijd van nood eventueel wel gebruik kunnen maken van de onderdoorgang, maar gebonden zijn aan de beschikbare doorrijhoogte (=2,60 m1).
18.	Zaaknr.: 1206611 Ontvangst 18-06-2019	18a	Het thans ter inzage liggende ontwerp-bestemmingsplan borduurt voort op het bestemmingsplan "Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017" (hierna: VLK 2017). Tegen dat op 12 September 2017 door uw raad vastgestelde bestemmingsplan hebben indieners tijdig beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op dit moment is niet duidelijk wanneer de Raad van State in die procedure uitspraak doet. Naar de mening van indieners kan het bestemmingsplan VLK niet in stand blijven. Korthedshalve wordt verwezen naar de zienswijze die zij daarover bij brief van 12 december 2018 aan de Raad van State kenbaar heb gemaakt en die bij burgemeester en wethouders bekend is.	Inmiddels heeft de Raad van State op 14 augustus 2019 uitspraak gedaan over de eerste twee deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. In deze uitspraak is het gecoördineerde verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer inderdaad gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK vernietigd. Dit als gevolg van de vernietiging van het PAS waarop het bestemmingsplan was gebaseerd. Besloten is dat het Maatregelenpakket PHS Boxtel onverkort uitgangspunt blijft. Op dit moment wordt een nieuw verkeersbesluit in samenhang met een nieuw bestemmingsplan voor de VLK voorbereid, om naar verwachting begin 2021 ter inzage gelegd te worden. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd. Voor een nadere toelichting wordt eveneens verwezen naar het antwoord onder volgnummer 18b.

			18b Indien het bestemmingsplan “VLK 2017” sneuvelt, valt daarmee de basis onder het thans ter inzage liggende ontwerp-bestemmingsplan weg. In “VLK 2017” is namelijk een en andermaal benadrukt dat het gaat om een totaalpakket van maatregelen die elkaar ondersteunen en daardoor evenwichtig zijn.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op deze nieuwe situatie. Het integrale Maatregelenpakket blijft hierbij onverkort het uitgangspunt. Ten behoeve van het bestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft een zelfstandige projectbeoordeling op grond van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden en is onderzocht in hoeverre het plan leidt tot significante negatieve effecten op de Natura-2000 gebieden. Voor de aanlegfase van de fietsonderdoorgang heeft met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 een nieuwe berekening voor de aanlegfase plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Het bestemmingsplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De ontwikkelingen naar aanleiding van de stikstofproblematiek hebben geen consequenties voor de fasering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd.
			18c Er is geen aandacht besteed aan de invloed die de afsluiting heeft voor de bedrijven van cliënten. Die bedrijven komen geïsoleerd te liggen en zullen nagenoeg zeker de deuren moeten sluiten als gevolg van het feit dat de winkels voor het winkelend publiek niet meer bereikbaar zijn, althans alleen nog maar via een enorme omweg. Daarbij is onder andere aan Burgemeester en Wethouders gevraagd mee te denken in de mogelijkheden van verplaatsing en alternatieve invulling van de vrijkomende percelen.	Dit betreft niet zozeer een zienswijze specifiek tegen de fietsonderdoorgang, maar tegen het Maatregelenpakket als geheel en in het bijzonder de sluiting van de dubbele overweg Tongersestraat. Aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel ligt een zorgvuldig proces ten grondslag. Voor de integrale afweging en besluitvorming die heeft geleid tot het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De verkeerseffecten hiervan en de effecten voor de woonomgeving (waaronder bereikbaarheid en omgevingsaspecten) zijn in de variantenstudie en in de nadere uitwerking

					van de deelprojecten onderzocht en afgewogen. Gelet op de positieve effecten voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is met de vaststelling van de voorkeursvariant - na een integrale afweging - besloten deze effecten (waaronder die voor Tongeren) te accepteren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Uiteraard zijn wij bereid om mee te denken in de mogelijkheden van verplaatsing en alternatieve invulling van betreffende percelen.
--	--	--	--	--	--