meewerkend

boxtel

Raadsvoorstel

Ag. nr.: 7
Reg. nr.: BP17.00417
Datum: 12 september 2017

Onderwerp

Besluitvorming over de eerste twee deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen', behorende bij het raadsbesluit van 12 september 2017;
2. er mee in te stemmen dat, met behoud van de strekking van de beantwoording van de zienswijzen door uw raad, de toelichting in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' kan worden aangevuld of aangepast naar aanleiding van de raadsvergadering van 12 september 2017;
3. te besluiten tot het (op enkele kleine onderdelen) gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen', behorende bij het raadsbesluit van 12 september 2017;
4. te besluiten tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef volgens bijgaand besluit;
5. kennis te nemen van de volgende voorgenomen besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders van Boxtel waartoe het college als bevoegd gezag na de raadsvergadering van 12 september 2017 zal besluiten :
   - 5.1 besluit tot vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor een zestal woningen volgens bijgaand conceptbesluit;
   - 5.2 besluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer volgens bijgaand conceptbesluit;
   - 5.3 besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer volgens bijgaand conceptbesluit.

Inleiding

Op basis van uw coördinatiebesluit van 9 mei 2017 is de procedure voor de eerste twee (prioritaire) deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel gestart.

Met ingang van vrijdag 12 mei tot en met 22 juni 2017 hebben de volgende ontwerpen gedurende zes weken ter inzage gelegen :

- het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

In totaal zijn 161 zienswijzen ontvangen waarvan één zienswijze ruim buiten de termijn. Via de raadsinformatiebrief van 3 juli 2017 hebben wij u op hoofdlijnen over de strekking van de ingekomen zienswijzen geïnformeerd.

De zienswijzen zijn in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' samengevat en van een antwoord voorzien.

Steller: CVDMEIJDEN **Betrokken medewerkers:**

Kort samengevat vormen de ingekomen zienswijzen naar ons oordeel geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen of om geen besluiten te nemen in lijn met de ontwerpbesluiten.

Onderstaand de belangrijkste overwegingen hierbij, zie 'Nota van zienswijzen en wijzigingen':

- 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 álle 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;
- de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) als zelfstandige maatregel levert een belangrijke bijdrage aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK worden hiermee in voldoende mate aangetoond. Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) neemt de noodzaak van de VLK verder toe;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de deelprojecten VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat onderdeel uitmaken, 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 de tracékeuze voor de VLK en tot de inhoud van 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 hetgeen heeft geleid tot de keuze van de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- het regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde verkeersmodel voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel 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. De geconstateerde verschillen in intensiteiten zijn verklaarbaar;
- 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 wegcategorisering 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 door uw raad 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;
- zowel de Veiligheidsregio Brabant-Noord als de politie hebben positief ten aanzien van de voorliggende plannen geadviseerd;
- ten aanzien van de inwerkingtreding van de verkeersbesluiten, zie punt 5.4 onder het kopje 'argumenten';
- van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat of van een onaanvaardbare aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de omgeving of ten aanzien van het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen is geen sprake;
- het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel is geplaatst op de prioritaire lijst van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De benodigde stikstofdepositieruimte voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel is hiermee verzekerd. De passende beoordeling voor het aspect stikstof heeft plaatsgevonden in het kader van het PAS. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft daarmee het toetsingskader;
- het Maatregelenpakket PHS Boxtel, in het bijzonder de aanleg van de VLK, past binnen de vastgestelde beleidskaders van provincie en gemeente en binnen de geldende regelgeving.

Op basis van bovenstaande overwegingen wordt uw raad voorgesteld om het bestemmingsplan VLK 2017 gewijzigd vast te stellen en de spoorwegovergang Bakhuisdreef definitief aan de openbaarheid te onttrekken. Tevens wordt uw raad voorgesteld kennis te nemen van de voorgenomen besluiten door het college. De voorgestelde aanpassingen van het bestemmingsplan en van de besluiten zijn beperkt van aard. Voor informatie over de wijzigingen wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'.

Beoogd effect

Besluitvorming in het kader van de eerste twee deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waartoe uw raad eerder heeft besloten en waarover tussen Rijk, provincie en gemeente afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst op basis waarvan de eerste twee prioritaire deelprojecten kunnen worden gerealiseerd.

Argumenten

1.1 Vanwege de inhoudelijke samenhang is gekozen voor één integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'.

Het overgrote deel van de zienswijzen heeft betrekking op de aanleg van de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Gevreesd wordt voor nadelige gevolgen van deze twee besluiten. Ten aanzien van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang wordt met name gevreesd voor een verslechtering van de bereikbaarheid, omrijdafstanden, nadelige gevolgen voor het omliggende wegennet en hiermee gepaard gaande nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Ten aanzien van de aanleg van de VLK wordt met name gevreesd voor een verslechtering van het woon- en leefklimaat en een aantasting van de gebiedswaarden. Vraagtekens worden onder meer geplaatst bij nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waar deze twee projecten deel van uitmaken, bij de scope van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en bij het proces dat geleid heeft tot het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Ook worden twijfels geuit of het Maatregelenpakket PHS Boxtel, in het bijzonder de VLK, in overeenstemming is met geldend gemeentelijk en provinciaal beleid en regelgeving. Tevens worden enkele oplossingen en alternatieven voorgesteld.

Vanwege de inhoudelijke samenhang van de besluiten, hetgeen ook nadrukkelijk uit de zienswijzen naar voren komt, heeft uw gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieprocedure toe te passen voor het bestemmingsplan VLK 2017 en de voorliggende besluiten. Deze inhoudelijke samenhang heeft eveneens tot gevolg dat een splitsing in een nota van zienswijzen en wijzigingen per afzonderlijk besluit niet mogelijk is. Daarom is gekozen voor één integrale Nota die als zodanig wordt betrokken bij de afwegingen en besluitvorming door uw raad en door het college en een onderdeel vormt van alle vijf besluiten.

1.2. *Vanwege het groot aantal zienswijzen worden zienswijzen met een vergelijkbare strekking in het algemene deel van de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' beantwoord.*

In de raadsinformatiebrief van 3 juli 2017 is een eerste overzicht gegeven van de strekking van de zienswijzen. Hieruit komt naar voren dat meerdere zienswijzen betrekking hebben op dezelfde onderwerpen.
Onderdelen van de zienswijzen met een vergelijkbare strekking worden per onderwerp in het algemene deel (hoofdstuk 2) van de Nota beantwoord. In de tabel behorende bij hoofdstuk 3, worden de individuele zienswijzen beantwoord. Hierin wordt voor een groot deel verwezen naar het algemene deel. Overige specifieke argumenten uit de zienswijze worden in de tabel zelf beantwoord. Voor zover de algemene beantwoording tot een wijziging leidt, is dit vermeld in de beantwoording in het algemene deel in hoofdstuk 2. Voor zover de beantwoording van de individuele zienswijzen tot een wijziging leidt, is dit vermeld in de tabel behorende bij hoofdstuk 3. Een overzicht van alle wijzigingen is opgenomen in hoofdstuk 4.

2.1 *Aanpassing van de toelichting van de 'Nota van zienswijzen en wijzingen' ná behandeling in de raadsvergadering is mogelijk gewenst.*

De werkwijze binnen de gemeente Boxtel is dat aan uw gemeenteraad een concept van de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' wordt voorgelegd. Over deze Nota wordt gelijktijdig met het voorstel door uw raad besloten, hetgeen formeel betekent dat ná besluitvorming een aanpassing van de Nota niet meer mogelijk is.
Deze werkwijze biedt echter geen ruimte om hetgeen tijdens de raadsvergadering is besproken of door de insprekers naar voren is gebracht nog op een zorgvuldige wijze in de Nota te kunnen verwerken.
Daarom wordt voorgesteld om de toelichting van voorliggende Nota naar aanleiding van de raadsvergadering desgewenst nader te kunnen aanvullen of aanpassen. De strekking van de beantwoording blijft daarbij in principe ongewijzigd tenzij op basis van een amendement hierin wijzigingen moeten worden aangebracht.

3.1 *Voorgestelde wijzigingen in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' hebben slechts betrekking op enkele kleine (juridisch bindende) onderdelen van het bestemmingsplan.*

De verbeelding en de regels vormen samen de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan.
De zienswijzen leiden slechts op enkele kleine onderdelen tot een wijziging van het bestemmingsplan, zie hoofdstuk 4. De aanpassingen op de verbeelding hebben betrekking op een herstel van enkele omissies (ontbreken aanduiding op verbeelding, verkleining bestemmingsvlak, aanpassing gebiedsaanduidingen), een gedeeltelijke aanpassing van de belemmeringenstrook ten behoeve van de gasleiding en het doortrekken van een natuurstrook. De aanpassingen in de regels hebben betrekking op de dubbelbestemming voor de gasleiding, de archeologische regels en het mogelijk maken van de voorgestelde inrit ter plaatse van de natuurstrook.

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

Naar aanleiding van de zienswijzen is geconstateerd dat de toelichting van het bestemmingsplan aanvulling behoeft. Het bestemmingsplan dient onder meer aanvullende informatie te bieden over het Maatregelenpakket waarvan de VLK een deelproject vormt, de studies die hebben geleid tot de voorkeursvariant en het proces. De toelichting van het bestemmingsplan wordt in lijn met de toelichting in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' nader aangevuld.

Ook wordt de toelichting aangevuld met de laatste bevindingen in het kader van het aanvullende flora- en faunaonderzoek. Inhoudelijk leiden deze aanvullingen niet tot wijzigingen van het plan.

4.1 Met het voorliggende onttrekkingsbesluit wordt de voormalige spoorwegovergang Bakhuisdreef definitief aan de openbaarheid onttrokken.

Ten gevolge van twee aanrijdingen in 2009 is de spoorwegovergang Bakhuisdreef fysiek afgesloten. Op 18 mei 2010 heeft uw raad, in overleg met ProRail, besloten om het weggedeelte van Bakhuisdreef (vanaf de Kapelweg tot nabij de inrit van de woning Bakhuisdreef 2) voor de duur van 5 jaar aan de openbaarheid te onttrekken. Voor deze tijdelijkheid is destijds gekozen met het oog op de (op dat moment nog onzekere) infrastructurele projecten op rijksniveau (in kader PHS) en op gemeentelijk niveau (in het kader van de Tracéstudie A2-Ladonk Kapelweg (TALK) en de VLK).
De definitieve sluiting van deze spoorwegovergang is in het Maatregelenpakket benoemd als onderdeel van het deelproject VLK. In het voorlopig ontwerp (VO) van de VLK wordt in deze definitieve sluiting voorzien. Dit besluit staat nauwelijks ter discussie en wordt ongewijzigd vastgesteld.

5.1 Vanwege de inhoudelijke samenhang tussen de besluiten is een kennisname door uw raad van de voorgenomen besluitvorming door ons college gewenst.

Met het coördinatiebesluit van 9 mei 2017 heeft uw raad de inhoudelijke samenhang van de voorliggende besluiten onderkend. Deze onderlinge verwevenheid van de besluiten komt in de zienswijzen eveneens nadrukkelijk naar voren (zie ook onder punt 1.1).
Om deze reden wordt uw raad in het belang van een zorgvuldige integrale afweging gevraagd kennis te nemen van de overige conceptbesluiten waarover wij na de raadsvergadering zullen besluiten.

5.2 Conceptbesluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder voor een zestal woningen.

Op basis van akoestisch onderzoek is geconstateerd dat, ondanks maatregelen aan de bron in de vorm van toepassing van geluidsarm asfalt, ter plaatse van zes woningen sprake blijft van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In overeenstemming met het gemeentelijk beleidskader 'Beleid hogere grenswaarde Wet geluidhinder Gemeente Boxtel' wordt voor deze woningen de volgende hogere waarden vastgesteld : Bakhuisdreef 2 (49 dB), Kalksheuvel 47a (50 dB), Kapelweg 62 (53 dB), Kapelweg 63 (49 dB), Kapelweg 67 (49 dB) en Schouwrooij 12 (54 dB). Van belang hierbij is te vermelden dat het geluidsarm asfalt wordt toegepast over het gehele tracé. De besluitvorming is overeenkomstig het ontwerpbesluit met een kleine aanpassing in de overwegingen.

5.3 Conceptbesluit sluiting spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer.

In het Maatregelenpakket PHS Boxtel is sprake van twee opties, namelijk het opheffen van de overweg Kapelweg óf het handhaven van deze overweg voor langzaamverkeer.
In de plannen voor de VLK uit 2013 werd uitgegaan van een sluiting voor de spoorwegovergang Kapelweg voor alle vormen van verkeer. Naar aanleiding van zienswijzen is vervolgens, in samenwerking met ProRail, onderzocht of de spoorwegovergang Kapelweg geopend zou kunnen blijven voor langzaam verkeer. De hiervoor uitgevoerde risicoanalyse wijst uit dat met aanvullende maatregelen de spoorwegovergang Kapelweg voor langzaam verkeer gehandhaafd kan blijven. In het VO VLK 2017 zijn deze maatregelen verwerkt.
Ten opzichte van het ontwerpbesluit, wordt het besluit in die zin aangepast dat ruiters ter plekke zijn toegestaan.

5.4 Conceptbesluit sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Het opheffen van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1) vormt, samen met de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.
In samenhang met de uitvoering van de verschillende deelprojecten, wordt de sluiting gefaseerd. Fase 1 (het verkeersbesluit) heeft betrekking op de sluiting voor gemotoriseerd verkeer. In latere fase volgt een onttrekkingsbesluit (fase 2), op basis waarvan de dubbele spoorwegovergang wordt gesloten voor alle vormen van verkeer.

Een groot aantal zienswijzen heeft betrekking op dit voorgenomen besluit. De lijn van de beantwoording in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' is in grote lijnen als volgt :

- dat de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in combinatie met alternatieve maatregelen voor het verkeer in het kader van burgerparticipatie en de daaruit voortvloeiende variantenstudie uitgebreid is afgewogen; op basis hiervan heeft de raad besloten tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- dat de sluiting van de dubbele spoorwegovergang een van de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel vormt;
- dat gelet op het uitgebreide voortraject een heroverweging van de voorkeursvariant of een overweging van nieuwe alternatieven (zoals bijvoorbeeld een tunnel voor gemotoriseerd verkeer) niet aan de orde is;
- dat, ondanks het feit dat effectuering van het besluit voorlopig nog niet aan de orde is, uitstel van besluitvorming niet gewenst is. Met dit verkeersbesluit (de eerste fase van de sluiting) wordt invulling gegeven aan de gewenste mate van zekerheid over de haalbaarheid van het Maatregelenpakket PHS Boxtel volgens afspraken hierover in de bestuursovereenkomst;
- dat het verbinden van extra opschortende voorwaarden aan het verkeersbesluit in deze fase niet mogelijk is.
  De VLK is de belangrijkste maatregel om de effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te compenseren. Zodra de VLK wordt opengesteld voor verkeer, is daarmee de noodzakelijke verkeersveiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd. Vanaf dat moment ontstaat er een acceptabele verkeerssituatie waarbij het in principe aanvaardbaar is om de spoorwegovergang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Uitgangspunt is echter, zoals ook in de bestuursovereenkomst is afgesproken, dat de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten zodra alle alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer (VLK, Tongeren, Keulsebaan) zijn gerealiseerd.
  Het deelproject VLK is inmiddels voldoende ver uitgewerkt om deze juridisch aan het verkeersbesluit te kunnen koppelen.
  Aan de deelprojecten Tongeren en Keulsebaan wordt nog volop gewerkt. Deze projecten zijn op dit moment onvoldoende uitgewerkt om deze juridisch aan het verkeersbesluit te kunnen koppelen.
  Om bovengenoemd uitgangspunt duidelijker in het verkeersbesluit tot uiting te laten komen, is de formulering van de opschortende voorwaarde in het verkeersbesluit als volgt aangepast : 'Dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer'.

Kanttekeningen

3.1 Haalbaarheid van het PAS blijft ongewis.
Op verzoek van gemeente, Rijk en provincie is het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel geplaatst op de prioritaire lijst van het PAS. De benodigde stikstofdepositieruimte voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel is hiermee verzekerd. Aan het PAS wordt voldaan.
In de eerste beroepsprocedures over het PAS bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, is ter discussie gesteld of het PAS wel in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn. In dat kader heeft de Afdeling overwogen dat een programmatische aanpak zoals het PAS in beginsel een geschikt instrument is om aan de verplichtingen op grond van de Habitatrichtlijn te voldoen. Met zekerheid kan de Afdeling hierover echter pas een uitspraak doen als een aantal vragen hierover in relatie tot de Europese Habitatrichtlijn is beantwoord. De Afdeling heeft deze prejudiciële vragen voorgelegd aan het Hof van Justitie in Luxemburg met het verzoek om met voorrang (uiterlijk vóór 1 juli 2018) hierover uitspraak te doen. In afwachting van de antwoorden van het Europese Hof van Justitie en een nadere onderbouwing door het Rijk, blijft het PAS voorlopig in werking.

Bovenstaand betekent dat pas in de tweede helft van 2018 zekerheid ontstaat of het PAS in stand blijft. De eventuele gevolgen van een negatief advies door het Hof van Justitie zijn onbekend. Op dit moment kan de gemeente niets anders doen dan handelen volgens het PAS dat vooralsnog het toetsingskader vormt.

Uitvoering en planning

De planning is er op gericht om eind 2018/begin 2019 met de aanleg van de VLK te kunnen starten. Dit is mede afhankelijk van de voortgang van het grondverwervingstraject.

Communicatie

De bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten heeft op de gebruikelijke wettelijke wijze plaatsgevonden.
Tevens zijn de indieners van de eerdere zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan VLK uit 2013, de grondeigenaren en de eigenaren van de woningen met de voorgenomen hogere waarden Wet geluidhinder via een brief persoonlijk geïnformeerd.
Daarnaast heeft uitgebreide informatie plaatsgevonden via de huis-aan-huis verspreide informatiekrant, de nieuwsbrieven, de gemeentelijke website en persgesprekken. Tijdens de inloopwinkel op 18,19, 22 en 23 mei 2017 was er gelegenheid om de ontwerpen in te komen zien en hierover vragen te stellen.
Indieners van de zienswijzen zijn via een brief geïnformeerd over de raadsvergadering van 12 september 2017. Over de raadsbehandeling is ook melding gemaakt in een nieuwsbrief en op de gemeentelijke website.
Eind oktober start de gecoördineerde terinzagelegging van het besluit over het vastgestelde bestemmingsplan en de besluiten. Tegen deze besluiten kan vervolgens binnen zes weken beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Ook dit zal uitgebreid worden gecommuniceerd.

Financiën

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

Burgerparticipatie

In het kader van de variantenstudies hebben uitgebreide burgerparticipatietrajecten plaatsgevonden. Voor de verdere uitwerking van het Maatregelenpakket PHS Boxtel is een klankbordgroep en zijn diverse werkgroepen ingesteld, waaronder de werkgroep VLK.

Duurzaamheid

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel draagt bij aan een duurzame, verkeersveilige en toekomstbestendige verkeersstructuur voor de gemeente Boxtel.

Werkgelegenheid

Met de deelprojecten VLK en Keulsebaan van het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Ladonk verbeterd hetgeen positieve effecten heeft op de werkgelegenheid binnen Boxtel.

meewerkend boxtel

Raadsvoorstel

Ag. nr.: 7
Reg. nr.: BP17.00417

Boxtel, 31 augustus 2017
Burgemeester en wethouders van Boxtel,
de secretaris,
drs. H.A.M. van Berkel

de burgemeester,
M. Buijs

Bijlagen

1. Nota van zienswijzen en wijzigingen met bijlagen.
2. **Niet openbaar :** overzicht NAW-gegevens indieners zienswijzen.
3. Besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef.
4. Conceptbesluit college tot vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor een zestal woningen.
5. Conceptbesluit college tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer.
6. Conceptbesluit college tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Ter inzage

1. Ontwerp-bestemmingsplan VLK 2017 (zie www.ruimtelijkeplannen.nl onder NL.IMRO.0757.BP01VLK2017-otw1).
2. Overige ontwerpbesluiten, zie de PHSpagina de gemeentelijke website.

Contactpersoon

W.P.M. van den Heuvel, teammanger RMEO-Ruimtelijke Ontwikkeling,
w.vd.heuvel@mijngemeentedichtbij.nl, 073-5531125.

meewerkend

boxtel

Raadsbesluit

Ag. nr.:
Reg. nr.: BP17.00417
Datum:

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 31 augustus 2017;

Besluit

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen', behorende bij het raadsbesluit van 12 september 2017;
2. er mee in te stemmen dat, met behoud van de strekking van de beantwoording van de zienswijzen door uw raad, de toelichting in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' kan worden aangevuld of aangepast naar aanleiding van de raadsvergadering van 12 september 2017;
3. te besluiten tot het (op enkele kleine onderdelen) gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen', behorende bij het raadsbesluit van 12 september 2017;
4. te besluiten tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef volgens bijgaand besluit;
5. kennis te nemen van de volgende voorgenomen besluitvorming door het college van burgemeester en wethouders van Boxtel waartoe het college als bevoegd gezag na de raadsvergadering van 12 september 2017 zal besluiten :
   - 5.1 besluit tot vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor een zestal woningen volgens bijgaand conceptbesluit;
   - 5.2 besluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer volgens bijgaand conceptbesluit;
   - 5.3 besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer volgens bijgaand conceptbesluit.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 12 september 2017;

De gemeenteraad van Boxtel,
waarnemend griffier,
Mw. I.H.M. Smits

de voorzitter,
M. Buijs

Steller: CVDMEIJDEN **Betrokken medewerkers:**

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Coördinatieprocedure deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

- behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 12 september 2017 tot besluitvorming over het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 12 september 2017 tot besluitvorming over het onttrekkingsbesluit van de spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- behorend bij het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Boxtel van 26 september 2017 tot besluitvorming over de vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder;
- behorend bij het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Boxtel van 26 september 2017 tot besluitvorming over het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- behorend bij het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Boxtel van 26 september 2017 tot besluitvorming over het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**4**
1.1	Procedure	4
1.2	Leeswijzer	7
2	**Algemene beantwoording zienswijzen**	**8**
2.1	Integrale visie verkeersstructuur Boxtel	8
	2.1.1 GVVP 2008	8
	2.1.2 MOVE'31	9
2.2	Maatregelenpakket PHS Boxtel (Maatregelenpakket)	10
	2.2.1 Maatregelenpakket	11
	2.2.2 Projecten met relevantie voor het Maatregelenpakket	15
	2.2.3 Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket	16
2.3	Nut en noodzaak	17
2.4	Procesverantwoording	21
2.5	Variantenstudies en belangenafweging	24
2.6	Voorgestelde oplossingen en alternatieven	26
	2.6.1 Onderzoek 'nulplus' alternatieven	26
	2.6.2 Vrachtwagenverbod Kapelweg	27
	2.6.3 Pleidooi proefafsluiting	27
	2.6.4 Opwaardering fietstunnel	28
	2.6.5 Uitstel besluitvorming	29
	2.6.6 Overige oplossingen en alternatieven	30
2.7	Verkeer	31
	2.7.1 Regionaal verkeersmodel	32
	2.7.2 Regionaal verkeersmodel met het Maatregelenpakket	32
	2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket	33
2.8	Bereikbaarheid	38
	2.8.1 Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	39
	2.8.2 Bereikbaarheid landbouwverkeer	40
	2.8.3 Bereikbaarheid hulpdiensten	40
2.9	Omgevingsaspecten	40
	2.9.1 Woon/ en leefklimaat	41
	2.9.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	43
	2.9.3 Natura 2000 en het PAS	44
2.10	Beleid en regelgeving	46
2.11	Schadevergoeding	50
3.	**Beantwoording per zienswijze**	**52**
3.1	Inleiding	52
3.2	Tabel	52

4 Nota van wijzigingen 53

4.1 Inleiding 53
4.2 Overzicht van de wijzigingen 53

Bijlagen

Bijlage 1 Geanonimiseerd overzicht indieners zienswijzen

Bijlage 2 Tabel beantwoording individuele zienswijzen, behorende bij hoofdstuk 3

1 Inleiding

1.1 Procedure

Coördinatieregeling
Vanwege de inhoudelijke samenhang tussen het bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) en de overige besluiten én omdat de procedures tot vaststelling van deze besluiten parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende Wet ruimtelijke ordening voor dit bestemmingsplan en de samenhangende besluiten toe te passen.

Genoemde coördinatieregeling maakt het mogelijk om de procedures voor het bestemmingsplan en de samenhangende besluiten gelijk op te laten lopen. De bevoegdheid tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit ligt bij de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders (B&W) is bevoegd te besluiten over de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. Het college van B&W verzorgt ook de coördinatie van de procedures. Tegen deze vastgestelde besluiten staat vervolgens gelijktijdig beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ter visie legging ontwerpen
Met ingang van 12 mei tot en met 22 juni 2017 hebben met toepassing van de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening het volgende ontwerpbestemmingsplan en de volgende hiermee samenhangende ontwerpbesluiten ter inzage gelegen :

- ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Kennisgeving van de tervisielegging heeft plaatsgevonden op donderdag 11 mei 2017 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) informatiekrant, nieuwsbrieven, op de gemeentelijke website en via persberichten. De indieners van zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg uit 2013, de grondeigenaren en de eigenaren van de woningen waarvoor een hogere waarden Wet geluidhinder wordt vastgesteld, zijn via een brief persoonlijk hierover geïnformeerd. Daarnaast heeft de gemeente op 18, 19, 22 en 23 mei 2017 een informatiewinkel georganiseerd voor informatie over het Maatregelenpakket PHS Boxtel, het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de hiermee samenhangende ontwerpbesluiten en de procedures. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vormt het totaal pakket aan infrastructurele maatregelen waarvan de VLK onderdeel uitmaakt (zie de toelichting in 2.2.1).

Analoge exemplaren van het ontwerpbestemmingsplan en de overige ontwerpbesluiten lagen ter inzage in het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek in Boxtel.
De ontwerpen waren op de volgende wijze digitaal te raadplegen :

- het ontwerpbestemmingsplan ‘Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017’ was digitaal raadpleegbaar via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl;

- de integrale teksten van de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerp-onttrekkingsbesluit waren opgenomen in de afzonderlijke (en gelijktijdig geplaatste) kennisgevingen over deze ontwerpbesluiten in de Staatscourant;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder was te raadplegen via de gemeentelijke website www.boxtel.nl/PHS;
- de integrale kennisgeving was geplaatst op de gemeentelijke website www.boxtel.nl/PHS. In deze digitale kennisgeving waren diverse links opgenomen naar de ontwerpen.

Zienswijzen
Gedurende de tervisielegging van zes weken stond de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen. Binnen de termijn zijn 161 zienswijzen, waarvan één mondelinge zienswijze, bij de gemeente ingediend.

Eén zienswijze is ruim buiten de termijn binnengekomen. Deze zienswijze, formeel niet ontvankelijk, is identiek aan een aantal wel ontvankelijke zienswijzen. De zienswijze is daarom volledigheidshalve aan de tabel met zienswijzen (zie hoofdstuk 3) toegevoegd. Vanwege de identieke strekking is de zienswijze daarmee ook inhoudelijk in de afweging betrokken. Formeel heeft indiener geen beroepsmogelijkheid tenzij er gegronde redenen zijn voor de te late indiening.

De indieners van de zienswijzen hebben een ontvangstbevestiging ontvangen met een vermelding van het casenummer (GC17.xxx) waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd.

Integrale ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen’.
Het overgrote deel van de zienswijzen heeft betrekking op de aanleg van de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat . Gevreesd wordt voor de nadelige gevolgen van deze twee besluiten. Ten aanzien van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang wordt met name gevreesd voor een verslechtering van de bereikbaarheid, omrijdafstanden, nadelige gevolgen voor het omliggende wegennet en hiermee gepaard gaande nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Ten aanzien van de aanleg van de VLK wordt met name gevreesd voor een verslechtering van het woon- en leefklimaat en een aantasting van de gebiedswaarden. Vraagtekens worden geplaatst bij nut en noodzaak van het Maatregelenpakket waar deze twee projecten deel van uitmaken, bij de scope van het Maatregelenpakket, het proces dat heeft geleid tot het Maatregelenpakket. Verder wordt getwijfeld of het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, in overeenstemming is met geldend beleid en regelgeving. Tevens worden oplossingen en alternatieven voorgesteld.

Vanwege de onderlinge verwevenheid is een uitsplitsing van de zienswijzen per plan of besluit niet mogelijk gebleken. Een groot deel van de zienswijzen heeft inhoudelijk betrekking op één of meerdere besluiten.

Hiermee wordt de keuze van de raad van 9 mei 2017 om deze besluiten via de coördinatieregeling in procedure te brengen in ruime mate bevestigd.

Om bovenstaande redenen is gekozen voor één integrale ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen’. Deze Nota wordt integraal betrokken bij de afweging en besluitvorming door de gemeenteraad en het college van B&W over het bestemmingsplan VLK en de vier samenhangende, en met toepassing van de coördinatieprocedure gelijktijdig in procedure gebrachte, besluiten.

De voorliggende Nota bevat een samenvatting van alle zienswijzen en de beantwoording hiervan door de gemeente.

Besluitvormingsproces

Behandeling van de Nota vindt plaats in de raadsvergadering van 12 september 2017.
De gemeenteraad is bevoegd te besluiten over het bestemmingsplan VLK 2017 en het onttrekkingsbesluit Bakhuisdreef. Behandeling hiervan vindt plaats in de raadsvergadering van 12 september 2017. Vanwege het integrale karakter wordt de gemeenteraad voorgesteld gelijktijdig kennis te nemen van de voorgenomen besluitvorming door het college van B&W,

Het college van B&W is bevoegd te besluiten over de verkeersbesluiten voor de Tongersestraat en Kapelweg en over het besluit hogere waarden Wet geluidhinder. De besluitvorming door het college van B&W vindt plaats op 26 september 2017.

Bij alle bovengenoemde besluiten wordt deze integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen betrokken.

In de eerste helft van oktober 2017 worden indieners persoonlijk geïnformeerd over de reactie van de gemeente op de ingediende zienswijze, de besluitvorming en de vervolgprocedure. Naar verwachting liggen het vastgestelde bestemmingsplan en de besluiten met ingang van 20 oktober 2017 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Indieners van de zienswijzen zijn op 1 september 2017 schriftelijk geïnformeerd over de behandeling van het raadsvoorstel in de raadsvergadering van 12 september 2017 waarbij is gewezen op de mogelijkheid om tijdens deze vergadering gebruik te maken van het spreekrecht.

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 worden gebracht. Zoals onder punt 1.1 is toegelicht, betreft dit onderwerpen die betrekking kunnen hebben op één of meerdere besluiten.

Per paragraaf in hoofdstuk 2 wordt gestart met de strekking van de betreffende zienswijzen, gevolgd door de gemeentelijke beantwoording en een nadere toelichting hierop.

Hoofdstuk 3 Beantwoording per zienswijze.
In de tabel (zie bijlage 2 bij deze Nota) worden de individuele zienswijzen beantwoord.

Bij de samenvatting van de zienswijzen is ten aanzien van elk onderwerp dat wordt ingebracht een beantwoording gegeven. Algemene onderwerpen die door meerdere indieners zijn ingediend, worden in hoofdstuk 2 van een antwoord voorzien. In de reactie op de individuele zienswijzen in hoofdstuk 3 wordt voor een groot deel naar dit algemene hoofdstuk 2 verwezen.

Hoofstuk 4 Nota van wijzigingen
In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen van het vastgestelde bestemmingsplan en de vastgestelde besluiten ten opzichte van de ontwerpen zoals deze ter visie hebben 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
Programmatische Aanpak Stikstof	PAS
Natuur Netwerk Brabant	NNB

2 Algemene beantwoording van de zienswijze

2.1 Integrale visie verkeersstructuur Boxtel

Strekking zienswijzen:

Diverse indieners brengen naar voren 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.

Beantwoording gemeente:

Het GVVP 2008, als geldend beleidskader, biedt een integrale visie op de verkeerstructuur. 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.

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 er dan ook geen aanleiding om met het Maatregelenpakket te wachten op MOVE'31.

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 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, zie onder meer paragraaf 2.3.

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 MObiliteitsVisiE, 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 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.

Het proces van MOVE'31 voorziet in consultatie van stakeholders en klankbord- en werkgroepen. In het kader van de uitwerking van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket is een aantal werkgroepen in het leven geroepen. Eén daarvan is de werkgroep Onderliggend wegennet welke als doel heeft de infrastructurele gevolgen van het Maatregelenpakket op het wegennet van Boxtel te beschouwen. De doelen van MOVE'31 vallen samen met die van de werkgroep Onderliggend wegennet. Op dit moment wordt bezien of welke wijze deze werkgroep kan worden geïntegreerd in het proces van MOVE'31.

Besluitvorming over de visie voor MOVE'31 (fase 1) is voorzien in mei 2018. Voor meer informatie over het plan van aanpak en het proces voor MOVE'31 wordt verwezen naar het betreffende raadsbesluit van 11 juli 2017.

2.2 Maatregelenpakket PHS Boxtel (Maatregelenpakket)

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt gesteld dat het Maatregelenpakket te beperkt is en dat meerdere maatregelen nodig zijn om de knelpunten op te lossen. Concreet worden genoemd de situatie in Boxtel-Noord, de noordzuidas en de uitbreiding van de scope van deelproject Keulsebaan (met onder meer een fietstunnel en aanpassingen op Ladonk).

Verder wordt gepleit om te zorgen voor voldoende alternatieven voor gemotoriseerd verkeer vóór dat de dubbele spoorwegovergang wordt gesloten en dit in het verkeersbesluit via extra opschortende voorwaarden te borgen. Als argumentatie wordt daarbij naar voren gebracht :

- *het beperken van de opschortende voorwaarde tot de VLK is onvoldoende omdat de VLK geen volwaardig alternatief vormt voor het sluiten van de dubbele spoorwegovergang. Alle noodzakelijke verkeersmaatregelen dienen als opschortende voorwaarden te worden opgenomen. Deels wordt gedoeld op de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket; deels worden nieuwe flankerende maatregelen voorgesteld;*
- *een sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vóór dat deze maatregelen getroffen zijn leidt tot slechte bereikbaarheid, gevaarlijke verkeerssituaties, toename van sluipverkeer en vrachtverkeer;*
- *met het ontbreken van extra opschortende voorwaarden bestaat onvoldoende garantie dat de overige maatregelen zullen worden uitgevoerd.*

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 álle verkeersknelpunten binnen Boxtel worden opgelost. 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.

Paragraaf 2.2.3 gaat nader in op de uitvoering van het Maatregelenpakket.
Het uitgangspunt is, zoals ook vastgelegd in de bestuursovereenkomst, om de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten zodra de alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer, zijnde de deelprojecten VLK, Tongeren en Keulsebaan, zijn gerealiseerd. Omdat de VLK de belangrijkste maatregel is om de effecten van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer te compenseren én omdat de uitwerking van dit deelproject inmiddels voldoende ver is gevorderd, is het mogelijk om het deelproject VLK en het verkeersbesluit voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang juridisch te koppelen.

Om bovengenoemde uitgangspunt duidelijker tot uiting te laten komen in het verkeersbesluit, wordt de formulering in de opschortende voorwaarde als volgt aangepast : 'Dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) als alternatieve maatregel voor het gemotoriseerd verkeer is opengesteld voor het verkeer'.

Deze beantwoording met onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden, behoudens een kleine aanpassing van de formulering van de opschortende voorwaarde, 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.

.

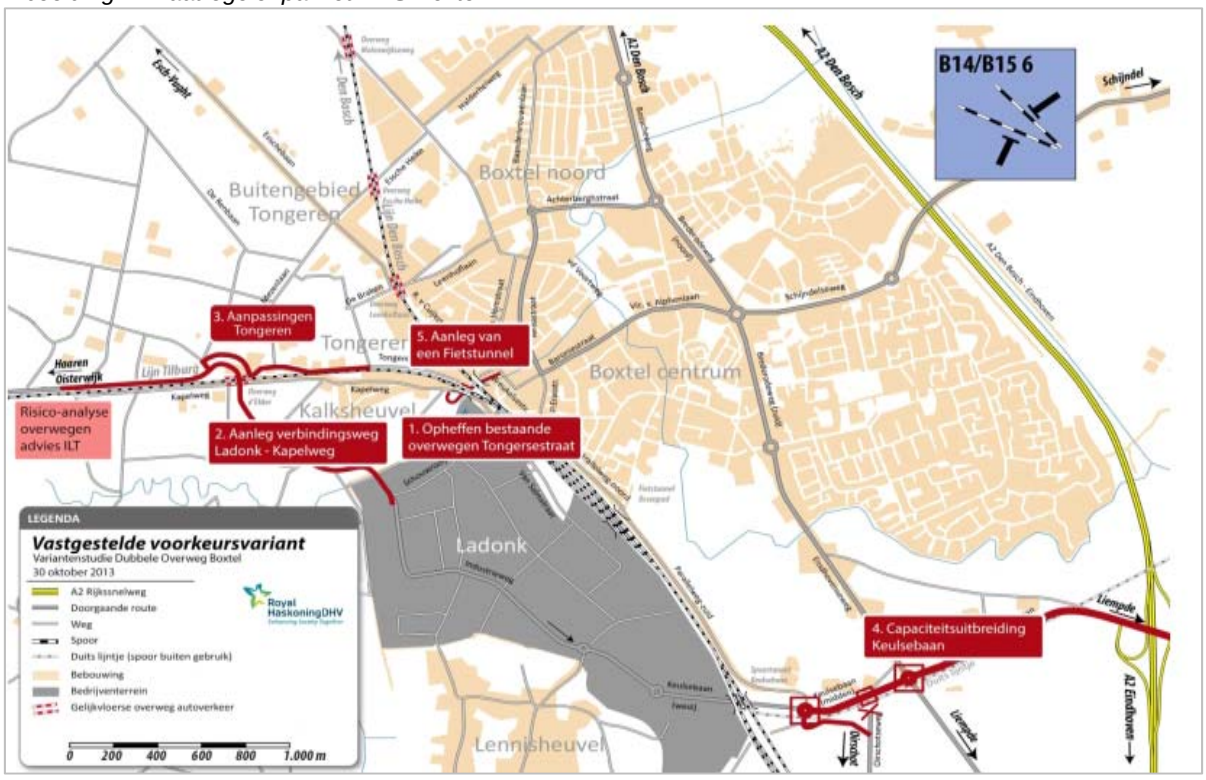
In totaal brengen de drie partijen zo € 38,4 miljoen bijeen voor de realisatie van het Maatregelenpakket.

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 fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de wegTongeren.

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 (augustus 2017). Voor meer toelichting wordt verwezen naar de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan VLK 2017.

Deelproject 1 : opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat.
Dit deelproject behelst 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 fietstunnel (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 (in de volgorde 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 2017 (zie deelproject 2) 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) gecoördineerd 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 vormt de grondslag voor het voorliggende bestemmingsplan VLK 2017. Voor meer toelichting op het VO, zie de toelichting van het bestemmingsplan.

Vanwege de inhoudelijke samenhang worden het bestemmingsplan VLK gelijktijdig met het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer (zie bovenstaand onder 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) gecoördineerd in procedure gebracht.

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.

De stand van zaken van dit deelproject op dit moment is dat de eisen en wensen van belanghebbenden/stakeholders en de werkgroep Tongeren zijn geïnventariseerd.

De procedure voor Tongeren start naar verwachting eind 2017.

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

Voor het deelproject Keulsebaan zijn de volgende maatregelen in beeld :

- 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 worden nu uitgewerkt in een VO waarbij de werkgroep Keulsebaan en diverse stakeholders betrokken zijn.

Op dit moment spelen er nog enkele discussies en ontwerpkeuzes binnen dit deelproject. Onder meer worden de aansluitingen op de A2 en het deel van de Keulsebaan tussen de tunnel onder het spoor en bedrijventerrein Ladonk betrokken in het proces omdat deze eveneens geschikt moet zijn om de verwachte verkeersgroei te kunnen verwerken. Daarnaast heeft een fietsveilige oversteek bij rotonde Boseind de nodige aandacht, zie onder paragraaf 2.2.2. Ook de tracébepaling en inpassing van de snelfietsroute en het onderzoek naar de verbinding tussen de N618 en de A2 worden hierbij betrokken.

Afhankelijk van onder meer de resultaten van bovengenoemde discussies en ontwerpkeuzes kan vervolgens verder worden uitgewerkt. De procedure voor de Keulsebaan start naar verwachting begin 2018.

Deelproject 5 : Realisatie van een fietstunnel 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 fietstunnel 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 fietstunnel is vastgelegd in de Rapportage variantenstudie Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel uit oktober 2013. Momenteel wordt de fietstunnel uitgewerkt tot een VO. Hierbij zijn de werkgroep Fietstunnel en diverse stakeholders betrokken. Onderzocht wordt of de eisen en wensen, zoals een hellingsbaan richting Tongeren en een beperking van het hellingspercentage, ruimtelijk en financieel inpasbaar zijn.
De procedure voor de fietstunnel start naar verwachting begin 2018.

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 hierop.

Project Boseind

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

Uit studie is gebleken dat, kijkend naar de verwachte verkeerstromen voor het prognosejaar 2028, de rotonde bij Boseind op bedrijventerrein Ladonk onvoldoende capaciteit heeft om de groei van het verkeer 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 op dit moment ook onderzoek gedaan naar de noodzakelijke aanpassingen bij rotonde Boseind. Deze aanpassingen vallen buiten de formele scope van het Maatregelenpakket maar worden nu wel parallel onderzocht en uitgewerkt.

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 fietstunnel, het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Op dit moment wordt gewerkt aan concrete schetsontwerpen hiervoor. De resultaten worden naar verwachting dit najaar aan het buurtschap gepresenteerd. Begin 2018 kan op basis hiervan worden gestart met de uitwerking in een concreet ontwerp voor de herinrichting.

Woningbouwopgave Boxtel waaronder woningbouwlocatie ‘De Oksel’

Het gebied in Tongeren tussen beide spoorlijnen (genaamd ‘De Oksel’) is in beeld als potentiële woningbouwlocatie. Er kan bij de planontwikkeling van het Maatregelenpakket nog geen rekening gehouden worden met de ontwikkeling van woningbouwlocatie De Oksel, omdat

hierover nog geen besluit is genomen en het nog niet duidelijk is óf deze ontwikkeling doorgaat en in welke omvang. In het kader van de woningbouwopgave en in MOVE'31 worden de verkeerskundige gevolgen en oplossingen van de potentiële woningbouwlocatie 'De Oksel' nader onderzocht.

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' (waarvoor in de gemeentelijke begroting reeds een budget is opgenomen). 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.

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. Onderstaand een korte toelichting op de fasering in uitvoering in relatie tot de verkeersbesluiten.

Fasering in uitvoering
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 fietstunnel 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 zoals ook vastgelegd in de Bestuursovereenkomst :
1. aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen (deelproject 2);
2. aanpassingen in buurtschap Tongeren (deelproject 3);
3. opwaardering van de Keulsebaan (deelproject 4);
4. sluiten van beide overwegen voor gemotoriseerd verkeer;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat (deelproject 5);
6. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat voor alle verkeer (deelproject 1).

Verkeersbesluit dubbele spoorwegovergang Tongersestraat
In het ontwerpverkeersbesluit voor de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat is het belang van deze belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel benadrukt en is aangegeven dat deze overgang daarom pas voor gemotoriseerd verkeer kan worden gesloten als in ieder geval de VLK is gerealiseerd. Ter waarborging hiervan bevat het ontwerpverkeersbesluit de opschortende voorwaarde dat het besluit in werking treedt zodra de VLK is opengesteld voor het verkeer.

Zoals bovenstaand is toegelicht, vormt de VLK de belangrijkste maatregel om de effecten van de spoorwegafsluiting voor gemotoriseerd verkeer te compenseren. Zodra de VLK wordt opengesteld voor verkeer, is daarmee de noodzakelijke verkeersveiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd. Vanaf dat moment ontstaat er een acceptabele verkeerssituatie waarbij het aanvaardbaar is om de spoorwegovergang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De overige maatregelen worden uitgevoerd om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid verder te verbeteren. Met het gehele Maatregelenpakket wordt de verkeerssituatie zoveel mogelijk geoptimaliseerd.

De VLK is inmiddels voldoende ver uitgewerkt en in procedure om dit plan juridisch met het verkeersbesluit voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te kunnen koppelen. Het bestemmingsplan voor de VLK is in procedure.

Het uitgangspunt is om de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer te effectueren zodra niet enkel de VLK maar ook Tongeren en Keulsebaan zijn gerealiseerd. Dit uitgangspunt is ook als zodanig vastgelegd in de Bestuursovereenkomst, zie bovenstaand. Alle inspanningen zijn erop gericht om ook de plannen voor de deelprojecten Tongeren en Keulsebaan zo spoedig mogelijk in procedure te brengen.

Om bovengenoemd uitgangspunt duidelijker tot uiting te laten komen in het verkeersbesluit, wordt de formulering in de opschortende voorwaarde van het verkeersbesluit aangepast.
De opschortende voorwaarde in het verkeersbesluit voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang komt als volgt te luiden :
‘Dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer.’

<u>Verkeersbesluit spoorwegovergang Kapelweg</u>
Om voldoende bereikbaarheid te garanderen, vindt de sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer niet eerder plaats dan nadat de VLK is gerealiseerd.
In dit verkeersbesluit is daarom de opschortende voorwaarde opgenomen dat inwerkingtreding van dit verkeersbesluit pas plaatsvindt zodra de VLK in gebruik is genomen.

2.3 Nut en noodzaak

Strekking zienswijzen:

In een groot aantal zienswijzen wordt getwijfeld aan nut en noodzaak van het Maatregelenpakket waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat deel uitmaken. Tevens wordt gesteld dat nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel onvoldoende worden aangetoond.

Beantwoording gemeente:

De VLK als zelfstandige maatregel levert een belangrijke bijdrage aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel worden hiermee in voldoende mate aangetoond.

Met PHS wordt de noodzaak van de VLK groter; het aantal treinen neemt immers fors toe waardoor de reeds hoge dichtligtijd van de dubbele spoorwegovergang verder toeneemt. Door middel van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang onderdeel uitmaken, wordt een totaal oplossing 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.

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. 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 (waaronder de verkeersstudie VLK) van het bestemmingsplan VLK 2017;
- de onderbouwing in de verkeersbesluiten.

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 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.

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 oversteek 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.

VLK in relatie tot het GVVP 2008
Reeds in het GVVP 2008 maar ook in de latere studies en afwegingen is geconstateerd dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk.

Nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel zijn hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie als bijlage bij het bestemmingsplan VLK.

Met PHS wordt de noodzaak van de VLK groter; het aantal treinen neemt immers fors toe waardoor de reeds hoge dichtligtijd van de dubbele spoorwegovergang verder toeneemt met alle gevolgen van dien. Bij een sluiting van de dubbele spoorwegovergang, vormt de VLK het belangrijkste alternatief voor gemotoriseerd verkeer.

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 heeft 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 omrijdafstanden 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 overweg;
- 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 de komst van de PHS nemen deze knelpunten verder toe. Deze sluiting en de aanleg van de VLK dragen bij aan de verbetering van de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en het centrum.

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 fiets- en voetgangerstunnel 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 Maatregelenpakket, waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat deel uitmaken, aan een groot aantal ambities van het geldende GVVP 2008 wordt voldaan.

2.4 Procesverantwoording

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen worden kanttekeningen geplaatst bij het doorlopen proces van afweging en besluitvorming om te komen tot het Maatregelenpakket, in het bijzonder ten aanzien van de deelprojecten VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang die nu ter besluitvorming voorliggen.

Beantwoording gemeente:

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

Deze beantwoording met onderstaande onderbouwing wordt in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten 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. Een uitgebreid overzicht is opgenomen in het bestemmingsplan VLK 2017.

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.

VLK
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 en in oktober 2012 over het VO voor de VLK.

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 waarvan de VLK deel uitmaakt.

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)** *Vaststellen Tracéstudie en de meest kansrijke alternatieven (0++, 3a en 4) nader onderzoeken.*
	2011	**Raadsbesluit nadere vergelijking alternatieven A2/Ladonk-Kapelweg (28-06-2011)** *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.*
Uitwerking Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg	**2012**	**Raadsbesluit VO VLK (29-10-2012)** *Vaststellen VO VLK en de toelichting, inclusief inspraakreacties en starten met de (voorbereidingen voor) de bestemmingsplanprocedure.*
	2013	*Ter inzage ontwerpbestemmingsplan VLK 2013 (23 augustus t/m 3 oktober 2013)* Vervolgens uit procedure gehaald vanwege financiële dekking in combinatie met de ontwikkelingen rondom het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).
Burgerparticipatie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	**2012 / 2013**	**Raadsbesluit PHS oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (23-04-2013)** *Kennisnemen van het proces/resultaten uit het participatietraject. De volgende twee oplossingsrichtingen nader te werken / optimaliseren:* - *Cluster Tongersestraat: variant CV9* - *Cluster Omleidingen: een combinatie van de varianten B14 en B15*

Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	**2013**	**Raadbesluit PHS Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (26-11-2013)** - *Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.* - *Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.* - *Een keuze te maken uit de twee voorkeursvarianten, waarbij het college omleidingsvariant B14/B15 adviseert.* - *De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.* **Besluit: voorkeursvariant B14/B15, variant 6**
Bestuursovereen-komst "Oplossing verkeers-problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat Boxtel" **Maatregelenpakket PHS Boxtel**	**2014**

	2017	**Vijf besluiten gecoördineerd ter inzage van 12 mei tot en met 22 juni 2017** Behandeling en besluitvorming in de gemeenteraad op 12 september 2017 en het college van B&W op 26 september 2017.

2.5 Variantenstudies en belangenafweging

Strekking zienswijzen:

Meerdere indieners plaatsen kanttekeningen bij het inhoudelijke afwegingstraject dat heeft geleid tot de VLK en tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Aangevoerd wordt dat de gevolgen van de VLK en van het Maatregelenpakket voor wegen elders in Boxtel, voor de bereikbaarheid, voor het woon- en leefklimaat en voor de waarden in het gebied onvoldoende zijn meegewogen.

Beantwoording gemeente:

Om te komen tot een keuze over (het tracé van) de VLK en 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, waaronder ook de door indieners genoemde belangen, 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 in de zienswijzen 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 VLK. Het bestemmingsplan voor de VLK en de verkeersbesluiten blijven 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, waaronder ook de door indieners genoemde belangen, 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.

Onderstaand wordt in hoofdlijnen op de belangrijkste studies ingegaan. Voor meer toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan VLK 2017. 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. Dit voorkeursalternatief is uitgewerkt tot het VO voor de VLK. Paragraaf 4.3 van het bestemmingsplan VLK 2017 bevat een uitgebreide toelichting op de onderzochte alternatieven en afwegingen.

In het burgerparticipatietraject 2012-2013 is op basis hiervan gewerkt aan verdergaande oplossingen voor de verkeersproblematiek rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat, de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Op 23 april 2013 heeft de gemeenteraad nogmaals expliciet bevestigd dat het eerder door de gemeenteraad vastgestelde VO voor de VLK deel dient uit te maken van de totaaloplossing.

De ‘Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat’ uit 2013 ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Deze studie is toegelicht in paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan VLK 2017.

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 omrijdafstanden. Daarom is, om de barrièrewerking voor een deel tegen te gaan, als alternatief voor de auto en om het fietsgebruik te stimuleren, de fietstunnel ter plaatse van de dubbele overweg in het Maatregelenpakket opgenomen. De

fietstunnel biedt een directe en veilige relatie van en naar het centrum en is een goed alternatief voor de relaties binnen Boxtel.

In de overwegingen in de variantenstudie zijn de verkeerseffecten elders in Boxtel 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 Voorgestelde oplossingen en alternatieven

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt naar voren gebracht dat eerdere aangedragen alternatieven en oplossingen onvoldoende zijn onderzocht. Door indieners worden ook enkele nieuwe alternatieven of oplossingen voorgesteld.

Beantwoording gemeente:

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

2.6.1 Onderzoek 'nulplus' alternatieven

Strekking zienswijzen:

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat de 'nulplus' alternatieven in het verleden onvoldoende zijn onderzocht en afgewogen.

Beantwoording gemeente:

In het kader van de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg in 2010/2011 (zie paragraaf 2.4) zijn de alternatieven 0+ en 0++ (de 'nulplus'alternatieven) uitgebreid onderzocht en afgewogen. Bij de 'nulplusalternatieven' gaat het om maatregelen aan de bestaande infrastructuur. Deze alternatieven zijn afgevallen omdat het oplossend vermogen van deze alternatieven voor de problematiek ten aanzien van de leefbaarheid in buurtschap Kalksheuvel te beperkt was en deze alternatieven geen oplossing boden voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk in westelijke richting.

Toelichting beantwoording:

In het kader van de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg zijn diverse varianten onderzocht waarmee de geconstateerde knelpunten volgens het GVVP 2008 zouden kunnen worden opgelost. Hierbij is ook onderzocht of hiervoor effectieve oplossingen aan de bestaande infrastructuur mogelijk zijn. Dit heeft geresulteerd in de alternatieven 0+ en 0++ (de zogenaamde 'nulplus'alternatieven).

Deze 'nulplus' alternatieven zijn gelijktijdig en op eenzelfde wijze als andere alternatieven in de studie van 2010 en vervolgens in de Nadere Vergelijking van kansrijke alternatieven in 2011 op diverse aspecten onderzocht en afgewogen. Een van de beoordelingscriteria hierbij betrof het gebruik maken van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur, zie paragraaf 4.3 van de toelichting van het

bestemmingsplan VLK 2017. De conclusie was dat deze ‘nulplus’alternatieven onvoldoende oplossend vermogen boden voor de geconstateerde knelpunten in het GVVP 2008.

2.6.2 Vrachtwagenverbod Kapelweg

Strekking zienswijzen:

Meerdere indieners stellen dat een vrachtwagenverbod op de Kapelweg voldoende oplossend vermogen heeft voor de geconstateerde problematiek in buurtschap Kalksheuvel waardoor aanleg van de VLK niet langer noodzakelijk is. In dat kader wordt ook geïnformeerd naar de in het Beleidsprogramma 2014-2018 aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheid van regulering van het vrachtverkeer teneinde de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren, vooruitlopend op uitvoering van deze maatregelen in het kader van PHS.

Beantwoording gemeente:

Dit onderzoek naar de mogelijkheden van regulering van het vrachtverkeer is uitgevoerd. Hieruit komt opnieuw naar voren dat het oplossend vermogen van een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg onvoldoende is om de doelstellingen in het GVVP 2008 ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk te behalen.

Toelichting beantwoording:

Het oplossend vermogen van een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg is onvoldoende om de doelstellingen in het GVVP 2008 ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk te behalen.

Immers, vrachtverkeer vormt (slechts) een deel van alle verkeer dat nu door Kalksheuvel rijdt. Wanneer het vrachtverkeer wordt geweerd blijft de overlast die door het overige autoverkeer door het buurtschap wordt veroorzaakt, mede als gevolg van de smalle weg en de korte afstand tussen de rijbaan en woningen, onverminderd bestaan

Ook draagt een verbod voor vrachtverkeer niet bij aan de doelstelling uit het GVVP 2008 om de bereikbaarheid van Ladonk te verbeteren. Er zal sprake blijven van vrachtverkeer vanuit de richting Haaren dat zijn weg zoekt naar het bedrijventerrein Ladonk. Dit vrachtverkeer gaat ingeval van een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg door het buurtschap Tongeren een weg naar Ladonk zoeken, waardoor in Tongeren een vergelijkbare problematiek als op de Kapelweg ontstaat.

2.6.3 Pleidooi proefafsluiting

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen wordt gepleit voor een proefafsluiting van de dubbele spoorwegovergang.

Beantwoording gemeente:

Het voorstel voor een proefafsluiting wordt niet onderschreven. Met een proefafsluiting wordt namelijk slechts bevestigd, hetgeen ook het verkeersmodel laat zien, dat de problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verder zullen toenemen wanneer de dubbele spoorwegovergang wordt gesloten zonder dat alternatieve maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer worden getroffen.

Toelichting beantwoording:

Een voorstel van gelijke strekking is door de fractie van het CDA als motie ingebracht tijdens de raadsvergadering van 11 juli 2017 bij de behandeling van het projectvoorstel MOVE'31. Deze motie is door de raad verworpen.

Wanneer de dubbele spoorwegovergang op dit moment zou worden afgesloten, enkel met als doel om zichtbaar te maken wat de gevolgen zijn voor de verkeersafwikkeling, kan met zekerheid worden gesteld dat dit tot ongewenste verkeers- en verkeersveiligheidssituaties zal gaan leiden. De noodzakelijke maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer zijn op dit moment immers nog niet gerealiseerd. De meerwaarde van een fysieke proefafsluiting is dan ook nihil.

Daarnaast is een fysieke proefafsluiting ook niet nodig om de gevolgen van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in beeld te brengen. De gevolgen van deze variant (sluiting dubbele spoorwegovergang zonder dat de alternatieven zijn gerealiseerd) zijn op basis van het regionale verkeersmodel in beeld gebracht. Deze doorrekening bevestigt dat – zonder geschikte alternatieve routes - het verkeer op de bestaande wegen verder gaat vastlopen met alle problemen van dien.

Tot slot kan het in beeld brengen van de effecten van een proefafsluiting niet leiden tot het terugdraaien van de besluitvorming over de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Er zijn immers in het kader van de Bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over een integraal Maatregelenpakket waar ook de sluiting deel van uitmaakt.

In dit kader wordt opgemerkt dat NS en Prorail onlangs hebben bericht dat in de maanden september tot en met december 2017 op de woensdagen tussen 7.00 en 19.00 testdagen gaan plaatsvinden op het spoor tussen Amsterdam en Eindhoven. Dit betekent dat tussen deze steden elke 10 minuten een Intercity gaat rijden. Deze tests zijn een voorbereiding op de nieuwe dienstregeling in december wanneer op dit traject elke dag zes intercity's per uur per richting gaan rijden. Deze testdagen hebben gevolgen voor de dichtligtijden van de overwegen in de gemeente Boxtel. Volgens NS en Prorail nemen naar verwachting de dichtligtijden per uur gemiddeld met zo'n 3 tot 5 minuten toe. Net als tijdens de proeven op dit traject in 2009 en 2010 wordt de situatie op de overwegen tijdens de testdagen uitgebreid gemonitord.

Op basis van de resultaten van deze proefafsluiting kan een evaluatie plaatsvinden van de gevolgen van deze langere dichtligtijden.

2.6.4 Opwaardering fietstunnel

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen wordt gepleit om de geplande fietstunnel te vervangen door een tunnel voor gemotoriseerd verkeer.

Beantwoording gemeente:

De variant voor een tunnel voor gemotoriseerd verkeer is uitgebreid afgewogen in het kader van het burgerparticipatietraject (2012-2013) ten aanzien van de dubbele spoorwegovergang en de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat in 2013. Hierbij is geconstateerd dat deze variant niet voldoet aan de doelstelling van het GVVP 2008 om het centrum te ontlasten van gebiedsvreemd doorgaand verkeer. Een heroverweging hiervan is nu niet meer aan de orde.

Toelichting gemeente:

In het kader van de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat in 2013 is geconcludeerd dat in geval van de keuze voor een tunnel voor gemotoriseerd verkeer niet wordt voldaan aan de doelstelling van het GVVP 2008 om het centrum te ontlasten. Alle voor- en nadelen afwegend heeft de raad op 23 november 2013 daarom gekozen voor de voorkeursvariant omdat deze als beste voldoet aan de gestelde doelstellingen en randvoorwaarden.

Bij deze keuze is wel geconstateerd dat de voorkeursvariant op een aantal relaties zorgt voor langere omrijdafstanden. Daarom is, om de barrièrewerking voor een deel tegen te gaan, als alternatief voor de auto en om het fietsgebruik te stimuleren de fietstunnel ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang in het Maatregelenpakket opgenomen. De fietstunnel biedt een goede verbinding voor langzaam verkeer van en naar het centrum.

2.6.5 Uitstel besluitvorming

Strekking zienswijzen:

In enkele zienswijzen wordt voorgesteld om de besluitvorming over het verkeersbesluit Tongersestraat uit te stellen omdat de sluiting voorlopig toch nog niet wordt geëffectueerd en inzichten nog kunnen wijzigen.

Beantwoording gemeente:

Uitstel van de besluitvorming is geen optie. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang vormt één van de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket waartoe de raad heeft besloten en waarover de Bestuursovereenkomst is gesloten. Het als gevolg van gewijzigde inzichten hiertoe niet besluiten leidt tot een scopewijziging van het Maatregelenpakket.
Middels het verkeersbesluit (de eerste fase in de sluiting) wordt de gewenste zekerheid over de haalbaarheid van het Maatregelenpakket volgens afspraken in de Bestuursovereenkomst geboden, zie onderstaande toelichting. Deze zekerheid is noodzakelijk voor de realisatie van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK als eerste deelproject zal worden gerealiseerd.

Toelichting gemeente:

In de Bestuursovereenkomst zijn afspraken vastgelegd over de gezamenlijke financiering van het Maatregelenpakket. Een van de afspraken luidt dat er een voldoende mate van zekerheid moet bestaan met betrekking tot de haalbaarheid van de realisatie van het Maatregelenpakket alvorens de definitieve financiële bijdrage van partijen voor de planrealisatiefase beschikbaar wordt gesteld en alvorens met de aanbesteding van het eerste deelproject kan worden gestart. De strategie is gericht op het zo snel mogelijk doorlopen van de procedures om deze gewenste zekerheid te bereiken. Zekerheid over de haalbaarheid van sluiting van de dubbele spoorwegovergang is hierin cruciaal.

De gezamenlijke partijen van de Bestuursovereenkomst hebben gekozen voor een gefaseerde sluiting van de dubbele spoorwegovergang, zie paragraaf 2.2.3.
In eerste instantie, zodra de alternatieven voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd, vindt een sluiting voor gemotoriseerd verkeer plaats. Dit gebeurt via een verkeersbesluit.
In tweede instantie, zodra ook het alternatief voor langzaamverkeer is gerealiseerd, vindt de sluiting voor alle vormen van verkeer plaats middels een onttrekkingsbesluit.
Op basis van de haalbaarheid van het verkeersbesluit kunnen de benodigde conclusies worden getrokken over de gewenste mate van zekerheid zoals in de bestuursovereenkomst is afgesproken.

Tot slot is de besluitvorming in deze fase gewenst vanwege het integrale karakter van de nu voorliggende plannen en besluiten. Zoals eerder in deze Nota gesteld vormt de VLK de belangrijkste maatregel om de negatieve effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer te compenseren. Gelet hierop is het van belang dat met name deze twee (prioritaire) projecten van het Maatregelenpakket in samenhang worden afgewogen.

2.6.6 Overige oplossingen en alternatieven

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen worden aanvullend nog enkele andere alternatieven en oplossingen voorgesteld.
Voor een deel betreft dit nieuwe alternatieven buiten de reeds onderzochte alternatieven in het kader van de variantenstudies. Voor een ander deel betreft het nieuwe oplossingen, zoals de realisatie van een nieuwe noordzuidverbinding of een aansluiting van het oostelijk deel van de Kapelweg op de VLK.

Beantwoording gemeente:

Gelet op de uitgebreide en gedegen studies, waarbinnen een groot aantal alternatieven en varianten uitgebreid zijn onderzocht en afgewogen (zie paragraaf 2.4 en 2.5), zijn nieuwe varianten in deze fase niet meer aan de orde.
De buiten de kaders van het Maatregelenpakket gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden onderzocht en afgewogen binnen MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2).
Een aansluiting van het oostelijk deel van de Kapelweg op de VLK is niet wenselijk, zie onderstaande toelichting.

Toelichting beantwoording:

Zowel in het kader van de Tracéstudie Ladonk Kapelweg als in het kader van het burgerparticipatietraject in 2012/2013 (zie paragraaf 2.4) is een groot aantal, door bewoners en belanghebbenden in Boxtel, aangedragen alternatieven en varianten onderzocht. Via een trechteringsproces is uiteindelijk gekozen voor de voorkeursvariant omdat deze het beste voldoet aan de doelstellingen volgens het GVVP 2008. Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde voorkeursvariant zijn de voorliggende plannen en besluiten opgesteld en in procedure gebracht. Er is geen aanleiding om in deze fase reeds onderzochte varianten opnieuw te gaan heroverwegen of nieuwe varianten te gaan onderzoeken.

Concreet wordt in enkele zienswijzen voorgesteld of het mogelijk is om het oostelijk deel van de Kapelweg in zijn geheel of gedeeltelijk aan te sluiten op de VLK. Ten aanzien hiervan wordt het volgende opgemerkt.

Het buurtschap Kalksheuvel wordt via de weg Kalksheuvel aangesloten op de VLK.
De keuze voor de weg Kalkheuvel in plaats van de Kapelweg is gebaseerd op de volgende overwegingen.

In de eerste plaats het feit dat de Kapelweg door Kalksheuvel conform vigerend beleid (Boxtel Bicycle) gecategoriseerd is als regionale fietsroute. De huidige intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Kapelweg en het huidige profiel van de Kapelweg sluiten onvoldoende aan op de gewenste intensiteiten en vormgeving van primaire fietsroutes. Door de ontsluiting van buurtschap Kalksheuvel via de weg Kalksheuvel en de herinrichting van het buurtschap ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de Kapelweg beter aan te laten sluiten bij de functie als primaire fietsroute.

Daarnaast zal met een aansluiting van de Kapelweg op de VLK het risico op sluipverkeer door het buurtschap naar bedrijventerrein Ladonk toenemen. De Kapelweg is immers ook in de huidige situatie een belangrijke route naar het bedrijventerrein. Met een ontsluiting van het buurtschap via de weg Kalksheuvel zal dit risico nauwelijks aanwezig zijn, omdat het verkeer op de VLK bij de aansluiting met de weg Kalksheuvel al bijna op het bedrijventerrein is, waardoor een eventuele route door Kalksheuvel niet interessant is.
Tot slot hebben ook de eisen van ProRail ten aanzien van overwegveiligheid meegewogen. Op basis van deze eisen dienen aansluitingen op spoorkruisende wegen minstens 50 meter van de spoorwegovergang te liggen. Een aansluiting van de huidige ligging van de Kapelweg op de VLK zou binnen deze 50 meter liggen, met als gevolg dat ter plaatse van een eventuele aansluiting de Kapelweg fors naar het zuiden uitgebogen zou moeten worden met alle ruimtelijke en financiële consequenties van dien.

2.7 Verkeer

Strekking zienswijzen:

Een groot aantal indieners brengt naar voren 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. Indieners geven aan dat onvoldoende rekening is gehouden met de in 2016 uitgevoerde tellingen (zoals weergegeven in Basec), met het aandeel vrachtverkeer, met nieuwe ontwikkelingen et cetera.

Beantwoording gemeente:

Het regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde verkeersmodel Maatregelenpakket 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 verkeersdrukte op een aanzienlijk aantal wegen in de autonome situatie 2028, 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 wegcategorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid verkeerskundig gewaarborgd is.

Voor een nadere toelichting op de verkeerseffecten en het 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
De regio en de gemeente Boxtel werken met het vigerende verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch (2014). Dit regionaal verkeersmodel is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio. Het verkeersmodel biedt hiermee goede en actuele verkeerprognoses voor de toekomst.

In dit regionale verkeersmodel zijn de ontwikkelingen meegenomen waarover voor 2014 besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het Maatregelenpakket zelf maar ook potentiële woningbouwlocaties, zoals de Oksel', waarover voor 2014 nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn hierin dus nog niet meegenomen. Herontwikkelingen van bestaand stedelijk gebied, zoals een herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein, zitten in het model.

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 minuut 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 aangepast. Pas als voldoende toetspunten in het verkeersmodel overeenkomen met de werkelijkheid, mag het verkeersmodel gebruikt worden om prognoses voor de toekomst te maken. De uitkomsten worden getoetst middels een landelijk vastgestelde methode. De regio en de provincie hebben vastgesteld dat voor de regio 's-Hertogenbosch sprake is van een betrouwbaar verkeersmodel. Daarmee is het verkeersmodel beschikbaar en bruikbaar voor het inschatten van effecten van verkeersmaatregelen

2.7.2 Regionaal verkeersmodel met het Maatregelenpakket
In het regionale verkeersmodel uit 2014 is nog geen rekening gehouden met het Maatregelenpakket.

Om de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket inzichtelijk te maken, is het het Maatregelenpakket daarom ingevoerd in het regionale verkeersmodel.

Op de volgende wijze is het Maatregelenpakket doorgevoerd:
- afsluiting dubbele overweg Tongerensestraat (deelproject 1);
- aanleg 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.

Met de invoering van het Maatregelenpakket in het regionale verkeersmodel worden de verkeerseffecten ná realisatie van het Maatregelenpakket in beeld gebracht. Dit model vormt ook het uitgangspunt voor MOVE'31.

Op basis van dit model zijn vervolgens de verkeerskundige onderbouwingen en de diverse onderzoeken (waaronder geluid, lucht, stikstofberekening) gebaseerd.

Voor de plansituatie, zijnde het jaar waarin alle deelprojecten van het Maatregelenpakket zijn gerealiseerd, wordt uitgaan van het jaar 2028. Dit is het jaar waarin het gehele Maatregelenpakket is gerealiseerd.

Voor de huidige situatie (2016) wordt uitgegaan van het basisjaar 2010 omdat het regionale verkeersmodel op de telgegevens van 2010 is gebaseerd.

In 2016 zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd. Bij een toetsing van het basisjaar 2010 van het regionale verkeersmodel aan de telgegevens van 2016, kan worden geconcludeerd dat het verkeersmodel betrouwbaar is. De telgegevens uit 2016 komen namelijk grotendeels overeen met de telgegevens uit 2010. Dit is een landelijk trend. De economische crisis wordt hiervoor als oorzaak genoemd.

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 dit verkeersmodel gebruikt moeten worden. Zo worden bij een verkeerskundige onderbouwing de effecten in beeld worden gebracht aan de hand van het aantal motorvoertuigen per etmaal. In het akoestisch onderzoek wordt gerekend met het aantal motorvoertuigen per weekdag. Daarnaast worden op basis van de milieuwetgeving voor de milieuonderzoeken de gegevens uit verschillende jaren gehanteerd.

Daarnaast kunnen er verschillen ontstaan omdat de telpunten van de verkeerstellingen uit 2016 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.

In de zienswijzen zijn ook vragen gesteld of voldoende rekening is gehouden met het aandeel vrachtverkeer. Zowel in het verkeersmodel als bij de verkeerstellingen in 2016 is 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 bepalend zijn. Of dit doorgaand verkeer of lokaal verkeer is, is voor de afwegingen niet relevant.

2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket

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 informatiewinkel is geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het hanteren van de bestaande situatie volgens de verkeerstellingen uit 2016. 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 2016 en niet op de bestaande situatie volgens het regionale verkeersmodel.

Naar aanleiding hiervan de volgende toelichting:

- de telgegevens uit 2016 zijn in hoofdlijnen vergelijkbaar met de gegevens van bestaande situatie volgens het regionale verkeersmodel maar niet exact gelijk. Zie hiervoor de toelichting onder 2.7.2.
- van niet van alle wegvakken zijn telgegevens uit 2016 beschikbaar. Er is voor gekozen om van de wegvakken waar in 2016 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 van 2016 worden weergegeven;
- in de tabel is de autonome situatie uit het regionale verkeersmodel weergegeven.
  Deze autonome situatie betreft een doorrekening van de bestaande situatie volgens het verkeersmodel naar de toekomst. Deze autonome situatie betreft dus niet een doorrekening, gebaseerd op de telgegevens uit 2016.
  Zoals eerder toegelicht kunnen er afwijkingen bestaan tussen de bestaande situatie in het verkeersmodel en de telgegevens uit 2016, maar het algemene beeld komt overeen. Dat is de reden waarom hier de vergelijking tussen de bestaande situatie en de autonome situatie niet is gemaakt. Deze vergelijking kan wel worden gemaakt op basis van de verkeersstudie VLK (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan VLK 2017).

In de tabel en afbeelding 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 2016 zoals deze in Basec zijn opgenomen. In deze kolom ontbreken voor enkele wegvakken de verkeersintensiteiten omdat voor deze wegvakken geen telgegevens uit 2016 beschikbaar zijn.

In kolom 2 en 3 zijn de geprognotiseerde verkeersintensiteiten in de autonome situatie (2028) en in de plansituatie (2028) weergegeven.
De autonome situatie is de situatie waarin er wel autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (zoals groei verkeer en groei economie) en er geen sprake zou zijn van het Maatregelenpakket. Zoals bovenstaand toegelicht betreft het hier de autonome situatie, berekend ten opzichte van de bestaande situatie uit het verkeersmodel.
De plansituatie 2028 gaat uit van autonome ontwikkelingen inclusief de realisatie van het Maatregelenpakket.

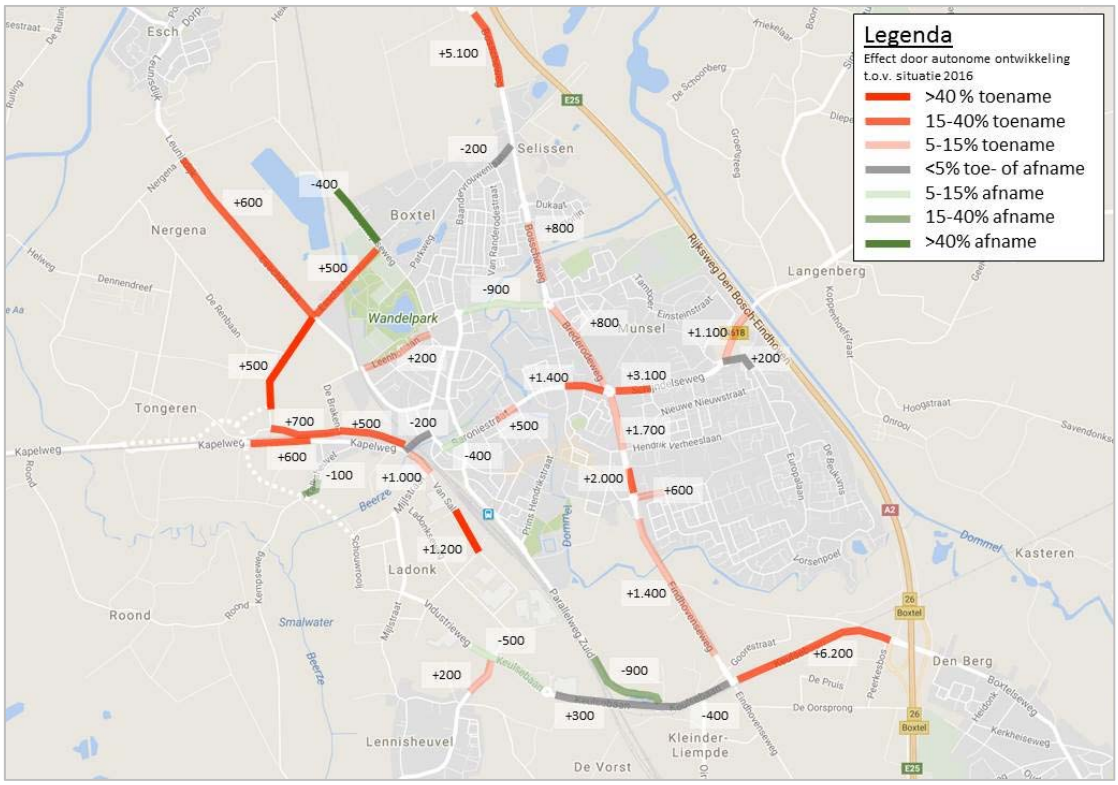
In de laatste twee kolommen van de tabel worden deze autonome en plansituatie met elkaar vergeleken. De toe- en afnames zijn weergegeven in absolute aantallen en in percentages, zowel in de tabel als op de afbeelding. Hiermee wordt inzicht geboden in de toe- of afname van de verkeersintensiteiten als gevolg van het Maatregelenpakket ten opzichte van de autonome situatie.

In de tabel is geen vergelijking in aantallen en percentages tussen de bestaande situatie en de autonome situatie weergegeven omdat de autonome situatie in deze tabel op het verkeersmodel is gebaseerd, zie bovenstaande toelichting. Deze vergelijking kan wel worden gemaakt op basis van de verkeersstudie VLK (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan VLK 2017) waarin de bestaande situatie volgens het verkeersmodel is opgenomen.

Tabel 2: verkeerseffecten

Wegvak	Huidige intensiteit (2016)	Autonome situatie (2028, alleen autonome groei)	Nieuwe situatie (2028, incl. PHS/TALK en aanv. maatr. Tongeren)	Effect van maatregelen PHS (autonoom minus nieuwe situatie)	
Noord-zuid-as					
1 Bosscheweg, noordelijk van De Groene Poort	14.800	19.900	18.900	-1.000	-5%
2 Bosscheweg, bij Waterschap	13.400	14.200	14.200	0	0%
3 Brederodeweg, bij oversteek Boerhaavestraat	11.300	12.100	12.600	500	4%
4 Brederodeweg, tussen rotonde en H.Verheeslaan	11.100	12.800	13.500	700	5%
5 Brederodeweg, bij brandweerkazerne	9.800	11.800	12.900	1.100	9%
6 Eindhovenseweg, bij oversteek Dommel	10.700	12.100	13.900	1.800	15%
Oost-west-as					
7 Tongersestraat, dubbele overweg	7.300	7.100	0	-7.100	-100%
8 Baroniestraat, tussen Breukelsestraat en Annastraat	5.500	5.100	1.600	-3.500	-69%
9 Baroniestraat, tussen Angelapad en Molenstraat	7.500	8.000	5.000	-3.000	-38%
10 Vicaris van Alphenlaan, nabij de rotonde N-Z-as	8.400	9.800	7.600	-2.200	-22%
11 Schijndelsweg, nabij rotonde NZ-as	12.400	15.500	15.000	-500	-3%
12 Schijndelseweg, tussen Europalaan en viaduct A2	8.500	9.600	9.200	-400	-4%
Zuid-westzijde					
13 Keulsebaan, tussen A2 en Eindhovenseweg	17.100	23.300	25.000	1.700	7%
14 Keulsebaan, tussen Oirschotseweg en P'weg-Zuid	13.100	12.700	19.900	7.200	57%
15 Keulsebaan, tussen spoor en Lennisheuvel	10.300	10.600	15.600	5.000	47%
16 Industrieweg, tussen Lennisheuvel en Mijlstraat	4.800	4.300	10.100	5.800	135%
17 Van Salmstraat, nabij Ossenpad	1.700	2.900	300	-2.600	-90%
18 Van Salmstraat, nabij spoorwegovergang	7.300	8.300	0	-8.300	-100%
19 Nieuwe verbinding Ladonk-Kapelweg	0	0	6.500	6.500	- -
20 Kapelweg, tussen overweg Tongeren en Kalksheuve	3.800	4.400	0	-4.400	-100%
Nood-westzijde					
21 Essche Heike, bij spoorwegovergang	1.400	1.900	1.600	-300	-16%
22 Baandervrouwenlaan, bij Bosscheweg	4.400	4.200	2.800	-1.400	-33%
23 Achterberghstraat	5.900	5.000	4.900	-100	-2%
24 Molenwijkseweg, ten noorden van Essche Heike	500	100	300	200	200%
25 Leenhoflaan, tussen R.v.Cuijkstr. en J.v.Brabantstr.	2.300	2.500	3.500	1.000	40%
25a Mezenlaan, nabij Esschebaan	800	1.300	3.100	1.800	138%
25b Tongeren, tussen De Braken en Mezenlaan	2.600	3.300	2.500	-800	-24%
25c De Braken, nabij Esschebaan	- -	2.300	2.500	200	9%
25d Tongeren, tussen De Braken en Tongersestraat	2.500	3.000	100	-2.900	-97%
25e Esschebaan, tussen Essche Heike en Nergena	2.000	2.600	2.500	-100	-4%
25f Esschebaan, tussen Mezenlaan en De Braken	- -	2.400	1.900	-500	-21%
25g Van der Voortweg, thv Beerze	- -	1.400	2.300	900	64%
25h Kalksheuvel, rijbaan, nabij VLK	600	500	1.600	1.100	220%
25i Parkweg, tussen Molenwijkseweg en Halderheiweg	- -	1.600	2.100	500	31%
25j Halderheiweg	- -	2.000	0	-2.000	-100%
25k Molenwijkseweg, tussen Essche Heike en Parkweg	- -	200	1.800	1.600	800%
25l Renbaan, tussen De Hoefkens en Nergena	- -	<100	<100	0	0%
25m Tongeren, tussen Nergena en VLK	- -	3.200	100	-3.100	-97%
25o Lennisheuvel, nabij Keulsebaan	2.300	2.500	3.400	900	36%
Overige wegen					
26 Parallelweg-Zuid, buiten bebouwde kom	4.200	3.300	4.000	700	21%
27 Europalaan, nabij rotonde Schijndelseweg	4.500	4.700	4.500	-200	-4%
28 Hobbendonkseweg (westelijke deel)	8.000	8.600	8.800	200	2%
29 Liempde, Nieuwstraat, tussen Akkerstr. en Kerkstr.	3.100	2.100	2.100	0	0%

Afbeelding 2: verkeerseffecten



Tabel 2 en afbeelding 2 laten zien dat de verkeersdrukte op een aanzienlijk aantal wegen in de autonome situatie 2028, 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.

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2028 rustiger op de wegen van de oost-west as dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus autonome situatie). De afname is vooral zichtbaar op een aantal wegen waar veel woningen gesitueerd zijn, die ook nog eens dicht op de weg staan. Het positieve effect is hier dus groot.

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2028 op een aantal wegen in Boxtel juist drukker dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus autonome situatie). 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.
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, verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen verkeerskundig voldoende gewaarborgd is.

Zoals eerder aangegeven worden met het Maatregelenpakket niet alle knelpunten in Boxtel opgelost. In het kader van MOVE'31, en mede afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen zoals de woningbouwlocatie 'De Oksel', wordt onderzocht of aanvullende maatregelen nodig zijn.

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 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 betreft hier overigens enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap Kalksheuvel tussen het buurtschap en de VLK.

Keulsebaan
Het Maatregelenpakket leidt op de Keulsebaan tot een toename van verkeer.

Op het deel Keulsebaan richting de A2 is de verkeersintensiteit het hoogst. Voor het deel van de Keulsebaan tussen de A2 en de Eindhovenseweg is de verwachte intensiteit zodanig hoog dat voor dit wegvak een verdubbeling van het aantal rijstroken nodig is.
Richting het bedrijventerrein Ladonk neemt de intensiteit af als gevolg van verschillende aansluitende wegen op de Keulsebaan richting de kern van Boxtel en Oirschot.
De hoeveelheid verkeer voor de spoortunnel is dan zodanig afgenomen dat deze hoeveelheid op een enkelbaans weg verwerkt kan worden. Verbreding van de tunnel is dan ook niet nodig. Dit geldt ook voor het deel tussen de spoortunnel en de Eindhovenseweg. De kruispunten op dit deel vragen echter wel voldoende opstelruimte voor het wachtende verkeer zodat voor dit deel een verbreding nodig is.

Voor de Keulsebaan is een verkeerssimulatie gemaakt om de afwikkeling van het toekomstige verkeer te toetsen. De simulatie van de Keulsebaan laat zien dat de Keulsebaan met de voorgenomen verbreding en het toepassen van verkeerslichten op de kruispunten zal blijven functioneren.

De rotonde De Vorst heeft voldoende capaciteit om de toename van het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Kijkend naar de verwachte verkeerstromen voor het prognosejaar 2028 heeft de rotonde bij Boseind echter onvoldoende capaciteit om de groei van het verkeer te kunnen verwerken. Tijdens de ochtend- en avondspits zal het verkeer vastlopen waarbij zelfs een terugslag naar de spoortunnel kan plaatsvinden.
Daarnaast wordt de oversteek van het fietspad van de Keulsebaan bij rotonde Boseind, voor het fietsverkeer van Lennisheuvel naar Boxtel en vice versa, als een knelpunt ervaren. De oversteek wordt als onveilig ervaren en de oversteekbaarheid voor de fietser, die daar voorrang moet verlenen, is te laag. Inmiddels wordt onderzoek gedaan naar mogelijke aanpassingen bij rotonde Boseind. Zie ook paragraaf 2.2.2.

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 autonome situatie.

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

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

Een uitzondering hierop is de Leenhoflaan. De verkeersintensiteiten op deze weg liggen na realisatie van het Maatregelenpakket hoger dan de grenswaarden volgens de categorisering van het GVVP 2008. De woningen in deze straat staan echter wat verder van de weg af, de straat is voldoende breed en er wordt hoofdzakelijk op eigen terrein geparkeerd.
Gelet op het karakter, de profilering en de inrichting van deze straat is ook bij deze toename nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan dus goed afgewikkeld worden.

<u>Eindhovenseweg</u>
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 15% 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:

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op de verminderde bereikbaarheid en omrijdafstanden voor met name de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel en bedrijventerrein Ladonk door de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van winkels en bedrijven en voor de bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer. Daarnaast wordt geïnformeerd naar de adviezen van de Veiligheidsregio en politie ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket verandert de bereikbaarheid van met name de gebieden ten westen van de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven ten opzichte van het centrum. Deze veranderingen zullen leiden tot omrijdafstanden. 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 fietstunnel 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 omrijdafstanden zullen niet onevenredig zijn. Onderstaand worden de gevolgen voor de bereikbaarheid nader toegelicht.

Zowel de Veiligheidsregio als de politie hebben positief ten aanzien van de voorliggende plannen geadviseerd.

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 omrijdroutes, 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.

<u>Verbinding Boxtel Centrum – Tongeren (v.v.)</u>
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.

<u>Verbinding Boxtel Centrum – Kalksheuvel (v.v.)</u>
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.

<u>Verbinding Boxtel Centrum – Ladonk (v.v.)</u>
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.

In de zienswijzen is expliciet aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van bedrijven (winkels, horeca en bedrijven) in de direct omgeving van de dubbele spoorwegovergang.
Deze bedrijven blijven na sluiting van de dubbele spoorwegovergang bereikbaar. De bereikbaarheid wijzigt met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang natuurlijk wel.
Voor zover gelegen aan de centrumzijde van het spoor, blijven de bedrijven voor gemotoriseerd verkeer enkel bereikbaar via het centrum. De bedrijven in buurtschap Tongeren zijn in de toekomst bereikbaar via de nieuwe aansluiting op de VLK richting het westen en zuiden en via

de bestaande spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike. De bedrijven in het buurtschap Kalksheuvel zijn bereikbaar via de VLK, de route over Ladonk en de Keulsebaan.

Met een groot deel van de eigenaren of exploitanten van deze bedrijven heeft overleg plaatsgevonden. Omdat de bereikbaarheid van de bedrijven voldoende blijft gewaarborgd, is aangegeven dat de gemeente geen inspanningsverplichting op zich neemt om de bedrijven te verplaatsen. De gemeente is wel bereid is om initiatieven tot verplaatsing en tot een herontwikkeling van de achtergebleven locaties te faciliteren.

2.8.2 Bereikbaarheid landbouwverkeer

De bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer blijft gewaarborgd. In het proces en het ontwerp van het VO van de VLK is hier expliciet aandacht aan besteed. Ook hier geldt dat de bereikbaarheid zal wijzigen. De routes door het buitengebied, inclusief de VLK, blijven beschikbaar voor landbouwverkeer.

De verkeersintensiteiten op een aantal wegen, waar ook het landbouwverkeer gebruik van maakt, nemen toe. De toename is echter passend bij de wegfunctie en vormt geen beperking voor het landbouwverkeer.

De bereikbaarheid voor het landbouwverkeer rondom de Keulsebaan wordt in het deelproject Keulsebaan betrokken.

2.8.3 Bereikbaarheid hulpdiensten

Op 26 juni 2017 heeft de Veiligheidsregio Brabant-Noord een positief advies heeft uitgebracht over de voorgenomen verkeersbesluiten. De Veiligheidsregio constateert dat het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang leidt tot een stijging van de opkomsttijd. De stijging heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op de plaats van het incident geen consequenties. Op 22 juli 2017 heeft ook de Politie Eenheid Oost-Brabant met enkele aanbevelingen een positief advies uitgebracht.

2.9 Omgevingsaspecten

Strekking zienswijzen:

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op omgevingsaspecten. Door indieners wordt naar voren gebracht dat het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en van het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen.

Beantwoording gemeente:

Onderstaand wordt nader op de aangevoerde aspecten ingegaan.
Tijdens het proces is gebleken dat deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Het gemeentebestuur heeft de verantwoordelijkheid om daarin zorgvuldige keuzes te maken en besluiten te nemen. Genoemde belangenafwegingen hebben plaatsgevonden in het kader van de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) en de besluitvorming voor de voorkeursvariant. In onderstaande paragrafen wordt nader hier op ingegaan.

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

2.9.1 Woon- en leefklimaat

Strekking zienswijzen:

Diverse indieners brengen naar voren dat realisatie van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket wordt juist beoogd om een oplossing te bieden voor een groot aantal knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid.
Daar waar het Maatregelenpakket leidt tot een afname van verkeer, zoals op wegen in het centrum en in buurtschap Kalksheuvel, leidt het Maatregelenpakket tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat.
Daar waar het Maatregelenpakket als gevolg van verkeerverschuivingen leidt tot een toename van verkeer op wegen, zal er mogelijkerwijs sprake zijn van een enige verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Het aspect van het woon- en leefklimaat is in het GVVP 2008, de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) en op een meer gedetailleerd niveau in het bestemmingsplan VLK onderzocht en afgewogen. Hierbij is geconcludeerd dat er geen sprake is van het ontstaan van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Toelichting beantwoording:

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

- <u>Toename verkeersdruk, verkeersveiligheid en bereikbaarheid</u>
  In paragraaf 2.8.4 wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten van het Maatregelenpakket en daarmee ook van de VLK.

  Op de wegen waar sprake is van een afname van verkeer, zoals het in het centrum 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.

  In de omgeving van de VLK 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 .

  De verkeerskundige analyse, zie paragraaf 2.8.4, toont aan dat de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op de VLK en op de wegen met een toename voldoende is gewaarborgd.

  Voor meer informatie over de verandering van de bereikbaarheid en de daarmee gepaard gaande omrijdafstanden, zie paragraaf 2.8.

- <u>Geluid</u>
  De realisatie van het Maatregelenpakket, en daarmee de afname van verkeersbewegingen op een aantal wegen in het centrum en buurtschap Kalksheuvel, leidt op deze wegen tot een aantal positieve effecten ten aanzien van geluid. Omdat het hier gaat om wegen met

een vrij hoge bebouwingsdichtheid, gaat het hier om een vermindering van de geluidsbelasting voor een flink aantal woningen.

Op de wegen met een toename van verkeer als gevolg van de verkeerverschuivingen, zal er sprake zijn van een toename van geluid.

In het kader van het bestemmingplan VLK 2017 zijn de akoestische gevolgen onderzocht, zie paragraaf 5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Bij de berekening van de akoestische gevolgen is uitgegaan van de plansituatie 2028, zijnde het jaar waarin het totale Maatregelenpakket is gerealiseerd. Op basis van akoestisch onderzoek is geconstateerd dat aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de omgeving van de VLK grotendeels wordt voldaan. Ondanks de toepassing van geluidsarm asfalt blijft ter plaatse van zes woningen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In overeenstemming met het gemeentelijk beleidskader ‘Beleid hogere grenswaarde Wet geluidhinder Gemeente Boxtel’ wordt voor deze woningen de volgende hogere waarde vastgesteld : Bakhuisdreef 2 (49 dB), Kalksheuvel 47a (50 dB), Kapelweg 62 (53 dB), Kapelweg 63 (49 dB), Kapelweg 67 (49 dB) en Schouwrooij 12 (54 dB). Deze hogere waarden vallen binnen de maximale grenswaarden volgens het gemeentelijke hogere grenswaardenbeleid.
Geconstateerd wordt dat van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van geluidsbelasting vanwege de VLK geen sprake is.

Bij de planontwikkeling van de VLK is besloten tot de toepassing van geluidsarm asfalt over het gehele tracé van de VLK. Hiermee wordt voor een groter gebied een betere woonsituatie bereikt dan waartoe de gemeente volgens de wettelijke normen is verplicht.

In het akoestisch onderzoek van de VLK is eveneens gekeken naar de geluidstoenames op andere aansluitende wegen en/of wegvlakken als gevolg van het Maatregelenpakket. Hieruit blijkt het volgende :
- op de Van der Voortweg en Molenstraat neemt de geluidbelasting toe met 2 dB tot 60 dB;
- op de weg Kalksheuvel neemt de geluidbelasting toe met 2 dB tot 52 dB;
- op de Industrieweg neemt de geluidbelasting toe met 3 dB tot 58 dB;
- op de Mezenlaan neemt de geluidbelasting toe met 7 dB tot 51 dB;
- op de Leenhoflaan neemt de geluidsbelasting toe met 2 dB tot 54 dB.

Geconcludeerd kan worden dat de toename van geluid, met uitzondering van de Mezenlaan, 2 dB bedraagt op woningen gelegen in woongebieden en 3 dB op woningen gelegen op het bedrijventerrein. Bij dergelijke toenames is geen sprake van een ontwikkeling die leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De toename van de geluidbelasting op de woningen aan de Mezenlaan is met 7 dB fors te noemen. De geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Mezenlaan neemt toe tot 51 dB. Deze geluidbelasting ligt weliswaar 3 dB boven de voorkeursgrenswaarde maar levert geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat op. De hoogst toelaatbare gevelbelasting van 63 dB uit het gemeentelijk hogere grenswaardenbeleid, wordt niet overschreden.

In de omgeving van de VLK is deels sprake van een samenloop van verschillende geluidsbronnen (wegverkeerslawaai, spoorweglawaai). Daarom is eveneens beoordeeld of er vanwege de gecumuleerde geluidbelasting sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aangezien de geluidbelasting van het spoor veel hoger is dan van de weg, is er geen sprake van een substantiële verhoging van de gecumuleerde geluidbelasting (lagere toename dan 2 dB) op de woningen. De gecumuleerde geluidbelastingen leiden vanwege het wegverkeer niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

Akoestische onderzoeken zoals in het kader van de VLK, waarbij ook de doelmatigheid van maatregelen nader wordt onderzocht, zullen ook in het kader van de deelprojecten Keulsebaan en Tongeren worden uitgevoerd.

- Luchtkwaliteit
  Met het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zie bijlage van het bestemmingsplan VLK 2017, is aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Toetsing heeft plaatsgevonden voor de meest maatgevende wegen. Daarbij zijn verkeerscijfers voor het jaar 2028 gehanteerd bij het berekenen van de luchtkwaliteit in het jaar 2019. Uit de resultaten opgenomen in het rapport blijkt dat ruimschoots aan de eisen gesteld in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer voldaan wordt. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de VLK is geen sprake.

  Vergelijkbare onderzoeken naar de luchtkwaliteit zullen ook in het kader van de deelprojecten Keulsebaan en Tongeren worden uitgevoerd.

- Trillingen
  Op basis van de afstand van de VLK tot aan de woningen wordt geconcludeerd, zie paragraaf 6.10 van het bestemmingsplan, dat het aspect trillingen verwaarloosbaar is. Dit aspect leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

  Het aspect trillingen zal ook in de andere deelprojecten nader worden beschouwd.

- Vrij uitzicht
  Door de aanleg van de VLK zal het uitzicht ter plaatse van een aantal woningen in de omgeving VLK enigszins worden aangetast. Deze aantasting is echter niet van dien aard dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

  Het aspect van uitzicht zal ook in de andere deelprojecten nader worden beschouwd.

2.9.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de aanleg van de VLK leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied.

Beantwoording gemeente:

De landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het gebied zijn in de diverse uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5), met name de studies voor de VLK, nadrukkelijk afgewogen. In het VO voor de VLK is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing van de VLK in het landschap. Van een onevenredige negatieve externe werking op de landschapswaarden in de omgeving is geen sprake.

Toelichting beantwoording:

Status landschappelijke en cultuurhistorische waarden
Paragraaf 6.6 van het bestemmingsplan VLK 2017 bevat een nadere toelichting op het landschap.
In tegenstelling tot de akkercomplexen rondom Liempde wordt het akkercomplex van Tongeren niet als waardevol akkercomplex aangeduid op de provinciale cultuurhistorische kaart. Het open akkercomplex van Tongeren is dan ook niet als zodanig beschermd in het provinciale beleid.

In lijn hiermee bevat ook het bestemmingsplan Buitengebied geen specifieke bescherming voor dit akkercomplex.

Afweging landschappelijke en cultuurhistorische waarden
Afgezien van de status van het akkercomplex zijn behoud en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden aspecten in de diverse studies meegewogen (zie paragraaf 2.4 en 2.5). Op grond van de totale weging van alle aspecten, waaronder de landschappelijke en cultuurhistorische waarden, is gekozen voor het voorliggende tracé van de VLK.

Tracé en inpassing van de VLK
Gekozen is voor een tracé van het zuidelijk deel VLK zoveel als mogelijk aan de oostzijde van het akkercomplex, waar de in de zienswijzen aangehaalde kenmerkende waarden van het akkercomplex in mindere mate nog aanwezig zijn.
De kenmerkende waarden in het noordelijk deel van het akkercomplex zijn in het verleden reeds verstoord door de aanleg van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven. De VLK wordt hier parallel en direct grenzend aan de spoorlijn aangelegd.

Bij het VO van de VLK is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in het landschap. Om de nog aanwezige openheid te behouden voorziet het zuidelijk tracédeel in het gebied tussen de aansluiting van de VLK met de weg Kalksheuvel en de spoorlijn niet in een geleidende bomenstructuur of verlichting. Verder voorziet het VO in een vlakke ligging van de weg waardoor de nog aanwezige hoogteverschillen in het gebied zichtbaar blijven en beleefd kunnen worden.
Het deel van de weg Tongeren aan de noordzijde van de spoorlijn, dat als gevolg van de VLK verdwijnt, blijft in de beleving zichtbaar in de vorm van de bomenstructuur. De bomenstructuur blijft hier behouden en wordt waar nodig hersteld.

Externe werking
Van een onevenredige negatieve externe werking door de VLK op de landschapswaarden in de omgeving, waaronder het beekdal, is geen sprake.
In het kader van de VLK wordt nieuwe natuur gerealiseerd op een perceel aan het Smalwater waarbij aangesloten wordt bij de opgave van de ecologische verbindingszone ter plaatse. Hiermee worden de betreffende waarden voor dit deel van het gebied verder versterkt.

2.9.3 Natura 2000 en het PAS

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat het effect van de VLK op het Natura-2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen onvoldoende is onderzocht. Gesteld wordt dat de stikstofemissies als gevolg van de VLK grote invloed kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied.
Indieners stellen dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt dat aan het PAS wordt voldaan. In het verlengde hiervan wordt gesteld dat een passende beoordeling/MER dient te worden opgesteld. Tot slot wordt aangevoerd dat nog allerminst zeker is of het PAS in overeenstemming is met Europese wet- en regelgeving.

Beantwoording gemeente:

Het effect van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen wordt veroorzaakt door de stikstofdepositie als gevolg van de toename van het wegverkeer.
Van overige significante effecten op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen is geen sprake.

Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst van het PAS. De benodigde stikstofdepositieruimte voor het Maatregelenpakket is hiermee verzekerd. In het kader van het PAS vinden de compenserende herstelmaatregelen binnen het Natura 2000-gebied plaats. De passende beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof heeft plaatsgevonden in het PAS. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en vormt het PAS daarmee het toetsingskader.

Toelichting beantwoording:

Effect van het Maatregelenpakket op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen
Het effect van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen wordt veroorzaakt door de stikstofdepositie als gevolg van de toename van het wegverkeer. Overige mogelijke effecten op dit Natura 2000 gebied, zoals mogelijke vernietiging, verdroging en verstoring, zijn uit te sluiten. Zie hiervoor de onderbouwing in paragraaf 6.1.2 van het bestemmingsplan VLK 2017.

Toekenning van stikstofdepositieruimte binnen PAS aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel
Op 1 juli 2015 is het landelijke PAS (Programmatische Aanpak Stikstof), inclusief de aanvullende beleidsmaatregel van de provincie, in werking getreden. Het PAS is een totaalpakket met een dubbeldoelstelling:

- het behoud en waar mogelijk herstel van in het PAS opgenomen Natura 2000-gebieden;
- het mogelijk maken van activiteiten (waaronder verkeer) die stikdepositie veroorzaken op nabijgelegen, beschermde Natura 2000-gebieden.

Ten behoeve van ontwikkelingen kan een beroep worden gedaan op de beschikbare stikstofdepositieruimte binnen het PAS. De totale stikstofdepositieruimte is verdeeld over vier segmenten. Eén van deze segmenten betreft de ontwikkelingsruimte voor de zogenaamde prioritaire projecten. Deze ontwikkelingsruimte is gereserveerd voor projecten van nationaal en provinciaal belang. Op verzoek van de partners van de Bestuursovereenkomst (Rijk, provincie en gemeente) is op 10 maart 2017 het Maatregelenpakket opgenomen op de lijst van prioritaire projecten, behorende bij de Regeling natuurbescherming.

In het kader van het vergunningentraject wordt de stikstofdepositieruimte daadwerkelijk toegekend. Voor de prioritaire projecten, waaronder het Maatregelenpakket, is deze toekenning verzekerd.

Ter compensatie van deze stikstofdepositie vinden in het kader van het PAS de nodige herstelmaatregelen binnen de Kampina en Oisterwijkse Vennen plaats.

PAS in relatie tot Europese wet en regelgeving
In de eerste beroepsprocedures over het PAS bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, is ter discussie gesteld of het PAS wel in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn. In dat kader heeft de Afdeling overwogen dat een programmatische aanpak zoals het PAS in beginsel een geschikt instrument is om aan de verplichtingen op grond van de Habitatrichtlijn te voldoen. Met zekerheid kan de Afdeling hierover echter pas een uitspraak over doen als een aantal vragen hierover in relatie tot de Europese Habitatrichtlijn is beantwoord. De Afdeling heeft deze prejudiciële vragen voorgelegd aan het Hof van Justitie in Luxemburg met het verzoek om met voorrang (uiterlijk vóór 1 juli 2018) hierover uitspraak te doen.

In deze beroepsprocedures is ook aan de orde geweest of het mogelijk is om binnen een programma als het PAS vergunning te verlenen voor specifieke projecten zonder dat de initiatiefnemer een passende beoordeling voor het aspect stikstof behoeft over te leggen.

De Afdeling acht het gebruik van een passende beoordeling bij een programma mogelijk en acht het niet noodzakelijk om per project of andere handeling een specifieke passende beoordeling op te stellen. Niettemin heeft de Afdeling ook hierover een vraag voorgelegd aan het Hof.

De Afdeling heeft bij het stellen van de prejudiciële vragen geen voorlopige voorziening getroffen. Dit betekent dat, in afwachting van de antwoorden van het Europese Hof van Justitie en een nadere onderbouwing door het rijk, het PAS voorlopig in werking blijft.

2.10 Beleid en regelgeving

Strekking zienswijzen*:*

In diverse zienswijzen wordt gesteld dat het Maatregelenpakket, in het bijzonder het bestemmingsplan VLK, strijdig is met een aantal (provinciale en gemeentelijke) beleidskaders en met regelgeving. Specifiek genoemd worden de Wet Natuurbescherming, het Natuur Netwerk (voorheen EHS), de Groenblauwe mantel volgens de Verordening Ruimte, de gemeentelijke structuurvisie en het GVVP 2008.

Beantwoording gemeente:

Het Maatregelenpakket, in het bijzonder de aanleg van de VLK, past binnen de vastgestelde beleidskaders van de provincie en de gemeente en binnen de geldende regelgeving.
Dat er geen sprake is van strijdigheid is met provinciaal beleid blijkt ook uit het feit dat de provincie geen zienswijzen op het bestemmingsplan VLK heeft ingediend.

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.

Onderstaand wordt nader ingegaan op de in de zienswijzen genoemde aspecten.

<u>Wet natuurbescherming</u>

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat de VLK op onderdelen strijdig is met de natuurwetgeving.

Beantwoording gemeente :

Van een strijdigheid met de natuurwetgeving is geen sprake. Uit de onderzoeken van de soortenbescherming is naar voren gekomen dat mogelijk, afhankelijk van het resultaat van (deels reeds uitgevoerde) mitigerende maatregelen, in het kader van de uitvoering van de VLK een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is vereist ten aanzien van de steenuilen in het gebied. Duidelijkheid hierover ontstaat op basis van de resultaten van het broedseizoen 2018. Op basis van de nu beschikbare inzichten is voldoende aannemelijk dat een eventuele ontheffing kan worden verleend.

Toelichting beantwoording:

<u>Natuurwetgeving</u>
In de nieuwe Wet natuurbescherming van 2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora en Faunawet opgegaan. Daarmee zijn de onderdelen gebiedsbescherming, bescherming van houtopstanden en soortenbescherming integraal onderdeel geworden van

deze Wet. Van een strijdigheid met de Wet natuurbescherming is geen sprake, zie onderstaande toelichting.

Natura 2000 gebieden.
Zie paragraaf 2.9.3.

Soortenbescherming
De Wet natuurbescherming ziet toe op de bescherming van alle in het wild levende dieren, planten en vogels.

De aanwezigheid van beschermde soorten is in het kader van het bestemmingsplan VLK 2017 uitgebreid onderzocht. Ook het effect van de te nemen maatregelen op deze soorten is bepaald. Bij de uitvoering van de VLK wordt met de conclusies en aanbevelingen uit deze onderzoeksrapporten rekening gehouden. Zie voor een nadere onderbouwing de toelichting van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken.

Aan het vastgestelde bestemmingsplan worden toegevoegd de recente onderzoeksresultaten naar de steenuilen in het gebied. In het kader van dit aanvullende onderzoek hebben reeds enkele mitigerende maatregelen plaatsgevonden. Ook is hierbij geconcludeerd dat de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde mitigerende maatregelen in de vorm van een afschermende natuurstrook langs delen van de VLK nodig zijn.

Op basis van monitoring in het komende broedseizoen 2018 zal blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn en een ontheffing op de grond van de Wet natuurbescherming is vereist. Op basis van de nu beschikbare inzichten is voldoende aannemelijk dat een eventuele ontheffing kan worden verleend.

Houtopstanden, hout en houtproducten
De wet ziet toe op het behoud van het bosareaal in Nederland. Houtopstanden met een oppervlakte van 10 are of meer en rijbeplanting van meer dan twintig bomen die buiten de daarvoor vastgestelde komgrens liggen, vallen onder de bescherming van deze wet.

Voor de realisatie van de VLK worden enkele houtopstanden gerooid die onder de bescherming van de Wet natuurbescherming vallen. De te rooien houtopstanden worden voldoende gecompenseerd binnen het plangebied. Van het voornemen tot vellen, inclusief het voorstel voor herplant, zal melding plaatsvinden bij de provincie.

<u>Natuur Netwerk Brabant (NNB)</u>

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van de VLK strijdig is met de regels ten aanzien van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) en de ecologische verbindingszone. Gesteld wordt dat ten onrechte niet wordt voldaan aan het 'nee, tenzij-regime'.

Beantwoording gemeente:

Ter plaatse van het Smalwater leidt de VLK weliswaar tot beperkt ruimtebeslag in het NNB maar is er geen sprake van een significante aantasting van de betreffende waarden. Het 'nee, tenzij-regime' is niet van toepassing.
De ecologische verbindingszone wordt ter plaatse van de VLK weliswaar enigszins beperkt maar in een perceel grenzend aan het Smalwater wordt over een breedte van ruim 100 meter nieuwe natuur, passend bij de functie van ecologisch verbindingszone, gerealiseerd.
Van een strijdigheid met de Verordening ruimte op dit punt is geen sprake.

Toelichting beantwoording:

De beek Smalwater en de begeleidende beplanting zijn in de provinciale Verordening ruimte aangeduid als ‘Natuur Netwerk Brabant (NNB)’. Nieuwe plannen binnen het NNB zijn in beginsel niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. De relevante natuurbeheertypen ter plaatse zijn ‘beek en bron’ en ‘droog bos met productie’.

Een ruimere strook rondom het Smalwater is aangeduid als ‘Natuurnetwerk Brabant Ecologische Verbindingszone’ (NNB-EVZ). Deze aanduiding betreft een zoekgebied waarbinnen de ecologische verbindingszone (EVZ) moet worden gerealiseerd. Het doel van ecologische verbindingszones is om natuurgebieden te verbinden en daarmee versnippering tegen te gaan. Het gaat hierbij om een verbinding over land. Inrichting, beheer en bescherming op perceelsniveau dienen nader in het bestemmingsplan te worden uitgewerkt.

Van een significante aantasting van de waarden van het NNB en NNB-EVZ als gevolg van de VLK is geen sprake. De brugverbinding wordt zo ontworpen dat er langs de waterkant ruimte blijft voor groen en voor een verbindingsstrook (faunapassage). Ongewenste versnippering van de NNB/NNB-EVZ wordt hiermee voorkomen. Gelet op de betreffende waarden is er evenmin is sprake van indirecte effecten als gevolg van de VLK.

Daarnaast wordt de NNB-EVZ voor een deel gerealiseerd. Op een perceel grenzend aan het Smalwater wordt over een strook van ruim 100 meter breed nieuwe natuur ontwikkeld. Binnen deze nieuwe natuur wordt een ecologische stapsteen gerealiseerd. De aanleg en bescherming hiervan is binnen het bestemmingsplan VLK 2017 uitgewerkt en geborgd. Hiermee wordt voldaan aan de opgave van de Verordening ruimte om inrichting, beheer en bescherming van de EVZ nader in het bestemmingsplan uit te werken.

In het geval de VLK wel zou hebben geleid tot significante effecten op het NNB, dan is volgens de Verordening ruimte aanleg alleen toegestaan indien sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieven beschikbaar zijn (volgens het zogeheten ‘nee, tenzij regime’). De negatieve gevolgen van de ontwikkeling dienen vervolgens te worden gecompenseerd.

Alhoewel de VLK niet leidt tot significant effecten op het NNB (zie bovenstaand) en het ‘nee, tenzij-regime’ daarom formeel niet aan de orde is, is volledigheidshalve toch een toetsing uitgevoerd. Uit onderstaande toetsing blijkt dat aan het ‘nee, tenzij-regime’ wordt voldaan:

1. *er dient sprake te zijn van een groot openbaar belang;*
   Zie paragraaf 2.3 (en zie ook hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan) waarin nut en noodzaak van de VLK (als zelfstandige maatregel en als onderdeel van het Maatregelenpakket) en daarmee ook het groot openbaar belang worden onderbouwd.
2. *er dienen voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden te zijn buiten het NNB en er zijn geen andere oplossingen voorhanden waardoor de aantasting van het NNB wordt voorkomen;*
   Zie paragraaf 2.5 (en zie ook hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan) met een toelichting op het uitgebreide proces om te komen tot de uiteindelijke (tracé)keuze van de VLK.
3. *de negatieve effecten dienen waar mogelijk te worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.*
   Zie hiervoor paragraaf 6.5.2 van het bestemmingsplan met een toelichting op de compensatie- en mitigatiemaatregelen.
   De juridische borging van deze compensatie heeft plaatsgevonden door de betreffende percelen als natuur te bestemmen en via artikel 5.4.1 van het bestemmingsplan VLK 2017. Daarin is vastgelegd dat het niet is toegestaan de weg in gebruik te nemen voordat de realisatie van de mitigerende en compenserende maatregelen is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd.

Voor wat betreft de feitelijke borging wordt verwezen naar het VO van de VLK. Financieel zijn de maatregelen geborgd door de financiële reservering hiervoor in het taakstellend budget voor de VLK.

Groenblauwe mantel

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van de VLK strijdig is met de regels ten aanzien van de Groenblauwe Mantel volgens de Verordening ruimte.

Beantwoording gemeente :

De VLK doorkruist voor een deel het gebied dat in de Verordening ruimte is aangeduid als ‘Groenblauwe Mantel’. Het bestemmingsplan biedt een goede onderbouwing zoals vereist volgens de Verordening ruimte ten aanzien van nieuwe wegen binnen de Groenblauwe Mantel. Verder wordt onder meer met de natuurontwikkeling een positieve bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden. Van een strijdigheid op dit punt met de Verordening ruimte is geen sprake.

Toelichting beantwoording:

De VLK doorkruist gebieden die in de Verordening ruimte zijn aangeduid als ‘Groenblauwe Mantel’ en als ‘Gemengd landelijk gebied’. De Verordening ruimte bevat enkele algemeen geformuleerde regels waaraan een bestemmingsplan, dat voorziet in de aanleg of wijziging van een weg, moet voldoen. Deze regels zijn met name gericht op een goede onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling. Deze regels hierover zijn voor wat betreft de ‘Groenblauwe Mantel’ (artikel 6.17) en ‘Gemengd landelijk gebied’ (artikel 7.18) nagenoeg identiek. Extra ten aanzien van de ‘Groenblauwe Mantel’ is vastgelegd dat een onderbouwing moet worden opgenomen dat de ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken.

Een toetsing aan bovengenoemde regels is opgenomen in paragraaf 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan VLK 2017. De ontwikkeling gaat gepaard met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken in het gebied waaronder de natuurontwikkeling in het gebied tussen Kalksheuvel en Smalwater (zie paragraaf 6.6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan). Dit perceel, dat direct grenst aan de ‘Groenblauwe Mantel’, is nu nog onderdeel van het ‘Gemengd landelijk gebied’.

GVVP 2008

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat het Maatregelenpakket, waarvan de VLK onderdeel uitmaakt, strijdig is met het GVVP 2008. Onder meer wordt aangevoerd dat er strijdigheid bestaat met het uitgangspunt om gebiedsvreemd verkeer te weren.

Beantwoording gemeente:

Het Maatregelenpakket levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van het GVVP 2008, onder meer aan de doelstelling om gebiedsvreemd verkeer in verblijfsgebieden, zoals het centrum en buurtschap Kalksheuvel, te weren.
Het Maatregelenpakket leidt weliswaar tot een toename van verkeer op andere wegen maar deze toename is passend binnen de wegcategorisering volgens het GVVP 2008, zie paragraaf

2.7. Het Maatregelenpakket bevat daarnaast maatregelen om gebiedsvreemd verkeer in het noordwesten van Boxtel te ontmoedigen.
Van een strijdigheid met het GVVP 2008 is geen sprake

Toelichting beantwoording:

Zie paragrafen 2.3 voor een toelichting op welke wijze het Maatregelenpakket een wezenlijk bijdrage levert aan de doelstellingen van het GVVP 2008.

In het GVVP 2008 is een categorisering voor het wegennet in Boxtel vastgesteld. Zolang de toekomstige verkeersintensiteiten passen binnen de wegcategorisering uit het GVVP 2008 blijft de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van deze wegen in voldoende mate gewaarborgd en is van een strijdigheid met het GVVP 2008 geen sprake.

Een van de doelstellingen van het GVVP 2008 is het weren van gebiedsvreemd verkeer in verblijfsgebieden. Met het Maatregelenpakket wordt gebiedsvreemd geweerd uit het centrum en uit buurtschap Kalksheuvel.
In deelproject Tongeren worden de nodige maatregelen genomen om gebiedsvreemd verkeer in Boxtel-Noord te weren.

Structuurvisie Verfrissend Boxtel

Strekking zienswijzen:

Volgens de zienswijzen is er ten aanzien van de VLK sprake van strijdigheid met de gemeentelijke structuurvisie.

Beantwoording gemeente:

De VLK is geheel in lijn met de gemeentelijke Structuurvisie Verfrissend Boxtel (2011).

Toelichting beantwoording:

Op de kaartbeelden van de gemeentelijke Structuurvisie is de VLK reeds als nieuw aan te leggen weg opgenomen. Hierbij is, in lijn met het GVVP 2008, toegelicht dat de nieuwe verbindingsweg zorgt voor:

- ontlasting van het knooppunt ter hoogte van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat voor autoverkeer;
- verbetering van de leefbaarheid van Kalksheuvel.
- verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen Ladonk en Vorst.

In de diverse (varianten)studies heeft de toetsing plaatsgevonden of de alternatieven en varianten aan de gemeentelijke beleidskaders, zoals het GVVP 2008 en de Structuurvisie, voldoen.

2.11 Schadevergoeding

Strekking zienswijzen:

Een aantal indieners vreest voor schade. Met name wordt gevreesd wordt voor waardevermindering van de woning en voor bedrijfsschade als gevolg van een slechtere bereikbaarheid. Daarnaast wordt gevreesd voor schade aan landbouwpercelen (zoals verdroging, versnippering).

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.

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.

3.1 Inleiding
In een bijgevoegde tabel, zie bijlage 2 bij deze Nota, zijn alle zienswijzen beantwoord.

Deze tabel is als volgt opgebouwd :
- kolom 1 bevat het volgnummer van de ontvangst van de zienswijze;
- kolom 2 bevat het casenummer waaronder de zienswijze bij de gemeente is geregistreerd;
- kolom 3 geeft in hoofdlijnen aan op welke onderwerpen de zienswijze betrekking heeft. De omschrijving betreft een grove rubricering van de (onderdelen van) de zienswijzen in hoofd- en subonderwerpen. Deze rubricering is bij de samenvatting van de zienswijzen als hulpmiddel opgesteld. De rubricering is zeker niet volledig en correct maar biedt wel een eerste beeld van de (sub) onderwerpen. Om die reden is deze kolom ter informatie in de tabel gehandhaafd;
- kolom 4 bevat een samenvatting van de zienswijzen, waarbij een splitsing is aangebracht per subonderwerp;
- 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 casenummer vermeld waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd. In bijlage 1 bij deze Nota is een overzicht van de casenummers met bijbehorend volgnummer opgenomen op basis waarvan de indieners hun zienswijze en de gemeentelijke beantwoording hierop kunnen terugvinden.

In de tabel zijn de zienswijzen per onderwerp uitgesplitst en voorzien van een gemeentelijke 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.

3.2 Tabel
Vanwege de omvang is de tabel met de beantwoording per individuele zienswijze opgenomen als bijlage 2 bij de Nota.

4 Nota van wijzigingen

4.1 Inleiding

Onderstaand overzicht bevat een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 en ten opzichte van de vier ontwerpbesluiten zoals deze ter inzage hebben 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.

Daarnaast bevat het overzicht enkele ambtshalve wijzigingen naar aanleiding van geconstateerde omissies in het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbesluiten.

4.2 Overzicht van de wijzigingen

Tabel 3: wijzigingen

Wijziging	Toelichting op wijziging	Aanleiding
Bestemmingsplan VLK 2017		
Verbeelding		
Toevoegen van de aanduiding ‘overige zone mitigatie/ compensatie’ aan de plandelen met de bestemming ‘Natuur’.	Deze aanduiding is abusievelijk niet opgenomen op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 en wordt alsnog toegevoegd.	Volgnummers 121,131 en 148
De bestemming ‘verkeer’ ter plaatse van het Smalwater beperken tot de brugdekken volgens het VO VLK 2017.	Geconstateerd is dat de bestemming ‘verkeer’ ter plaatse van Smalwater ruimer is dan noodzakelijk voor de realisatie van het VO 2017. Dit is aangepast.	Ambtelijke wijziging
De begrenzing van de gebiedsaanduidingen ‘milieuzone beekherstel’ en ‘ecologische verbindingszone’ ter plaatse van het Smalwater exact afstemmen op de betreffende begrenzingen volgens de Verordening ruimte.	Geconstateerd is dat de begrenzing van de beide gebiedsaanduidingen niet exact overeenstemmen met de begrenzingen van de aanduiding ‘Natuur Netwerk – Ecologische verbindingszone’ en van de aanduiding ‘Behoud en herstel watersystemen’ volgens de Verordening ruimte. Dit is aangepast.	Ambtelijke wijziging
Doortrekken van de strook ter behoeve van de mitigerende maatregelen met de bestemming ‘Natuur’ ter hoogte van perceel Tongeren 50 tot aan weg Tongeren.	Op verzoek van de eigenaar van het buurperceel wordt deze strook doorgetrokken tot aan de weg. Met de mitigerende maatregelen op deze strook wordt de weg eveneens aan het zicht onttrokken.	Volgnummer 135
Aanpassen van de belemmeringenstrook regionale aardgasleiding ter hoogte van deel van Tongeren van 5 meter naar 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de gasleiding.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52

Regels		
Aan artikel 4.1 een lid i toevoegen met de volgende formulering : ‘een tijdelijke ontsluiting ten behoeve van het perceel Tongeren 48’.	Deze expliciete toevoeging biedt de garantie dat de afgesproken tijdelijke ontsluiting, zoals opgenomen in het VO van de VLK, kan worden gerealiseerd.	Volgnummer 135
Artikel 7.2 komt als volgt te luiden : ‘In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt dat op of in de tot ‘Leiding-gas’ aangewezen gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) mogen worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid’.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52
Artikel 7.3 komt als volgt te luiden : ‘Bij een omgevings-vergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 7.2 en worden toegestaan dat wordt gebouwd ten dienste van de overige op deze gronden voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schríftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten’.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52
Artikel 7.4.4 komt als volgt te luiden : ‘Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevings-vergunning, als bedoeld in 7.4.1,wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen’.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52
Artikel 11.1.2 sub c wordt als volgt aangevuld : ‘.. en de belangen van de leiding volgens artikel 7 Leiding-gas niet worden geschaad’.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52

Aan artikel 8.2.2.a. en artikel 8.3.4.a. wordt telkens een vierde lid toegevoegd: '4. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, pas te starten nadat het nader archeologisch onderzoek afgerond is en de eventueel te treffen maatregelen ter bescherming van de archeologische resten bepaald en getroffen zijn dan wel veiliggesteld zijn'.	Aanpassing op verzoek van Heemkunde Boxtel en Archeologische Vereniging Kempen en Peelland.	Volgnummers 153 en 154, 121 en 123
Toelichting bestemmingsplan		
De toelichting is op een aantal aspecten nader aangevuld.	Uit de zienswijzen is naar voren gekomen dat de onderbouwing in de toelichting van het bestemmingsplan op een aantal aspecten onvoldoende is. Dit betreft onder meer een toelichting op de inhoud, het proces en de gevolgen van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang onderdeel uitmaken. De toelichting van het bestemmingsplan VLK 2017 is hierop aangevuld in lijn met de onderbouwing in hoofdstuk 2 van deze Nota. In de verkeersbesluiten wordt naar de toelichting op het bestemmingsplan verwezen.	Diverse zienswijzen
Toevoegen extra bijlagen.	Ter onderbouwing van het bestemmingsplan en de besluiten zijn extra bijlagen toegevoegd waaronder de variantenstudie en besluitvorming van de gemeenteraad hierover en het recente rapport van Ecologica.	Diverse zienswijzen
Besluit hogere waarden Wet geluidhinder		
De toelichting is op een enkel punt aangepast.	Naar aanleiding van enkele geconstateerde omissies, is de afweging in de toelichting op een enkel punt aangepast. Het besluit zelf is niet gewijzigd.	Ambtshalve wijziging
Besluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer		
Het verkeersbesluit is aangevuld met een onderbord 'ruiters toegestaan'.	In enkele zienswijzen zijn vraagtekens geplaatst of in de toekomstige situatie op het fietspad ook wel ruiters zijn toegestaan. Middels een extra onderbord wordt expliciet duidelijk gemaakt dat ruiters zijn toegestaan.	Volgnummer 5
Besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef		
Geen wijzigingen		

Besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer		
Op figuur 1 in het verkeersbesluit is de vermelding Tongersestraat correct gewijzigd in Tongeren.	Naar aanleiding van zienswijzen is geconstateerd dat op figuur 1 in het ontwerpbesluit foutief de vermelding Tongersestraat ter plaatse van de straat Tongeren is opgenomen. Deze omissie is hersteld.	Volgnummers 121 en 129
Aanpassing gebiedsomschrijving door toe te voegen dat het betreft het gebied vanaf de oostzijde van de 's-Hertogenbosch – Eindhoven	In de zienswijzen is naar voren gebracht dat in de gebiedsomschrijving onvoldoende duidelijk is of de spoorwegovergang Eindhoven-Den Bosch wel of geen onderdeel uitmaakt van het gebied waarop het verkeersbesluit betrekking heeft. Door de toevoeging wordt voldoende duidelijk dat het gaat om het gebied inclusief de spoorlijn.	Volgnummers 121 en 129
Het besluit onder punt 2 is als volgt aangepast : 'dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer'	De fasering in uitvoering, mede in relatie tot de inwerkingtreding van de besluiten wordt in meerdere zienswijzen aan de orde gesteld, zie paragraaf 2.2.3. De formulering van de opschortende voorwaarde is met een kleine toevoeging aangepast om het uitgangspunt (namelijk dat de fysieke sluiting plaatsvindt zodra de maatregelen voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd) duidelijker tot uiting te laten komen.	Diverse zienswijzen

Geanonimiseerd overzicht indieners zienswijzen

Nummer	Kenmerk	Afzendernaam	Pagina's
1	GC17.02793		1
2	GC17.02958		1
3	GC17.03013		1
4	GC17.03302		1
5	GC17.03303		2
6	GC17.03304		2 - 3
7	GC17.03305		3 -- 5
8	GC17.03344		5 - 6
9	GC17.03345		6 - 7
10	GC17.03379		7 – 11
11	GC17.03390		12
12	GC17.03391		12
13	GC17.03392		12
14	GC17.03401	ZLTO Afd. Boxtel-Liempde	13 - 16
15	GC17.03425		16
16	GC17.03429		16
17	GC17.03442		16-19
18	GC17.03443		19
19	GC17.03446		19
20	GC17.03455		19-21
21	GC17.03456	Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	21-31
22	GC17.03458	WEB Werkgeversvereniging Boxtel	31-39
23	GC17.03459		39-40
24	GC17.03460		40
25	GC17.03462		40-41
26	GC17.03463		41-42
27	GC17.03464		42-43
28	GC17.03465		43-51
29	GC17.03466		51-53
30	GC17.03467		53-54
31	GC17.03468		54-55
32	GC17.03486		55
33	GC17.03487		55
34	GC17.03488		55
35	GC17.03489		55
36	GC17.03490		55
37	GC17.03491		56
38	GC17.03492		56
39	GC17.03493		56
40	GC17.03494		56
41	GC17.03495		56
42	GC17.03498		56-70
43	GC17.03499		70
44	GC17.03501		70
45	GC17.03502		70
46	GC17.03503		70
47	GC17.03504		71

Nummer	Kenmerk	Afzendernaam	Pagina's
48	GC17.03505		71
49	GC17.03507		71
50	GC17.03509		71
51	GC17.03510		71
52	GC17.03511	Gasunie Transport Services B.V.	71-72
53	GC17.03512		72
54	GC17.03513		72
55	GC17.03514		72
56	GC17.03515		72
57	GC17.03516		72
58	GC17.03517		72-73
59	GC17.03518		73
60	GC17.03519		73
61	GC17.03520	Stichting Kalksheuvel Leefbaar	73-75
62	GC17.03521		75
63	GC17.03522		75-76
64	GC17.03523		76
65	GC17.03524		76
66	GC17.03525		76
67	GC17.03526		76
68	GC17.03527		77
69	GC17.03528		77
70	GC17.03530		77
71	GC17.03531		77
72	GC17.03532		77
73	GC17.03533		77 - 78
74	GC17.03534		78
75	GC17.03535		78 – 80
76	GC17.03536		80 – 81
77	GC17.03537		81
78	GC17.03538		81
79	GC17.03539		81
80	GC17.03540		81
81	GC17.03541		81
82	GC17.03542		81
83	GC17.03543		81
84	GC17.03673		82
85	GC17.03557	Het Groene Hart Brabant	81 – 89
86	GC17.03595		89 – 90
87	GC17.03607	Stichting Kalksheuvel Groen De Betere weg	90 - 106
88	GC17.03608		107
89	GC17.03609		107 – 108
90	GC17.03610	Natuurmonumenten	109 – 110
91	GC17.03611		110
92	GC17.03612		110
93	GC17.03613		110 – 111
94	GC17.03614		111 – 113
95	GC17.03615		113 – 115
96	GC17.03616		115

Nummer	Kenmerk	Afzendernaam	Pagina's
97	GC17.03617		116
98	GC17.03619	Waterschap De Dommel	116 – 117
99	GC17.03620		118
100	GC17.03621		118
101	GC17.03622		118– 119
102	GC17.03623		119
103	GC17.03624		119
104	GC17.03625		119
105	GC17.03626		119
106	GC17.03627		119-120
107	GC17.03628		120
108	GC17.03630		120
109	GC17.03631		120-124
110	GC17.03632		124
111	GC17.03633		125
112	GC17.03634		125
113	GC17.03635		125
114	GC17.03636		125
115	GC17.03637		125
116	GC17.03638		125
117	GC17.03639		125
118	GC17.03640		125
119	GC17.03641		125
120	GC17.03643		126
121	GC17.03644		126 – 134
122	GC17.03645		134 – 135
123	GC17.03646		136 – 140
124	GC17.03647		139-142
125	GC17.03648		142-144
126	GC17.03649		145 – 148
127	GC17.03650		148
128	GC17.03651		148 – 150
129	GC17.03652		150 – 156
130	GC17.03653		156
131	GC17.03654		156 – 160
132	GC17.03655		160
133	GC17.03656		160
134	GC17.03657		160-162
135	GC17.03658		162-165
136	GC17.03660		165-169
137	GC17.03661		169
138	GC17.03662		169
139	GC17.03663		169
140	GC17.03664		169
141	GC17.03665		169-171
142	GC17.03666		171
143	GC17.03667		171
144	GC17.03668		172 - 173
145	GC17.03669		173

Nummer	Kenmerk	Afzendernaam	Pagina's
146	GC17.03670		173-174
147	GC17.03671		174
148	GC17.03672	Werkgroep natuur- en landschapsbeheer Boxtel	174-180
149	GC17.03675		180-183
150	GC17.03677		183
151	GC17.03679		183
152	GC17.03681		183
153	GC17.03682	Heemkunde Boxtel	183-185
154	GC17.03684	Archeologische Vereniging Kempen en Peelland	185
155	GC17.03685		185
156	GC17.03686		185
157	GC17.03687		185-186
158	GC17.03688		186-188
159	GC17.03689		188 - 189
160	GC17.03690		189-191
161	GC17.03836		191

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
1	Brief d.d. 4 mei 2017 Ontvangen 10 mei 2017 Kenmerk GC17.02793	Bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg: grondverwerving / locatiespecifiek argument	Verwachting dat op een passende wijze compensatie plaatsvindt voor de financiële en materiële schade van de ingreep op de bedrijfsvoering van de boomkwekerij (waaronder noodzaak beregening, gewasschade als gevolg van verlaging grondwaterstand tijdens uitvoering, omrijdschade en snijschade, noodzaak goede bereikbaarheid, kosten deskundige ondersteuning etc.).	Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.
2	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC17.02958	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / afsluiting dubbele overweg	Positieve reactie op de plannen. Positief dat gemotoriseerd verkeer wordt verbannen richting industrieterrein uit de kern van Boxtel vanwege de bestaande verkeersonveilige situatie. Verzoek aan bestuur om bij de besluitvorming de rug recht te houden en fietstunnel niet te wijzigen in tunnel voor gemotoriseerd verkeer.	Wij danken u voor uw steunbetuiging. Nut en noodzaak van de plannen worden hiermee ondersteund.
3	Brief d.d. 22 mei 2017 Ontvangen 24 mei 2017 Kenmerk GC17.03013	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / voorwaardelijke verplichting	De sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vóórdat een aantal flankerende maatregelen getroffen zijn, verhoogt het risico dat Lennisheuvel en inwoners gedurende lange(re) tijd geconfronteerd zullen worden met slechte bereikbaarheid, gevaarlijke verkeerssituaties, toename van sluipverkeer en vrachtverkeer. Bovendien sprake van onoverkomelijke problemen bij rotonde Boscheind. Verzoek om tevens de volgende (verkeersmaatregelen) als opschortende voorwaarde op te nemen: realisatie verbreding Keulsebaan, oplossing knelpunt spoortunnel Keulsebaan, aanpassing rotonden Boscheind, Rabobank VDL, Keulsebaan-Parallelweg-Zuid en Keulsebaan-Eindhovenseweg op de te verwachten verkeersintensiteit, realisatie voorzieningen langzaam verkeer vanaf Lennisheuvel naar centrum en station.	De oversteekbaarheid van het fietsverkeer Lennisheuvel heeft nadrukkelijke aandacht bij de ontwerpopgave van de rotonde Boseind. Dit project valt buiten de scope van het Maatregelenpakket maar wordt wel gelijktijdig opgepakt, zie onder 2.2.2. Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om alle deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Uitgangspunt is wel dat de spoorwegovergang niet wordt gesloten alvorens alle alternatieve maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd. Omdat de VLK de belangrijkste maatregel vormt om de effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te compenseren en het plan voor de VLK voldoende ver is uitgewerkt en in procedure is, is juridische koppeling hiervan met het verkeersbesluit mogelijk, zie paragraaf 2.2.3.
4	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03302	Hoge waarden Wet Geluidhinder: geluid / scope geluidsonderzoek	Geluidsoverlast is alleen beoordeeld voor binnenzijde van de woning. Er is ook sprake van geluidsoverlast buiten de woning. Is hiermee rekening gehouden of gaat u hiermee rekening houden bij het nemen van maatregelen en/of het vergoeden van schade hieruit voortvloeiende, zoals gederfd woongenot en waardevermindering van de woningen?	Bij een woning wordt eerst gekeken naar de geluidbelasting op de gevel. Vervolgens wordt beoordeeld of er maatregelen nodig zijn ten behoeve van het behalen van het geluidniveau voor geluidsgevoelige ruimten in de woning. In de Wet geluidhinder wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd. De tuin van een woning valt hier niet onder. Meer informatie hierover kunt u vinden op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, www.infomil.nl,

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				(https://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/geluid/inhoudelijk-dossier/regelgeving/wet-geluidhinder/wgh-geluidsgevoelige/). . Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.
5	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03303	Verkeersbesluit Kapelweg: proces / overige	Deze overweg alleen geopend houden voor fietsers en ruiters is veel te kostbaar gezien het te verwachten minimale gebruik (denk aan daarbij ook onderhoudskosten overweg). Een extra overweg is een extra gevaar situatie voor ongevallen. Fietsers kiezen er niet voor om zandwegen (Kromakker en Vinkenberg) te gebruiken. Fietsers en ruiters kunnen verder gebruik maken van overweg d'Ekker of Het Loo. Tevens wordt betwijfeld of ruiters toegang hebben op een verplicht rijwielpad (zoals verkeersbord aangeeft). Er zijn veel belangrijker wegsituaties in Boxtel waar verbetering toe te passen is. Laat ook ergens een financieel voordeel te behalen zijn, want er zullen verder louter financiële tegenvallers volgen.	Het open houden van verbindingen voor langzaam verkeer is benoemd als wenselijk om de barrièrewerking voor langzaam verkeer te minimaliseren (zie paragraaf 2.4 en 2.5). Vanuit de recreatieve hoek (wandelsport, paardensport en fietsersbond) is de wens geuit om deze overweg open te houden (route Vinkenberg - Kromakker) om het buitengebied toegankelijk te houden. Voor langzaam verkeer (wandelaars, fietsers en ruiters) is een fijnmazig netwerk van belang. In dit kader heeft de overweg Kapelweg een functie en is behoud van de overweg Kapelweg in overeenstemming met de verbetering van recreatieve voorzieningen in de regio. De spoorwegovergang blijft open voor fietsers, bromfietsers, wandelaars en ruiters. De voorgestelde bebording wordt hierop aangepast. Het feit dat bij andere wegsituaties verbetering kan worden toegepast doet niet af aan de wenselijkheid van het open houden van voorliggende overweg voor langzaam verkeer. Deze overweg valt binnen het project.
6a	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03304	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener heeft geen bezwaar tegen aanleg van de VLK-weg zelf, want deze biedt een goede oplossing om de verkeersintensiteit op Kalksheuvel en Kapelweg te verminderen. Tevens wordt het industrieterrein beter bereikbaar van en naar Haaren/Oisterwijk.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
6b	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03304	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope VLK	Wat er aan het besluit schort, is het ontbreken van een aansluiting en een plan voor de verdere verkeersafwikkeling naar het gebied Tongeren. Een zorgvuldige voorbereiding ontbreekt. Een dergelijke ingreep leidt tot knelpunten en/of problemen op andere plaatsen in Boxtel. Autoverkeer van	Deelproject Tongeren is een van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket. Dit deelproject omvat de aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de bereikbaarheid en veiligheid. Voor dit deelproject ligt op dit moment nog geen besluit voor. Voor meer informatie over

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			Kalksheuvel, Kapelweg, Luissel, Tongeren, camping Dennenoord, Haaren en Esch moet straks over wegen zoals De Braken, Mezenlaan, Essche Heike, Molenwijkseweg, Parkweg. Leenhoflaan, Ronduutje, enz. Geen enkele van deze wegen zijn toereikend om deze extra verkeersdruk op te vangen. En dan zijn er ook verkeersontmoedigende maatregelen op Tongeren gepland, wat doorstroming praktisch onmogelijk maakt. Het verkeer moet er door, maar het plan maakt dit onmogelijk.	dit deelproject en de stand van zaken wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Daarnaast is de veiligheid voor de fietser een belangrijk aandachtpunt. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3. Met betrekking tot de verdere verkeersafwikkeling in de toekomst wordt verwezen naar paragraaf 2.1. en in het bijzonder paragraaf 2.1.2. over de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in MOVE'31. In dat kader worden de verkeerskundige effecten en de eventueel noodzakelijke maatregelen nader onderzocht. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.1.
6c	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03304	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	De VLK creëert een betere verbinding tussen Ladonk en de dorpen Haaren en Oisterwijk, maar is verre van een volwaardige ontsluitingsweg. Om een industrieterrein te ontsluiten, dient een ontsluitingsweg een snelle verbinding met een rijksweg te maken, in dit geval met de A2, dus ergens via de noordzijde van Boxtel.	De primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk is via de Keulsebaan naar de A2. De VLK biedt een volwaardige secundaire ontsluiting in westelijke richting zonder te veel doorgaand verkeer naar deze weg te trekken. De vormgeving van de VLK sluit aan bij deze doelstelling.
7a	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: proces / (coördinatie)procedure	Het ontwerpverkeersbesluit sluiting dubbele overweg had in één besluit gevoegd moeten worden met een ontwerpverkeersbesluit voor een tunnel. Het zal nog jaren duren voordat tot sluiting zal worden overgegaan. Er kunnen nog redenen zijn om op dit voornemen terug te komen.	Voor de fasering in de uitvoering van de maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Gelet op het integrale karakter van de besluitvorming en de afspraken hierover in de bestuursovereenkomst, is uitstel van de besluitvorming geen optie, zie paragraaf 2.6.5.
7b	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Een zorgvuldige voorbereiding ontbreekt. De gemeente dient dit integraal aan te pakken en één duidelijk en sluitend plan neer te leggen. Dat plan en visie ontbreken.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.
7c	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: Verkeer / bereikbaarheid	Er ontbreekt een advies van de veiligheidsdiensten, politie, brandweer e.d. De westzijde van de spoorlijnen wordt nog slechter bereikbaar.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
7d	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Door sluiting worden verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid juist niet opgelost. Bewoners van Kalksheuvel, Roond, Kapelweg, Luissel, Tongeren, Nergena en omgeving, maar ook bewoners uit Haaren en Esch die naar het centrum van Boxtel willen, zullen gebruik gaan maken van de overweg Leenhoflaan. Deze wegen daar naar toe, zoals De Braken en Mezenlaan, zijn absoluut niet geschikt voor dit gebruik en worden dat nog minder door de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen aldaar.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2). Ten aanzien van de gevolgen voor de leefomgeving wordt verwezen naar onze reactie onder 2.9.
7e	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	Wil de gemeente dat dit verkeer in de file voor de flessenhals van de Keulsebaan gaat staan? En dan via de Eindhovenseweg? Dat is toch in strijd met het gemeentelijk beleid?	De Keulsebaan maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan VLK en de verkeersbesluiten die nu ter besluitvorming voorliggen. Voor toelichting op de stand van zaken van het deelproject Keulsebaan, zie paragraaf 2.2.1. Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
7f	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	De extra afstand tussen De Adelaar en Het Tweespan v.v. (via of dubbele overweg of Leenhoflaan) bedraagt 5.400 m. De extra afstand tussen De Adelaar en kruising Ladonkseweg-Kruisbroeksestraat (bij Het Goed) v.v. (via dubbele overweg of Keulsebaan) bedraagt 4.300 m. Is dit nodig om de verkeersdruk in een gedeelte van de Baroniestraat en in de van Homstraat af te laten nemen	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Dit is onderzocht en afgewogen in de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat. Zie voor een nadere

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				toelichting paragraaf 2.7, 2.8 en 2.9.
7g	Brief d.d. 9 juni 2017 Ontvangen 12 juni 2017 Kenmerk GC17.03305	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / varianten dubbele overweg	Indiener draagt twee varianten aan: CV9 (volwaardige tunnel) en B14/B15. Het kostenverschil tussen de twee tunnelmogelijkheden (auto of fiets) bedraagt €12,3 miljoen. Ca. 15% komt voor rekening Boxtel, ofwel < €2 miljoen. Daar kan vervolgens nog veel op bespaard worden door de aanpassingen op Keulsebaan en Tongeren in te perken. Met aanpassingen in v. Hornstr. en Baroniestr. - bijv. éénrichtingsverkeer - kan aldaar verkeersafname bereikt worden. Dit blijft binnen het vooraf bepaalde budget van €50 mio. Tevens wordt bereikt dat Boxtel niet in tweeën gesplitst wordt en woongebieden Lennisheuvel en Kalksheuvel en industrieterrein Ladonk acceptabel bereikbaar blijven.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht (zie ook paragraaf 2.6.6). Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan, voor onder meer de bereikbaarheid, zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen consequenties voor de bereikbaarheid te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.7, 2.8 en 2.9.
8a	Brief d.d. 8 juni 2017 Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03344	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Door de afsluiting wordt Tongeren doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. Indiener moet omrijden.	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden. Dit aspect is mede 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, de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen. Voor langzaam verkeer wordt een rechtstreekse verbinding met het centrum via de fietstunnel Tongersestraat gegarandeerd.
8b	Brief d.d. 8 juni 2017 Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03344	Verkeersbesluit Tongersestraat: ontwerp / locatiespecifiek	Er wordt een keerlus voor gemotoriseerd verkeer aangelegd. Deze weg (lus) loopt over een perceel direct naast het huis van indiener en daarmee ook over de huidige bestaande achterom van indiener. Indiener vreest voor verlies van de	De keerlus aan het einde van de rijbaan Tongeren nabij de toegang tot de fietstunnel is voor dit moment nog slechts indicatief weergegeven. Deze wordt nog verder uitgedetailleerd waarmee de vormgeving ten opzichte van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		argument	achterom en vraagt zich af of met deze achterom rekening is gehouden en hoe dit in de nieuwe situatie wordt hersteld c.q. aangepast. Indiener wil graag in gesprek om de inrichting van de achterom en rondom de achterom te bespreken. Het gaat dan om de toegang, de algemene en persoonlijke veiligheid en de aankleding van de openbare ruimte. Indiener verzoekt om binnen niet al te lange termijn hierover in gesprek te gaan.	de huidige weergave nog kan veranderen. De uiteindelijke vormgeving van de keerlus wordt mede bepaald door de uiteindelijke ligging van de fietstunnel en de vormgeving van de toegang vanuit Tongeren naar de fietstunnel. Dit punt wordt bij de verdere uitwerking als aandachtspunt meegenomen. Hierbij worden dan ook de belangen van direct omwonenden zoals erfgrenzen en bestaande ontsluitingen van percelen geïnventariseerd en waar mogelijk gerespecteerd en ingepast. Zodra de keuzes welke de exacte ligging van tunnel bepalen zijn gemaakt, wordt het ontwerp verder uitgewerkt en is ook beter te bepalen in welke mate uw erfgrens en/of toegang wordt beïnvloed. Hierover wordt u dan te zijner tijd door ons geïnformeerd.
8c	Brief d.d. 8 juni 2017 Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03344	Verkeersbesluit Tongersestraat: milieuaspecten / algemeen	Verder vraagt indiener zich af wat de bouwwerkzaamheden van de tunnel en overige bijkomende werken gaan betekenen voor het woongenot en de bouwconstructie van het huis. Bij het huidige treinverkeer zijn trillingen voelbaar en indiener wil niet dat met de ophanden zijnde bouwwerkzaamheden enige schade wordt toegebracht aan de woning. Een bouwkundige nulmeting voorafgaand aan de start van de werken zou goed zijn. Indiener vraagt aan te geven hoe dit wordt ondervangen en hoe de aantasting van het woongenot tot een minimum zal worden beperkt en geeft aan ook dit tijdens het gesprek aan de orde te brengen.	Binnen het ontwerpproces en voorbereiding van de uitvoeringswerkzaamheden wordt de omgeving en de invloed op de omgeving van de toekomstige fietstunnel uitgebreid onderzocht. Op basis van de resultaten hiervan wordt dan ook de bouwmethode en bouwfasering van de fietstunnel bepaald. Panden die binnen de invloedsfeer van de bouwwerkzaamheden van de tunnel vallen worden voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden bouwkundig onderzocht (0-opname). Dit punt wordt bij de verdere uitwerking als aandachtspunt meegenomen.
9a	Brief d.d. n.b. Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03345	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener dient een zienswijze in tegen de aanleg van de VLK omdat de aanleg zorgt voor meer verkeer in de straat (Kalksheuvel). Indiener vreest zelf nog meer overlast als er een afslag van de VLK naar Kalksheuvel komt, aangezien zij in het achterste gedeelte van de Kalksheuvel wonen.	Voor wat betreft de verkeerskundige gevolgen voor Kalksheuvel wordt verwezen naar onze reactie in paragraaf 2.7.3. De intensiteit op de rijbaan Kalksheuvel zelf neemt toe maar blijft ruim passend binnen de functie van de weg. Het betreft hier overigens enkel bestemmingsverkeer voor het bewoners en bedrijven in het buurtschap. Voor de gevolgen voor het woon - en leefgenot, zie paragraaf 2.9.
9b	Brief d.d. n.b. Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03345	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / varianten dubbele overweg	Indiener spreekt zich ook uit tegen het afsnijden van de buurt d.m.v. een fietstunneltje van de rest van Boxtel. Ook vanuit het beter omgaan met het milieuaspect is dit volgens indiener geen logische zet omdat er meer kilometers gereden moeten worden door inwoners van onze buurt om in Boxtel op de	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			plaats van bestemming te komen. Als het geld voor de VLK-weg uitgespaard wordt, kan er een autotunnel bij de dubbele spoorwegovergang gerealiseerd worden zodat niet heel Boxtel belast wordt met verkeer dat niet meer fatsoenlijk naar het industrieterrein kan komen.	basis van een zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragraaf 2.6.4. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Dit is onderzocht en afgewogen in de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.5, 2.7.3 en 2.8.
9c	Brief d.d. n.b. Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03345	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener haalt aan dat in het verleden plannen waren om een vrachtwagenverbod te realiseren voor de Kapelweg, maar dat dit in Den Haag vanwege onvoldoende voorbereiding niet akkoord is bevonden. Volgens indiener is de VLK-weg helemaal niet nodig is als er een vrachtwagenverbod op de Kapelweg komt, de Keulsebaan verbreed wordt en er een rotonde komt bij de Oirschotseweg zodat het verkeer geen opstoppingen heeft.	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.
9d	Brief d.d. n.b. Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03345	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	Indiener geeft aan dat het toch niet zo kan zijn dat de problemen van de Kapelweg overgeheveld worden naar de rustige straat Kalksheuvel waar veel toeristisch verkeer, fietsers en wandelaars vanaf het station doorheen komt.	Voor wat betreft de verkeerskundige gevolgen voor Kalksheuvel wordt verwezen naar onze reactie in paragraaf 2.7.3. Op dit moment loopt er een burgerparticipatietraject om samen met de bewoners van buurtschap Kalksheuvel te zoeken naar een duurzame, verkeersveilige en prettige inrichting voor het buurtschap.
9e	Brief d.d. n.b. Ontvangen 13 juni 2017 Kenmerk GC17.03345	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting Kalksheuvel	Indiener hoopt dat, mocht de aanleg van de VLK toch doorgaan, de straat Kalksheuvel zo onaantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt voor verkeer dat hier niet hoeft te zijn zodat de bewoners in een mooie, rustige straat kunnen wonen waar ze ook voor gekozen hebben.	Op dit moment loopt er een burgerparticipatietraject om samen met de bewoners te zoeken naar een duurzame, verkeersveilige en prettige inrichting voor buurtschap Kalksheuvel. Indiener wordt geadviseerd om in dit participatietraject hierover mee te denken.
10a	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Het hoofdprobleem van de voorgenomen plannen blijft volgens indiener dat de voorgenomen tunnel alleen toegankelijk is voor fietsverkeer. De belangrijkste overgang in het hart van Boxtel wordt afgesloten voor auto's (tweedeling) zonder dat er een deugdelijk noordelijk ontsluitingsalternatief	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. In de diverse studies is dit uitgebreid afgewogen waarbij gekozen is voor de voorkeursvariant met een sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg van een fietstunnel (zie

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			beschikbaar is. Het verkeer wordt zo gedwongen forse afstanden om te rijden en aan de noordzijde van Boxtel via de Parkweg en Leenhoflaan door rustige woonwijken te rijden. Het ontsluitingsprobleem wordt definitief verplaatst naar een woonwijk die hiervoor totaal niet geschikt is. In de plannen voor verbreding van de Keulsebaan en de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) ontbreekt een deugdelijk vervolg van de VLK richting centrum Boxtel en de A2. Indiener stelt dat de woonwijken in Boxtel Noord onder het kopje “Tongeren” worden meegenomen om zodoende bewoners in deze wijken de indruk geven dat de problematiek hun niet aangaat.	paragraaf 2.4 en 2.5). Hierbij zijn de omrijdafstanden als gevolg hiervan geaccepteerd. Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2).
10b	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener vindt het misleidend dat in de plattegrond PHS Boxtel (huis aan huis-informatiekrant "we gaan flink timmeren aan de weg") de Parkweg als straat niet eens ingetekend staat, terwijl op de plattegronden tijdens de inloopdagen de Parkweg prominent als noordelijke ontsluitingsroute afgebeeld wordt.	De Parkweg is binnen de deelprojecten van het Maatregelenpakket niet als noordelijke ontsluitingsroute benoemd. De Parkweg is binnen het huidige gemeentelijk beleid gecategoriseerd als woonstraat met een theoretische grens van 3000 mvt/etm. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Parkweg. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten). Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting op specifiek de verkeerseffecten worden verwezen naar paragraaf 2.7.3. Inmiddels is de actualisatie van het GVVP gestart onder de naam MOVE'31. Hierbij worden toekomstige ontwikkelingen, ook de gevolgen van het Maatregelenpakket, integraal verder onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting, zie paragraaf 2.1.2.
10c	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener betwijfelt de betrouwbaarheid van de cijfers verkeersintensiteiten. Een voorbeeld hiervan is dat de huidige situatie Parkweg op 650 staat en de Halderheiweg op 1.350, terwijl dit in de praktijk nauwelijks geloofwaardig is. De toekomstige modellen in 2028 zijn hier ook op gebaseerd. Verkeersmodellen blijven theorie, de cijfers zien er vrij	Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. Het verkeersmodel biedt een representatief en betrouwbaar beeld van de prognoses en verkeersbewegingen. Mogelijke verschillen zijn te verklaren omdat voor verschillende

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			willekeurig uit en aan belanghebbenden wordt zo de situatie anders voorgesteld dan hoe de situatie in de toekomst uit kan pakken als het voor aanpassingen te laat is. Zelfs op basis van deze twijfelachtige cijfers wordt de Parkweg reeds geconfronteerd met een toekomstige verdriedubbeling van het verkeer. De voorgestelde fietstunnel is destijds gepresenteerd als een unieke en milieuvriendelijke kans om het centrum van Boxtel autoluw te maken. Indiener geeft aan dat hier in de gepresenteerde cijfers weinig van terug te vinden is. In de huidige situatie is er een maximum van 10.200 verkeersbewegingen in de Baroniestraat die in 2028 na het sluiten van de overgangen (nu met 7.720 dagelijkse verkeersbewegingen) resulteert in 8.630; een weinig noemenswaardige afname voor zo'n ingrijpend project. Bovendien is het milieuvriendelijke fietsaspect erg twijfelachtig omdat 7.720 auto's dagelijks kilometers om moeten rijden in vergelijking met de huidige situatie en de verkeersveiligheid voor fietsers in andere delen van Boxtel hierdoor zwaar onder druk komt te staan.	doeleinden (verkeerskundige onderbouwing, verschillende milieuonderzoeken) andere input uit dit model wordt gebruikt. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten.
10d	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / verkeersveiligheid	Indiener stelt dat op de wegen Parkweg/Molenwijkseweg dagelijks veel fietsverkeer onderweg is (schoolgaande jeugd, hockeyers MEP en recreanten richting Langspier) waarbij nu al regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan omdat de straten smal zijn en fietsers naast elkaar rijden. Tijdens de inloopdag is aan indiener aangegeven dat de Molenwijkseweg binnenkort wel geschikt gemaakt wordt als fietsroute met een nog smallere strook voor autoverkeer. Indiener wijst voorts op de drukke hoek Parkweg-Molenwijkseweg met ingang van Park Molenwijk en het drukke verkeer bij de hockeyvelden van MEP. Het fietsroute/ autoluw plan Molenwijkseweg staat haaks op de grote toename van het autoverkeer als het PHS plan ingevoerd wordt.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2). Ten aanzien van de gevolgen voor de leefomgeving wordt verwezen naar onze reactie onder 2.9. Op de kruisingsvlakken Molenwijkseweg-Essche Heike, Molenwijkseweg Parkweg en Molenwijkseweg-Leenhoflaan zijn verkeerskundige aanpassingen benodigd om de toename van gemotoriseerd ten gevolge van het PHS-Boxtel maatregelenpakket te kunnen afwikkelen en te sturen. Deze aanpassingen worden ondergebracht in het project 'Herinrichten Molenwijkseweg' (reeds in de gemeentebegroting opgenomen)waarmee doelstellingen van beide projecten integraal worden bekeken en verder uitgewerkt tot een ontwerp.
10e	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017	Verkeersbesluit Tongersestraat:	Een forse toename van (vracht-)verkeer bij Parkweg, Molenwijkseweg. Leenhoflaan en Essche Heike betekent	Door het treffen van maatregelen wordt doorgaand verkeer via deze wegen ontmoedigd. Deze toename is passend

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03379	verkeer / gevolgen omliggende wegennet	geluidsoverlast en een aantasting van de leefbaarheid in de wijken. Bovendien worden de bewoners geconfronteerd met gevaarlijke situaties en parkeerproblemen (achteruitrijdende auto's van opritten). Indiener geeft aan dat het ongewenst is om de verkeerstromen tussen de sportvelden, langs ingang wandelpark en door woonwijken te leiden.	binnen de categorisering van het GVVP waarmee de verkeersveiligheid, doorstroming een bereikbaarheid van de wegen is geborgd. De Leenhoflaan vormt hier een uitzondering op. Met de huidige inrichting van die straat is er sprake van een verkeersveilige situatie en is een goede afwikkeling geborgd. Ondanks de toename van geluid op woningen (met 2 à 3 dB) op een aantal wegen dan wel de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (met 3 dB op de Mezenlaan) is op het onderdeel geluid, gezien de grote voordelen waarbij het verkeer uit het centrum naar de buitenzijde van de gemeente wordt gedrukt, sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Zie paragraaf 2.9 voor een afweging van de gevolgen voor het woon-en leefklimaat.
10f	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak/ scope besluit	Tijdens de inloopdag is aan indiener aangegeven dat er tevens plannen bestaan voor grootschalige woningbouw in de oksel van Boxtel aan de Mezenlaan en Esschebaan, hetgeen nog eens een dramatische toename van het verkeer betekent. De verkeersremmende maatregelen die nu in het PHS-plan ingetekend staan zoals plateaus, drempels en aanpassing kruispunten, moeten dan weer verwijderd worden om het verkeer beter te laten stromen. Aangezien in het verleden al tevergeefs diepgaande besluitvorming is geweest over een volwaardige noordelijke ontsluitingsweg betekent de onmogelijkheid hiervan dat het Essche Heike/ Parkweg dan defacto tot een noordelijke ontsluitingsroute is verworden zonder beschikbare alternatieven.	Er kan bij de planontwikkeling van het Maatregelenpakket nog geen rekening gehouden worden met de ontwikkeling van woningbouwlocatie ‘De Oksel’, omdat hierover nog geen besluit is genomen en het nog niet duidelijk is óf deze ontwikkeling doorgaat en in welke omvang. De gevolgen van ‘De Oksel’ worden bij de planvorming en besluitvorming over de deelprojecten van het Maatregelenpakket op dit moment niet nader onderzocht. Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Daarnaast is de veiligheid voor de fietser een belangrijk aandachtpunt. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3. In het kader van de woningbouwopgave en MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en de noodzakelijke maatregelen zo nodig nader onderzocht. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.1.
10g	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Verkeersbesluit Tongersestraat: proces / (coördinatie)procedure	Indiener vindt het ontwerp VLK/ Tongeren erg prematuur omdat de andere Ontwerpbesluiten ten aanzien van de dubbele overweg en de noodzakelijke verbreding van de Keulsebaan nog niet ter inzage liggen. Verbreding van de Keulsebaan wordt in de plannen echter wel genoemd als een voorwaarde om genoemde plannen te realiseren. Echter, onlangs werd in het Brabants Centrum reeds geopperd dat	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind dit jaar.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			zelfs een verbreding van de tunnel in de Keulsebaan niet eens noodzakelijk is. In de voorgestelde plannen wordt zodoende in Boxtel Noord een belangrijke secundaire ontsluiting gecreëerd terwijl er aan de uitbreiding van de primaire ontsluiting nu al wordt getornd. De dubbele spoorwegovergang wordt zo onder valse voorwendselen onherroepelijk gesloten en achteraf kunnen de belangrijke randvoorwaarden hiervoor gewoon worden teruggedraaid. Indiener verzoekt om op basis van de huidige ontwerpen géén definitieve besluiten te nemen.	Omdat de VLK de belangrijkste maatregel vormt om de effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te compenseren en het plan voor de VLK voldoende ver is uitgewerkt en in procedure is, is juridische koppeling hiervan met het verkeersbesluit mogelijk, zie paragraaf 2.2.3. Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om naast de VLK ook de andere deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van de deelprojecten van het Maatregelenpakket wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Gelet op het integrale karakter van de besluitvorming en de afspraken hierover in de bestuursovereenkomst is uitstel van de besluitvorming geen optie, zie paragraaf 2.6.5. Voor wat betreft de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
10h	Brief d.d. 12 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03379	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener acht het niet uitlegbaar dat er voor 18 mln. een fietstunnel wordt gemaakt en de rest van Boxtel zodoende voor onomkeerbare en onoplosbare problemen worden geplaatst. Indiener adviseert om een tunnel voor beperkt autoverkeer toegankelijk te maken en aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de bewoners van Boxtel Noord.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant ‘B14/B15, variant 6‘. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.2.1). 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

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4. en 2.6.6.
11a	Brief d.d. 14 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03390	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting overige wegen	Indiener heeft begrepen dat de aansluiting Tongeren op de VLK voor gemotoriseerd verkeer nooit vóór, maar achter Loonbedrijf van Pinxteren wordt gerealiseerd. De huidige straat Tongeren, van de overweg tot aan de Mezenlaan mag dan alleen gebruikt worden door de aanwonenden en fietsverkeer.	Dit klopt. Er wordt met deelproject 3 'Verkeersmaatregelen Tongeren' voorzien in een nieuwe verbinding tussen de Mezenlaan en de VLK achter Tongeren nr. 48 langs. Het bestaande stukje rijbaan Tongeren tussen Mezenlaan en overweg D'Ekker krijgt voor gemotoriseerd verkeer geen aansluiting op de VLK en zal daarmee alleen gebruikt worden door fietsers en aanwonenden.
11b	Brief d.d. 14 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03390	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting overige wegen	Wat betreft de snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer, aansluiting Tongeren op de VLK geeft indiener de voorkeur aan veel drempels over de gehele breedte, en het verhogen van alle splitsingen van wegen zodat ook het zware landbouwverkeer zijn snelheid moet aanpassen. Indiener is van mening dat de huidige grasbetonblokken als verbreding van de weg moeten verdwijnen in verband met de hoge geluidsoverlast, en omdat er al diverse valpartijen zijn geweest door het verzakken van deze blokken als gevolg van het zware landbouwverkeer.	De doelstelling van deelproject 3 'Verkeersmaatregelen Tongeren' is om met behulp van snelheidsremmende maatregelen het gebiedsvreemd verkeer te ontmoedigen. We constateren hierbij een spanningsveld tussen enerzijds het gebied Tongeren bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken en anderzijds het doorgaande verkeer ontmoedigen. Voor meer informatie hierover, zie paragraaf 2.2.1. Het oplossen van de bestaande onderhoudstoestand of bestaande problemen met de weginrichting vallen buiten de kader van dit deelproject.
12	Brief d.d. 6 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03391	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	De effecten van de in het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit vermelde verkeersmaatregelen voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as, waarvan de Eindhovenseweg deel uitmaakt, zijn niet in beeld gebracht. Indiener vreest dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as zeer gevaarlijke verkeerssituaties gaan ontstaan, met name ook op de in de route gelegen rotondes. Verder worden de woningen van de aanwonenden aan de Eindhovenseweg tijdens de spitsuren nagenoeg onbereikbaar en neemt voor hen de geluidsoverlast toe. Door het niet in beeld brengen van de effecten van het plan en het besluit voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as vertonen deze een wezenlijke omissie, die vaststelling ervan onverantwoord maakt. Indiener verzoekt het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit aan te vullen met de effecten voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as en de eventueel als gevolg van deze effecten op de Noord-Zuid as te nemen aanvullende verkeersmaatregelen.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen, voor onder meer de Eindhovenseweg. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor specifiek de verkeerseffecten zie paragraaf 2.7.3. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Maatregelenpakket nader onderzocht. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1.
13	Brief d.d. 6 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03392	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	De effecten van de in het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit vermelde verkeersmaatregelen voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as, waarvan de Eindhovenseweg deel uitmaakt, zijn niet in beeld gebracht. Indiener vreest, dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as zeer gevaarlijke verkeerssituaties gaan ontstaan, met name ook op de in de route gelegen rotondes. Verder worden de woningen van de aanwonenden aan de Eindhovenseweg tijdens de spitsuren nagenoeg onbereikbaar en neemt voor hen de geluidsoverlast toe. Door het niet in beeld brengen van de effecten van het plan en het besluit voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as vertonen deze een wezenlijke omissie, die vaststelling ervan onverantwoord maakt. Indiener verzoekt het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit aan te vullen met de effecten voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as en de eventueel als gevolg van deze effecten op de Noord-Zuid as te nemen aanvullende verkeersmaatregelen.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan onderzocht en afgewogen, voor onder meer de Eindhovenseweg. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor specifiek de verkeerseffecten zie paragraaf 2.7.3. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1.
14a	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel - Liempde**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener vindt de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) een goede ontwikkeling, maar moet echter constateren dat er met de huidige 5 deelprojecten van het maatregelenpakket PHS Boxtel nog geen integrale visie is voor de infrastructuur in Boxtel. Het lijkt indiener dat de financierders van het PHS-project met een goede onderbouwing open zullen staan voor een gewijzigd/ nieuw plan waarbij de dubbele overweg dicht zal gaan voor gemotoriseerd verkeer maar waar het geld voor de fietstunnel voor het algemeen belang beter besteed wordt. Indiener pleit ervoor om eerst een bredere visie te ontwikkelen waar bij de mogelijkheden van een Noordelijke ontsluitingsweg/ Ringweg worden onderzocht. Dit zou 'De' toekomstgerichte alternatieve oplossing kunnen worden waarbij de Noord-Zuid-as ontlast kan worden en plannen voor woningbouw rondom de Oksel verkeersontwikkelingen rondom Esch mooi kunnen aansluiten. Ook komt hiermee voor de landbouw een veilige 2e route om van Oost naar West te gaan.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. De buiten de kaders van het project PHS gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden onderzocht en afgewogen binnen MOVE'31. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 genomen besluiten en

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				worden geen nieuwe varianten meer onderzocht.
14b	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De aanleg van de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) is een goed plan om buurtschap Kalksheuvel te ontlasten maar is geen volwaardig alternatief voor het sluiten van de dubbele overweg.	Het Maatregelenpakket bestaat niet alleen uit de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang en de VLK, maar ook uit de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, maatregelen in Tongeren en de aanleg van een fietstunnel. Het totale Maatregelenpakket biedt een volwaardige oplossing voor de knelpunten ten aanzien van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid (zie ook paragrafen 2.7, 2.8 en 2.9).
14c	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De aanpassingen in buurtschap Tongeren hebben direct consequenties voor alle bewoners van de straten die leiden van en naar de overwegen Tongeren, Kapelweg, Essche Heike en Leenhoflaan.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2). Ten aanzien van de gevolgen voor de leefomgeving en bereikbaarheid wordt verwezen naar paragrafen 2.8 en 2.9.
14d	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overige	Indiener ziet de maatregelen voor de capaciteit uitbreiding rond de Keulse Baan als een verbetering voor de doorstroming, echter naar mening van indiener blijft de spoortunnel een flessenhals en worden rondom rotonde Boseind problemen voorzien. Daarnaast staat tot op heden de route voor langzaam- en landbouwverkeer op de Keulse Baan ook ter discussie wat indiener een ongewenste ontwikkeling vindt.	De Keulsebaan maakt geen deel uit van het bestemmingsplan VLK en de verkeersbesluiten die nu ter besluitvorming voorliggen. Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Op dit moment wordt gewerkt aan de ontwerpopgave voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. De routes voor langzaam verkeer en landbouwverkeer worden hierbij nadrukkelijk betrokken. Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren. De rotonde Boseind valt buiten de scope van het Maatregelenpakket maar wordt wel gelijktijdig als ontwerpopgave opgepakt, zie onder 2.2.2.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
14e	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel - Liempde**	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer/ verkeersveiligheid	In het kader van verkeersveiligheid is zo min mogelijk landbouwverkeer gewenst in de bebouwde kom. Met het afsluiten van de dubbele overweg voor het landbouwverkeer is er geen veilige en alternatieve route meer voor die van de Keulsebaan.	Voor de bereikbaarheid van landbouwverkeer, zie paragraaf 2.8.2.
14f	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener vindt dat een fietstunnel van tussen de 15 en 20 miljoen euro waar bij de straat Tongeren vooralsnog met een trap naar deze tunnel is aangesloten een te grote investering. Hiervoor dient een betere kosten batenanalyse gemaakt te worden. Het plan voor alleen een fietstunnel zou heroverwogen moeten worden. Men kan het geld voor deze tunnel beter spenderen aan een alternatief waar de Boxtelse gemeenschap toekomstgericht mee verder kan en waarmee de infrastructuur goed geregeld kan worden.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragraaf 2.6.4. De buiten de kaders van het project PHS gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden onderzocht en afgewogen binnen MOVE'31. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2.
14g	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	Na afsluiting van de dubbele overweg krijgen ondanks VLK en uitbreiding capaciteit Keulsebaan grote delen van het achtergebied maar ook in de bebouwde kom (zelfs Boxtel Oost) en de gehele Noord-Zuid-as last van de bovengenoemde maatregelen. Indiener vreest overbelasting van landbouwwegen door meer ongewenst autoverkeer maar ook een slechtere doorstroming van doorgaande wegen in Boxtel. Momenteel zijn er al in de spitsuren op diverse plaatsen rondom de Noord-Zuid-as verkeersopstoppingen en langere wachttijden wat alleen maar door de huidige plannen meer zal worden zo is de verwachting.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Voor de bereikbaarheid van landbouwverkeer, zie paragraaf 2.8.2. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2).
14h	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008 zijn doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele overweg en buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Echter door de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten- nadat de nieuwe verbindingsweg in gebruik genomen is-, veroorzaakt deze afsluiting ongewenste	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Zie ook onze reactie onder 14g. Voor wat betreft de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Het uitgangspunt is om de dubbele

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verkeersbewegingen en intensiteiten die in strijd zijn met hetzelfde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) in overige delen van Boxtel.	spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd. Met betrekking tot de ambities in het GVVP in relatie tot het Maatregelenpakket wordt verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.7.3 en 2.8.
14i	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel – Liempde**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Ook ontbreken adviezen van hulpdiensten (politie, brandweer, veiligheidsregio) welke noodzakelijk zijn bij een dergelijk besluit.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
14j	Brief d.d. 10 juni 2017 Ontvangen 15 juni 2017 Kenmerk GC17.03401 **ZLTO Boxtel - Liempde**	Verkeersbesluit Tongersestraat: proces / (coördinatie)procedure	Indiener is van mening dat voor de verkeerde fasering in uitvoering wordt gekozen en dat daardoor een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente Boxtel niet geborgd is. Mocht worden overgegaan tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang, hetzij geheel of gedeeltelijk, dan is dat pas verantwoord op het moment dat alle overige maatregelen in het kader van PHS uitgevoerd zijn. De dubbele overweg moet openblijven tot er een goed alternatief is waarbij er sprake is van een integrale visie van de infrastructuur.	Voor wat betreft de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd. Omdat het Maatregelenpakket het uitgangspunt vormt voor MOVE'31, is er geen noodzaak om te wachten op MOVE'31, zie paragraaf 2.1.
15	Brief d.d. 15 juni 2017 Ontvangen 16 juni 2017 Kenmerk GC17.03425	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 10 / kenmerk GC17.03379.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 10.
16a	Brief d.d. 15 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03429	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Voor indiener is niet duidelijk of hij vanaf zijn agrarisch bouwblok aan de Donders via de Akkerstraat de nieuwe verbindingsweg in beide rijrichtingen op mag slaan en andersom of hij in beide rijrichtingen vanaf de nieuwe verbindingsweg de Akkerstraat in mag slaan. Indiener wil dit wel graag gerealiseerd zien zodat hij er van verzekerd is dat zijn sierteelt-/boomteeltbedrijf voor alle verkeer goed bereikbaar blijft zodat hij zijn bedrijf op een normale wijze kan exploiteren.	De Akkerstraat ten zuiden van de VLK krijgt vanuit De Donders geen directe aansluiting op de VLK. Er is in de directe nabijheid een prima alternatief voorhanden in de vorm van de aansluiting van de Kempseweg op de VLK. Doelstelling is om de aansluiting van wegen op de VLK zoveel mogelijk te bundelen. Dit komt de verkeersveiligheid op de VLK ten goede.
16b	Brief d.d. 15 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03429	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting overige wegen	Indiener ziet graag gerealiseerd dat de Akkerstraat, nu een zandweg, een verhard profiel krijgt zodat hij en ook andere verkeersdeelnemers veilig de nieuwe verbindingsweg kunnen oprijden.	De Akkerstraat heeft alleen ten doel landbouwpercelen te bereiken (bestemmingsverkeer in het gebied). Er is geen directe aanleiding om in het kader van de aanleg van de VLK de Akkerstraat te verharden. Daarnaast maakt de Akkerstraat als onverhard pad onderdeel uit van de historische padenstructuur in het gebied. Een verharding

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				van deze historische zandpaden vinden wij niet wenselijk.
17a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / locatiespecifiek argument	Vanwege de voorgenomen besluitvorming zal de bedrijfsvoering varkenshouderij, grasland en akkerbouw onevenredig nadelig worden getroffen hetgeen strijdig is met artikel 3:4 lid 2 van de Awb. Door het voorgenomen plan komt de boerderij aan twee kanten van de VLK weg te liggen waardoor de bedrijfsvoering in het gedrang komt vanwege omrijdschade, versnipperde percelen, uitzicht, geluidsoverlast, fijnstof, verlies van privacy alsmede de beperking van bedrijfsmogelijkheden en dreiging verlies landbouwrechten. In het verleden is er continue geïnvesteerd in het vergroten en verbeteren van de huiskavel. Deze in járen opgebouwde investeringen / bedrijfsmiddelen zullen ineens worden ontnomen. Hierdoor is de lange termijn visie en -beleid van de onderneming van indiener ernstig verstoord en doorbroken met veel nadelige financiële gevolgen van dien.	We hebben begrip voor de situatie van indiener. Het is duidelijk dat de VLK impact op de omgeving en bedrijfsvoering van indiener zal hebben. Het Maatregelenpakket wordt gerealiseerd vanuit het oogpunt van een algemeen maatschappelijk belang. We zijn er ons van bewust dat op individueel niveau mensen hierdoor in hun belang kunnen worden geschaad. Voor zover er sprake is van financiële benadeling, wordt verwezen naar de mogelijkheden van schadevergoeding in paragraaf 2.11.
17b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / locatiespecifiek argument	Er is sprake van een waarde drukkend effect op de waarde van het huis, verstoring van de rustige natuur en leefklimaat, minder volume en daardoor minder afzet mogelijkheden. De omgeving wordt onnodig versteend omdat er al genoeg wegen zijn. Door het voorgenomen plan raakt indiener grond kwijt die nodig is om producten te verbouwen en huisverkopen te doen. Hierdoor is er minder afzet volume mogelijk met alle financiële schade als gevolg. Tevens zal de verkoop aan huis aanzienlijk verminderen doordat de weg aan de voorzijde doodlopend wordt en er minder passanten voorbij zullen komen.	Zie onder reactie onder 17a.
17c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener is niet overtuigd van de nut en noodzaak voor de weg. De plantoelichting geeft aan dat de huidige verkeersintensiteit ongeveer 3500 motorvoertuigen per werkdagetmaal is. Dit is niet exceptioneel hoog te noemen die een nieuwe weg zou legitimeren. Hier komt bij dat de weg vele nadelen kent wanneer wordt gekeken naar de kosten, natuur- en milieu, woon- en leefomgeving bewoners.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en specifiek voor de VLK paragraaf 2.6.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
17d	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: geluid / locatiespecifiek argument	Doordat er meestal een zuid tot zuidwestelijke wind staat zal de geluidsbelasting hoger zijn vanwege het feit dat het bedrijf van indiener ten noordoosten van de VLK weg komt te liggen. Tevens heeft indiener reeds bestaande geluidsoverlast van de spoorlijn die aan de voorkant van het huis ligt. De geluidsbelasting overschrijdt nu al de bestaande normen. Aangezien het plan de gehele situatie verandert acht indiener het noodzakelijk dat u maatregelen treft om aan de huidige normen van geluidsbelasting te voldoen. Dit mede ten aanzien van de geluidsbelasting van de spoorlijn. Er zal een grote toename van geluidsoverlast zijn vanwege de planologische veranderingen. Of een binnenwaarde van 33 dB wordt gehaald is onduidelijk. Ingevolge artikel 110a, eerste lid, van de Wet geluidhinder zijn burgemeester en wethouders binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting.	De VLK als onderdeel van het totale Maatregelenpakket, maar ook het Maatregelenpakket als geheel, heeft geen invloed op het spoorweglawaai. Voor het spoor is vanuit de landelijke wetgever een geluidproductieplafond vastgesteld wat zonder besluit van de rijksoverheid niet mag worden overschreden. Om de geluidoverlast van het spoor te reduceren heeft de rijksoverheid het Meer Jaren Programma Geluid opgezet. Op dit moment is ProRail bezig met de voorbereidingen van een saneringsplan van het spoorgeluid. De woning van indiener, relevant omdat dit vanuit de Wet geluidhinder een geluidgevoelig object is, ligt buiten de wettelijke geluidszone (artikel 74 Wet geluidhinder) van de VLK. Daarnaast blijkt uit het akoestisch onderzoek dat op woningen die veel dichter bij de VLK liggen al voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Tot slot wordt opgemerkt dat de VLK er juist voor gaat zorgen dat de huidige geluidbelasting op de woning, veroorzaakt door het verkeer op de Kapelweg, wordt gereduceerd.
17e	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	Het plan bedreigt de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten (o.a. koppeltje ooievaars). Te denken valt aan lawaai, verlichting en autoverkeer. De natuurbeschermingswetten dienen te worden nageleefd en het project is op dit punt dan ook niet aanvaardbaar. Het is indiener niet gebleken dat reeds ontheffingen zijn verleend op basis van de flora- en faunawet.	Er is een ecologische quickscan en soortgericht nader onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 12 bij het bestemmingsplan). Daaruit is niet gebleken dat overtreding van gebodsbepalingen voor de ooievaar aan de orde is. Een jaarrond beschermde nestplaats is niet in het geding. Het leefgebied wordt niet aangetast op een manier dat overtreding van de wet aan de orde is. Overigens wordt in de zienswijze gesproken van de Flora- en Faunawet en de Habitatrichtlijn. Deze regelgeving is per 1 januari 2017 opgenomen in de wet Natuurbescherming. Zie ook paragraaf 2.10.
17f	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: lucht / algemeen	Er bestaat volgens indiener een groot gevaar van verdere verstedelijking in het gebied (woningbouw) als de VLK er daadwerkelijk komt. Vorenstaande betekent vanzelfsprekend	Het bestemmingsplan VLK maakt geen woningbouw mogelijk. Indien in de toekomst verdere verstedelijking plaatsvindt, dan zal het thema luchtkwaliteit in die

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			dat dit ook gevolgen zal hebben voor de luchtkwaliteit in relatie tot vrijkomende fijnstof. Ook op dit punt zal de woon- en leefomgeving een stuk minder worden.	procedure ook weer worden beoordeeld. Door de komst van de VLK wordt de hoeveelheid verkeer op de Kapelweg die dichtbij de woning ligt zeer sterk gereduceerd.
17g	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03442	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Ingevolge artikel 3.1.6, aanhef en onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan, vergezeld van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Indiener wijst erop dat de gronden die niet in eigendom zijn. Gelet hierop is de uitvoering van deze plandelen eerst mogelijk nadat de gemeente als bestuursorgaan de eigendom van die gronden zal hebben verworven. Naast de aanleg van de verbindingsweg is er sprake van planschade, teeltschade en gevolgschade van het bedrijf van indiener die niet is meegenomen. Dit betekent dan ook dat de (financiële) uitvoerbaarheid van het plan niet is gewaarborgd. Het op deze manier in procedure brengen van het plan is in strijd met het besluit ruimtelijke ordening.	De komende maanden vindt overleg plaats met de grondeigenaren met als intentie om in goed overleg met de eigenaren te komen tot een minnelijke verwerving van de percelen. Wanneer het niet lukt om tot minnelijke verwerving te komen, wordt een onteigeningstraject gestart. Binnen het taakstellend budget voor de VLK is rekening gehouden met de kosten voor grondverwerving. Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11
18	Brief d.d. 15 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03443	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 10 / kenmerk GC17.03379.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 10.
19	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03446	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03458.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
20a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03455	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 21.
20b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03455	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener mist een integrale visie en gelijktijdige aanpak van het verkeersmaatregelenpakket. Er is niet alleen onzekerheid over de uitvoering van dat pakket, maar het pakket is ook onvoldoende om de verplaatsing van verkeersdruk als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang, op te vangen. Het kan niet zo zijn dat de geconstateerde verkeersdruk in de aanloopstraten naar de dubbele spoorwegovergang en in Kalksheuvel en op de Kapelweg verplaatst wordt naar de Parkweg. Deze straat is hier in het geheel niet op berekend (geen onderhoud plaatsgevonden, weg te smal, ontbreken voetgangerspad, veel fietsers op	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6 '.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			weg). Enorme toename verkeersdrukte volgens verkeersstudie is voor indiener onaanvaardbaar en vormt een ernstige inbreuk op het woongenot en de leefbaarheid in onze straat.	Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind dit jaar. Voor de stand van zaken met betrekking tot de deelprojecten wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Voor een nadere toelichting op de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Het totale pakket aan maatregelen zorgt voor realisatie van de beleidsdoelen uit het GVVP. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten). Met het Maatregelenpakket wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle knelpunten in Boxtel opgelost. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting. Het Maatregelenpakket leidt tot een toename van verkeer in een aantal delen van Boxtel. Deze toename is meegenomen in de besluitvorming. Het deelgebied Selissenwal is een bestaande 30 km/uur zone. Deze verkeersontmoedigende maatregelen in dit gebied blijven gehandhaafd. In andere deelgebieden worden nieuwe

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				verkeersontmoedigende maatregelen toegevoegd, onder andere in Tongeren (zie paragraaf 2.2.1). De toekomstige intensiteiten van de Parkweg zijn getoetst aan de theoretische grenswaarden van 3.0000 voertuigen per etmaal. Hieraan wordt voldaan waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze weg is gewaarborgd, zie paragraaf 2.7.3. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van de toename van het verkeer, is geen sprake zie paragraaf 2.3.1.
21a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: proces / scope besluit	Voor wat betreft de eerdere inspraakreacties wordt verwezen naar de inspraakreactie en de daarbij overgelegde contra-expertise zoals die is opgenomen in het dossier grootschalige infrastructuur. Indiener heeft ook ingesproken op 26 november 2007 in het kader van het GVVP en op 16 oktober 2008 met betrekking tot de ontwerpnota Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2008-2020. Op 5 juli 2013 heeft indiener ook een zienswijze ingediend met betrekking tot het voorgenomen verkeersbesluit 30 km zone Selissenwal. De inhoud van al deze inspraakreacties en zienswijzen kunt u als hier herhaald en ingelast beschouwen.	De door indiener genoemde inspraakreacties en zienswijzen zijn afgewogen bij de betreffende besluitvorming over genoemde beleidsstukken en verkeersbesluiten. Verwezen wordt naar het gemeentelijke standpunt bij deze besluitvorming.
21b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De thans ter inzage gelegde ontwerpverkeersbesluiten en het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan is in strijd met het verkeersbesluit 30km zone Selissenwal. Ook in het besluit van 16 december 2004 heeft de gemeenteraad besloten het bestemmingsplan Selissenwal te respecteren "met name ten aanzien van de verblijfsgebieden en het 30 km/uur-regime in de Baandervrouwenlaan en de Parkweg." Dat is vervolgens ook vastgelegd in het Ontwikkelingsplan Esschebaan e.o. en het GVVP. Er is sprake van strijdigheid omdat uitvoering van de betreffende besluiten als effect heeft dat de verkeersdruk in de betreffende straten buitenproportioneel zal toenemen hetgeen niet alleen strijdig is met het 30 km/uur-regime, maar ook met de functie van woongebied/verblijfsgebied. Blijkens de verkeersstudie VLK Boxtel van 18 april 2017 die aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag is gelegd zullen de verkeersintensiteiten op de Parkweg op basis van de huidige situatie toenemen van 650 naar 2050 in de plansituatie 2028 en nadat het maatregelenpakket is uitgevoerd. Ook hieruit blijkt dat dat pakket volstrekt onvoldoende is om de negatieve effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg van de	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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. Het Maatregelenpakket leidt tot een verschuiving en een toename van verkeer in een aantal delen van Boxtel. Deze toename is meegenomen en afgewogen in de besluitvorming. Het deelgebied Selissenwal is een bestaande 30 km/uur zone. Deze verkeersontmoedigende maatregelen in dit gebied blijven gehandhaafd. In andere deelgebieden worden nieuwe verkeersontmoedigende maatregelen

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verbindingsweg te matigen. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg van de verbindingsweg zullen er ten onrechte toe leiden dat de verkeersdruk die nu elders ligt [in het centrum dan wel in Kalksheuvel] verplaatst wordt naar Boxtel-Noord. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening met het GVVP en overigens ook strijdig met de wegenverkeerswetgeving die aan de ontwerpverkeersbesluiten ten grondslag ligt en die de verkeersveiligheid en de woonbelangen in Boxtel-Noord dient te beschermen. Uitvoering van die besluiten zal immers leiden tot een toename van verkeersdruk op genoemde straten waardoor de woonbelangen geschaad worden en de leefbaarheid in het geding komt. Daar komt bij dat de betreffende straten als erftoegangsweg zijn ingericht en in het geheel niet berekend zijn op een aanzienlijke toename van verkeer. Ten onrechte wordt daaraan voorbijgegaan.	toegevoegd, onder andere in Tongeren (zie paragraaf 2.2.1). De toekomstige intensiteiten van de Parkweg zijn getoetst aan de theoretische grenswaarden van 3.000 voertuigen per etmaal. Hieraan wordt voldaan waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze weg is gewaarborgd, zie paragraaf 2.7.3.
21c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	De zienswijzen die door indiener worden ingediend dienen in samenhang bezien te worden. De door indiener aangevoerde gronden worden dan ook met betrekking tot alle drie de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan ingediend.	De zienswijzen tegen het bestemmingsplan en tegen de verkeersbesluiten worden in deze integrale Nota van zienswijzen in samenhang beoordeeld.
21d	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de verbindingsweg en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang gezien dient te worden in samenhang met de overige noodzakelijke verkeersmaatregelen zoals opgenomen in het maatregelenpakket, vastgelegd in het GVVP 2008-2020 en vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de PHS-partners, waarbij indiener ook nog aandacht vraagt voor extra noodzakelijke [verkeers] maatregelen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. Zonder dit totale maatregelenpakket dienen de bestreden ontwerpverkeersbesluiten en genoemd ontwerpbestemmingsplan niet in procedure gebracht te worden. De verbindingsweg dient dus geen zelfstandige maatregel te zijn, maar onderdeel te zijn van een integraal pakket. Er ontbreken voor indiener sluitende garanties dat het totaal gewenste en noodzakelijke maatregelenpakket ook daadwerkelijk in procedure gebracht zal worden en uitgevoerd zal worden.	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind 2017 . Voor wat betreft de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen, voor onder meer Boxtel Noord. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2,4 en 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeerseffecten), 2.8

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				(bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1
21e	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak fietstunnel	Indiener stelt zich op het standpunt dat de dubbele spoorwegovergang niet vervangen dient te worden door slechts een fietstunnel, maar door een volwaardige tunnel die ook geschikt is voor gemotoriseerd verkeer. Alleen dan vindt een evenredige verdeling van de verkeersstromen over Boxtel plaats en wordt de verkeersdruk in het centrum en in Kalkheuvel niet verplaatst naar de Baandervrouwenlaan, Parkweg, Halderheiweg en Molenwijkseweg.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4. en 2.6.6. Zie ook onze reactie onder 21d.
21f	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener heeft bezwaar tegen de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang omdat tot het maatregelenpakket geen maatregelen behoren die vanuit verkeerskundig oogpunt een goed alternatief bieden dan wel die voorkomen dat de verkeersdruk die zich blijkens de plannen voordoet in het centrum ter hoogte van de Baroniestraat en de Van Hornstraat en in Kalksheuvel/Kapelweg verplaatst naar Boxtel-Noord, te weten naar de straten Baandervrouwenlaan, Parkweg, Halderheiweg en Molenwijkseweg. Indiener is van mening dat gekozen had moeten worden voor een volwaardig alternatief, te weten een volwaardige tunnel die geschikt zou zijn zowel voor fietsverkeer als voor gemotoriseerd verkeer. Door de voorgenomen plannen neemt niet alleen de verkeersdruk in Boxtel-Noord toe, maar ook de verkeersdruk op de Noord-zuidas [Brederodeweg en Eindhovenseweg]. Daar komt bij dat de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg al het verkeer automatisch naar genoemde straten in Boxtel-Noord leidt en blijkens de verkeersstudie VLK Boxtel van 18 april 2017 de gevolgen daarvan niet eens zijn onderzocht.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen, voor onder meer de wegen in Boxtel Noord en de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				wordt verwezen naar paragrafen 2.4 en 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten). Ook in de verkeersstudie voor de VLK zijn de effecten voor een aantal wegvakken, onder meer in Boxtel Noord, geanalyseerd. In het kader van MOVE'31, de actualisatie van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht.
21g	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Door het voorgenomen verkeersbesluit wordt de belangrijkste overgang van het centrum van Boxtel afgesloten voor auto's [waardoor ook een tweedeling in het dorp plaatsvindt] zonder dat beschikt kan worden over deugdelijke vervangende ontsluitingsalternatieven en ook afdoende verkeersmaatregelen ontbreken. Door de voorgenomen verkeersmaatregelen en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang wordt het gemotoriseerd verkeer in Boxtel gedwongen om langere afstanden te rijden, hetgeen vanuit milieuoogpunt onwenselijk is.	De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Dit is onderzocht en afgewogen in de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.7, 2.8 en 2.9. Zie ook onze reactie onder 21f.
21h	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	In het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2008-2020 [GVVP] is als ambitie voor de gehele gemeente uitgesproken: Het weren van gebiedsvreemd en doorgaand [vracht-]verkeer door verblijfsgebieden. Daaraan wordt ook gerefereerd in de verkeersstudie VLK Boxtel van 18 april 2017. Daarin is ook bepaald dat bij de beleidsdoelstellingen twee thema's centraal staan, waaronder: Verkeersveiligheid en leefbaarheid. De onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zijn daarmee in strijd. Zo leidt de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg ertoe dat veel gebiedsvreemd verkeer door Boxtel-Noord als verblijfsgebied zal gaan. Niet alleen verkeer van en naar Ladonk, maar ook verkeer van en naar Oisterwijk/Haaren en verkeer van en naar de A2. Indiener acht het typerend dat in paragraaf 2.1. van de verkeersstudie VLK Boxtel gesteld wordt dat de Gemeente Boxtel de leefbaarheid en de verkeersveiligheid wil verbeteren door een combinatie van alle oplossingen uit de bestuursovereenkomst waarbij de gemeente vervolgens nalaat om oplossingen te bedenken en maatregelen te treffen die de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Boxtel-Noord waarborgen.	Met betrekking tot de ambities in het GVVP in relatie tot het Maatregelenpakket wordt verwezen naar de paragrafen 2.3. (nut en noodzaak), 2.7.3. waarin specifiek de verkeerseffecten worden beschreven en 2.8. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2. voor een nadere toelichting. Zie ook onze reactie onder 21f.
21i	Brief d.d. 19 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	In paragraaf 3.1 van de verkeersstudie wordt het tracé	De verkeersstudie heeft betrekking op de VLK. In paragraaf

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	verkeer / gevolgen omliggend wegennet	beschreven. Indiener acht het opvallend dat niet beschreven wordt hoe het verkeer dat over de verbindingsweg rijdt de weg door Boxtel-Noord vervolgd. Daarover is in het geheel niet nagedacht. Daarmee zijn de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig voorbereid.	2.8 wordt een nadere toelichting gegeven op de gevolgen van het Maatregelenpakket voor de bereikbaarheid. Deze gevolgen voor de bereikbaarheid zijn ook reeds in de ontwerpbesluiten toegelicht. Van een onzorgvuldige voorbereiding van de besluiten is dan ook geen sprake. Zie ook onze reactie onder 21f.
21j	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Blijkens de tabel in paragraaf 4.1. van de verkeersstudie neemt de verkeersdruk in de Parkweg buitenproportioneel toe van 650 verkeersbewegingen in de huidige situatie naar 2050 verkeersbewegingen in de plansituatie in 2028 nadat alle maatregelen uitgevoerd zijn. Indiener geeft aan dat niet alleen de Parkweg niet is berekend op deze aantallen, maar dat ook de woonbelangen geweld wordt aangedaan. In feite wordt de Parkweg daarmee alsnog verheven tot een noordelijke ontsluitingsweg hetgeen strijdig is met het besluit van de gemeenteraad uit 2004. Destijds heeft de gemeenteraad van Boxtel het beleidsdocument "Hoofdwegenstructuur Boxtel: structuur en sanering" niet aangenomen en de raad heeft op 16 december 2004 bepaald dat de betreffende wegen gelegen zijn in een verblijfsgebied en daarvoor het 30 km/uur-regime geldt.	Het Maatregelenpakket leidt tot een toename van verkeer in een aantal delen van Boxtel waaronder op de Parkweg. De toekomstige intensiteiten van de Parkweg zijn getoetst aan de theoretische grenswaarden van 3.000 voertuigen per etmaal. Hieraan wordt voldaan waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze weg is gewaarborgd, zie paragraaf 2.7.3. Voor wat betreft de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, wordt verwezen naar paragraaf 2.9.
21k	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	In paragraaf 4.2. van de verkeersstudie wordt ingegaan op de effecten van de VLK. In het slot van die paragraaf wordt geconstateerd dat er op een aantal andere wegen sprake zal zijn van toenames van de verkeersintensiteit. Daarmee wordt bevestigd dat de verkeersdruk in het centrum en in Kalksheuvel en op de Kapelweg verplaatst wordt naar het woon- en verblijfsgebied Boxtel-Noord. Indiener stelt dus dat de Gemeente Boxtel veel gemeenschapsgeld uitgeeft aan een verbindingsweg met als effect dat elders in Boxtel een nieuw verkeersprobleem gecreëerd wordt. Indiener acht dit willekeurig. De ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zijn daarmee in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en daarnaast strijdig met de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Ook zijn ze strijdig met de verkeersbelangen die de wegenverkeerswetgeving beoogt te beschermen. Voor wat betreft de Baandervrouwenlaan, de Parkweg, de Halderheiweg en de Molenwijkseweg wordt immers afbreuk gedaan aan de verkeersveiligheid in de betreffende straten en aan het ter plaatse geldende 30 km/uur-regime.	Met het Maatregelenpakket, waarvan de VLK onderdeel uitgemaakt, wordt een aantal knelpunten opgelost. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op andere delen in Boxtel, waaronder Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen binnen deelproject Tongeren wordt het doorgaand verkeer via deze wegen ontmoedigd. Voor de verkeerskundige effecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Voor de gevolgen van het woon- en leefklimaat wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1. Geconcludeerd wordt dat het Maatregelenpakket niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Van een strijdigheid met de eisen van een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
21l	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	In paragraaf 4.3.1. van de verkeersstudie wordt geconstateerd dat op de Leenhoflaan en de Parkweg de verkeersintensiteit toeneemt, maar voorstellen en voorzieningen om dat effect te dempen ontbreken.	Voor de maatregelen om doorgaand verkeer in Boxtel-Noord te ontmoedigen wordt verwezen naar 2.2.1. voor zover deze maatregelen vallen binnen het deelproject Tongeren. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket onder meer in Boxtel Noord, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2. voor een nadere toelichting.
21m	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	In paragraaf 5 van de verkeersstudie wordt geconcludeerd dat met de aanleg van de nieuwe verbindingsweg de leefbaarheid en verkeersveiligheid van het buurtschap Kalksheuvel verbetert, maar wordt vergeten dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Boxtel-Noord in het geding komt.	Zie onze reactie onder 21f t/m 21l.
21n	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	In bijlage C van de verkeersstudie wordt een aantal inframaatregelen genoemd. Onder het kopje "aanvullende maatregelen Tongeren" wordt verwezen naar de Halderheiweg en de Baandervrouwenlaan. Op die wegen zou in het model de maximumsnelheid verlaagd zijn gezien de categorisering van het snelheidsregime en de vormgeving van de wegen. Ten onrechte zijn de Parkweg en de Molenwijkseweg niet op eenzelfde wijze in het model behandeld. Daarmee zijn het verkeersmodel en de verkeersstudie onzorgvuldig voorbereid.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht In aanvulling merken we op dat de Parkweg en Molenwijkseweg al conform de categorisering in het model zaten en dus niet hoefden te worden aangepast. De verkeersstudie is dus wel zorgvuldig voorbereid, juist door beleid in het model op te nemen in plaats van de huidige feitelijke situatie.
21o	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener plaatst kanttekeningen bij de realiteitswaarde van de in de verkeersstudie VLK Boxtel gepresenteerde verkeerscijfers en verkeersintensiteiten. Naar mening van indiener is niet alleen van verkeerde maar ook van te lage cijfers uitgegaan. Niet alleen wordt uitgegaan van een te lage verkeersgroei in de toekomst als gevolg van het aantrekken van de economie, maar in de studie is ook uitgegaan van een verkeerd basisjaar 2010 in de plaats van 2016. Verwezen wordt naar bijlage C van de verkeersstudie. Uit bijlage C volgt dat zowel in 2010 als in 2016 feitelijke tellingen zijn gedaan maar dat desondanks 2010 als basisjaar gebruikt wordt. Naar de mening van indiener is het logischer uit te gaan van de	Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. De conclusie is dat het verkeersmodel een representatief en betrouwbaar beeld biedt van de prognoses en verkeersbewegingen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. In paragraaf 2.7 wordt ook een onderbouwing gegeven op de gehanteerde jaren.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			meest actuele verkeerscijfers uit 2016. Indiener stelt zich dan ook op het standpunt dat de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan ook om die reden onzorgvuldig zijn voorbereid. Daar komt bij dat de aantallen die volgen uit Basec verkeersintensiteiten en verkeersonderzoek hoger zijn dan de in genoemde verkeersstudie opgenomen cijfers over 2016. Daarmee zijn de cijfers voor de autonome ontwikkeling in 2028 en voor de plansituatie in 2028 ook onjuist berekend. Deze cijfers vallen dan ook hoger uit.	
21p	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener vraagt aandacht voor het feit dat de thans in procedure gebrachte ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd zijn op beleidsstandpunten, inzichten en verkeerscijfers die soms meer dan tien jaar oud zijn en daarmee gedateerd. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen zoals: - De verwachte zeven of acht maanden durende toekomstige afsluiting van de N65 bij Vught in het kader van de werkzaamheden ter plaatse aan het spoor, waardoor de verkeersdruk op Boxtel-Noord en op een aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zal toenemen; - De verkeersaanzuigende werking van een gerealiseerde verbindingsweg Ladonk-Kapelweg met daardoor extra verkeersdruk in Boxtel-Noord. Daarbij kan ook gedacht worden aan verkeer dat de N65 en de altijd drukke A58 tussen Tilburg en Eindhoven zal gaan mijden en een sluiproute zal gaan zoeken door Boxtel-Noord. - Het feit dat in de plannen geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van het tien hectare grote bedrijfsterrein van BioMerieux waardoor zich ter plaatse meer bedrijven zullen vestigen, die zullen zorgen voor extra werkgelegenheid en daardoor meer verkeersbewegingen in geheel Boxtel, maar ook op de verbindingsweg en daardoor in Boxtel-Noord. - Het sterk aantrekken van de economie waardoor voor wat betreft de prognosejaren 2020 en 2030 uitgegaan wordt van te lage cijfers. - Het feit dat in de plannen geen rekening wordt gehouden met extra verkeer vanuit Schijndel of vanaf de A2 dat extra verkeersdruk zal leggen op de Noord-Zuidas en de Keulsebaan.	In het model is rekening gehouden met vastgestelde ontwikkelingen. Voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.
21q	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Een integrale visie en een integrale aanpak ontbreken. Zowel voor wat betreft het in procedure brengen van alle besluiten	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	nut en noodzaak / scope plan	als de uitvoering van alle noodzakelijke maatregelen. Blijkens de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zal de dubbele spoorwegovergang pas afgesloten worden voor motorvoertuigen "als het alternatief is gerealiseerd". Onduidelijk is op welk alternatief gedoeld wordt. Enerzijds wordt gedoeld op de ingebruikname van de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, anderzijds wordt gedoeld op uitvoering van alle deelprojecten en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. De ontwerpverkeersbesluiten zijn op dat punt tegenstrijdig en daarmee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Temeer omdat in de overwegingen wordt gesproken over een opschortende voorwaarde en in het beoogde dictum van het verkeersbesluit bepaald wordt dat dat besluit pas in werking zal treden zodra genoemde verbindingsweg is opengesteld voor verkeer. Naar de mening van indiener is dat te beperkt en dient als voorwaarde gesteld te worden dat alle noodzakelijke verkeersmaatregelen, waaronder, doch niet uitsluitend de verbreding van de Keulsebaan uitgevoerd moeten zijn alvorens de dubbele spoorwegovergang [subsidiair] gesloten kan worden. Ook het aangevoerde argument voor de opschortende voorwaarde dat die nodig is om ervoor te zorgen dat een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente Boxtel geborgd blijft, overtuigt niet.	het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind dit jaar. Voor wat betreft de fasering in uitvoering en de afweging ten aanzien van het koppelen van extra opschortende voorwaarden aan het verkeersbesluit wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd
21r	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / voorwaardelijke verplichting	De aan het ontwerpverkeersbesluit verbonden opschortende voorwaarde is niet alleen strijdig met de Algemene Wet Bestuursrecht, maar ook met de toepasselijke wegenverkeerswetgeving. De voorwaarde is strijdig met het rechtszekerheidsbeginsel en ook is onduidelijk wanneer het rechtsgevolg intreedt. Daar komt bij dat discussie kan ontstaan over het moment van openstelling voor verkeer van de verbindingsweg en over de status van het verkeersbesluit tot afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer in het geval dat het onderhavige bestemmingsplan niet wordt vastgesteld of vernietigd wordt.	De ontwerpbesluiten voldoen aan de van toepassing zijnde wetgeving. Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om naast de VLK ook de andere deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle deelprojecten van het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
21s	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen**	Verkeersbesluit Kapelweg: besluit / voorwaardelijke verplichting	Indiener heeft ook bezwaar tegen de in een van de verkeersbesluiten voorgestelde afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer. Deze afsluiting wordt al als definitief geformuleerd, terwijl nog geen zekerheid bestaat over de uitvoering van de andere verkeersmaatregelen en specifiek de aanleg van de	Ter inzage heeft gelegen het voorgenomen besluit om de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. De fysieke afsluiting vormt een onderdeel van de aanleg van de VLK en wordt gelijktijdig met de VLK gerealiseerd. De overweg wordt dus niet eerder afgesloten dan nadat de VLK is gerealiseerd. Zie voor een nadere

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Boxtel-Noord		Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg.	toelichting paragraaf 2.2.3.
21t	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overige	Door het gefaseerd in procedure brengen van besluiten ontbreekt de integraliteit van de verkeersmaatregelen. Blijkens de Verkeersstudie VLK zou de VLK ook als een zelfstandige maatregel gezien kunnen worden. Voor indiener bestaat dan ook geen zekerheid ten aanzien van het in procedure brengen van de overige ontwerpbesluiten en de uitvoering van de geplande maatregelen. De thans doorgevoerde fasering blijkt slechts ingegeven te zijn door financiële motieven die erop gericht zijn het in het kader van genoemde bestuursovereenkomst in het voorzicht gestelde rijksbudget binnen te halen. Naar de mening van indiener zijn de onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan dan ook strijdig met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en wordt de verkeersveiligheid daarmee niet gediend.	Het totale pakket aan maatregelen zorgt voor realisatie van de beleidsdoelen uit het GVVP. De VLK en de sluitingen van de dubbele spoorwegovergang vormen de eerste projecten die in procedure worden gebracht. De overige deelprojecten volgen eind dit jaar, zie onder 2.2.1. Voor de scope van het Maatregelenpakket en de afspraken in de bestuursovereenkomst hieromtrent wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Deze paragraaf bevat ook een onderbouwing ten aanzien van garanties en opschortende voorwaarden in het verkeersbesluit.
21u	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Het PAS bevat een nieuw beoordelingskader voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op nabijgelegen, beschermende Natura 2000 gebieden die in de omgeving aanwezig zijn. Het PAS voorziet in een toestemmingsregime voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op Natura 2000 gebieden zoals de aanleg van een weg. Mogelijk is de aanleg van de verbindingsweg strijdig met het PAS. In dat verband wordt onder andere verwezen naar de uitspraak van 17 mei 2017 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State [nrs. ECLI:NL:RVS:2017:1259 en 1260] waarin de Afdeling Bestuursrechtspraak aan het Hof van Justitie in Luxemburg prejudiciële vragen heeft gesteld over het PAS. Daarbij staat de vraag ter discussie of het PAS in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn en dus juridisch houdbaar is.	Aan het geldende PAS wordt voldaan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
21v	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener stelt dat geplande verkeersmaatregelen naar verwachting onvoldoende zullen zijn. Indiener wijst in dat verband onder andere op het feit dat een eventuele verbreding van de Keulsebaan teniet wordt gedaan door het niet verbreden van de spoortunnel die in de Keulsebaan gelegen is, waardoor trechtervorming ontstaat en de bereikbaarheid en een goede ontsluiting beperkt wordt. Dat geldt eveneens bij de uitvoering van de toe- en afritten naar de A2. Daarmee wordt niet alleen extra druk op de Keulsebaan gecreëerd, maar ook op de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en daarmee op de woon- en	Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verblijfsgebieden in Boxtel-Noord.	
21w	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De druk op de Noord-Zuidas zal toenemen, terwijl het beoogde maatregelenpakket daarvoor niet in oplossingen voorziet. In feite vindt dan een verschuiving van verkeersdruk in Boxtel plaats en wordt de verkeersoverlast op andere plekken vergroot. Indiener pleit dan ook niet alleen voor een integrale visie die gelijktijdig in procedure wordt gebracht en tot uitvoering komt, maar ook voor extra verkeersmaatregelen en extra gemeentelijk budget daarvoor. Indiener refereert in dat verband aan het feit dat destijds door de gemeenteraad besloten is om voor extra maatregelen eigen gemeentelijk budget in te zetten waarover thans niet meer gesproken wordt.	Verwezen wordt naar onze reactie onder 21f t/m 21l.
21x	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Door afsluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer wordt de bereikbaarheid en de ontsluiting van Ladonk beperkt terwijl de te behalen "winst" door de verlaging van de verkeersdruk op de omliggende straten in het centrum [waaronder de Baroniestraat en de Van Hornstraat] beperkt is, zo blijkt uit de cijfers. Daar komt bij dat de verkeersdruk door de sluiting van de dubbele overweg naar andere gebieden zoals Boxtel-Noord en de Noord-Zuidas verplaatst wordt. Daarbij dient bedacht te worden dat het beoogd autoluw maken van het centrum door de sluiting van de dubbele overweg in Boxtel juist leidt tot extra milieubelasting. Immers, de voorgespiegelde 7.720 dagelijkse verkeersbewegingen ter hoogte van de dubbele overweg verplaatsen zich naar andere locaties in Boxtel met als bijkomend effect dat meer autokilometers gemaakt moeten worden. Het is volgens indiener een illusie te veronderstellen dat door de sluiting van de dubbele overweg meer automobilisten in de toekomst gebruik zullen maken van de fiets.	Verwezen wordt naar onze reactie onder 21f t/m 21l.
21y	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	De Baandervrouwenlaan, Parkweg, Halderheiweg en de Molenwijkseweg zijn gelegen in woon- en verblijfsgebieden en worden intensief gebruikt door voetgangers en fietsers. Er rijdt veel fietsverkeer zoals schoolgaande jeugd, sporters van Mep, ODC en de Merletten naar de sportcomplexen en recreanten richting de Langspier. Er doen zich al regelmatig gevaarlijke situaties voor onder andere op de kruising Parkweg/Molenwijkseweg. Daar komt bij dat op de Parkweg zelfs een trottoir ontbreekt, waardoor voetgangers op de straat lopen, hetgeen in combinatie met gemotoriseerd	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot verschuiving van en een toename van verkeer op wegen in onder meer Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen op deze erftoegangswegen wordt doorgaand verkeer via deze wegen ontmoedigd. De intensiteiten op de wegen blijven passen binnen de kaders voor erftoegangswegen zoals opgenomen in het GVVP (zie paragraaf 2.7).

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verkeer vaak tot gevaarlijke situaties leidt. Dat zal alleen maar toenemen na aanleg van de verbindingsweg en na sluiting van de dubbele spoorwegovergang.	
21z	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De Gemeente Boxtel heeft al járen plannen voor grootschalige woningbouw in de oksel van Boxtel aan de Mezenlaan en de Esschebaan hetgeen in de toekomst ook nog tot extra verkeer zal leiden. Ook daarmee neemt de verkeersdruk in genoemde straat in Boxtel-Noord alleen maar toe. Ten onrechte is met deze ontwikkeling in de verkeersstudie geen rekening gehouden zodat de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan ook om die reden onzorgvuldig zijn voorbereid.	Er kan bij de planontwikkeling van het Maatregelenpakket geen rekening gehouden worden met de ontwikkeling van woningbouwlocatie 'De Oksel', omdat hierover nog geen besluit is genomen en het nog niet duidelijk is óf deze ontwikkeling doorgaat en in welke omvang. In het regionale verkeersmodel wordt rekening gehouden met ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. In het kader van de projecten woningbouwopgave en MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en de noodzakelijke maatregelen zo nodig nader onderzocht. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.1.
21aa	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03456 **Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord**	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	Inmiddels is bekend dat het gemeentebestuur bezig is met een herziening van het GVVP, onder de naam MOVE 31. In het kader van dit traject zullen resterende en toekomstige knelpunten in beeld gebracht worden en naar verwachting zullen daarin aanvullende maatregelen voorgesteld worden. Ook op grond van deze ontwikkeling kan gesteld worden dat het in procedure brengen van de onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan prematuur is en onzorgvuldig voorbereid.	Het Maatregelenpakket vormt het uitgangspunt voor de actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Er is dan ook geen reden om te wachten met de procedures voor deelprojecten van het Maatregelenpakket op MOVE'31, zie paragraaf 2.1. Zie ook onze reactie onder 21b.
22a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Het belang van indiener is gediend met een goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerreinen, specifiek van Ladonk. Inhoudelijk heeft indiener geen bezwaren tegen de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, maar zij stelt zich wel op het standpunt dat deze weg in samenhang gezien dient te worden met de overige noodzakelijke verkeersmaatregelen zoals opgenomen in het maatregelenpakket, vastgelegd in het GVVP 2008-2020 en vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de PHS-partners, waarbij indiener ook nog aandacht vraagt voor extra noodzakelijke verkeersmaatregelen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. Zonder dit totale maatregelenpakket dienen de bestreden ontwerpverkeersbesluiten en genoemd ontwerpbestemmingsplan niet in procedure gebracht te worden. De verbindingsweg dient geen zelfstandige maatregel	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting dit eind 2017. Voor wat betreft de fasering in uitvoering en de afweging ten aanzien van het koppelen van extra opschortende voorwaarden aan het verkeersbesluit wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			te zijn maar onderdeel te zijn van een integraal pakket. Er ontbreken voor indiener sluitende garanties dat het totaal gewenste en noodzakelijke maatregelenpakket ook daadwerkelijk in procedure gebracht zal worden en uitgevoerd zal worden.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen, voor de wegen in Boxtel. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor specifiek de verkeerseffecten zie paragraaf 2.7.3. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1
22b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / fietstunnel	Daarnaast stelt indiener zich primair op het standpunt dat de dubbele overweg niet afgesloten dient te worden, althans niet vervangen dient te worden door slechts een fietstunnel, maar door een volwaardige tunnel die ook geschikt is voor gemotoriseerd verkeer.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4 en 2.6.7.
22c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener heeft van de gemeente Boxtel altijd garanties gekregen met betrekking tot een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Ladonk. Deze garanties zijn ook opgenomen in de relevante beleidsstukken maar worden door de onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan miskend. De belangrijkste reden daarvan is dat een integrale visie en een integraal maatregelenpakket ontbreken, dat wil zeggen dat de noodzakelijke besluiten daarvoor nog niet in procedure worden gebracht en grote onzekerheid bestaat over de daadwerkelijke uitvoering van alle samenhangende maatregelen. Die onzekerheid wordt overigens ook door de thans gevolgde procedure en de tekst van de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan tot uitdrukking gebracht.	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd. Zie ook onze reactie onder 22a. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
22d	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Naar de mening van indiener is geen sprake van het creëren van een tweede [secundaire] ontsluiting van Ladonk door de aanleg van de verbindingsweg, omdat uit het andere ontwerpverkeersbesluit blijkt dat het de bedoeling is dat de dubbele spoorwegovergang [die op dit moment als belangrijke ontsluiting fungeert] komt te vervallen.	De primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk wordt gevormd door de directe ontsluiting via de Keulsebaan. naar de A2. Met de VLK wordt een volwaardige secundaire ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk gerealiseerd volgens de doelstellingen van het GVVP.
22e	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener stelt dat geplande verkeersmaatregelen naar verwachting onvoldoende zullen zijn. Indiener wijst in dat verband onder andere op het feit dat een eventuele verbreding van de Keulsebaan teniet wordt gedaan door het niet verbreden van de spoortunnel die in de Keulsebaan gelegen is, waardoor trechtervorming ontstaat en de bereikbaarheid en een goede ontsluiting beperkt wordt. Dat geldt eveneens bij de uitvoering van de toe- en afritten naar de A2.	Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
22f	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De druk op de Noord-Zuid as zal toenemen, terwijl het beoogde maatregelenpakket daarvoor niet in oplossingen voorziet. In feite vindt dan een verschuiving van verkeersdruk in Boxtel plaats en wordt de verkeersoverlast op andere plekken vergroot. Indiener pleit dan ook niet alleen voor een integrale visie die gelijktijdig in procedure wordt gebracht en tot uitvoering komt, maar ook voor extra [verkeers]maatregelen en extra gemeentelijk budget daarvoor. Indiener refereert in dat verband aan het feit dat destijds door de gemeenteraad besloten is om voor extra [flankerende] maatregelen eigen gemeentelijk budget in te zetten waarover thans niet meer gesproken wordt. De thans doorgevoerde fasering blijkt volgens indiener slechts ingegeven te zijn door financiële motieven die erop gericht zijn het in het kader van genoemde bestuursovereenkomst in het vooruitzicht gestelde rijksbudget binnen te halen. Naar de mening van indiener zijn de onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan dan ook strijdig met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en wordt de verkeersveiligheid daarmee niet gediend.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting. Zie eveneens onze reactie onder 22a met betrekking tot onder andere de fasering.
22g	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting	Door afsluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer wordt de bereikbaarheid en de ontsluiting van Ladonk beperkt, terwijl de te behalen "winst" door verlaging van de verkeersdruk op de omliggende straten in het centrum [waaronder de Baroniestraat en de Van Hornstraat] beperkt	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	WEB-SPIN	dubbele overweg	is, zo blijkt uit de cijfers. Daar komt bij dat de verkeersdruk door de sluiting van de dubbele overweg naar andere gebieden [Boxtel-Noord en de Noord-Zuid as] verplaatst wordt. Daarbij dient bedacht te worden dat het beoogd autoluw maken van het centrum door de sluiting van de dubbele overweg in Boxtel juist leidt tot extra milieubelasting. Immers, de voorgespiegelde 7720 dagelijkse verkeersbewegingen ter hoogte van de dubbele overweg verplaatsen zich naar andere locaties in Boxtel met als bijkomend effect dat meer autokilometers gemaakt moeten worden. Het is volgens indiener een illusie te veronderstellen dat door de sluiting van de dubbele overweg meer automobilisten in de toekomst gebruik zullen maken van de fiets.	basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen, voor onder meer Boxtel Noord en de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.7, 2.8 en 2.9.Voor een nadere toelichting op specifiek de verkeerseffecten zie paragraaf 2.7.3. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
22h	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt in feite gepresenteerd als een zelfstandige weg [een op zichzelf staande verkeersmaatregel] die vooral bedoeld is om de verkeersdruk in Kalksheuvel en op de Kapelweg weg te halen. Deze verkeersdruk wordt verplaatst naar de andere zijde van het spoor [Boxtel-Noord] waarvoor een visie ontbreekt. Daardoor dient het verkeer van en door Boxtel-Noord en West het zonder verkeer infrastructurele maatregelen maar zelf uit te zoeken en haar weg te vinden door woon- en verblijfsgebieden naar de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg.	Zie paragraaf 2.3 waarin zowel nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel als nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket, waarvan de VLK onderdeel uitmaakt, nader worden onderbouwd. Zie paragraaf 2.2.1 voor een toelichting op het gehele Maatregelenpakket met de verschillende deelprojecten, waaronder het deelproject Tongeren, die gezamenlijk een oplossing bieden voor de geconstateerde knelpunten. Voor een nadere toelichting op de verschuiving van verkeersdruk wordt verwezen naar het antwoord onder 22g.
22i	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Het ontbreekt ook aan de financiële middelen en dus budget om de noodzakelijke verkeersmaatregelen te treffen. Een groot deel van de beschikbare budgetten, waaronder het rijksbudget wordt ingezet voor het verder autoluw maken van het centrum door de sluiting van de dubbele spoorwegovergang, maar er ontbreekt noodzakelijk budget om de te verwachten problemen in Boxtel-Noord en Zuid en op de Noord-Zuidas op te lossen, althans in goede banen te leiden. De voorgestelde maatregelen hebben in feite dan ook geen positief effect op de indiener gewenste bereikbaarheid van Ladonk.	Zie de reactie onder 22f en 22g.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
22j	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerd intensiteiten	Indiener plaatst kanttekeningen bij de realiteitswaarde van de in de Verkeersstudie VLK Boxtel van 18 april 2017 gepresenteerde verkeerscijfers en verkeersintensiteiten. Naar haar mening is niet alleen van verkeerde maar ook van te lage cijfers uitgegaan. Niet alleen wordt uitgegaan van een te lage verkeersgroei in de toekomst als gevolg van het aantrekken van de economie, maar in de studie is ook uitgegaan van een verkeerd basisjaar 2010 in de plaats van 2016. Verwezen wordt naar bijlage C van de verkeersstudie. Uit bijlage C volgt dat zowel in 2010 als in 2016 feitelijke tellingen zijn gedaan maar dat desondanks 2010 als basisjaar gebruikt wordt. Naar de mening van indiener is het logischer uit te gaan van de meest actuele verkeerscijfers uit 2016. Daar komt bij dat de aantallen die volgen uit Basec verkeersintensiteiten en verkeersonderzoek hoger zijn dan de in genoemde Verkeersstudie VLK Boxtel opgenomen cijfers over 2016. Daarmee zijn de cijfers voor de autonome ontwikkeling in 2028 en voor de plansituatie in 2028 ook onjuist berekend. Deze cijfers vallen dan ook hoger uit. De ontwerpbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zijn dan ook niet alleen onzorgvuldig voorbereid maar ook strijdig met de [verkeers]belangen die de toepasselijke wegenverkeerswetgeving beoogt te beschermen.	Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. De conclusie is dat het verkeersmodel een representatief en betrouwbaar beeld biedt van de prognoses en verkeersbewegingen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. In paragraaf 2.7 wordt ook een onderbouwing gegeven op de gehanteerde jaren.
22k	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener bestrijdt de conclusie in paragraaf 4.3.2 van de Verkeersstudie VLK Boxtel dat de nieuwe verbindingsweg Ladonk-Kapelweg goed zou functioneren als een secundaire ontsluiting voor bedrijventerrein Ladonk. Dat functioneren is op de eerste plaats afhankelijk van andere maatregelen die nog niet in procedure gebracht zijn, waardoor de onderhavige ontwerpbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan prematuur zijn. Daarnaast geldt dat Ladonk naast de ontsluiting via de Keulsebaan al beschikt over een goede ontsluiting via de dubbele overweg. Voor het in paragraaf 2.1 van de Verkeersstudie VLK Boxtel genoemde probleem dat zich voor gesloten overwegen wachtrijen voordoen kunnen oplossingen bedacht worden die bestaan uit verkeersmaatregelen die het aantal wachtenden beperkt of uit verkeersmaatregelen die zorgen voor meer spreiding van het verkeer in Boxtel. Primair door een autotunnel voor niet alleen fietsverkeer maar ook voor gemotoriseerd verkeer te realiseren.	De primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk wordt gevormd door de directe ontsluiting via de Keulsebaan naar de A2. Met de VLK, ook als onderdeel van het maatregelenpakket, wordt een volwaardige secundaire ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk gerealiseerd volgens de doelstellingen van het GVVP. Daarnaast draagt ook de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan bij aan een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein, zie paragraaf 2.2.1. Met betrekking tot voorstellen tot andere oplossingen, zoals een autotunnel in plaats van fietstunnel, het volgende. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4 en 2.6.7. Voor een toelichting op de fasering in uitvoering zie de reactie onder 22a en 22c.
22l	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener maakt zich zorgen over de beperkingen die kleven aan het totale maatregelenpakket, waaronder de verbreding van de Keulsebaan omdat van de zijde van het gemeentebestuur tijdens de gemeenteraadsvergadering van 23 mei 2017 nog eens werd benadrukt dat op basis van berekeningen verbreding van de spoortunnel van de Keulsebaan niet nodig en ook onbetaalbaar zou zijn. Indiener geeft aan dat berekeningen de werkelijkheid slechts beperkt benaderen. Het gemeentebestuur baseert zich daarbij op het feit dat het kantelpunt op de Keulsebaan bij 20.000 verkeersbewegingen ligt. Naar de mening van indiener zullen deze aantallen in de toekomst ruimschoots overschreden worden. Indiener dringt dan ook aan op aanvullend verkeerskundig onderzoek in combinatie met een meer realistische benadering door nabootsing van de werkelijkheid.	De Keulsebaan maakt geen deel uit van het bestemmingsplan VLK en de verkeersbesluiten die nu ter besluitvorming voorliggen. Op dit moment wordt nog gewerkt aan het voorlopig ontwerp voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
22m	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Indiener heeft al meerdere malen aangedrongen op een proefafsluiting van de dubbele overweg zodat daarmee de effecten van een permanente afsluiting beter in kaart gebracht kunnen worden. Indiener herhaalt bij deze die suggestie en roept het gemeentebestuur op tot een proefafsluiting over te gaan.	Een proefafsluiting is in de huidige situatie niet zinvol, zie paragraaf 2.6.3
22n	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener vraagt aandacht voor het feit dat de thans in procedure gebrachte ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd zijn op beleidsstandpunten, inzichten en verkeerscijfers die soms meer dan tien jaar oud zijn en daarmee gedateerd. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen zoals: - De verwachte zeven of acht maanden durende toekomstige afsluiting van de N65 bij Vught in het kader van de werkzaamheden ter plaatse aan het spoor, waardoor de verkeersdruk op Boxtel en op de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zal toenemen; - De verkeersaanzuigende werking van een gerealiseerde	In het model is rekening gehouden met vastgestelde ontwikkelingen. Voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verbindingsweg Ladonk-Kapelweg met daardoor extra verkeersdruk op het bedrijventerrein Ladonk. Daarbij kan ook gedacht worden aan verkeer dat de N65 en de altijd drukke A58 tussen Tilburg en Eindhoven zal gaan mijden en een sluiproute zal gaan zoeken over het bedrijventerrein Ladonk naar Oirschot of richting Tilburg; - Het feit dat in de plannen geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van het tien hectare grote bedrijfsterrein van BioMerieux waardoor zich ter plaatse meer bedrijven zullen vestigen, die zullen zorgen voor extra werkgelegenheid en daardoor meer verkeersbewegingen; - Het sterk aantrekken van de economie waardoor voor wat betreft de prognosejaren 2020 en 2030 uitgegaan wordt van te lage cijfers; - Het feit dat in de plannen geen rekening wordt gehouden met extra verkeer vanuit Schijndel of vanaf de A2 dat extra verkeersdruk zal leggen op de Noord-Zuidas en de Keulsebaan.	
22o	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Blijkens de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zal de dubbele spoorwegovergang pas afgesloten worden voor motorvoertuigen "als het alternatief is gerealiseerd". Onduidelijk is op welk alternatief gedoeld wordt. Enerzijds wordt gedoeld op de ingebruikname van de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, anderzijds wordt gedoeld op uitvoering van alle deelprojecten en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. De ontwerpverkeersbesluiten zijn op dat punt tegenstrijdig en daarmee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Temeer omdat in de overwegingen wordt gesproken over een opschortende voorwaarde en in het beoogde dictum van het verkeersbesluit bepaald wordt dat dat besluit pas in werking zal treden zodra genoemde verbindingsweg is opengesteld voor verkeer. Naar de mening van indiener is dat te beperkt en dient als voorwaarde gesteld te worden dat alle noodzakelijke verkeersmaatregelen, waaronder, doch niet uitsluitend de verbreding van de Keulsebaan uitgevoerd moeten zijn alvorens de dubbele spoorwegovergang [subsidiair] gesloten kan worden.	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind dit jaar. Omdat de VLK de belangrijkste maatregel vormt om de effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te compenseren en het plan voor de VLK voldoende ver is uitgewerkt en in procedure is, is juridische koppeling hiervan met het verkeersbesluit mogelijk, zie paragraaf 2.2.3. Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om naast de VLK ook de andere deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van de deelprojecten van het Maatregelenpakket wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Voor wat betreft de fasering in uitvoering en de afweging ten aanzien van het koppelen van extra opschortende voorwaarden aan het verkeersbesluit wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
22p	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Primair stelt indiener zich op het standpunt dat ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang niet alleen een tunnel voor fietsverkeer maar ook voor gemotoriseerd verkeer aangelegd dient te worden.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4 en 2.6.6.
22q	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / voorwaardelijke verplichting	De aan het ontwerpverkeersbesluit verbonden opschortende voorwaarde is volgens indiener niet alleen strijdig met de Algemene Wet Bestuursrecht, maar ook met de toepasselijke wegenverkeerswetgeving. De voorwaarde is strijdig met het rechtszekerheidsbeginsel en ook is onduidelijk wanneer het rechtsgevolg intreedt. Daar komt bij dat discussie kan ontstaan over het moment van openstelling voor verkeer van de verbindingsweg en over de status van het verkeersbesluit tot afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer in het geval dat het onderhavige bestemmingsplan niet wordt vastgesteld of vernietigd wordt.	De ontwerpbesluiten voldoen aan de van toepassing zijnde wetgeving. Vanwege het integrale karakter wordt de coördinatieprocedure toegepast op basis waarvan de plannen en besluiten ook gelijktijdig zullen worden behandeld door de Raad van State. Met betrekking tot de opschortende voorwaarden en fasering, zie onze reactie onder 22o.
22r	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Verkeersbesluit Kapelweg: besluit / voorwaardelijke verplichting	Indiener heeft ook bezwaar tegen de in een van de verkeersbesluiten voorgestelde afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer. Deze afsluiting wordt al als definitief geformuleerd, terwijl nog geen zekerheid bestaat over de uitvoering van de andere verkeersmaatregelen en specifiek de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg.	Ter inzage heeft gelegen het voorgenomen besluit om de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten. De fysieke afsluiting vormt een onderdeel van de aanleg van de VLK en wordt gelijktijdig met de VLK gerealiseerd. De overweg Kapelweg wordt dus niet eerder afgesloten dan nadat de VLK is gerealiseerd. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.2.3.
22s	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Het PAS bevat een nieuw beoordelingskader voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op nabijgelegen, beschermende Natura 2000 gebieden die in de omgeving aanwezig zijn. Het PAS voorziet in een toestemmingsregime	Aan het geldende PAS wordt voldaan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Werkgeversvereniging WEB-SPIN		voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op Natura 2000 gebieden zoals de aanleg van een weg. Mogelijk is de aanleg van de verbindingsweg strijdig met het PAS. In dat verband wordt onder andere verwezen naar de uitspraak van 17 mei 2017 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State [nrs. ECLI:NL:RVS:2017:1259 en 1260] waarin de Afdeling Bestuursrechtspraak aan het Hof van Justitie in Luxemburg prejudiciële vragen heeft gesteld over het PAS. Daarbij staat de vraag ter discussie of het PAS in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn en dus juridisch houdbaar is.	nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
22t	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03458 **Werkgeversvereniging WEB-SPIN**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	In paragraaf 4.7 van de verkeersstudie VLK Boxtel wordt ingegaan op de nieuwe routes die de hulpdiensten na de realisatie van de verbindingsweg en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang zouden kunnen rijden. Een advies van de hulpdiensten [Politie, Brandweer en Veiligheidsregio] zelf ontbreekt echter. Uit een oogpunt van zorgvuldige voorbereiding hadden deze adviezen echter ingewonnen moeten worden. Indiener stelt zich op het standpunt dat de veiligheid van de bij haar aangesloten bedrijven, werknemers, klanten en toeleveranciers gewaarborgd dient te zijn. Die waarborgen ontbreken.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
23a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03459	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener staat volledig achter de zienswijze die WeB/SPIN mede ten behoeve van haar leden heeft ingediend en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. Ook voor bedrijf van indiener is een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijventerreinen in Boxtel, waaronder Ladonk van essentieel belang. Indiener mist een integrale visie en aanpak van het verkeersmaatregelenpakket dat in het kader van de PHS door de gemeenteraad is vastgesteld. Dat pakket is echter te beperkt, bijvoorbeeld voor wat betreft de voorgenomen verbreding van de Keulsebaan. Door het achterwege laten van verbreding van de spoortunnel in de Keulsebaan zal trechtervorming ontstaan met opstoppingen op de Keulsebaan en Ladonk van dien evenals een extra belasting van de Noord-Zuid as, zie zienswijze WEB-SPIN (volgnummer 22).	Zie onze reactie ten aanzien van de zienswijze van WeB/SPIN onder volgnummer 22. Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
23b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03459	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener vraagt aandacht voor het feit dat de onderzoeksrapporten waarop de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd zijn uitgaan van verkeerde en gedateerde verkeerscijfers en	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verkeersintensiteiten. Zo is geen rekening gehouden met in 2016 uitgevoerde tellingen en daarnaast wordt ten onrechte voorbijgegaan aan nieuwe ontwikkelingen. Ook is sprake van voortschrijdend inzicht. Verwezen wordt naar zienswijze WEB/SPIN (volgnummer 22).	realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. In paragraaf 2.7 wordt ook een onderbouwing gegeven voor de gehanteerde jaren. De conclusie is dat het verkeersmodel een representatief en betrouwbaar beeld biedt van de prognoses en verkeersbewegingen.
23c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03459	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener is evenals WEB/SPIN voorstander van een proefafsluiting van de dubbele spoorwegovergang, zodat niet alleen op basis van minder genuanceerde berekeningen, maar op basis van een meer realistische benadering de verkeersintensiteiten, verkeersknelpunten en oplossingen in kaart gebracht kunnen worden.	Een proefafsluiting is in de huidige situatie niet zinvol, zie paragraaf 2.6.3.
24	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03460	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 20 / kenmerk GC17.03455.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 20 en 21.
25a	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03462	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / (coördinatie)procedure	Indiener maakt bezwaar vanwege het feit dat de zienswijze hiervoor uiterlijk 22 juni 2017 ingediend moet worden. Het gaat nog vele járen duren voordat tot sluiting overgegaan zal of kan worden. Er kunnen nog zoveel redenen zijn om op dit voornemen terug te komen. Een nieuwe gemeenteraad bijvoorbeeld zou zomaar een beter inzicht kunnen hebben en tijdig inzien dat sluiting van deze overwegen zonder afdoende oplossing beter niet genomen kan worden.	Voor de fasering in de uitvoering van de maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. Gelet op het integrale karakter van de besluitvorming en de afspraken hierover in de bestuursovereenkomst is uitstel van de besluitvorming geen optie, zie paragraaf 2.6.5.
25b	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03462	Verkeersbesluit Tongersestraat: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Afsluiting van de dubbele overweg betekent voor indiener totale isolering van het centrum van Boxtel. Het verplicht ons om voortaan om te gaan rijden via de Leenhoflaan. En dat over wegen met allemaal verkeersontmoedigende maatregelen. Niet echt meer een fijne plek om nog te wonen en dus flinke waarde-verminderde gevolgen voor ons woonhuis. Indiener vraagt of zij kunnen rekenen op een schadeloosstelling? Voor zover juridisch nodig, eist indiener schadeloosstelling bij deze.	Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.
25c	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03462	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Indiener ondervindt verdere nadelige gevolgen door dagelijks flink te moeten gaan omrijden naar de werkplek. Indieners zijn beide zelfstandige ondernemers vanuit een pand aan Industrieweg in Boxtel. In de werkzaamheden is een auto noodzakelijk, dus fietsend naar het werk kan alleen bij uitzondering. De afstand nu v.v. over de dubbele overweg bedraagt 3.700 meter. Straks bedraagt de afstand via de VLK-weg 7.100 meter. De afstand via Leenhoflaan, station en Keulsebaan bedraagt 10.000 meter. Indiener ziet ook hier een	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, hierbij de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			voorstel voor schadeloosstelling (twee auto's, dertig jaar) tegemoet.	Ten aanzien van een toelichting op schadevergoeding wordt verwezen naar paragraaf 2.11.
25d	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03462	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener vraagt ook aandacht voor de verkeersintensiteit, brandstofgebruik, milieubelasting, verplaatsing problemen naar andere gebieden zoals Mezenlaan, De Braken, Leenhoflaan, de gehele Noord-zuid-as, de Parallelwegen Noord en Zuid, enz. Het probleem van een drukke overweg wordt volgens indiener niet opgelost door deze af te sluiten (voor auto's). Het probleem wordt verplaatst en véél groter. Bewoners van Kalksheuvel, Roond, Kapelweg, Luissel, Tongeren, Nergena en omgeving, maar ook bewoners uit Haaren en Esch die naar het centrum van Boxtel willen, zullen gebruik gaan maken van de overweg Leenhoflaan. Deze wegen daar naar toe zijn absoluut niet geschikt voor dit gebruik en worden dat nog minder door de voorgenomen verkeers-ontmoedigende maatregelen aldaar. Wil de gemeente dat dat verkeer in de file voor de flessenhals van de Keulsebaan gaat staan? En dan via de Eindhovenseweg? Indiener stelt: handhaaf overwegen of leg daar een volwaardige tunnel aan.	De problematiek rondom de dubbele overweg wordt opgelost. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op wegen in Boxtel-Noord, de Keulsebaan en Eindhovenseweg. Door het treffen van maatregelen binnen het deelproject Tongeren wordt doorgaand verkeer via de wegen in Boxtel-Noord ontmoedigd. Voor een toelichting op de gevolgen voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Ten aanzien van de Keulsebaan wordt hierin onder meer toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2). Nieuwe varianten zijn in deze fase niet meer aan de orde, zie paragraaf 2.6
26a	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.034623	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Eén doel van het besluit is om de leefbaarheid in buurtschap Kalksheuvel te verbeteren. Indiener stelt dat ter plaatse van hun woonadres de leefbaarheid geheel teniet wordt gedaan. Het vervolg van de VLK-weg zal afsluiting van de dubbele overweg zijn en dat heeft wel zoveel nadelige gevolgen voor de leefomgeving van indiener dat indiener d aanleg van de VLK-weg ten strengste afkeurt.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer Tongeren. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor Tongeren worden er maatregelen getroffen ten behoeve van de bereikbaarheid en veiligheid. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				voor een nadere toelichting.
26b	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03463	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Een ander doel is een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren. Dit wordt absoluut niet bereikt. De weg creëert een betere verbinding tussen Ladonk en de dorpen Haaren en Oisterwijk, maar dit is niet te beschouwen als een volwaardige ontsluitingsweg. Een volwaardige ontsluiting is een afslag of rechtstreekse verbinding naar de A2 via de noordzijde van Boxtel e/o Esch. Maar ook een weg die Ladonk verbindt met Boxtel-noord. Dit laatste ontbreekt totaal in het plan.	De primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk wordt gevormd door de directe ontsluiting via de Keulsebaan naar de A2. Met de VLK wordt een volwaardige secundaire ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk gerealiseerd volgens de doelstellingen van het GVVP. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond, zie paragraaf 2.4.
27a	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03464	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De effecten van de voorgestelde verkeersmaatregelen voor de verkeersbewegingen op de Noord-Zuid as zijn niet in beeld gebracht. Dit is een wezenlijke omissie die vaststelling onverantwoord maakt. De problemen aan deze kant van het spoor worden niet opgelost. Een plan voor de afwikkeling van de nieuwe verkeersstromen ontbreekt.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor specifiek de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket voor onder meer de Noord-Zuid as wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
27b	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03464	Bestemmingsplan VLK: proces / communicatie	Advies van de diverse klankbordgroepen is niet meegenomen	Zie paragraaf 2.4 voor een nadere toelichting op het uitgebreide en zorgvuldige proces. De adviezen van de klankbordgroep en werkgroep Kalksheuvel zijn meegenomen. Zie ook paragraaf 2.1.2 ten aanzien van MOVE'31.
27c	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03464	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen	Indiener vreest dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen (50% meer autoverkeer) op de Noord-Zuid as zeer gevaarlijke verkeerssituaties gaan ontstaan, met	Voor een toelichting op de gevolgen voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Van een toename van verkeersonveilige situaties is geen sprake, zie

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		omliggend wegennet	name ook op de in de route gelegen rotondes.	paragraaf 2.9.1.
27d	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 20 juni 2017 Kenmerk GC17.03464	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener vreest voor onbereikbaarheid woningen van de aanwonenden aan de Eindhovenseweg tijdens de spitsuren en toename van onveiligheid en de geluidsoverlast.	Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. De akoestische effecten en overige gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de omgeving van de Keulsebaan worden nader onderzocht in het deelproject Keulsebaan.
28a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Van een betrouwbare overheid mag verwacht worden dat bij besluitvorming, zeker over complexe zaken, een zorgvuldige voorbereiding en een afweging van alle betrokken belangen voorafgaat. Het bestuursorgaan vergaart de nodige kennis en de af te wegen belangen. Het bestuursorgaan dient inzicht te geven in de specifieke feiten en belangen. De problematiek vanwege de onderhavige plannen is complex, dit is onvoldoende onderkend. Indiener stelt dat er tenminste sprake zou moeten zijn van een parallelle aanpak van zaken. Indiener vindt het een omissie en bezwaarlijk dat de gemeente de periode van 2013 tot heden niet heeft benut voor een noodzakelijke integrale benadering. Niet is gebleken van een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Er is sprake van het verplaatsen van problemen zonder oplossingsgericht voldoende inzicht te geven in te verwachten nieuwe knelpunten en/of problemen en verkeersstromen binnen geheel Boxtel.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
28b	Brief d.d. 19 juni 2017	Verkeersbesluit	Er is onvoldoende aandacht voor de consequenties van het	Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Tongersestraat: verkeer/ gevolgen omliggend wegennet	sluiten van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer voor de routes van en naar de resterende spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike.	omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Paragraaf 2.9 gaat nader in op de bereikbaarheid.
28c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	De modeldoorrekening van Arcadis (bijlage 4 d.d. 18 april 2017 bij het ontwerpbestemmingsplan VLK) is dusdanig onbetrouwbaar dat verkeerskundig gezien de voorgestelde maatregelen op geen enkele wijze gegrond zijn.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. In paragraaf 2.7 wordt ook een onderbouwing gegeven voor de gehanteerde jaren. De conclusie is dat het verkeersmodel een representatief en betrouwbaar beeld biedt van de prognoses en verkeersbewegingen.
28d	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener acht het bezwaarlijk dat de ruimtelijke, financiële en maatschappelijke consequenties van deeloplossingen voor nieuwe situaties en knelpunten elders in Boxtel niet zichtbaar zijn gemaakt. Ook is het bedenkelijk dat niet sober en doelmatig omgegaan wordt met gemeenschapsgeld. Voorbeelden: fietstunnel voor € 20 mln. voor ca. 600 fietsbewegingen ter vervanging van hoofdontsluitingsweg, enkele straat wordt verkeersluw gemaakt maar andere straten verkeersrijk.	Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging (waarbij ook financiële gevolgen zijn meegenomen) besloten om de overwegen af te sluiten, het centrum te ontzien van verkeer, de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen. Voor langzaam verkeer wordt een rechtstreekse verbinding met het centrum via de fietstunnel Tongersestraat gegarandeerd. De fietstunnel biedt een directe en veilige relatie van en naar het centrum en is een goed alternatief voor de relaties binnen Boxtel. Verwezen wordt naar de reactie onder 28a.
28e	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / algemeen	Volgens indieners is het verkeersbesluit intern strijdig qua geldingsgebied en strookt niet met de bedoeling van de geslotenverklaring.	Het verkeersbesluit is aangepast waardoor het geldingsgebied volgens het besluit en de tekening overeenstemmen.
28f	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: proces / voorgeschiedenis	In tegenstelling tot hetgeen de gemeente stelt, is er geen sprake van een uitgebreid participatietraject. Onder druk van ProRail zijn de doorlooptijden uit de "Handreiking MIRT verkenningen' niet gerespecteerd en is een niet doordachte en voor Boxtel geen toekomstbestendige beslissing genomen.	Zie paragraaf 2.4 voor een nadere toelichting op het uitgebreide en zorgvuldige proces.
28g	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: proces / communicatie	Indiener acht het bezwaarlijk dat de adviezen vanuit de klankbordgroep en werkgroepen -ongemotiveerd- niet zijn afgewacht.	Zie paragraaf 2.4 voor een nadere toelichting op het uitgebreide en zorgvuldige proces. De adviezen van de klankbordgroep en werkgroep Kalksheuvel zijn meegenomen. Zie ook paragraaf 2.1.2 ten aanzien van MOVE'31.
28h	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Verkeersbesluit Tongersestraat:	Een integrale visie op de nieuwe infrastructuur van Boxtel ontbreekt. De ingrijpende afsluiting noodzaakt tot het tijdig opstellen van een nieuw GVVP waarin de gevolgen voor het	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant ‘B14/B15,

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		nut en noodzaak / scope besluit	gemotoriseerd verkeer zichtbaar zijn gemaakt. Indiener vindt het bezwaarlijk dat de gemeente de periode van 2013 tot heden niet heeft benut voor een noodzakelijke integrale benadering en dat de besluitvorming niet is gebaseerd op toekomstbestendige en duurzame verkeersoplossingen voor geheel Boxtel, passend binnen het ruimtelijk beleid voor langere termijn.	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. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1.
28i	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Met het maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke ambities uit het GVVP. De resterende ambities uit het GVVP (waaronder de ambitie voor woongebieden: - weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-) verkeer door verblijfsgebieden) komen echter niet aan bod en worden met dit maatregelenpakket uiterst onzeker, dan wel onmogelijk. Het maatregelenpakket staat qua budgetverantwoording en uitvoering volledig op zichzelf.	Het totale pakket aan maatregelen zorgt voor realisatie van de beleidsdoelen uit het GVVP. Met het Maatregelenpakket wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle knelpunten in Boxtel opgelost. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting. Met betrekking tot gevolgen van het Maatregelenpakket in relatie tot de ambities in het GVVP wordt daarnaast verwezen naar de paragrafen 2.3. , 2.7.3, waarin de verkeerseffecten worden beschreven, en paragraaf 2.9 (omgevingseffecten).
28j	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Gemeente gaat niet in op de problematiek die -elders- ontstaat wanneer er na het sluiten van de dubbele spoorwegovergang voor autoverkeer behalve de route via de Keulsebaan slechts sprake is van twee spoorpassages in het baanvak Den Bosch-Boxtel in de als woon-/verblijfsgebieden bestemde delen in Boxtel-Noord. Er is sprake van het ongemotiveerd verplaatsen van een probleem.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
28k	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	Burgers hebben geen enkele invloed op deze zeer ingrijpende verkeermaatregel uit kunnen oefenen. Tevens getuigt het van een beperkte visie en volledige focus op de wensen van ProRail.	Via het burgerparticipatietraject hebben de burgers van Boxtel uitgebreid kunnen meedenken en meepraten. Op basis hiervan is vervolgens democratisch besloten tot de voorkeursvariant die als zodanig is vastgelegd in het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.4 en 2.5). De plannen en besluiten liggen nu in het kader van de formele procedures aan de burgers voor.
28l	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Het openhouden van de dubbele overweg direct na de aanleg van de VLK zou het effect van de VLK als alternatief exact in beeld hebben gebracht. De effecten hieruit zouden cruciaal zijn geweest voor een integrale (toekomstige) verkeersstudie (MOVE'31).	In de verkeersstudie VLK (zie bijlage bij het bestemmingsplan) is ook het scenario beschouwd met de VLK zonder de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket, waaronder de sluiting van de dubbele overweg. Echter het in beeld brengen van de effecten na aanleg van de VLK en voor afsluiting van de dubbele spoorwegovergang kan niet leiden tot het terugdraaien van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Er zijn immers in het kader van de bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over een integraal Maatregelenpakket, waar ook de sluiting deel van uitmaakt. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Gebleken is dat het totale Maatregelenpakket het grootste oplossend vermogen heeft gelet op de totale problematiek. 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.
28m	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Volgens de verkeersstudie wordt voor een aantal van deze wegen in het kader van het deelproject Tongeren gekeken naar maatregelen. Hierbij wordt niet aangegeven welke maatregelen daar in beeld zijn en welk effect deze zullen hebben.	Deelproject Tongeren is een van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket. Dit deelproject omvat de aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer en de ontmoedigende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer. Voor meer informatie over dit deelproject en de stand van zaken hiervan, zie onder 2.2.1.
28n	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid	De modeldoorrekening van Arcadis (bijlage 4 d.d. 18 april 2017 bij het ontwerpbestemmingsplan VLK) is dusdanig onbetrouwbaar dat verkeerskundig gezien de voorgestelde	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		gehanteerde intensiteiten	maatregelen op geen enkele wijze gegrond zijn.	zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. Het verkeersmodel biedt een representatief en betrouwbaar beeld van de prognoses en verkeersbewegingen.
28o	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Met betrekking tot de leefbaarheid wordt met twee maten gemeten. De verkeersintensiteit op de Kapelweg (woonstraat/erftoegangsweg) overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van maximaal 3.000 voertuigen per etmaal. Dat is voor de gemeente reden om daar maatregelen te treffen m.b.t. leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ten aanzien van de Leenhoflaan wordt gesteld dat deze Leenhoflaan intensiteiten kent die hoger zijn dan de gewenste richtwaarde en dat nader bekeken zal worden of aanvullende maatregelen nodig zijn. De gemeente is kennelijk van mening dat de maat van maximaal 3.000 voertuigen per etmaal voor de Leenhoflaan wel overschreden kan worden.	In paragraaf 2.7.3 is toegelicht dat, gelet op karakter en inrichting van de weg Leenhoflaan (die verschilt van de Kapelweg), de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op de Leenhoflaan voldoende is gewaarborgd.
28p	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	In de onderbouwing is niet opgenomen dat de Leenhoflaan geen wijkontsluitingsweg is maar in het vigerend bestemmingsplan bestemd is als "Verkeer — Verblijfsgebied", bestemd voor onder meer woonstraten en pleinen (<3.000 mvt./etm.). Nadrukkelijk geldt hier dat de Leenhoflaan in het geheel geen functie heeft gericht op doorstroming van doorgaand verkeer. Voor de Leenhoflaan geldt bovendien een snelheidsregime van 30 km/u. Zulks is ook zo opgenomen in het GVVP 2008-2020.	Het is correct dat de Leenhoflaan geen wijkontsluitingsweg is. Er is dan ook uitgegaan van de theoretische grenswaarde volgens het GVVP 2008 van 3.000 voertuigen per etmaal. Ter hoogte van de Leenhoflaan wordt deze grenswaarde beperkt overschreden. Met de huidige inrichting van die straat blijft het verkeer echter goed doorstromen en kan het verkeer goed worden afgewikkeld, zie 2.7.3 en 2.9.
28q	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener merkt op dat de informatie in tabel 2 van de verkeersstudie de nodige tegenstrijdigheden, omissies, fouten en hiaten vertoont in de basisgegevens en vervolgens in de veronderstellingen voor 2028. De uitgevoerde verkeerstellingen BASEC zijn niet meer traceerbaar. Gehanteerde basisjaar 2016 door Goudappel Coffeng komt in veel gevallen niet overeen met cijfers Basec. Ook is sprake van onderling niet vergelijkbare telpunten. Indiener staaft dit aan de hand van een telpunt aan de Leenfhoflaan. Indiener vindt het bezwaarlijk dat ongemotiveerd telgegevens worden gebruikt die niet overeenstemmen met telgegevens Basec.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. Het verkeersmodel biedt een representatief en betrouwbaar beeld van de prognoses en verkeersbewegingen. Tevens wordt in deze paragraaf een verklaring gegeven voor de mogelijke verschillen.
28r	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener acht het bezwaarlijk dat niet wordt aangetoond op basis van welke informatie wordt geconcludeerd dat verkeer op de Leenhoflaan geen doorgaand verkeer door de kern betreft maar verkeer dat een herkomst of bestemming in centrum Boxtel heeft. Indiener acht het bezwaarlijk dat met	De cijfers tonen aan dat er sprake is van een toename van verkeer op de Leenhoflaan. Het is niet direct relevant in hoeverre dit verkeer is met een bestemming wel of niet binnen Boxtel.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			deze suggestie de toekomstige functie van de Leenhoflaan wordt losgekoppeld van het sluiten van de dubbele overweg.	
28s	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Volgens indiener wordt in de analyse in algemene zin en ongemotiveerd gesteld dat de toename van het bestemmingsverkeer op de Leenhoflaan weinig negatieve effecten heeft op de leefbaarheid of verkeersveiligheid en dat monitoring zal plaatsvinden om eventuele negatieve effecten te signaleren en indien nodig te compenseren richting de omgeving. In het GVVP is opgenomen dat in verblijfsgebieden het toelaten van sluipverkeer vermeden dient te worden (GVVP 2008-2020). Er wordt niet aangegeven welke ontmoedigende maatregelen worden getroffen om verkeer, dat geen herkomst of bestemming heeft en van wegen gebruik kan maken met een hogere orde, te weren.	De Leenhoflaan zelf heeft een dusdanige inrichting en afstand tussen weg en huizen dat, ondanks de (beperkte) overschrijding van het theoretisch maximum uit het GVVP, de verkeersveiligheid en doorstroming niet in het geding zijn. Ten aanzien van geluid is aanvullend de geluidsbelasting ter plaatse van de Leenhoflaan berekend. Hieruit blijkt dat de toename 2 dB bedraagt. Deze toename levert geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat op. Voor de maatregelen om doorgaand verkeer in Boxtel-Noord te ontmoedigen wordt verwezen naar 2.2.1 voor zover deze maatregelen vallen binnen het deelproject Tongeren.
28t	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	De gegevens in tabel 2 zijn onvolledig en inconsistent Indiener verzoekt een verduidelijkende reactie op een groot aantal kanttekeningen in de zienswijze hierover.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. Hieronder volgt een reactie op de kanttekeningen zoals genummerd opgenomen in de zienswijze: 1. De groei op de Kapelweg in de autonome situatie is afhankelijk van de plek op de weg. Een verdeling van het verkeer kan leiden tot een lagere groei. 2. De Keulsebaan wordt gevoed vanuit zowel het bedrijventerrein Ladonk als ook het achterliggende gebied waar de VLK ook deel van uitmaakt. Het is daarmee verklaarbaar dat de toename op de Keulsebaan hoger is dan op de VLK. Er is meer verkeer op het bedrijventerrein dat kiest voor een ontsluiting via de Keulsebaan. 3. In de situatie waarbij alleen VLK wordt gerealiseerd, maar nog niet het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel neemt het verkeer op De Braken sterk af doordat er vanaf de VLK geen verbinding is richting De Braken. In de situatie waarbij het totale Maatregelenpakket wel wordt gerealiseerd, is er wel sprake van een verbinding vanaf de VLK naar Boxtel-Noord waardoor het verkeer op de Braken weer toeneemt.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				4. In de autonome situatie is inderdaad sprake van een behoorlijke procentuele groei op de Mezenlaan. De autonome groei in verkeer leidt er blijkbaar toe dat de Mezenlaan vaker als route gekozen wordt. 5 en 6. Het verkeer op Nergena en de Renbaan neemt behoorlijk toe doordat in de situatie waarbij alleen de VLK wordt gerealiseerd er geen verbinding is van de VLK naar Boxtel-Noord. Verkeer zoekt daardoor een alternatieve route via wegen als Nergena en De Renbaan. In de eindsituatie is deze verbinding er wel, waardoor het verkeer weer kiest voor een andere route. De situatie dat enkel de VLK wordt gerealiseerd zonder aansluiting naar Boxtel-Noord zal naar verwachting niet plaatsvinden. Indien deze situatie zich wel voor gaat doen, zal bekeken worden of tijdelijke maatregelen noodzakelijk zijn om de toename aan verkeer op wegen als Nergena en de Renbaan op te vangen. 7. Het verkeer op de Esschebaan neemt niet vergelijkbaar toe aan het verkeer op de Mezenlaan. Dit is te verklaren doordat de veranderende verkeersstroom op de Mezenlaan wel gericht is op Boxtel-Noord, maar niet leidt tot een toename richting de kern van Esch. Het verkeer op de Mezenlaan zoekt meer een route richting bijvoorbeeld Essche Heike of via de Essche Baan richting Leenhoflaan. 8. De kanttekening bevat enkel verkeersaantallen van Tongeren-oost. Het is niet duidelijk welke kanttekening hierbij wordt gemaakt. 9. De verkeersaantallen na realisatie van het totale Maatregelenpakket neemt op Essche Heike af. Voor een aantal wegen in het buitengebied zijn modelmatige aanpassingen doorgevoerd om de snelheid van de wegen in overeenstemming te brengen met de wegcategorisering en de vormgeving. Dit geldt ook voor Essche Heike en staat in de rapportage vermeld. Deze maatregel valt binnen deelproject 3 (aanpassingen Tongeren). Er is daarmee ook budget voor deze maatregelen beschikbaar. 10 en 11. Na realisatie van het totale Maatregelenpakket is er enkel nog sprake van bestemmingsverkeer op de Halderheiweg en is er sprake van een toename van verkeer op de Parkweg. De afname op de Halderheiweg wordt verklaard door het voornemen van de gemeente om de Halderheiweg aan te passen in verband met een fietsroute. De toename aan verkeer gaat daardoor via de Parkweg

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				rijden. 12. Paragraaf 2.7.3 laat eveneens de verkeersaantallen zien op de Van der Voortweg. Het verkeer neemt na realisatie van het totale Maatregelenpakket behoorlijk toe, maar blijft onder de theoretische grenswaarde volgens het GVVP. De Leenhoflaan vormt een uitzondering. Zie paragraaf 2.7.3. 13. De kanttekening bevat enkel verkeersaantallen van Schouwrooij. Het is niet duidelijk welke kanttekening hierbij wordt gemaakt. 14. De toename op de Keulsebaan door het realiseren van de VLK is beperkt. Dat neemt niet weg dat de VLK positieve effecten heeft. De VLK als zelfstandige maatregel levert een belangrijke bijdrage aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk, zie paragraaf 2.3. De combinatie van het afsluiten van de spooroverweg en de VLK zorgt juist voor een versterking van de verschuiving van het verkeer naar de Keulsebaan. 15. Paragraaf 2.7.3 laat ook de verkeersaantallen op de Eindhovenseweg zien. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt hier tot een toename van verkeer. De relatieve toename als gevolg van het Maatregelenpakket bedraagt 15% en is passend bij de betreffende weg. 16. De afname van verkeer op de Tongersestraat in de autonome situatie zal te maken hebben met het algemene verkeersbeeld. Op verschillende wegen in de omgeving wordt het drukker. Daardoor is er meer congestie en uiteindelijk gaat verkeer dan toch andere routes kiezen. Immers, de wachttijden op de Kapelweg in buurtschap Kalksheuvel worden langer door de drukte.
28u	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Indiener acht het bezwaarlijk dat niet is aangetoond hoe de hulpdiensten denken over de ontsluitingsroutes. Vraag wordt gesteld of hulpdiensten er wel uitdrukkelijk op zijn gewezen dat de dubbele overweg meteen na aanleg van de VLK gesloten wordt en op dat moment aan de reconstructie van de Keulsebaan wordt begonnen. Tijdens deze reconstructie zal de verkeersdoorstroming zeker belemmerd worden.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd, zie paragraaf 2.2.3.
28v	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	In het verkeersbesluit wordt niet vermeld dat de dubbele spoorweg overgang ook een schakel is in de oost-westelijke verkeersroute in Boxtel tussen grofweg Schijndel en Oisterwijk. Ook wordt niet gemotiveerd hoe de verkeersroute	Voor een nadere toelichting op de gevolgen van het Maatregelenpakket voor de bereikbaarheid wordt verwezen naar paragraaf 2.8.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			tussen grofweg Schijndel en Oisterwijk bij het afsluiten van de dubbele overweg wordt omgebogen naar de resterende spoorpassages in de trajecten 's-Hertogenbosch Eindhoven en Tilburg-Eindhoven. Verder wordt voorbijgaan aan de ambitie in het GVVP voor woongebieden: - weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-) verkeer door verblijfsgebieden en worden knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid doorgeschoven worden naar gebieden elders in Boxtel.	Met betrekking tot gevolgen van het Maatregelenpakket in relatie tot de ambities in het GVVP wordt daarnaast verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.7.3, waarin de verkeerseffecten worden beschreven, en paragraaf 2.9 (omgevingseffecten).
28w	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Gemeente stelt dat met PHS een extra noodzaak ontstond om de problematiek van de dubbele overweg aan te pakken en een andere verkeersstructuur te realiseren. Bij de keuze van het omleiden van het overige verkeer heeft de gemeente zich onvoldoende rekenschap gegeven van het feit dat dit niet ten koste mag gaan van leefbaarheid en verkeersveiligheid elders in Boxtel. Daarbij heeft de gemeente zich bij de onderhandelingen onvoldoende ingezet voor een substantiële bijdrage voor de ruimtelijke, financiële en maatschappelijke consequenties voor heel Boxtel. Indiener acht het bezwaarlijk dat de gemeente er voor kiest om het belang van Ministerie I&M en ProRail te laten prevaleren boven een voor Boxtel duurzame infrastructuuroplossing.	Zie reactie onder 28a. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat wordt veroorzaakt door de complexe combinatie van spoor- en weg infrastructuur en door de toename van zowel treinverkeer als de toename van autoverkeer. M.a.w. PHS is niet verantwoordelijk voor het oplossen en financieren van alle verkeersknelpunten en -ambities in Boxtel.
28x	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03465	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener vraagt om verklaring waarom in het kader van aanvullende maatregelen Tongeren er op de Halderheiweg en Baandervrouwenlaan verkeersmaatregelen getroffen worden en onder meer de Leenhoflaan, de Parkweg en Molenwijkseweg hierin niet worden meegenomen?	De verkeerseffecten zijn beoordeeld. Op basis hiervan is geconcludeerd dat ontmoedigende maatregelen nodig zijn. Hiervoor zijn een aantal locaties naar voren gekomen. Deze maatregelen worden deels uitgevoerd binnen deelproject Tongeren (zie paragraaf 2.2.1), deels binnen andere projecten. Verder zal uit MOVE '31 blijken of elders ook maatregelen nodig zijn.
29a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03466	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De beoogde afsluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer zal onherroepelijk leiden tot andere verkeersstromen binnen heel Boxtel met andere knelpunten en/of problemen. Vanwege de samenhang van het bestemmingsplan VLK met plannen in het kader van PHS is een integrale benadering van de problematiek een vereiste. Van een betrouwbare overheid mag verwacht worden dat bij besluitvorming, zeker over complexe zaken, een zorgvuldige voorbereiding en een afweging van alle betrokken belangen voorafgaat. Het bestuursorgaan vergaart de nodige kennis en de af te wegen belangen. Het bestuursorgaan dient inzicht te geven in de specifieke feiten en belangen. De problematiek vanwege de onderhavige plannen is complex, dit is	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			onvoldoende onderkend. Indiener stelt dat er tenminste sprake zou moeten zijn van een parallelle aanpak van zaken. Indiener acht het een omissie en bezwaarlijk dat de gemeente in het onderhavige plan onvoldoende aandacht geeft aan de zo noodzakelijke integrale benadering. Niet is gebleken van een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Er is sprake van het verplaatsen van problemen zonder oplossingsgericht voldoende inzicht te geven in te verwachten nieuwe knelpunten en/of problemen.	Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan voor Boxtel zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor specifiek de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
29b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03466	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Er is onvoldoende aandacht voor de consequenties van het sluiten van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer voor de routes welke leiden van en naar de resterende spoorwegovergangen van Leenhoflaan en Essche Heike. De toeleidende routes gaan door woonstraten in Boxtel-Noord. Deze straten zijn bestemd en ingericht als verblijfs-/woongebied. De nieuw verwachte en intensivering van verkeersstromen in Boxtel-Noord leidt tot een verslechtering van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Indiener acht dit onacceptabel. Het ontwerpbestemmingsplan VLK biedt geen goed alternatief voor het oplossen van de vanwege de sluiting van de dubbele overweg geschetste verkeersproblematiek in Boxtel-Noord. Indiener acht het bezwaarlijk dat het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan leidt tot voldongen feiten zonder helder zicht op toekomstbestendige en duurzame oplossingen voor heel Boxtel.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel (zie ook 29a). Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Wij verwijzen verder naar de voorgenomen verkeersontmoedigende maatregelen binnen deelproject Tongeren (zie onder 2.2.1) en andere projecten (zie onder 2.2.2). Overige toekomstige maatregelen worden afgewogen in het kader van MOVE'31.
29c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03466	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Indiener verwijst naar de zienswijze "Ontwerpverkeersbesluit Tongersestraat" welke in het kader van deze zienswijze "ontwerpbestemmingsplan VLK" integraal als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
29d	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03466	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener acht het bezwaarlijk dat er een goed en afgewogen alternatief voor de afwikkeling van het autoverkeer ontbreekt en het thans voorliggend ontwerpplan niet gebaseerd is op reële, toekomstbestendige en duurzame verkeersoplossingen voor heel Boxtel, passend binnen het ruimtelijk beleid voor langere termijn. Er is sprake van het ongemotiveerd verplaatsen van het probleem. Indiener acht het bezwaarlijk dat er geen duidelijkheid wordt geboden over de ruimtelijke, financiële en maatschappelijke consequenties van deeloplossingen voor nieuwe situaties en knelpunten elders in Boxtel. Bij gebrek aan een goed alternatief voor de afwikkeling van het autoverkeer kan het sluiten van de dubbele spoorwegovergang thans niet aan de orde zijn.	Zie reactie onder 29a. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om de overwegen af te sluiten, het centrum te ontzien van verkeer, de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen. Voor langzaam verkeer wordt een rechtstreekse verbinding met het centrum via de fietstunnel Tongersestraat gegarandeerd.
30a	Brief d.d. 17 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is voor een deel identiek aan zienswijze onder volgnummer 27 / kenmerk GC17.03464.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 27.
30b	Brief d.d. 17 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De consequenties van de sluiting van de dubbele overweg zijn mening van indiener niet voldoende bekeken.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan, voor onder meer de bereikbaarheid, zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen consequenties voor de bereikbaarheid te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.7, 2.8 en 2.9.
30c	Brief d.d. 17 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Er vindt een verplaatsing van verkeersproblemen en geluidhinder plaats en geen oplossing bij de gedane voorstellen door de gemeente.	Het Maatregelenpakket leidt inderdaad tot een verschuiving van verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor wat betreft de verkeerskundige gevolgen, zie paragraaf 2.7.3. Voor wat betreft de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, zie paragraaf 2.9.1.
30d	Brief d.d. 17 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	De bottleneck van het viaduct is vragen naar problemen.	Op basis van de geprognotiseerde intensiteiten wordt

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	nut en noodzaak / scope plan		geconstateerd dat de tunnelbak niet hoeft te worden verbreed, zie paragraaf 2.7.3.
30e	Brief d.d. 17 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Is er verdeling van de verkeersstromen bekend in personenauto's en vrachtauto's?	In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met de verdeling van het verkeer naar voertuigsoort (licht, middel en zwaar), zie paragraaf 2.7.1.
30f	Brief d.d. 17 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Geeft de gemeente Boxtel garanties dat er geen file ontstaat op de A2?	Bij de planvorming wordt rekening gehouden met een bepaalde mate van robuustheid zodat de wegen ook in de toekomst voldoende capaciteit hebben. Zie in het bijzonder de toelichting op het deelproject Keulsebaan onder 2.2.1.
30g	Brief d.d. 17 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03467	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Is er voldoende financiële dekking om een en ander te realiseren?	In het kader van de bestuursovereenkomst hebben de partijen gezamenlijk de financiële kaders voor het Maatregelenpakket vastgesteld. zie paragraaf 2.2.1. Voor elk deelproject is een taakstellend budget vastgesteld waarbinnen het project moet kunnen worden uitgevoerd.
31a	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03468	Bestemmingsplan VLK: proces / voorgeschiedenis	Indiener is tot de conclusie gekomen dat op generlei wijze tegemoet is gekomen aan de door indiener ingebrachte zienswijze tegen het voorontwerpbestemmingsplan VLK. Gemeente geeft diverse malen aan in gesprek te gaan over ontsluiting, bedrijfsvoering en/of aankoop van het perceel. Aangezien tot op heden zelfs geen uitnodiging voor een gesprek over deze punten door indiener is ontvangen, is op generlei wijze tegemoet gekomen op deze of andere punten. Indiener vindt het een grote teleurstelling dat een gesprek nog niet heeft plaatsgevonden. Indiener is nog steeds bereid tot een gesprek om dit te bespreken.	Voor onze beantwoording van de inspraakreacties op het VO voor de VLK in 2013 wordt verwezen naar de Nota van Inspraak, die als bijlage in het bestemmingsplan is opgenomen. Voor een reactie op hoofdlijnen op de zienswijzen uit 2013, zie bijlage van het bestemmingsplan VLK 2017. Met het oog op de ontwikkelingen in het kader van de PHS is de grondverwerving nog niet eerder opgestart. In de tussenliggende periode zijn de grondeigenaren wel enkele malen schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken. In die brieven is ook aangegeven dat men uiteraard contact op kan nemen om een afspraak te maken voor een persoonlijk gesprek. Diverse eigenaren hebben daar gebruik van gemaakt. Komend najaar vindt opnieuw overleg plaats met de grondeigenaren.
31b	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03468	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / locatiespecifiek argument	Indiener heeft aangegeven dat door de aanleg van de weg er meer overlast van verdroging, diefstal, fijnstof, andere vervuilende neerslag en zwerfvuil plaats zal vinden. In de behandeling van de eerder ingediende zienswijze wordt beschreven dat op deze punten nog wordt terug gekomen in het bestemmingsplan of dat de verwachting wordt uitgesproken dat de veronderstelde hinder niet gaat plaats vinden. Dit laatste wordt echter niet onderbouwd enkel wordt de verwachting uitgesproken. Ten aanzien van de verdroging kan indiener ook geen wijzingen terug vinden in het plan. Blijkbaar is nog geen contact geweest met het Waterschap	Uitgangspunt bij de VLK is dat de waterhuishouding in het omliggende gebied niet wordt verstoord ten aanzien van de ontwatering, waterstand oppervlakte water en grondwater. Deze aspecten worden verder uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan. Indien hieruit blijkt dat er aanvullende maatregelen moet worden getroffen dan worden deze in het verdere ontwerpproces opgenomen. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat realisatie van nieuwe infrastructuur leidt tot een toename van diefstal van vee of goederen. Toename van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			om verslechtering van de waterhuishouding te voorkomen.	diefstal ligt voorts niet voor de hand. Bereikbaarheid van percelen verloopt grotendeels via het onderliggend wegennet en niet via de VLK. De scheiding tussen de VLK en de aanliggende percelen is geregeld door een bermsloot. Daarnaast wordt de sociale veiligheid juist vergroot met de aanleg van VLK. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er, met de realisatie van de nieuwe verbindingsweg, sprake zal zijn van een toename van zwerfvuil op aangrenzende percelen. Overigens zal de nieuwe verbindingsweg en de bijbehorende bermen op eenzelfde wijze worden onderhouden als vergelijkbare wegen in Boxtel.
31c	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03468	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / locatiespecifiek argument	Deze zienswijze behelst dezelfde punten als de eerder ingediende zienswijzen/bezwaar tegen het voorontwerpbestemmingsplan VLK. Indiener verwijst hier dan ook naar.	Voor onze reactie op de eerdere inspraakreactie van indiener tegen het VO VLK verwijzen wij naar onze Nota van inspraak uit 2013.
31d	Brief d.d. 16 juni 2017 Ontvangen 19 juni 2017 Kenmerk GC17.03468	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	In aanvulling hierop brengt indiener in dat het onduidelijk is hoe de extra uitstoot van stikstof als gevolg van het te verwachten toename van het auto en vrachtwagen verkeer wordt gecompenseerd. Indiener verwijst naar de onder de rechter zijnde plannen waarop beroep is aangetekend ten aanzien van de ingebrachte PAS maatregelen ter compensatie van de extra uitstoot van stikstof. Nu deze maatregelen ter discussie staan is het onduidelijk of er überhaupt gecompenseerd kan worden.	De compenserende maatregelen in de Natura-2000 gebieden voor de toename van de stikstofdepositie vinden plaats in het kader van het PAS, zie paragraaf 2.9.3. Aan het geldende PAS wordt voldaan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
32	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03486	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
33	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03487	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
34	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03488	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
35	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03489	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		plan		
36	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03490	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
37	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03491	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
38	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03492	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
39	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03493	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
40	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03494	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
41	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03495	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
42a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Voor de aanleg van de VLK heeft de gemeente 459 m2 van de voortuin van indiener nodig. Dat leidt niet alleen tot waardevermindering van de woning en het perceel van indiener, maar ook tot aantasting van privacy en woongenot. Ook komt de leefbaarheid ter plaatse in het geding omdat het doorgaande verkeer in de beoogde situatie op korte afstand de woning van indiener passeert, hetgeen in de huidige situatie niet het geval is. In de huidige situatie steekt het verkeer voorbij zijn woning de spoorwegovergang over en draait dan af richting de Kapelweg. In de huidige situatie ondervindt indiener in zijn achtertuin en woning geen, althans minder overlast van het verkeer. Daar komt bij dat in de nieuwe situatie zijn woning en het bedrijf aan Tongeren 15a aangesloten worden op de Kromakker die als eigen weg voor indiener en voor het agrarisch bedrijf zal fungeren. Daardoor passeert ook meer bedrijfsverkeer het perceel en de achtertuin van indiener.	Tussen indiener en gemeente vindt reeds overleg plaats over de mogelijkheden tot grondaankoop. Met de komst van de VLK zal de woonsituatie voor indiener inderdaad veranderen. Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en het voorliggende ontwerp wordt voldaan aan de wettelijke kaders ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit. Vanuit de VLK betreft de geluidsbelasting op de woning van indiener 53 dB. Op basis van het gemeentelijk hogere grenswaardenbeleid kan deze hogere waarden worden vastgesteld. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake, zie ook paragraaf 2.9.1. De ontsluitingswijze voor de woning van indiener wijzigt met de komst van de VLK. Het agrarisch bedrijf heeft in de bestaande situatie ook al een ontsluitingsmogelijkheid op

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				de Kromakker. Dit wijzigt niet.
42b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: lucht / locatiespecifiek argument	De aan te leggen VLK zal tot een grotere milieubelasting op de woning van indiener leiden, onder andere door de uitstoot van fijnstof doordat het verkeer op de verbindingsweg dichter langs zijn woning zal rijden. Daar komt bij dat indiener al veel overlast van fijnstof en ammoniak ondervindt van [de luchtwassers van] het agrarisch bedrijf aan Tongeren 15a. Dit agrarisch bedrijf heeft destijds kunnen uitbreiden omdat voor het perceel van indiener uitgegaan werd van een agrarische bestemming terwijl op zijn perceel, zo heeft indiener van de gemeente Boxtel vernomen, een woonbestemming rust.	Ter onderbouwing van het bestemmingsplan VLK is een luchtonderzoek uitgevoerd. De woning van indiener is als toetspunt opgenomen in dit onderzoek. Uit de berekeningsresultaten voor luchtkwaliteit volgt dat er nergens een overschrijding van grenswaarde wordt berekend. Derhalve zijn er vanuit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geen belemmeringen voor de aanleg van de VLK ten aanzien van het milieuaspect luchtkwaliteit. De procedure ten aanzien van Tongeren 15a is voor voorliggende besluitvorming in het kader van het Maatregelenpakket niet relevant.
42c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: geluid / locatiespecifiek argument	Als gevolg van de gewijzigde situering waardoor de verbindingsweg langs de woning van indiener zal lopen zal indiener ook meer geluidsoverlast ondervinden ten opzichte van de huidige bestaande situatie.	Dit is een juiste constatering. De maximale huidige geluidbelasting (2017) vanwege de weg is berekend op 51 dB en de toekomstige maximale geluidbelasting van de weg (2028) op 55 dB (zie paragraaf 5.2.1 van het akoestisch onderzoek). Omdat op de VLK geluidarm asfalt wordt toegepast wordt de toename door de weg beperkt tot 2 dB en dus een geluidbelasting van 53 dB (zie paragraaf 6.4 van het akoestisch rapport).
42d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener stelt zich op het standpunt dat de aanleg van de verbindingsweg en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang gezien dienen te worden in samenhang met de overige noodzakelijke verkeersmaatregelen zoals opgenomen in het maatregelenpakket, vastgelegd in het GVVP 2008-2020 en vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de PHS-partners, waarbij indiener ook nog aandacht vraagt voor extra noodzakelijke [verkeers]maatregelen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. Zonder dit totale maatregelenpakket dienen de bestreden ontwerpverkeersbesluiten en genoemd ontwerpbestemmingsplan niet in procedure gebracht te worden. De verbindingsweg dient dus geen zelfstandige maatregel te zijn, maar onderdeel te zijn van een integraal pakket. Er ontbreken voor indiener sluitende garanties dat het totaal gewenste en noodzakelijke maatregelenpakket ook daadwerkelijk in procedure gebracht zal worden en uitgevoerd zal worden.	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind dit jaar. In paragraaf 2.2.1. wordt de stand van zaken van deze deelprojecten beschreven. Voor een nadere toelichting op de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
42e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: overig / algemeen	De verbindingsweg leidt tot extra overlast voor indiener en tast direct zijn privacy en woongenot aan door al het extra verkeer langs zijn woning. Maar ook de voorgenomen sluiting	Zie onze reactie onder 42c. Voor de gevolgen voor het woon - en leefgenot, zie paragraaf 2.9.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			van de dubbele spoorwegovergang draagt daar direct aan bij, in die zin dat daardoor meer verkeer gebruik zal maken van de verbindingsweg, nog afgezien van het feit dat de verbindingsweg ook een verkeersaanzuigende werking zal hebben.	
42f	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Daarnaast stelt indiener zich op het standpunt dat de dubbele spoorwegovergang niet vervangen dient te worden door slechts een tunnel voor fietsers, maar door een volwaardige tunnel die ook geschikt is voor gemotoriseerd verkeer. Alleen dan vindt een evenredige verdeling van de verkeersstromen over Boxtel plaats en wordt de verkeersdruk in het centrum en in Kalksheuvel niet verplaatst naar de verbindingsweg en het daar achter gelegen gebied [Boxtel-Noord]. Daar komt bij dat veel fietsers van en naar Haaren/Oisterwijk via Tongeren en de Mezenlaan van en naar Boxtel rijden, welke straten door de verbindingsweg en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang drukker zullen worden met gemotoriseerd verkeer en daardoor onveiliger voor fietsverkeer.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4. en 2.6.6.
42g	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Door het gefaseerd in procedure brengen van besluiten ontbreekt de integraliteit van de verkeersmaatregelen en bestaat voor indiener dan ook geen zekerheid ten aanzien van het in procedure brengen van de overige ontwerpbesluiten en de uitvoering van de geplande maatregelen.	De door indiener genoemde samenhang wordt juist bereikt door het bestemmingsplan VLK en de daarmee samenhangende besluiten gecoördineerd in procedure te brengen. De plannen voor de overige deelprojecten zijn in voorbereiding en de eerste hiervan worden eind dit jaar in procedure gebracht. Voor de zekerheid ten aanzien van de uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
42h	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener geeft aan dat de geplande verkeersmaatregelen naar verwachting onvoldoende zullen zijn. Indiener wijst in dat verband onder andere op het feit dat een eventuele verbreding van de Keulsebaan teniet wordt gedaan door het niet verbreden van de spoortunnel die in de Keulsebaan gelegen is, waardoor trechtervorming ontstaat en de bereikbaarheid en een goede ontsluiting beperkt wordt. Dat geldt eveneens bij de uitvoering van de toe- en afritten naar de A2. Daarmee wordt niet alleen extra druk op de Keulsebaan gecreëerd, maar ook op de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg waaraan de woning van indiener gelegen zal zijn.	Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
42i	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De druk op de Noord-Zuid as zal toenemen terwijl het beoogde maatregelenpakket daarvoor niet in oplossingen voorziet. In feite vindt dan een verschuiving van verkeersdruk in Boxtel plaats en wordt de verkeersoverlast op andere plekken vergroot. Indiener pleit dan ook niet alleen voor een	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			integrale visie die gelijktijdig in procedure wordt gebracht en tot uitvoering komt, maar ook voor extra [verkeers]maatregelen en extra gemeentelijk budget daarvoor. Indiener refereert in dat verband aan het feit dat destijds door de gemeenteraad besloten is om voor extra maatregelen eigen gemeentelijk budget in te zetten waarover thans niet meer gesproken wordt. De thans doorgevoerde fasering blijkt slechts ingegeven te zijn door financiële motieven die erop gericht zijn het in het kader van genoemde bestuursovereenkomst in het vooruitzicht gestelde rijksbudget binnen te halen. Naar de mening van indiener zijn de onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan dan ook strijdig met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en wordt de verkeersveiligheid daarmee niet gediend.	gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
42j	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Door de afsluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer is de te behalen "winst" door de verlaging van de verkeersdruk op de omliggende straten in het centrum [waaronder de Baroniestraat en de Van Hornstraat] beperkt, zo blijkt uit de cijfers. Daar komt ook bij dat de verkeersdruk door de sluiting van de dubbele overweg naar de verbindingsweg en naar andere gebieden zoals Boxtel- Noord en de Noord-Zuid as verplaatst wordt. Het beoogd autoluw maken van het centrum door de sluiting van de dubbele overweg in Boxtel leidt juist tot extra milieubelasting. Immers, de voorgespiegelde 7720 dagelijkse verkeersbewegingen ter hoogte van de dubbele overweg verplaatsen zich naar andere locaties in Boxtel, waaronder de	Zie onze reactie onder 42i.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verbindingsweg met als bijkomend effect dat meer autokilometers gemaakt moeten worden. Het is een illusie te veronderstellen dat door de sluiting van de dubbele overweg meer automobilisten in de toekomst gebruik zullen maken van de fiets.	
42k	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overige	De thans in procedure gebrachte verbindingsweg is in strijd met het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2008-2020 vanwege het aanzuigende karakter van die weg. Niet alleen van extra verkeer van en naar Haaren/Oisterwijk, maar ook als gevolg van extra verkeer van en naar de A2.	De VLK geeft invulling aan een aantal beleidsdoelstellingen van het GVVP 2008, zie paragraaf 2.3. Met de keuze voor profilering en inrichting van de weg wordt een aanzuigende werking voorkomen. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Op een aantal wegen (voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel; voor een deel wegen bestemd voor doorgaand verkeer zoals de VLK en Keulsebaan) is sprake van een toename van verkeer. Met uitzondering van de Leenhoflaan, passen de toekomstige verkeersintensiteiten binnen de wegcategorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen gewaarborgd is. Zie paragraaf 2.7.3.
42l	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / locatie specifiek argument	De onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zijn in strijd met de twee centrale thema's Verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zo leidt de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg ertoe dat veel gebiedsvreemd verkeer langs de woning van indiener zal gaan. Ook wordt het woongenot, de privacy en de leefbaarheid ter plaatse van de woning van indiener aangetast.	De verwachte verkeersintensiteiten passen binnen de grenswaarden vastgelegd het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). De inrichting van de rijbaan is daar conform beleid en normering op afgestemd. Daarmee betreft het een verkeersveilige inrichting van de weg. De functie/categorisering van de VLK is niet anders dan de huidige Kapelweg die in de nabijheid ligt. Indien een belanghebbende meent schade te leiden ten gevolge van het bestemmingsplan waarin de weg planologisch mogelijk wordt gemaakt, bestaat de mogelijkheid om binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen. Voor de mogelijkheden van schadevergoeding, zie paragraaf 2.11.
42m	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	In paragraaf 1.1 van de Verkeersstudie VLK Boxtel wordt gesteld: "De VLK is noodzakelijk voor de leefbaarheid in Kalksheuvel en de ontsluiting van Ladonk en het totale maatregelenpakket is belangrijk voor de ontwikkeling met	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			betrekking tot de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Boxtel". Als de leefbaarheid in Kalksheuvel toeneemt, zal die op andere plaatsen, zoals ter hoogte van de woning van indiener en in Boxtel-Noord afnemen.	Boxtel Noord (zie paragraaf 2.4 en 2.5). Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7, 2.8 en 2.9. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting. De woning van indiener is expliciet opgenomen in het akoestisch onderzoek dat is bijgevoegd bij het bestemmingsplan VLK. Zie verder de beantwoording onder argument 42c.
42n	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Naar de mening van indiener is geen sprake van het creëren van een tweede [secundaire] ontsluiting door de aanleg van de verbindingsweg, omdat uit het andere ontwerpverkeersbesluit blijkt dat het de bedoeling is dat de dubbele spoorwegovergang [die op dit moment als belangrijke ontsluiting fungeert] komt te vervallen. Als daarbij wordt opgeteld dat de Keulsebaan geen volwaardige primaire ontsluiting zal worden, dreigt het gevaar dat de verbindingsweg de primaire in de plaats van de secundaire ontsluiting zal worden.	In het kader van de Maatregelenpakket vindt ook een capaciteitsuitbreiding plaats van de Keulsebaan als zijnde de primaire ontsluiting van Ladonk richting de A2 plaats.
42o	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	In paragraaf 3.1 van de Verkeersstudie VLK Boxtel wordt het tracé beschreven. Opvallend is dat niet beschreven wordt hoe het verkeer dat over de verbindingsweg rijdt, de weg door Boxtel-Noord vervolgd. Daarover is in het geheel niet nagedacht. Daarmee zijn de ontwerpbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig voorbereid.	De verkeersstudie heeft betrekking op de VLK. In paragraaf 2.8 wordt een nadere toelichting gegeven op de gevolgen van het Maatregelenpakket voor de bereikbaarheid. Deze gevolgen voor de bereikbaarheid zijn ook reeds in de ontwerp-verkeersbesluiten toegelicht. Van een onzorgvuldige voorbereiding van de besluiten is dan ook geen sprake.
42p	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De gemeente Boxtel gaat gemeenschapsgeld uitgeven aan een verbindingsweg met als effect dat elders in Boxtel nieuwe verkeersproblemen gecreëerd worden. Dat is willekeurig. De ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zijn daarmee in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en daarmee strijdig met de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Ook zijn ze strijdig met de verkeersbelangen die de wegenverkeerswetgeving beoogt te	Verwezen wordt naar de reactie onder 42i.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			beschermen.	
42q	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener plaatst kanttekeningen bij de realiteitswaarde van de in de Verkeersstudie VLK Boxtel van 18 april 2017 gepresenteerde verkeerscijfers en verkeersintensiteiten. Naar zijn mening is niet alleen van verkeerde maar ook van te lage cijfers uitgegaan. Niet alleen wordt uitgegaan van een te lage verkeersgroei in de toekomst als gevolg van het aantrekken van de economie, maar in de studie is ook uitgegaan van een verkeerd basisjaar 2010 in de plaats van 2016. Verwezen wordt naar bijlage C van de verkeersstudie. Uit bijlage C volgt dat zowel in 2010 als in 2016 feitelijke tellingen zijn gedaan maar dat desondanks 2010 als basisjaar gebruikt wordt. Naar de mening van indiener is het logischer uit te gaan van de meest actuele verkeerscijfers uit 2016. Daar komt bij dat de aantallen die volgen uit Basec Verkeersintensiteiten en verkeersonderzoek hoger zijn dan de in genoemde Verkeersstudie VLK Boxtel opgenomen cijfers over 2016. Daarmee zijn de cijfers voor de autonome ontwikkeling in 2028 en voor de plansituatie in 2028 ook onjuist berekend. Deze cijfers vallen dan ook hoger uit. De ontwerpbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zijn dan ook niet alleen onzorgvuldig voorbereid maar ook strijdig met de [verkeers]belangen die de toepasselijke wegenverkeerswetgeving beoogt te beschermen.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. In paragraaf 2.7 wordt ook een toelichting gegeven op de gehanteerde jaren.
42r	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	In het licht van vorenstaande bestrijdt indiener de conclusie in paragraaf 4.3.2 van de Verkeersstudie VLK Boxtel dat de nieuwe verbindingsweg Ladonk-Kapelweg goed zou functioneren als een secundaire ontsluiting voor bedrijventerrein Ladonk. Dat functioneren is op de eerste plaats afhankelijk van andere maatregelen die nog niet in procedure gebracht zijn, waardoor de onderhavige ontwerpbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan prematuur zijn.	Zie paragraaf 2.3 waarin zowel nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel als nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket, waarvan de VLK onderdeel uitmaakt, nader worden onderbouwd. Zie voor wat betreft fasering en de uitstel van besluitvorming respectievelijk de paragrafen 2.2.3 en 2.6.5.
42s	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Ladonk beschikt naast de ontsluiting via de Keulsebaan al over een goede ontsluiting via de dubbele overweg. Voor het in paragraaf 2.1 van de Verkeersstudie VLK Boxtel genoemde probleem dat zich voor gesloten overwegen wachtrijen voordoen kunnen oplossingen bedacht worden die bestaan uit verkeersmaatregelen die het aantal wachtenden beperkt of uit verkeersmaatregelen die zorgen voor meer spreiding van het verkeer in Boxtel. Primair natuurlijk door een autotunnel voor niet alleen fietsverkeer maar ook voor gemotoriseerd verkeer	Verwezen wordt naar de reactie onder 42f.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			te realiseren.	
42t	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteit	Indiener maakt zich zorgen over de beperkingen die kleven aan het totale maatregelenpakket, waaronder de verbreding van de Keulsebaan omdat van de zijde van het gemeentebestuur tijdens de gemeenteraadsvergadering van 23 mei 2017 nog eens werd benadrukt dat verbreding van de spoortunnel van de Keulsebaan op basis van berekeningen niet nodig en ook onbetaalbaar zou zijn. Indiener stelt dat berekeningen de werkelijkheid slechts beperkt benaderen. Het gemeentebestuur baseert zich daarbij op het feit dat het kantelpunt op de Keulsebaan bij 20.000 verkeersbewegingen ligt. Naar de mening van indiener zullen deze aantallen in de toekomst ruimschoots overschreden worden. Indiener dringt dan ook aan op aanvullend verkeerskundig onderzoek in combinatie met een meer realistische benadering door nabootsing van de werkelijkheid.	De Keulsebaan maakt geen deel uit van het bestemmingsplan VLK en de verkeersbesluiten die nu ter besluitvorming voorliggen. Op dit moment wordt nog gewerkt aan het voorlopig ontwerp voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
42u	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener vraagt aandacht voor het feit dat de thans in procedure gebrachte ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd zijn op beleidsstandpunten, inzichten en verkeerscijfers die soms meer dan tien jaar oud zijn en daarmee gedateerd. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen zoals: - De verwachten 7 of 8 maanden durende toekomstige afsluiting van de N65 bij Vught in het kader van de werkzaamheden ter plaatse aan het spoor, waardoor de verkeersdruk op Boxtel en op een aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zal toenemen; - De verkeersaanzuigende werking van een gerealiseerde verbindingsweg Ladonk-Kapelweg met daardoor extra verkeersdruk op de verbindingsweg en op het bedrijventerrein Ladonk. Daarbij kan ook gedacht worden aan verkeer dat de N65 en de altijd drukke A58 tussen Tilburg en Eindhoven zal gaan mijden en een sluiproute zal gaan zoeken over het bedrijventerrein Ladonk naar Oirschot of richting Tilburg; - Het feit dat in de plannen geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van het 10 hectare grote bedrijfsterrein van BioMerieux waardoor zich ter plaatse meer bedrijven zullen vestigen, die zullen zorgen voor extra werkgelegenheid en daardoor meer verkeersbewegingen; - Het sterk aantrekken van de economie waardoor voor wat betreft de prognosejaren 2020 en 2030 uitgegaan wordt van te lage cijfers.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel, de verkeerscijfers en de verkeerseffecten. In het model is rekening gehouden met vastgestelde ontwikkelingen. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			- Het feit dat in de plannen geen rekening wordt gehouden met extra verkeer vanuit Schijndel of vanaf de A2 dat extra verkeersdruk zal leggen op de Noord-Zuidas en de Keulsebaan.	
42v	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Blijkens de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan zal de dubbele spoorwegovergang pas afgesloten worden voor motorvoertuigen "als het alternatief is gerealiseerd. Onduidelijk is op welk alternatief gedoeld wordt. Enerzijds wordt gedoeld op de ingebruikname van de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, anderzijds wordt gedoeld op uitvoering van alle deelprojecten en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. De ontwerpverkeersbesluiten zijn op dat punt tegenstrijdig en daarmee in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Temeer omdat in de overwegingen wordt gesproken over een opschortende voorwaarde en in het beoogde dictum van het verkeersbesluit bepaald wordt dat dat besluit pas in werking zal treden zodra genoemde verbindingsweg is opengesteld voor verkeer. Naar de mening van indiener is dat te beperkt en dient als voorwaarde gesteld te worden dat alle noodzakelijke verkeersmaatregelen, waaronder, doch niet uitsluitend de verbreding van de Keulsebaan uitgevoerd moeten zijn alvorens de dubbele spoorwegovergang [subsidiair] gesloten kan worden. Ook het aangevoerde argument voor de opschortende voorwaarde dat die nodig is om ervoor te zorgen dat een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente Boxtel geborgd blijft, overtuigt niet.	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten naar verwachting eind dit jaar. In paragraaf 2.2.1. wordt de stand van zaken van deze deelprojecten beschreven. Omdat de VLK de belangrijkste maatregel vormt om de effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te compenseren en het plan voor de VLK voldoende ver is uitgewerkt en in procedure is, is juridische koppeling hiervan met het verkeersbesluit mogelijk, zie paragraaf 2.2.3. Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om naast de VLK ook de andere deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Het uitgangspunt is om de dubbele spoorwegovergang niet eerder te sluiten dan nadat alle maatregelen uit het Maatregelenpakket voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd. Gelet op het integrale karakter van de besluitvorming en de afspraken hierover in de bestuursovereenkomst is uitstel van de besluitvorming geen optie, zie paragraaf 2.6.5. Voor een nadere toelichting en de afweging ten aanzien van het koppelen van extra opschortende voorwaarden aan het verkeersbesluit en de fasering in uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
42w	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak /	Primair stelt indiener zich op het standpunt dat ter plaatse niet alleen een tunnel voor fietsverkeer maar ook voor gemotoriseerd verkeer aangelegd dient te worden.	Verwezen wordt naar de reactie onder 42f.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		noodzaak afsluiting dubbele overweg		
42x	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / voorwaardelijke verplichting	De aan het ontwerpverkeersbesluit verbonden opschortende voorwaarde is niet alleen strijdig met de Algemene Wet Bestuursrecht, maar ook met de toepasselijke wegenverkeerswetgeving. De voorwaarde is strijdig met het rechtszekerheidsbeginsel en ook is onduidelijk wanneer het rechtsgevolg intreedt. Daar komt bij dat discussie kan ontstaan over het moment van openstelling voor verkeer van de verbindingsweg en over de status van het verkeersbesluit tot afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer in het geval dat het onderhavige bestemmingsplan niet wordt vastgesteld of vernietigd wordt.	Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om alle deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Uitgangspunt is wel dat de spoorwegovergang niet wordt gesloten alvorens alle alternatieve maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd. Omdat de VLK de belangrijkste maatregel vormt om de effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te compenseren en het plan voor de VLK voldoende ver is uitgewerkt en in procedure is, is juridische koppeling hiervan met het verkeersbesluit mogelijk, zie paragraaf 2.2.3. De ontwerpbesluiten voldoen aan de van toepassing zijnde wetgeving. Vanwege het integrale karakter wordt de coördinatieprocedure toegepast op basis waarvan de plannen en besluiten ook gelijktijdig zullen worden behandeld door de Raad van State.
42y	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Verkeersbesluit Kapelweg: besluit/ voorwaardelijke verplichting	Indiener heeft ook bezwaar tegen de in een van de verkeersbesluiten voorgestelde afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer. Deze afsluiting wordt al als definitief geformuleerd, terwijl nog geen zekerheid bestaat over de uitvoering van de andere verkeersmaatregelen en specifiek de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg.	Vanwege het integrale karakter wordt de coördinatieprocedure toegepast voor onder meer het verkeersbesluit voor de Kapelweg en het bestemmingsplan voor de VLK. Over deze gecoördineerde plannen en besluiten vindt gelijktijdige besluitvorming en gelijktijdige behandeling door de Raad van State plaats.
42z	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Het PAS bevat een nieuw beoordelingskader voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op nabijgelegen, beschermende Natura 2000 gebieden die in de omgeving aanwezig zijn. Het PAS voorziet in een toestemmingsregime voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op Natura 2000 gebieden zoals de aanleg van een weg. Mogelijk is de aanleg van de verbindingsweg strijdig met het PAS. In dat verband wordt onder andere verwezen naar de uitspraak van 17 mei 2017 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State [nrs. ECLI:NL:RVS:2017:1259 en 1260]	Aan het geldende PAS wordt voldaan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			waarin de Afdeling Bestuursrechtspraak aan het Hof van Justitie in Luxemburg prejudiciële vragen heeft gesteld over het PAS. Daarbij staat de vraag ter discussie of het PAS in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn en dus juridisch houdbaar is.	
42aa	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De gemeente Boxtel heeft al járen plannen voor grootschalige woningbouw in de oksel van Boxtel aan de Mezenlaan en de Esschebaan, hetgeen in de toekomst ook nog tot extra verkeer op de verbindingsweg en daarmee langs de woning van indiener zal leiden. Afgezien daarvan zal daardoor de verkeersdruk in geheel Boxtel-Noord toenemen. Ten onrechte is met deze ontwikkeling in de verkeersstudie geen rekening gehouden zodat de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan ook om die reden onzorgvuldig zijn voorbereid.	In het regionale verkeersmodel wordt rekening gehouden met ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, zie paragraaf 2.7.1. Over de ontwikkeling van woningbouwlocatie 'De Oksel', heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De gevolgen van 'De Oksel' worden in het kader van de planvorming hiervan nader onderzocht.
42ab	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Inmiddels is bekend dat het gemeentebestuur bezig is met de herziening van het GVVP, onder de naam Move 31. In het kader van dit traject zullen resterende en toekomstige knelpunten in beeld gebracht worden en naar verwachting zullen daarin aanvullende maatregelen voorgesteld worden. Ook op grond van deze ontwikkeling kan gesteld worden dat het in procedure brengen van de onderhavige ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan prematuur is en onzorgvuldig voorbereid.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1.
42ac	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de huidige verkeersintensiteit ongeveer 3500 motorvoertuigen per werkdagetmaal betreft. Dit aantal rechtvaardigt niet de aanleg van een nieuwe weg.	In de uitgevoerde studies naar de VLK (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken,

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket wordt hiermee in voldoende mate aangetoond. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en specifiek voor de VLK paragraaf 2.6.
42ad	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Hoge waarden Wet Geluidhinder: geluid / locatiespecifiek argument	Indiener ondervindt al geluidsoverlast van de huidige Kapelweg en de spoorbaan. Na aanleg van de nieuwe verbindingsweg zal die geluidsoverlast alleen maar toenemen omdat de weg direct langs de woning van indiener leidt en ook nog op kortere afstand. Dat betekent dat niet alleen aan de voorzijde van de woning maar ook aan de zijkant en aan de achterzijde meer geluidsoverlast ondervonden zal gaan worden.	Dit is een juiste constatering. Van belang is dat er volgens het Hogere waarden beleid van de gemeente Boxtel sprake moet zijn van minimaal één geluidluwe gevel (geluidbelasting van maximaal 48 dB). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit het geval is. Voor woning van indiener is dit berekend en komt dit uit op 42 dB. Aan de voorwaarde van een geluidluwe gevel wordt dus voldaan (zie paragraaf 6.4 van het akoestisch onderzoek).
42ae	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Blijkens het akoestisch onderzoeksrapport van 14 april 2017 behorende bij het ontwerpbestemmingsplan wordt bekeken of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Belangrijker is echter dat voor de woning van indiener sprake is van de aanleg van een nieuwe weg. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden zodat onderzocht dient te worden welke maatregelen getroffen moeten worden. Naar de mening van indiener bestaan er geen bezwaren tegen het treffen van maatregelen. De voorgestelde maatregel van de aanleg van een stil wegdek in de vorm van SMA-NL8G+ is onvoldoende. Daar komt bij dat uit het ontwerpbesluit sowieso blijkt dat geluidbeperkende maatregelen nodig zijn. In het ontwerpbesluit en in het akoestisch onderzoeksrapport wordt ongemotiveerd gesteld dat overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen onderzocht zouden zijn, maar niet doelmatig zouden blijken. Het betreffende onderzoek naar schermmaatregelen ontbreekt, althans noch het rapport, noch het ontwerpbesluit bevatten ter zake een nadere motivering. Daarmee is het ontwerpbesluit onzorgvuldig voorbereid.	Bij woning van indiener is zowel sprake van een reconstructie als nieuwe wegaanleg. Bij de afweging van de maatregelen is uitgegaan van nieuwe wegaanleg omdat hiervoor strengere eisen gelden (zie paragraaf 5.2.1 van het akoestisch onderzoek). In hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek wordt uitgebreid ingegaan op het afwegen van maatregelen. Hierbij is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Per cluster wordt het aantal reductiepunten berekend om vervolgens te bepalen welke maatregelen doelmatig zijn. Voor een groot gedeelte van de VLK geldt dat het toepassen van geluidsarm asfalt doelmatig is. Voor woning van indiener geldt aanvullend het volgende (zie paragraaf 6.2.1 van het akoestisch rapport): "Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 2.340 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. De zichthoek vanuit de woning op de weg bedraagt 118 m. Het is niet mogelijk om met het beschikbare budget een scherm of wal te plaatsen binnen de volledige zichthoek. Het is maximaal mogelijk om over 44 m een geluidwal van 1 m hoog te plaatsen binnen het beschikbare budget. Hiermee wordt geen minimale reductie van 5 dB behaald (eis uit het DMC). Aanvullende overdrachtsmaatregelen zijn daarom niet

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				doelmatig."
42af	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: geluid / locatiespecifiek argument	Dat sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding volgt uit het feit dat voor wat betreft de woning van indiener gesteld wordt dat het noodzakelijk is een hogere waarde vast te stellen. “Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau". Het betreffende onderzoek is vervolgens achterwege gebleven. Nader onderzoek moet plaatsvinden zodat vaststelling van het bestemmingsplan prematuur is. Indiener stelt zich [vooralsnog] op het standpunt dat sprake zal zijn van een overschrijding van de grenswaarde voor het binnenniveau in zijn woning. Dat betekent dat maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn.	Een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde vindt plaats na het vaststellen van de hogere waarden. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit onderzoek. Doorgaans wordt een termijn van maximaal 2 jaar aangehouden voor de uitvoering van het gevelwering onderzoek na vaststelling van de hogere waarden. Deze termijn is ook opgenomen in het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder.
42ag	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: geluid / cumulatie	Aangezien de woning van indiener gelegen is aan de spoorbaan dient ook rekening te worden gehouden met zogenaamde cumulatie en dient op grond van de Wet Geluidhinder de gecumuleerde geluidbelasting in beeld gebracht te worden. De cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de woning van indiener bedraagt 67 dB hetgeen ontoelaatbaar is.	Een hogere waarde wordt per bron verleend. Vanuit de VLK betreft dit op deze woning 52 dB en deze kan conform het hogere waarden beleid van de gemeente Boxtel worden verleend. De geluidbelasting vanuit de VLK is dus vergunbaar. Wanneer er sprake is van een samenloop van verschillende geluidsbronnen dient enerzijds de gecumuleerde geluidbelasting berekend te worden en anderzijds dient een beoordeling plaats te vinden of de gecumuleerde geluidsbelasting niet zal leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting is berekend en in de tabel binnen het hogere waardebesluit opgenomen. Aangezien de geluidbelasting van het spoor veel hoger is dan van de weg, is er geen sprake van een substantiële verhoging van de geluidbelasting (lagere toename dan 2 dB). Op dit moment onderzoekt ProRail in opdracht van het ministerie binnen het Meer Jaren Programma Geluid of en zo ja welke bron- en overdrachtsmaatregelen aan het spoor genomen gaan worden. Of de hoge geluidbelasting vanuit het spoor toelaatbaar is, wordt afgewogen in de saneringsbeschikking van het ministerie. Indien bron- en/of overdrachtsmaatregelen aan het spoor worden getroffen, zal ook de cumulatieve geluidbelasting op de gevel van de woning afnemen.
42ah	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: ecologie /	Indiener stelt zich op het standpunt dat de Verbindingsweg ontoelaatbare afbreuk doet aan de EHS en aan het Natura2000-gebied. Daar komt bij dat de Verbindingsweg en	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk (voorheen EHS) is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		natuurcompensatie en NNN	haar vervolg richting Haaren de Kleine Aa en het Smalwater [gelegen in de EHS] doorkruisen.	Het verlengde deel van de VLK richting Haaren vanaf de spoorwegovergang Kapelweg tot aan Smalwater vormt een reeds bestaand wegdeel. De nieuwe VLK sluit hierop aan. Dit bestaande deel is in het bestemmingsplan opgenomen om een goede aansluiting te kunnen creëren. Van een nieuwe ontwikkeling is hier geen sprake. Voor wat betreft de gevolgen, in het bijzonder de stikstofdepositie, van de VLK op het Natura 2000-gebied, zie onder 2.9.3
42ai	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	Uit de ter inzage gelegde quickscan Flora en Fauna talk-VLK blijkt dat in de omgeving van het tracé diverse beschermde diersoorten zijn aangetroffen en ter plaatse leven. Niet alleen de steenuil maar ook de kerkuil. De quickscan sluit niet uit dat zich effecten op het beheertype "Beek en Bron" en "Droogbos met productie" zullen voortdoen. Ook is door de breedte van de weg fysieke aantasting en versnippering van de EHS aan de orde. De oevers van de waterloop zullen worden aangetast.	De kerkuilen in het gebied, waaronder het paar op het perceel Kalksheuvel 26, zullen geen hinder van de VLK ondervinden: • omdat kerkuilen minstens 800 meter, tot zelfs 1.500 meter vanaf hun broedplaats jagen; • omdat een paartje kerkuilen een jachtrevier heeft van minimaal 200 ha., gemiddeld 400 ha. tot zelfs 700 ha.; • als er enkele hectares weg worden aangelegd, zal dit verlies aan jachtgebied nauwelijks effect hebben op de uitmuntende vlieger: kerkuil. Deze vliegt (in muizenarme jaren) dan enkele tientallen meters verder, wat hem / haar geen enkele moeite kost; • er worden voor de steenuilen maatregelen genomen die de kwaliteit van het jachtgebied verhogen en de oppervlakte geschikt jachtgebied vergroten. De kerkuil zal hiervan mee profiteren; • in het plan worden eveneens maatregelen getroffen om aanrijdingen van (steen)uilen bij de nieuwe verbindingsweg tegen te gaan. De kerkuil zal hier mede van profiteren. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar hoofdstuk 6.5 van het bestemmingsplan. Zie ook paragraaf 2.10. Effecten op onderdelen van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: EHS) worden gecompenseerd binnen de plangrenzen in de vorm van een stapsteen. Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
42aj	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03498	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	Uit de quickscan blijkt verder dat door de aanleg van de weg [potentiële] standplaatsen van soorten flora zullen verdwijnen. Voor wat betreft de fauna wordt op pagina 18 van de quickscan geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van de kamsalamander in de kwelsloot. Bij aanwezigheid zijn maatregelen vereist om effecten zoveel mogelijk te voorkomen. Dit nader onderzoek heeft tot op heden niet plaatsgevonden, zodat vaststelling van het bestemmingsplan prematuur is. Dat geldt ook op grond van het feit dat nader onderzoek naar het voorkomen van de kleine modderkruiper en vleermuizen noodzakelijk is. Ook voor deze soorten geldt dat zo nodig maatregelen vereist zijn om negatieve effecten te voorkomen. Tenslotte geldt dat voor wat betreft een aantal broedvogels zoals de steenuil en de kerkuil. Ook dit onderzoek is tot op heden achterwege gebleven. Ook uit de toelichting op het bestemmingsplan volgt dat nader onderzoek dient plaats te vinden. De toelichting vermeldt expliciet dat het territorium van een steenuil vernietigd en permanent verstoord zal worden. Er zal nader onderzoek door het Bureau Ecologica plaatsvinden. Het rapport zou eind april gereed zijn. “Deze onderzoekresultaten en de consequenties hiervan zullen bij de vaststelling van het BP worden betrokken”. Er is echter geen rapport van Ecologica ter inzage gelegd, zodat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en vaststelling van het plan prematuur is.	Arcadis heeft in 2016 nader soortgericht onderzoek verricht (bijlage 12, onderdeel “Natuurtoetsen flora en fauna VLK”, 4 juli 2016). Daaruit is gebleken dat er slechts algemeen voorkomende soorten amfibieën mogelijk in het geding zijn. Voor die soorten bestaat een vrijstelling bij ruimtelijke ingrepen en is de algemene zorgplicht van toepassing. Aan die zorgplicht wordt invulling gegeven (o.a. door de juiste werkwijze en periode van uitvoering te kiezen). Ook naar de kleine modderkruiper en vleermuizen is nader onderzoek gedaan. Het voorkomen van de kleine modderkruiper is uitgesloten. Bovendien heeft deze vis geen zwaardere beschermde status meer na de invoering van de wet Natuurbescherming. Er worden vliegroutes van vleermuizen aangetast. Daarvoor worden mitigerende maatregelen getroffen en zal een ontheffing in het kader van de wet Natuurbescherming aangevraagd worden. Verwacht wordt dat deze ontheffing verleend wordt op basis van de mitigerende en compenserende maatregelen. Het nader onderzoek naar de steenuil is uitgevoerd. Er worden mitigerende en compenserende maatregelen getroffen en indien nodig wordt een ontheffing in het kader van de wet Natuurbescherming aangevraagd. Op basis van de beschikbare informatie is aannemelijk dat ontheffing verleend zal worden. Voor wat betreft de kerkuilen, ze onder 42ai en de toelichting van het bestemmingsplan.
43	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03499	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
44	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03501	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
45	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03502	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
46	Brief d.d. 20 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03503	nut en noodzaak / scope plan	volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
47	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03504	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
48	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03505	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
49	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03507	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
50	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03509	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
51	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03510	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
52a	Brief d.d. 8 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03511 **Gasunie Transport Services B.V.**	Bestemmingsplan VLK: kabels en leidingen / algemeen	De regionale aardgastransportleiding, Z-528-38 ter hoogte van de Tongeren heeft een belemmeringenstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn gasleiding. Dit is niet juist. De belemmeringenstrook voor regionale aardgastransportleidingen dient wettelijk 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding te bedragen. Indiener verzoekt om de breedte van de belemmeringenstrook ter hoogte van de Tongeren terug te brengen tot 4 meter ter weerszijden hartlijn gasleiding.	De verbeelding wordt aangepast zodat de belemmeringenstrook niet 5 maar 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de gasleiding ligt.
52b	Brief d.d. 8 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03511 **Gasunie Transport Services B.V.**	Bestemmingsplan VLK: kabels en leidingen / algemeen	In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is bepaald dat een bestemmingsplan de ligging van de leidingen en de daarbij behorende belemmeringenstrook weergeeft. Een adequaat artikel ‘Leiding-Gas’ maakt hier deel van uit. Indiener verzoekt het artikel ‘Leiding – Gas’ op de volgende punten aan te passen: 1. Bouwregels; 2. Afwijken van de bouwregels; 3. Opnemen van voorrangsbepaling; 4. Advies.	De gevraagde aanvullingen voor wat betreft de bouwregels, afwijken van de bouwregels en advies worden overgenomen. Het bestemmingsplan bevat al een voorrangsbepaling, namelijk in artikel 14.2. Hiermee is voldoende geregeld dat de dubbelbestemming Leiding-Gas voorrang krijgt wanneer deze samenvalt met andere bestemmingen.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
52c	Brief d.d. 8 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03511 **Gasunie Transport Services B.V.**	Bestemmingsplan VLK: kabels en leidingen / algemeen	Voordat wordt overgegaan tot vaststelling van het onderhavige plan, verzoekt indiener om de beoogde wijzigingen eerst aan indiener voor te leggen.	De wijzigingen zijn afgestemd met de Gasunie.
53	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03512	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
54	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03513	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
55	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03514	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
56	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03515	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 20.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 20 en 21.
57a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03516	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 21.
57b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03516	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener mist een integrale visie en gelijktijdige aanpak van het verkeersmaatregelenpakket. Er is niet alleen onzekerheid over de uitvoering van dat pakket, maar het pakket is ook onvoldoende om de verplaatsing van verkeersdruk als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang, op te vangen. Het kan niet zo zijn dat de geconstateerde verkeersdruk in de aanloopstraten naar de dubbele spoorwegovergang en in Kalksheuvel en op de Kapelweg verplaatst wordt naar de Baandervrouwenlaan. Deze straat is hier in het geheel niet op berekend. Enorme toename verkeersdrukte volgens verkeersstudie is voor indiener onaanvaardbaar en vormt een ernstige inbreuk op het woongenot en de leefbaarheid in onze straat.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 20b. De toekomstige intensiteiten van de Baandervrouwenlaan zijn getoetst aan de theoretische grenswaarden van 3.0000 voertuigen per etmaal. Hieraan wordt voldaan waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze weg is gewaarborgd, zie paragraaf 2.7.3.
58a	Brief d.d. 19 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03517	nut en noodzaak / scope plan	stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.	verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 21.
58b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03517	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener mist een integrale visie en gelijktijdige aanpak van het verkeersmaatregelenpakket. Er is niet alleen onzekerheid over de uitvoering van dat pakket, maar het pakket is ook onvoldoende om de verplaatsing van verkeersdruk als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang, op te vangen. Het kan niet zo zijn dat de geconstateerde verkeersdruk in de aanloopstraten naar de dubbele spoorwegovergang en in Kalksheuvel en op de Kapelweg verplaatst wordt naar de Halderheiweg. Deze straat is hier in het geheel niet op berekend. Enorme toename verkeersdrukte volgens verkeersstudie is voor indiener onaanvaardbaar en vormt een ernstige inbreuk op het woongenot en de leefbaarheid in onze straat.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 20b. De toekomstige intensiteiten van de Halderheiweg zijn getoetst aan de theoretische grenswaarden van 3.0000 voertuigen per etmaal. Daarin is het voornemen van de gemeente meegenomen om de Halderheiweg aan te passen in verband met een fietsroute. Aan de theoretische grenswaarden wordt voldaan waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze weg is gewaarborgd, zie paragraaf 2.7.3.
59	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03518	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 57 / kenmerk GC17.03516.	voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 57 en 21.
60	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03519	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
61a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03520 **Stichting Kalksheuvel Leefbaar**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Volgens indieners merken tegenstanders van de VLK op dat het nut en de noodzaak van de VLK niet is aangetoond. In het bestaande verkeersplan van de gemeente Boxtel, democratisch vastgesteld, is opgenomen dat er in een woonstraat maximaal 3.000 motorvoertuigen mogen passeren per etmaal. Deze maximale grens wordt nu op de Kapelweg ver en langdurig overschreden zodat de gemeente de verplichting heeft om hiervoor een passende oplossing te realiseren. In dit geval heeft de gemeente Boxtel gekozen voor het tracé van de VLK waarmee indiener ook heeft ingestemd.	In de uitgevoerde studies naar de VLK (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd. Dank voor de ondersteuning van nut en noodzaak van de VLK.
61b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03520 **Stichting Kalksheuvel Leefbaar**	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / fietspad langs VLK	Voor het naast de verbindingsweg ingetekende fietspad is naar mening van indiener het nut en de noodzaak niet aangetoond. Dit omdat er een goede verbinding voor het fietsverkeer mogelijk is via het buurtschap Kalksheuvel. Fietsverkeer kan in de toekomst via het buurtschap naar de Van Salmstraat en daar de bestemming vinden naar het	De primaire fietsroute verloopt inderdaad via het buurtschap Kalksheuvel (Kapelweg). Het geprojecteerde fietspad langs de VLK betreft vastgesteld gemeentelijk beleid (Boxtel Bicycle). Het fietspad draagt bij aan een verdere vermazing van de fietsstructuur aan daarmee stimuleert het wens tot stimuleren van het fietsgebruik

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			bedrijventerrein dan wel aan de achterzijde van het station gebruik gaan maken van het reeds bestaande fietspad richting de Keulsebaan. Ook is de Kempseweg via het buurtschap bereikbaar. Het kiezen van afwikkeling via het buurtschap is in meerdere opzichten aanzienlijk veiliger en verhoogt de leefbaarheid binnen de buurt. Het fietspad zoals in het ontwerp is opgenomen zal op het eindpunt op de Schouwrooij aansluiting moeten vinden op het al bestaande wegennet. Gezien de verkeersintensiteit, de aard van het verkeersaanbod ter plaatse en de beperkte ruimte zal het zeer moeilijk worden om daar een veilige situatie te creëren. Gemiddeld genomen zal de afstand voor het fietsverkeer via het buurtschap zeker niet langer dan wel te verwaarlozen zijn. Het niet aanleggen van een fietspad zal nu en in de toekomst een kostenbesparing opleveren.	binnen Boxtel. Daarnaast voorkomt het fietspad zoekend fietsverkeer op de rijbaan van de VLK. Dit is een reëel risico omdat de fietsstructuur dan abrupt stopt op de Colenhoef terwijl gemotoriseerd verkeer wel doorgang heeft richting de VLK. De aansluiting van het vrijliggende fietspad op de bestaande fietsstructuur op het bedrijventerrein (fietsstroken) ter plaatse van de Colenhoef/bedrijventerrein Ladonk is op dit moment niet optimaal in te passen. Bij vaststelling van het voorlopig ontwerp is dan ook aanvullend geadviseerd om verder te werken aan een passende fietsstructuur op bedrijventerrein Ladonk.
61c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03520 **Stichting Kalksheuvel Leefbaar**	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener is voorstander van een verdiepte ligging van de aan te leggen weg met aan de oostzijde (zijde van het buurtschap) een verhoging/wal met begroeiing. Dit om de weg zoveel als mogelijk aan het zicht te onttrekken, te zorgen voor een extra geluidbarrière en door de aanplanting de opname van C02 te bevorderen.	Het verdiept aanleggen van de weg is technisch mogelijk, maar is niet haalbaar geacht vanwege de hoge investering die dit vraagt. Daarnaast zal het verdiept aanleggen van de weg grote invloed hebben op de waterhuishouding in het gebied. Dit heeft gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden en landbouwactiviteiten. Voorts is aan de zuidzijde van het spoor gekozen voor een inrichting zonder bomen om zo optimaal mogelijk aan te sluiten bij de landschappelijke kwaliteit (openheid) van het gebied. Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en het voorliggende ontwerp wordt voldaan aan de wettelijke kaders ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit. Ter hoogte van Kalksheuvel en Tongeren worden compensatiemaatregelen getroffen ten behoeve van de steenuil. Deze voorzieningen heeft mede ten doel om de weg aan het zicht te onttrekken.
61d	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03520 **Stichting Kalksheuvel Leefbaar**	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting Kalksheuvel	Indiener is vòòr aansluiten van de Kalksheuvel/ Kempseweg op de VLK. Aansluiting van de Kalksheuvel / Kempseweg op de VLK mag echter niet leiden tot: - een verhoging van de verkeersintensiteit op het gedeelte van de Kalksheuvel tussen de aan te leggen VLK en de Veldakkerstraat t.o.v. de huidige situatie; - een aantasting van wegbeeld en wegsituatie van het als karakteristiek te bestempelen weggedeelte in de Kalksheuvel; - een andere invulling van de herinrichting van het buurtschap Kalksheuvel dan is beoogd;	Op dit moment loopt er een burgerparticipatietraject om samen met de bewoners te zoeken naar een duurzame, verkeersveilige en prettige inrichting voor buurtschap Kalksheuvel. Zie voor nadere informatie paragraaf 2.2.2. De aansluiting van de rijbaan Kalksheuvel is verkeersveilig. Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en de normeringen blijkt dat de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer voldoende is en de oversteekbaarheid van de VLK voor fietsverkeer goed is. Daarnaast kan het fietsverkeer

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			- een verkeersonveilige situatie ter plaatse van de aansluiting. Met vorenstaande wordt bereikt dat het verdeeld en bezien over de hele wijk rustiger wordt dan wel gelijk blijft en er zeker geen toename van verkeer op enig punt, in dit geval de Kalksheuvel, zal ontstaan. Maatregelen en de manier van aansluiten van de Kalksheuvel op de VLK zullen genomen moeten worden om die uitgangspunten te kunnen verwezenlijken. Ook zal de latere inrichting van het buurtschap hierin van belang zijn.	separaat van het gemotoriseerd verkeer de VLK oversteken. Voor een nadere toelichting op de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.4.7. en de verkeersstudie VLK (bijlage 4 bij het bestemmingsplan VLK).
61e	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03520 **Stichting Kalksheuvel Leefbaar**	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener vraagt aandacht voor de detail ontwatering van de aangrenzende percelen op de VLK. Dit omdat er in de toekomst binnen het buurtschap, na herinrichting van de wijk, sprake zal zijn van een gescheiden afvoersysteem van oppervlaktewater en rioolwater. In natte perioden kan het oppervlaktewater nu al moeilijk weg, het zou mooi zijn als dit meegenomen / opgelost wordt met aanleg van de VLK.	Uitgangspunt bij de VLK is dat de waterhuishouding in het omliggende gebied niet wordt verstoord t.a.v. de ontwatering, waterstand oppervlakte water en grondwater. Deze aspecten worden verder uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan. Indien hieruit blijkt dat er aanvullende maatregelen moet worden getroffen dan worden deze in het verdere ontwerpproces opgenomen.
62	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03521	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 20 / kenmerk GC17.03455.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 20 en 21.
63a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03522	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.	Verwezen wordt naar onze reactie ten aanzien van de zienswijze van de Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord onder nummer 21.
63b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03522	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De berekende toenemende verkeersdrukte op de Parkweg, als gevolg van de geplande maatregelen leidt tot ongewenste en onveilige situaties. In de huidige situatie wordt de Parkweg door automobilisten en motorrijders al vaak beschouwd als een racebaan. Er lopen veel voetgangers en er rijden ook fietsers. De voetgangers lopen altijd op de weg. Zij moeten wel, want de Parkweg heeft geen trottoirs en geen hemelwaterafvoer naar het riool. Als het niet regent, lopen de voetgangers op de weg omdat zij niet in de hondenpoep willen trappen. De zandstroken aan weerszijden van de weg mogen door de vele tientallen hondenbezitters uit de buurt als hondentoilet worden gebruikt. Verder struikelt men over de afgevallen takken, want afgezien van het opzuigen van afgevallen blad in de herfst worden de zandstroken door de Gemeente Boxtel nooit schoongemaakt. Als het wel regent, moet al het hemelwater dat op het asfalt valt via de	De noodzakelijke en gewenste maatregelen ter plaatse van de omgeving van de Parkweg zullen deels worden meegenomen in het project Herinrichten Molenwijkseweg, zie paragraaf 2.2.1. De buiten het kader van het Maatregelenpakket en het project Herinrichting Molenwijkseweg gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden beschouwd en afgewogen binnen MOVE'31, zie paragraaf 2.1.2.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			zandstroken worden afgevoerd. Dit resulteert vrijwel altijd langdurig in lange en plaatselijk diepe plassen en modderpoelen op de zandstroken, zodat voetgangers helemaal geen keus hebben en op de weg moeten lopen.	
63c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03522	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Als twee tegemoetkomende auto's elkaar passeren en er zijn ook een of meerdere fietsers ter plaatse, dan worden deze laatsten regelmatig de zandstrook opgedreven. De weg is nu dus eigenlijk al te smal. Als de weg meer verkeer moet kunnen verwerken dan zal hij moeten worden verbreed, wat alleen mogelijk is als vele tientallen oude bomen worden gerooid. Dit zou een enorme inbreuk beteken op het huidige karakter van de Parkweg en op het woongenot van de bewoners.	Zie het antwoord onder 63b.
63d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03522	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De Gemeente Boxtel heeft de bewoners van de Parkweg verkeerd voorgelicht. Onze straat krijgt na uitvoering van de plannen een buitenproportionele toename van de verkeersdrukte te verwerken. In de informatiekrant over deze plannen, die enige tijd geleden bij ons in de bus viel wordt een verouderd stratenplan gepresenteerd waarop de Baandervrouwenlaan als doorgaande route wordt aangemerkt. De Parkweg komt in dit stratenplan in het geheel niet voor, alsof de ontwerpverkeersbesluiten voor deze straat irrelevant zijn. Deze situatie is enkele járen geleden zodanig gewijzigd dat de Baandervrouwenlaan over gaat in de Parkweg en beide straten in elkaars verlengde de doorgaande route vormen.	De gemeente heeft op 18, 19, 22 en 23 mei 2017 een informatiewinkel georganiseerd voor informatie over het Maatregelenpakket PHS Boxtel, het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de hiermee samenhangende ontwerpbesluiten en de procedures. Tijdens deze informatiewinkel en bij de ter visie legging van de ontwerpen is alle benodigde informatie ter beschikking gesteld.
64	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03523	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 57 / kenmerk GC17.03516.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 21 en 57.
65	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03524	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 57 / kenmerk GC17.03516.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 21 en 57.
66	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03525	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. Een brief heeft betrekking op het ontwerp bestemmingsplan VLK en de andere brief heeft betrekking op het ontwerp verkeersbesluit Tongersestraat. De brieven zijn identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 en 29 / kenmerk GC17.03465 en GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 28 en 29.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
67	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03526	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. Een brief heeft betrekking op het ontwerp bestemmingsplan VLK en de andere brief heeft betrekking op het ontwerp verkeersbesluit Tongersestraat. De brieven zijn identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 en 29 / kenmerk GC17.03465 en GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 28 en 29.
68	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03527	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 58 / kenmerk GC17.03517.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 21 en 58.
69	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03528	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 57 / kenmerk GC17.03516.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 21 en 57.
70	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03530	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
71	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03531	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
72	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03532	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
73a	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03533	Bestemmingsplan VLK: overig / algemeen	Als gevolg van aanleg van de nieuwe weg zal het leefklimaat in het buurtschap Kalksheuvel flink omlaag gaan: toenemend trillingbelasting, geluidsoverlast en enorme toename van de hoeveelheid fijnstof door de verwachte 6500 verkeerbewegingen per etmaal. De gemeente Boxtel heeft al ontheffing aangevraagd voor de huizen die vlak langs de VLK komen te liggen. Het aantal toelaatbare decibels zou slechts licht worden overschreden. Naar mening van indiener zal er veel verkeer, geen vrachtverkeer, binnendoor gaan rijden vanaf Tilburg via de VLK en Kalksheuvel naar Bedrijventerrein Ladonk naar de autosnelweg, (sluipverkeer). De verkeersintensiteit op de Kalksheuvel zal aanmerkelijk toenemen, van 350 naar 1600(of meer) verkeersbewegingen	De gevolgen van de VLK voor het woon- en leefklimaat zijn onderzocht, zie paragraaf 2.9.1. Het Maatregelenpakket heeft juist ten doel om het doorgaand verkeer door het buurtschap te weren en het woon- en leefklimaat hiermee te verbeteren. In de toekomstige situatie zal er geen sprake meer zijn van doorgaand (vracht)verkeer door het buurtschap Kalksheuvel richting Ladonk. De toename van verkeer op de weg Kalksheuvel betreft enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap zelf, zie paragraaf 2.7.3.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			per etmaal, wanneer er een aansluiting op de VLK wordt gerealiseerd.	
73b	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03533	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	De aanleg van de VLK en het sluiten van de Dubbele Overweg zullen leiden tot het totale isolement van de wijk Kalksheuvel. De wijk Kalksheuvel wordt een soort dood aanhangsel van de gemeente Boxtel. Er komt weliswaar een spoorwegovergang bij de D' Ekker/Tongeren maar Tongeren krijgt richting de Mezenlaan geen aansluiting met de VLK. Bewoners uit het buurtschap Kalksheuvel zullen enorm moeten gaan omrijden (via Nergena, Esschebaan of Van Salmstraat, Keulsebaan en de Parallelweg Zuid) om naar het centrum van Boxtel te komen.	Gemotoriseerd verkeer richting het centrum krijgt inderdaad te maken met omrijdafstanden. Dit aspect is bij de keuze van de voorkeursvariant afgewogen en geaccepteerd. Voor langzaam verkeer biedt de fietstunnel een directe verbinding met het centrum. Binnen deelproject Tongeren wordt de aansluiting van Tongeren op de VLK verder uitgewerkt, zie paragraaf 2.2.1.
73c	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03533	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	Het rustieke gebied De Donders wordt vernietigd. De weg doorkruist de ecologische hoofdstructuur en de door de provincie bestempelde blauw groene zone. Blauw-groene zone is een gebied in de Donders met zeldzame flora en fauna. In onze tuinen en tuin van de buren hangen nestkasten voor steen- en kerkuilen. In deze kasten nestelen steenuilen en er is zelfs een broedsel van kerkuilen in een van de kasten. Zowel kerkuilen en steenuilen worden beschermd. En natuurlijk is de weg een ernstige bedreiging voor het dal van de Kleine AA en het natura 2000 gebied De Kampina.	In het kader van het bestemmingsplan hebben overeenkomstig de geldende regelgeving op dit punt diverse onderzoeken plaatsgevonden, zie paragraaf 2.10 en het bestemmingsplan plus de bijbehorende onderzoeken. Hierin is onderbouwd dat, voor zover vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is, voldoende aannemelijk is dat deze kan worden verleend. Van significante effecten op het de Kampina en andere gebieden met natuurwaarden in de omgeving is geen sprake, zie paragraaf 2.10.
74	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03534	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 20 / kenmerk GC17.03455.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 20 en 21.
75a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener is als bewoner van Kapelweg/ Kalksheuvel van alle maatschappelijke en centrum voorzieningen rechtstreeks afhankelijk. Met het voornemen om de spooroverwegen te vervangen door een fietstunnel ontstaat er een beperking voor indiener en de bewoners van Kapelweg/Kalksheuvel voor de bereikbaarheid in en bij de genoemde voorzieningen. Deze beperkingen ontstaan door: a. Het hoogte verschil wat moet worden overwonnen bij het in en uitrijden van de tunnel, b. Het omrijden naar de centrum voorzieningen bij het gebruik maken van een auto of ander gemotoriseerd verkeer. Een fietstunnel is geen geschikte voorziening om de tunnel te passeren. Denk hierbij aan, slechte weersomstandigheden, ouderen die de helling niet kunnen nemen, Mensen die	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer tussen Kalksheuvel en Boxtel Centrum. Voor langzaam verkeer is er een veilige en rechtstreekse verbinding met het centrum. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			meerdere kleine kinderen naar school brengen en daarvoor een auto nodig hebben enz. Het gaat hierbij niet alleen om de eigen activiteiten maar ook personen die op bezoek willen komen dan wel hulp aan huis komen verlenen en die eveneens die beperkingen ervaren.	na een integrale afweging besloten om deze omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Dit is onderzocht en afgewogen in de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten).
75b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Door gemeente is gesteld dat de geplande tunnel ook bereikbaar zal zijn voor eerste lijn- hulpdiensten. De tunnel is daarbij niet bereikbaar voor de eigen buurt hulpverlening bij calamiteiten. Eigen buurthulpverlening moet omrijden met alle gevolgen van dien. Indiener verzoekt om de tunnel ook geschikt te maken voor beperkt personen auto verkeer, dus een bredere tunnelbuis. Het is daarbij, na realisering daarvan, eenvoudiger om een tunnelbuis geheel of gedeeltelijk af te sluiten voor bepaalde verkeer deelnemers, zo dit nodig mocht zijn, dan deze in een later tijdstip te verbreden.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht (zie paragraaf 2.3.6.). Op dit moment wordt gewerkt aan de plannen voor een fietstunnel. Bij deze planvorming is de werkgroep Fietstunnel betrokken. Adviezen en suggesties, zoals indiener voorstelt, kunnen worden ingebracht. Voor een toelichting op de stand van zaken van dit deelproject wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.
75c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Ondanks herhaald mondeling verzoek is tot op heden verzuimd om een onderzoek te doen uitvoeren naar de leefbaarheid van Kapelweg/ Kalksheuvel waarbij de vermelde en overige aspecten worden onderzocht en objectief wordt gereageerd op de uitkomsten daarvan en daarmee ook rekening wordt gehouden. Indiener verzoekt alsnog een volledig en objectief onderzoek in te stellen naar de leefbaarheid van Kalksheuvel en dit democratisch te communiceren en te honoreren.	In de diverse studies die ten grondslag liggen aan het Maatregelenpakket zijn de (verkeers)effecten voor de Kapelweg, Kalksheuvel en ander wegen onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten), waarin deze effecten (onder meer woongenot en leefbaarheid) worden beschreven.
75d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Tot op heden kent Kapelweg/ Kalksheuvel een enkele winkelvoorziening maar het staat geenszins vast dat deze winkel voorziening na het realiseren van de geplande fietstunnel in stand zal blijven waarbij bij sluiting daarvan de leefbaarheid verder zal afnemen.	Na realisatie van het Maatregelenpakket blijven de winkels bereikbaar, alleen verandert de bereikbaarheid wel. Buurtschap Kalksheuvel is na realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel per auto bereikbaar via een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg richting het zuiden en westen en indien gewenst

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				via de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike. Voor langzaam verkeer zijn de voorzieningen vanuit het centrum rechtstreeks en veilig bereikbaar via de fietstunnel. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.8.
75e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Indiener moet door de plannen omrijden via de Keulsebaan dan wel Tongeren van en naar de “centrum voorzieningen”. Het omrijden betekent tevens het langer gebruik maken van het Boxtelse wegennet en het meer toebrengen van overlast aan derden.	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, hierbij de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen.
75f	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Met het sluiten van de overwegen wordt het terugdringen van de bestaande verkeersoverlast in de Tongeresestraat en de aansluitende straten zoals de Baroniestraat enz. beoogd. Indien er overlast is van verkeer dan kan dit naar mening van indiener uitsluitend worden geminimaliseerd door het aanbrengen van extra voorzieningen. Er is nog steeds een toename van verkeer. Spreiden van verkeer is daarbij beter als concentreren. Indiener heeft bij de aanleg van het vier viersporige baanvak van Boxtel naar Eindhoven gepleit voor het geschikt maken van de geplande tunnel in de Prins-Hendrikstraat voor personen auto's. Aan dit verzoek is geen gevolg gegeven met de nu optredende overlast als gevolg. Indiener verzoekt de voorgenomen tunnel voorziening ter plaatse van de Tongeresestraat ook geschikt te maken voor personen auto vervoer.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie hiervoor ook paragraaf 2.6.4. en 2.6.6. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
75g	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03535	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Indiener heeft als oplossing voorgesteld om een Noordelijke Ontsluitingsweg te realiseren waarvoor tot op heden geen initiatieven zijn genomen en de overlast op de overige spoorkruisingen veder toe gaat nemen. Indiener verzoekt een Noordelijke Ontsluitingsweg in procedure te nemen en ook daadwerkelijk aan te leggen.	Verwezen wordt naar de reactie onder 75f.
76a	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03536	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener zou graag zien dat er aan hun zijde van de nieuwe weg groen en met name wintergroene planten worden aangebracht. Dit om geluids- en fijnstof overlast te voorkomen en vanwege het visuele aspect.	Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en het voorliggende ontwerp wordt voldaan de wettelijke kaders t.a.v. geluid en luchtkwaliteit. Aanvullende afschermingsmaatregelen zijn ter plaatse landschappelijk

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				niet gewenst in verband met het open karakter van het gebied. Ter hoogte van de percelen van indieners wordt het compensatieperceel gerealiseerd waardoor voor een groot deel het zicht op de weg wordt onttrokken.
76b	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03536	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener verzoekt om straatverlichting langs de ontsluitingsweg en de Loxvenseweg om zo de veiligheid te vergroten.	Vanwege het landschappelijke karakter van het gebied wordt terughoudend omgegaan met het aanbrengen van openbare verlichting. Hiermee wordt ook de aanwezige flora en fauna niet onnodig verstoord. Daar waar in het kader van de verkeersveiligheid openbare verlichting nodig is, wordt deze aangebracht. Voor de VLK betekent dit dat ter hoogte van bochten en kruisingsvlakken openbare verlichting wordt aangebracht. Binnen het verdere ontwerpproces wordt de openbare verlichting verder uitgewerkt.
76c	Brief d.d. 18 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03536	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener zou graag zien dat het stuk Loxvenseweg dat blijft wordt verbeterd omdat dit nu in zeer slechte staat verkeert (gaten in asfalt, m.n. voor fietsers gevaarlijk).	Buiten de aanpassingen ten behoeve van de VLK worden binnen de verdere uitwerking van VLK geen reguliere onderhoudsvraagstukken opgepakt. Wel wordt dit verzoek doorgeleid naar de wegbeheerder.
77	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03537	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
78	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03538	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
79	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03539	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
80	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03540	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
81	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03541	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
82	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017	Verkeersbesluit Tongersestraat:	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03542	nut en noodzaak / scope plan		
83	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.035343	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. Een brief heeft betrekking op het ontwerp bestemmingsplan VLK en de andere brief heeft betrekking op het ontwerp verkeersbesluit Tongersestraat. De brieven zijn identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 en 29 / kenmerk GC17.03465 en GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 28 en 29.
84	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.035373	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
85a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: proces / overig	Indiener verwijst naar de eerder ingediende zienswijze uít 2014 welke als onderdeel van deze zienswijze wordt ingelast. Indiener heeft op 5 juli een nadere aanvulling gestuurd welke in de totale afweging is meegenomen.	De toegezegde aanvulling door indiener op de pro-forma zienswijze hebben wij binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen. De argumenten uit deze aanvulling worden onderstaand beantwoord. Voor een reactie op hoofdlijnen op de zienswijzen uit 2013, zie bijlage van het bestemmingsplan VLK 2017.
85b	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	B&W heeft verzoek van indiener tot het verlenen van een ruimere termijn niet gehonoreerd. Indiener geeft in overweging om alsnog meer tijd te scheppen voor reacties door belanghebbenden en te waarborgen dat in de toekomst bij andere zware dossiers dat ook het geval zal zijn.	Indiener heeft zijn proforma zienswijze alsnog binnen de extra geboden termijn van twee weken aangevuld. Het eerdere verzoek van indiener om een verlenging met zes weken is afgewezen met als argumentatie dat vroegtijdig (maart/april) een aankondiging van de start van de procedure heeft plaatsgevonden waardoor tijdig de nodige voorbereidingen konden worden getroffen. Een tweede argument om het verzoek niet te honoreren is dat de projecten inhoudelijk niet nieuw zijn.
85c	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Er is geen sprake van een afweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Naast het verkeersfunctionele aspect is ook de beïnvloeding van de ruimtelijke kwaliteit aan de orde. Behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit dient als basisdoelstelling voor het plan genomen te worden. Hiervan mag alleen onder bijzondere omstandigheden worden afgeweken indien met het plan een zwaarwegend maatschappelijk doel gediend wordt en geen ander redelijk alternatief voorhanden is. Of het verminderen van de verkeersoverlast op de Kapelweg als een zwaarwegend maatschappelijk belang voor de gemeente moet worden aangemerkt valt volgens indiener te betwijfelen gelet op het plaatselijke karakter ervan en het beperkte aandeel in de totale verkeersoverlast op de spitsuren binnen de bebouwde	In het kader van de diverse studies, zie paragraaf 2.4 en 2.5, zijn diverse alternatieven en varianten uitgebreid op verschillende effecten, waaronder landschap en cultuurhistorie, onderzocht en afgewogen. Hiervoor wordt eveneens verwezen naar hoofdstuk 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en paragraaf 2.6.1 van deze Nota van zienswijzen. Bij de uiteindelijke afweging is vervolgens een zwaar gewicht toegekend aan het algemeen maatschappelijke belang, zie paragraaf 2.3. In het VO voor de VLK is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in het landschap van een open akkercomplex. De VLK en het Maatregelenpakket dragen in belangrijke

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			kom van Boxtel. Dit blijkt ook wel waar bij andere vergelijkbare overlast gevende knelpunten in de kom geen maatregelen zijn voorzien. Dit betekent dat de te nemen verbeteringsmaatregelen niet ten koste mogen gaan van een significante aantasting van de ruimtelijke kwaliteit dan wel de belemmering van toekomstige verbetering ervan. De vermindering van de verkeersbelasting van de Kapelweg gaat volgens indiener door de koppeling aan de VLK gepaard met een significant ruimtelijk en natuurlijk verlies in kwantitatief en kwalitatief opzicht. Volgens indiener wordt het plan gemotiveerd op basis van beperkte doelstellingen die onvoldoende zijn om aan te kunnen tonen dat hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ook de andere doelen die met het plan worden gediend, tonen evenmin een goede ruimtelijke ordening aan.	mate bij aan de doelstellingen van het gemeentelijk GVVP. Deze doelstellingen zijn ruimer dan het verminderen van verkeersoverlast op de Kapelweg waaraan indiener in zijn zienswijze refereert. De planvorming getuigt in voldoende mate van een goede ruimtelijke ordening.
85d	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	De wet vereist dat een besluit of plan berust op een zorgvuldige voorbereiding. In geval van nieuwe infrastructuur dienen alle redelijkerwijs in aanmerking komende alternatieven te worden onderzocht op hun verkeerskundige en milieugevolgen. Twee mogelijke opties zijn daarbij buiten beeld gebleven.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht.
85e	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Het Verkeersrapport (Arcadis 2017) heeft zich beperkt tot die situatie waarbij de VLK is gerealiseerd. De verkeersoplossende mogelijkheden bij sluiting van een of beide spoorovergangen zonder VLK zijn daardoor ten onrechte buiten beeld gebleven. De twee opties voldoen aan het gemeentelijk beleid tot beter gebruik van bestaande wegen en sporen eveneens met het provinciale natuurbeleid.	Indiener doelt hiermee in feite op een afsluiting van de dubbele spoorwegovergang, zonder dat een alternatief voor gemotoriseerd verkeer is gerealiseerd en dit verkeer dan gebruik moet maken van de bestaande infrastructuur. Dit veroorzaakt ongewenste verkeers- en leefbaarheidssituaties. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.3. Varianten die uitgaan van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				de optimalisatie van het bestaande wegennet, bundeling van wegen en ontzien van het landschap, zijn in het kader van diverse studies nadrukkelijk onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.4, 2.5 en 2.6.
85f	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	De verkeersomvang van Ladonk met Esch, Haaren en Oisterwijk e.v. blijkt volgens de verkeersonderzoekingen zo gering van omvang dat een VLK hiervoor overbodig is. Dit verkeer kan dan ook zonder problemen via de Kapelweg worden afgehandeld. Het is het overige verkeer met de bestemming Centrum e.v. dat de hoofdoorzaak van de huidige hinder in Kalksheuvel vormt (zie bijlage 1 bij zienswijze 'Verkeersberekening Kapelstraat').	De problematiek wordt niet alleen veroorzaakt door de hoeveelheid verkeer, maar ook het aandeel vrachtverkeer en de inrichting in van de Kapelweg in het buurtschap Kalksheuvel. Door de toename van het aantal treinen en de toename van autoverkeer neemt de problematiek toe. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
85g	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Sluiting van een of beide overwegen heeft tot direct gevolg dat de verkeersbelasting van de Kapelweg tot aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht omdat alle verkeer van en naar het Centrum e.v. wegvalt. Dit verkeer zal dan een andere route moeten gebruiken door het buitengebied–west om de kom van Boxtel te kunnen bereiken. Het gunstige verkeerseffect op Kapelweg kan nog versterkt worden door het instellen van een inrijverbod voor vrachtverkeer van en naar Esch, Haaren, Oisterwijk e.v. De sluiting van de spoorwegovergang heeft ook tot gevolg dat het verkeer dat van de centrumzijde (A-2 noord St. Michielsgestel, Noord, Munsel, Oost ,Centrum) komt niet meer naar Ladonk kan en dus ook een andere route zal dienen te volgen. Voorkomen dient te worden dat dit eventueel zijn weg gaat zoeken naar de Kapelweg en Kalksheuvel. Dit is mogelijk omdat er voor dit mogelijke sluipverkeer een aanvaardbaar alternatief bestaat. Het verkeer van de A2 noord kan via de A2 en Keulsebaan worden afgewikkeld. Dat van Noord, Munsel, Centrum en Oost kan via de oude rijksweg ,welke de noord-zuid hartader van de bebouwde kom vormt, en Keulsebaan plaatsvinden. Dit is een reële optie omdat de afstanden van de zwaartepunten van deze komdelen met het hart van Ladonk	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht (zie paragraaf 2.3.6.). Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer Boxtel Noord. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7, 2.8 en 2.9

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			gelijk of nog minder zijn dan via de Kapelweg. Dat dit een reële optie is blijkt uit het verkeersrapport van Royal Haskoning uit 2013.	. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
85h	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Indien zou blijken dat het verkeer van de centrumzijde naar Ladonk na sluiting van de dubbele overweg niet bevredigend via de A2 en oude rijksweg-Keulsebaan zou kunnen worden afgewikkeld dan bestaat er nog een optie om de Tongersestraat als noord-westelijke ontsluiting van Ladonk om te bouwen met verlenging tot het dal van de Beerze zoals ook bij de VLK is voorzien. Alleen de spoorwegovergang den Bosch Eindhoven wordt gesloten en die van Tilburg-Boxtel blijft open. Deze overgang wordt dan ingeruild voor de overgang zoals die bij de VLK is voorzien. Bij deze aanpak wordt doorgaand verkeer via de Kapelweg geheel uitgesloten. De verbinding van Kalksheuvel met het Centrum via de Braken is een te overwegen mogelijkheid waardoor het gevreesde isolement minder wordt. Indiener geeft aan dat in dit geval het nadeel van de belasting van het kom- en buitengebied netwerk blijft bestaan doch het voordeel van het niet hoeven aanleggen van een geheel nieuw tracé door een waardevol akkergebied blijft wel bestaan.	Verwezen wordt naar de reactie onder 85g.
85i	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Het is een illusie dat verkeerscongestie in de spitsuren kan worden opgelost. De oplossing moet dan ook niet gezocht worden in nog meer asfalt maar wel in gedragsverandering al dan niet afgedwongen. Concreet zou een actief beleid gevoerd dienen te worden om de belasting met het woon-werkverkeer naar Ladonk te verminderen door het autogebruik te ontmoedigen. Indiener mist een dergelijke aanpak in het voorliggende plan.	Het verkeersmodel laat zien dat de verkeersbehoefte er is. In MOVE '31 is zeker aandacht voor aspecten als gedragsverandering en vermindering autogebruik. Omdat effecten nu nog niet zijn in te schatten, moet van de prognose van het verkeersmodel worden uitgegaan. In het Maatregelenpakket biedt de fietstunnel een rechtstreeks en veilig alternatief voor onder meer woon-werk verkeer richting Ladonk.
85j	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	De onbebouwde akkerzone waarbinnen de VLK is geprojecteerd neemt een strategische gevoelige positie in binnen het natuurwetwerk van de provincie. De akkerzone vormt een belangrijke schakel in de verbinding tussen boscomplexen en vormt een bufferzone langs het beekdal waardoor de natuurontwikkeling ongestoord zijn gang kan gaan. Het wegtracé introduceert een nieuwe ruimtelijke doorsnijding van het laatste nog resterende akkercomplex van	Het akkercomplex maakt zelf echter geen onderdeel uit van deze natuurgebieden of het NNB en wordt ook niet vanwege de cultuurhistorische waarden als zodanig beschermd. Zie voor wat betreft de cultuurhistorische waarden paragraaf 2.9.2. Zie paragraaf 2.10 voor de gevolgen van de VLK voor het Natuurnetwerk. Van onevenredige negatieve gevolgen voor

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			Boxtel met allure dat zijn samenhang als grootschalige aaneengesloten onbebouwde ruimte heeft weten te bewaren. Ca 25% (20 ha) van de zone wordt van het kerngebied afgesneden en verkeert niet langer in directe samenhang daarmee. Deze teweeg te brengen gebiedsaantasting is niet mitigeerbaar of compensabel en heeft dus een duurzaam negatief gevolg.	het Smalwater (Natuurnetwerk) of een negatieve externe werking op het Natuurnetwerk is geen sprake.
85k	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / ecologische verbindingszone	Voor wat betreft de ecologische verbindingsmogelijkheden geeft indiener aan dat de verbindingsbreedte van 25 meter een eis betreft die nog juist een minimale verbindingsfunctie kan vervullen. Een ecologische verbindingsfunctie dient afgestemd te zijn op het formaat van de te verbinden gebieden. Grootschalige gebieden zoals de Campina en de boszone van Venrode e.v. vereisen daarom ruime verbindingszones. Het VLK tracé vormt een substantiële beperking binnen de akkerzone omdat de keuzemogelijkheid substantieel beperkt wordt. Temeer ook omdat de uitstralende effecten van de weg tot ver in het gebied verstorend werken en zo de bandbreedte van het zoekgebied nog meer doen afkalven.	De door indiener genoemde ecologische verbindingszone van 25 meter betreft een zoekgebied. Op grond van de Verordening ruimte geldt voor de ecologische verbindingszones een beperkt beschermingsregime, gericht op het bieden van basisbescherming. Inrichting, beheer en bescherming op perceelsniveau worden nader in het bestemmingsplan uitgewerkt. Het VO is dusdanig ontworpen, dat de ecologische verbindingszone als zodanig zal blijven functioneren, zie paragraaf 2.10.
85l	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / overig	Het nieuwe wegtracé tast landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische gebiedswaarden aan (zie hierna). Deze aantastingen beperken zich niet tot het wegtracé zelf maar hebben een sterke negatieve uitstraling tot ver in de akkerzone door het scheppen van een nieuwe ecologische barrière, visuele verstoring en rustverstoring door geluid en lichthinder. Indiener schat dat zeker de helft (40 ha) van de akkerzone hierdoor directe schade ondervindt.	Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies voor de VLK, zie paragrafen 2.4 en 2.5. Specifiek voor wat betreft de landschappelijke en cultuurhistorische waarden wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2
85m	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Landschappelijke gebiedswaarden: het introduceren van een nieuwe verkeersweg in een gebied met alleen zandpaden en wegen heeft zonder meer een grote impact op het landschap. Naar schaal, wegdekverharding en het niet inpasbaar zijn in de bestaande weg -en kavelpatroon, vormt dit een storend contrast en voert tot een negatieve belevingswaarde van het landschap. Effecten die versterkt worden door het open karakter van de akkerzone. Deze kenmerkende openheid maakt ook dat mogelijke mitigatie of compensatie door b.v. inplanting altijd een landschappelijke karakteraantasting met zich mee brengt. De versnippering van de ruimtelijke en landschappelijk/ functionele samenhang is door geen enkele maatregel op te vangen. Dit wordt nog verergerd door het wegverkeer dat van verre goed zichtbaar door het landschap	Zie onze reactie onder 85c. In paragraaf 2.9.2 wordt nader ingegaan op de gevolgen van de planvorming op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden in het gebied. In paragraaf 2.10 wordt nader ingegaan op de relatie met de natuurwetgeving, waaronder de gevolgen van de planvorming voor beschermde soorten. Zie ook de toelichting van het bestemmingsplan.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			snelt. Het dynamische karakter ervan is buitengewoon storend voor de rustbeleving. Ook bij nacht zal de geluids-en lichtverstoring tot in de verre omtrek de rust in het gebied verstoren. Hierdoor worden o.m. nachtdieren zoals uilen (foerageergebied van de steen en kerkuil) getroffen. De beoogde compensatie met een nieuw aan te leggen bosje nabij het Smalwater heeft geen enkele positief effect op de aantasting van de akkerzone en past ook niet in het kenmerkende open karakter aldaar.	
85n	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / overig	Ecologische gebiedswaarden: De ecologische kern en verbindingsbetekenis van de akkerzone in actuele en potentiële zin, wordt sterk beïnvloed door de ongestoorde samenhang van het gebied en de heersende rust als gevolg van het ontbreken van bebouwing en autoverkeer. De ver uitstralende effecten van de rustverstoring door geluid, licht en in visueel opzicht maken dat de negatieve invloed van de weg op de hele akker merkbaar zijn. Uiteraard zal de belangrijke bufferfunctie van het beekdalgebied van de Beerse nadeel van de weg ondervinden.	Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies voor de VLK, zie paragrafen 2.4 en 2.5. De uitstralende effecten zijn bij de afweging in de uitgevoerde studies naar de VLK en bij het opstellen van het VO van de VLK betrokken, zie 2.9.2 en de toelichting van het bestemmingsplan.
85o	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Cultuurhistorische waarden: De nieuwe weg is niet functioneel aan het gebied gebonden en vormt in dat opzicht een vreemd niet passend element in het landschap. Daarnaast doorbreekt de weg het karakteristieke ontginningspatroon zoals dat nog herkenbaar is in de perceels-en wegenstructuur. Dit wordt nog verergerd door aantasting van het kavelpatroon als een samenhangend geheel. De gebiedsaantasting is daarom zowel omvangrijk, ingrijpend als definitief. Dit betekent een aanzienlijk ruimtelijke kwaliteitsverlies dat niet valt te verenigen met het rijks-en provinciaal ruimtelijk beleid.	Voor nut en noodzaak wordt verwezen naar paragraaf 2.3. Zoals hierboven gesteld, zijn de cultuurhistorische waarden in het kader van de studies naar de VLK nadrukkelijk in de afweging betrokken, zie onze reactie onder 85c en paragraaf 2.9.2. Van strijdigheid met rijks- en provinciaal belang is geen sprake, zie paragraaf 2.10.
85p	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	De voorziene afwijking van het bestemmingsplan komt in strijd met art.2.10.4 Vr en is dus niet toegestaan. Er is sprake is van een majeure aantasting van de wezenlijke landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken en waarden. Er is ook sprake van een naar schaal omvangrijke en ingrijpende ruimtelijk/ecologische versnippering van de gebiedssamenhang van het natuurnetwerk. Het gaat om een significante aantasting en vermindering van de samenhang. Een uitzondering is slechts mogelijk indien er sprake is van een groot openbaar belang, geen reële alternatieven zijn, en de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.	Zie onze reactie onder 85c. In de paragrafen 2.9.2 en 2.9.3 wordt nader ingegaan op de gevolgen van de planvorming op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden in het gebied en op het NNB. Hierbij wordt geconstateerd dat van een onaanvaardbare aantasting geen sprake is. Verder wordt geconstateerd dat er geen sprake is van een significante aantasting van het NNB waardoor het 'nee, tenzij regime' niet van toepassing is. Mocht het 'nee. tenzij regime' wel van toepassing zijn geweest, dan kan hieraan worden voldaan. Deze toetsing is volledigheidshalve in paragraaf 2.10 opgenomen.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			- Voor de ontsluiting van Ladonk heeft de nieuwe weg slechts een zeer beperkte betekenis nu dit slechts 6 % omvat van het totale verkeer. Ditzelfde geldt ook voor de vermindering van de binnenstedelijke verkeersbelasting in verhouding tot de rest van het komgebied waar geen maatregelen zijn voorzien. - Er zijn wel degelijk redelijke andere alternatieven voorhanden welke ten onrechte buiten beschouwing zijn gebleven of op onjuiste gronden zijn losgelaten. - De negatieve effecten van de nieuwe weg door de akkerzone bestaan uit een versnippering van ca 25% (20 ha) van het gebiedsoppervlak. De samenhang als ruimtelijke structuur gaat hier verloren. Daarbij komt het verbreken van de samenhang van de cultuurhistorische kenmerkende kavelstructuur binnen de 20 ha. De gevolgen daarvan zijn echter ook daarbuiten merkbaar waar verbroken kavelgrens samenhang zich buiten de 20 ha versnipperde akkerruimte uitstrekt. Gelet op de omvang van de gebiedsaantastingen is hier geen sprake van dat de negatieve effecten worden beperkt. Eerder is er sprake van een maximalisering nu er immers geen enkele poging is gedaan tot minder doorsnijding of betere bundeling. Daarnaast is geen sprake van een gelijkwaardige compensatie omdat de aard van versnippering van oppervlak en historische kavelgrenzen dit niet mogelijk maakt omdat deze uniek en plaatsgebonden zijn. Ook is geen sprake van compensatie in de vorm van een gelijkwaardige uitruil van elders te herstellen vergelijkbare gebiedsaantastingen. Er is immers in het gebied geen andere vergelijkbare verkeersweg gelegen welke eventueel kan worden geamoveerd.	
85q	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Onderhavig plan voldoet niet aan de in Verordening ruimte opgenomen aanduiding ‘groenblauwe mantel’. Het nieuwe wegtracé draagt geenszins bij aan behoud of herstel van de genoemde gebiedswaarden maar vernietigd juist bestaande waarden en brengt daarnaast nog nieuwe aantastingen teweeg. Het blijvende karakter ervan geeft een permanente ontwrichting die precies het tegenovergestelde teweeg brengt dan wat in de Vr onder duurzaamheid wordt verstaan. Nu de planregels een ernstig verlies van gebiedswaarden faciliteren is het evident dat niet aan de beschermings- en hersteleis wordt voldaan. De plantoelichting bevat weliswaar een uitvoerige verantwoording van kennisverwerving over het plangebied doch schiet tekort in de	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			juiste duiding ervan. De versnipperinggevolgen b.v. krijgen niet het gewicht toegekend die ze behoeven. Daardoor wegen deze niet evenwichtig mee in het verdere planproces.	
85r	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Er wordt niet gehandeld in overeenstemming met het geformuleerde gewenste gemeentelijke beleid (Structuurvisie 'Boxtel 2020, duurzaam en dynamisch centrum in het Groene Woud"). De leefbaarheid van de Kalksheuvel wordt in sterke mate bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de naaste omgeving. De westelijk en zuidelijk gelegen akkerzone vormt een belangrijke groene bufferzone die tevens recreatief van belang is als nabij gelegen stedelijk uitloopgebied voor extensieve recreatie. Dit geeft het broodnodige tegenwicht tegen de noordelijk en oostelijk gelegen infrastructuur en stedelijk gebied. Door de aanleg van de weg wordt de Kalksheuvel volledig door infrastructuur ingesloten en verliest de groene bufferzone zijn rustige karakter. Dit alles moet als een significante verslechtering van de leefbaarheid worden aangemerkt. Daarbij komt nog de verkeerskundige isolatie van de buurtschap die nadelig uitwerkt op het woon-en leefmilieu. De weg wordt voor het merendeel niet goed ingepast. In structureel opzicht niet nu deze dwars door eeuwenoude cultuurhistorische kavelgrenzen loopt. En evenmin in ruimtelijk/landschappelijk opzicht omdat het wegtracé en de verkeersstroom daarop het gehele akkergebied gaan domineren. Op geen enkele wijze wordt uitvoering gegeven aan het beter benutten van de huidige infrastructuur. In tegendeel; sommige bestaande wegen worden niet langer ten volle benut en dat geldt eveneens voor het buiten werking stellen van bestaande belangrijke verkeerskruisingen die van belang zijn voor de relatie Kalksheuvel-Kom.	Van een strijdigheid met de gemeentelijke Structuurvisie is geen sprake, zie paragraaf 2.10. De leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel wordt op dit moment sterk negatief beïnvloed door het doorgaande verkeer en de verkeersonveiligheid rondom de dubbele spoorwegovergang. Het Maatregelenpakket leidt juist tot een verbetering van de leefbaarheid in het buurtschap zelf. Van een isolatie van het buurtschap is geen sprake. Weliswaar krijgt het gemotoriseerd verkeer te maken met omrijdafstanden maar voor langzaam verkeer biedt de fietstunnel een korte verbinding met het centrum. Het VO voor de VLK voorziet in een veilige oversteek voor recreatief verkeer richting de Kampina. Het gebruik van de bestaande infrastructuur is een van de aspecten geweest waarop de diverse alternatieven en varianten zijn onderzocht en afgewogen, zie paragraaf 2.5.
85s	Brief d.d. 5 juli 2017 Ontvangen 5 juli 2017 Kenmerk GC17.03557 **Stichting Het Groene Hart Brabant**	Overige besluiten	Indiener verzoekt de raad verder om de overige vier besluiten niet vast te stellen. Voor wat betreft het verkeersbesluit Tongersestraat is indiener van mening dat de nieuwe verkeersstudie dient te worden afgewacht. Voor wat betreft het besluit Wet geluidhinder is indiener van mening dat hiermee de belangen van omwonenden en het gebied worden aangetast. Ten aanzien van alle besluiten is indiener van mening dat er geen reden is deze besluiten vast te stellen zolang het bestemmingsplan VLK niet onherroepelijk is. Indiener verwijst tevens naar de zienswijze van Stichting Kalksheuvel Groen de beter weg.	Voor wat betreft de actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31 wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2. Voor wat betreft de omgevingsaspecten naar paragraaf 2.9.1. Vanwege de samenhang van de vijf besluiten worden deze integraal en in samenhang afgewogen. Voor onze beantwoording van de zienswijze van Stichting Kalksheuuvel Groen de betere weg, zie onder volgnr. 87

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
86a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03595	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / locatiespecifiek argument	Indiener dient een zienswijze in over de volgende punten: - Ontsluiting van de percelen van indiener - Percelen worden doorsneden door het gekozen tracé - Beperkte gebruiksmogelijkheden ven de resterende delen van de percelen - Gedeelte perceel wordt onbereikbaar, door het doorsnijden - Verslechtering van de perceelsvorm - Extra verdrogende effect door de ontwatering van het tracé - Door het vanaf de weg zichtbaar zijn meer kans op diefstal vee en goederen - Zwerfvuil afkomstig van de gebruikers van het tracé - Door het langsrijdende verkeer een toename van de neerslag van fijnstof en andere vervuilende elementen. Daarnaast geeft indiener aan dat de VLK ook invloed heeft op het bewerken van de percelen door de beheerder: - Slechtere bewerkbaar door meer hoeken, kopvelden en perceelsranden - Bereikbaarheid van de percelen - Meer omrijden - Minder opbrengst - Ontwaarding van de resterende delen i.v.m. genoemde punten	Zie beantwoording onder 31b. Aanvulling: Uitgangspunt is dat met de realisatie alle omliggende percelen bereikbaar blijven zoveel mogelijk via het onderliggend wegennet. Onderwerpen zoals overhoeken, bereikbaarheid, ontwaarding e.d. maken deel uit van de op te starten grondverwervingsgesprekken. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat realisatie van nieuwe infrastructuur leidt tot een toename van diefstal van vee of goederen. Toename van diefstal ligt voorts niet voor de hand. Bereikbaarheid van percelen verloopt grotendeels via het onderliggend wegennet en niet via de VLK. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er, met de realisatie van de nieuwe verbindingsweg, sprake zal zijn van een toename van zwerfvuil op aangrenzende percelen. Overigens zal de nieuwe verbindingsweg en de bijbehorende bermen op eenzelfde wijze worden onderhouden als vergelijkbare wegen in Boxtel.
86b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC17.03595	Bestemmingsplan VLK: proces / communicatie	Indiener ziet graag een uitnodiging voor een persoonlijk gesprek tegemoet en geeft aan geen inhoudelijke reactie meer ontvangen te hebben op de eerder verstuurde zienswijze in 2012.	Voor onze beantwoording van de inspraakreacties op het VO voor de VLK in 2013 wordt verwezen naar de Nota van Inspraak, die als bijlage in het bestemmingsplan is opgenomen. Voor een reactie op hoofdlijnen op de zienswijzen uit 2013, zie bijlage van het bestemmingsplan VLK 2017. Met het oog op de ontwikkelingen in het kader van de PHS is de grondverwerving nog niet eerder opgestart. In de tussenliggende periode zijn de grondeigenaren wel enkele malen schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken. In die brieven is ook aangegeven dat men uiteraard contact op kan nemen om een afspraak te maken voor een persoonlijk gesprek. Diverse eigenaren hebben daar gebruik van gemaakt. Komend najaar vindt opnieuw overleg plaats met de grondeigenaren.
87a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	In artikel 2.10.4 Barro valt te lezen dat ter plaatse van de voorgenomen ingrepen een zeer streng regime geldt ten behoeve van de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland. In het verleden zijn verschillende alternatieven	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)		aangedragen waarbij geen inbreuk wordt gedaan op het Natuurnetwerk.	heeft plaatsgevonden in het kader van de diverse studies, zie paragrafen 2.4 en 2.5.
87b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	In artikel 6.1 van de Verordening Ruimte 2014 wordt dwingend uitgegaan van de bescherming van de Groenblauwe Mantel waar de VLK doorheen geprojecteerd is. Het voorliggend plan, inclusief de plantoelichting, voldoet niet aan de vereisten, opgelegd in voornoemd artikel.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10.. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de diverse studies, zie paragraaf 2.4 en 2.5.
87c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Ook voldoet het voorliggend plan VLK niet aan de vereisten volgens artikel 6.17 van de Verordening Ruimte 2014 (de vereisten bij een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg).	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel (artikel 6.17 heeft betrekking op wegen binnen de Groenblauwe mantel) wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de diverse studies, zie paragraaf 2.4 en 2.5.
87d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	Tevens doorkruist de VLK een zone Bescherming Natuurnetwerk Brabant. Het plan is duidelijk strijdig met artikel 11 Verordening Ruimte 2014.	Van een strijdigheid met het provinciale beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.10.
87e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Tenslotte is de VLK duidelijk in strijd met de eigen beginselen van de gemeente Boxtel zoals neergelegd in de structuurvisie "Boxtel 2020, duurzaam en dynamisch centrum in het Groene Woud".	De VLK is past binnen het gemeentelijk beleid. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.10.
87f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	De gemeente Boxtel heeft gekozen voor een onwettige aanpak. Eerst is een bestuursovereenkomst getekend en daarna zijn pas procedurele stappen gezet om de burgers bij de besluitvorming te betrekken.	Wij herkennen ons niet in deze reactie. Zoals uit paragraaf 2.4 blijkt, is er sprake van een zeer uitgebreid en zorgvuldig proces, waarvan een burgerparticipatietraject om te komen tot de keuze voor een voorkeursvariant onderdeel was. Deze voorkeursvariant is vervolgens onderdeel geworden van het Maatregelenpakket en de bestuursovereenkomst.
87g	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	In het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 is voorzien dat de dubbele overweg in de Tongersestraat direct na realisatie van de VLK gesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. Deze beoogde afsluiting van de dubbele overweg voor	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)		gemotoriseerd verkeer zal onherroepelijk leiden tot andere verkeersstromen binnen heel Boxtel met andere knelpunten en/of problemen. Vanwege de samenhang van het bestemmingsplan VLK met plannen in het kader van PHS is een integrale benadering van de problematiek een vereiste. Indiener acht het een omissie en bezwaarlijk dat de gemeente in het onderhavige plan onvoldoende aandacht geeft aan de zo noodzakelijke integrale benadering. Niet is gebleken van een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Er is sprake van het verplaatsen van problemen zonder oplossingsgericht voldoende inzicht te geven in te verwachten nieuwe knelpunten en/of problemen.	MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. 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. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
87h	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener stelt ter discussie of de weg nuttig en noodzakelijk is. Het weren van vrachtverkeer dient serieus aandacht te krijgen en kan niet terzijde geschoven worden. Het door de gemeente aangevoerde argument dat de handhaafbaarheid van een verbod voor doorgaand vrachtverkeer in Kalksheuvel/Kapelweg niet of nauwelijks realistisch is, is geen valide argument om mogelijkheden daarvoor en effecten daarvan niet nader te onderzoeken. Indiener verwijst naar de uitspraak van de Rechtbank 's-Hertogenbosch van 9 december 2010 inzake verkeersbesluit/verbod vrachtverkeer, waarin aanwijzingen zitten voor een alsnog kansrijk nieuw besluit. Voor een dergelijk besluit zal evenwel tenminste een	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2. De genoemde maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie ter hoogte van de Tongersestraat, Kapelweg en Van Salmstraat zijn destijds onderzocht. Om tot een goed functionerende oplossing te komen was een forse ruimtelijke ingreep met hoge kosten noodzakelijk.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			feitelijke onderbouwing beschikbaar moeten zijn over de hoeveelheid vrachtverkeer, de verkeersonveilige situaties en de verkeersoverlast. In de beantwoording van vragen artikel 37 RvO van Combinatie 95 d.d. 6 april 2012, kenmerk 12.3425, zijn verder maatregelen aangegeven ter verbetering van de verkeerssituatie ter hoogte van de Tongersestraat, Kapelweg en Van Salmstraat. Deze maatregelen zijn ook door ProRail aangegeven. Een dergelijke oplossing, gecombineerd met maatregelen als vrachtwagenverbod, inrichting 30km-zone etc. biedt een goed alternatief binnen bestaand stedelijk gebied.	Vanwege het beperkte oplossend vermogen van de totale problematiek en de relatief hoge kosten is destijds besloten af te zien van deze maatregelen. Immers, er werden destijds reeds gesprekken gevoerd met Rijk en provincie ten aanzien van een duurzame oplossing voor de problematiek rond de dubbel spoorwegovergang in de Tongersestraat.
87i	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: geluid / overig	De Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zal een sterk negatieve omgevingsbeïnvloeding genereren wat betreft geluids-, trilling-, en fijnstofbelasting. Deze effecten zijn extra belastend door het open karakter van het plangebied waardoor niets de effecten remt.	De effecten van de VLK op de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn uitgebreid onderzocht. Binnen de onderzoeken wordt het gebied gemodelleerd en wordt dus rekening gehouden met de lokale omstandigheden. In het ontwerpbesluit Hogere waarden is gemotiveerd dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Voor overige effecten, zoals trillingen, zie 2.9.1.
87j	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Betreffende de PAS is indiener van mening dat er wel een MER dan wel passende beoordeling had moeten worden gemaakt. Het is nog allerminst zeker of de PAS in overeenstemming is met Europese wet- en regelgeving.	Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3. Aan het geldende PAS wordt voldaan.
87k	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Het is een illusie dat door de weg op vlakke wijze in te richten de landschappelijke aantasting wezenlijk ingeperkt zou kunnen worden. Het is immers niet alleen de weg zelf, maar vooral het gebruik ervan dat verstorende invloed heeft op bovengenoemde effecten. Het over de open akker rijdende autoverkeer is tot in de verre omtrek goed zicht- en waarneembaar. Het dynamische karakter van de weg maakt dat de kenmerkend rustige omgevingsbeleving vanwege het huidige statische karakter van de landschapsopbouw in hoge mate verstoord zal worden.	Niet ontkend wordt dat de weg zelf maar ook het gebruik van de weg van invloed is op het landschap en op de beleving van het landschap. In het kader van de diverse studies, zie paragraaf 2.4 en 2.5, zijn diverse alternatieven en varianten uitgebreid op verschillende effecten, waaronder landschap en cultuurhistorie, onderzocht en afgewogen. Hiervoor wordt eveneens verwezen naar hoofdstuk 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en paragraaf 2.6.1 van deze Nota van zienswijzen. Bij de uiteindelijke afweging is vervolgens een zwaar gewicht toegekend aan het algemeen maatschappelijke belang, zie paragraaf 2.3. In het VO voor de VLK is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in het landschap van een open akkercomplex.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
87l	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Door de aanleg van de VLK zal het akkerlandschap in De Donders worden versnipperd en dat kan niet worden gecompenseerd door compensatiemaatregelen in het natura 2000 gebied De Kampina. Het akkerlandschap zal blijvend worden vernietigd.	Ten behoeve van het open akker landschap vindt er geen compensatie plaats in het natura 2000 gebied. De compensatie in het natura 2000 gebied vindt plaats in het kader van de PAS. Zie ook onze reactie onder 87j.
87m	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Door de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, het sluiten van beide spoorwegovergangen bij de Tongersestraat en het omvormen van het buurtschap tot woonerf komt de leefbaarheid van de wijk in het gedrang. Het buurtschap is dan niet langer levensvatbaar. Vooral ook omdat het buurtschap geïsoleerd komt te liggen van de rest van Boxtel.	In de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat, die mede ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket, zijn de (verkeers)effecten onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4 (procesverantwoording), 2.5 (variantenafweging) en paragraaf 2.9 waarin omgevingsaspecten als woongenot en leefbaarheid worden beschreven.
87n	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Er is nergens zeker gesteld dat de hulpdiensten Van de Veiligheidsregio Brabant-Noord binnen de wettelijk vastgestelde termijn in alle gevallen de buurtschap Kalksheuvel tijdig kunnen bereiken bij een obstructie/calamiteit op de Keulsebaan.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
87o	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Het nut is onvoldoende aangetoond. De aanleg van de VLK betreft slechts het verschuiven van een probleem waarbij nieuwe knelpunten ontstaan. In het bestemmingsplan moet er een spoor worden gekruist. waar ook problemen ontstaan, dan wel bestaande problemen niet worden opgelost.	In de uitgevoerde studies naar de VLK (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
87p	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Als de route vanaf de A2 door de bebouwde kom richting de Ladonk een van de knelpunten is, dan is het primair zaak om nadrukkelijk te werken aan sturing van het gebruik van de Keulsebaan. Er is sprake van afwikkelingsknelpunt op kruisingen Keulsebaan/Eindhovenseweg en Keulsebaan/Parallelweg Zuid, het wegnemen van verkeerslichten en eventueel anders aansluiten van de Oirschotseweg op rotonde Eversbos. Door deze verbeteringen zal de route vanaf de A2 via de Keulsebaan aantrekkelijker worden en daarmee de bebouwde kom ontlasten.	Een van de deelprojecten binnen het Maatregelenpakket is de capaciteitsvergroting van de Keulsebaan. Daarmee wordt de route vanaf de A2 via de Keulsebaan aantrekkelijker. Voor de stand van zaken van dit deelproject wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.
87q	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	In de plantoelichting is niet aangegeven waarom het onderhavige tracé prevaleert boven de andere tracés. Er	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, voor onder meer het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	nut en noodzaak / tracé VLK	wordt slechts verwezen naar een onderzoek, zonder dat wordt gemotiveerd waarom men juist voor het onderhavige tracé heeft gekozen.	tracé van de VLK. Zie ook onze reactie onder 87g en 87o.
87r	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Als uitgangspunt is gekozen voor een studie van 2007 over de verkeersintensiteit op de Kapelweg. Dit jaartal ligt in het verleden en is derhalve niet representatief. Te meer nu het verkeersbesluit tot verbod vrachtverkeer destijds nog niet van kracht was en mogelijk andere verkeersaspecten aan de orde waren die in latere jaren niet aan de orde zijn.	Er wordt door indiener verwezen naar het ontwerp bestemmingsplan dat in 2013 ter inzage heeft gelegen. Dit bestemmingsplan is aangepast en heeft opnieuw ter inzage gelegen. Verwezen wordt naar het geactualiseerde bestemmingsplan VLK 2017 met bijbehorende geactualiseerde studies en onderzoeken. Voor juiste informatie over de verkeerseffecten in buurtschap Kalksheuvel wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
87s	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: proces / voorgeschiedenis	Uit de alternatievenstudie volgt dat bij de alternatieven wordt gerekend met een ongelijkvloerse spoorwegovergang (p. 4 Bijlage 3). Op de plankaart behorend bij het bestemmingsplan is duidelijk dat er geen sprake is van een ongelijkvloers overgang. Met andere woorden bij de alternatievenstudie heeft men verkeerde uitgangspunten gehanteerd. Gevolg hiervan is dat de alternatievenstudie niet zorgvuldig is en dat hiervan dan ook niet kan worden uitgegaan.	Bijlage 3 bijlage bij bestemmingsplan VLK betreft de probleemanalyse Tracé A2-Ladonk-Kapelweg. Op pagina vier van die bijlage wordt niet gesproken over een ongelijkvloerse spoorwegovergang. Wellicht wordt gedoeld op bijlage 7. Op pagina vier wordt één van de alternatieven die zijn vergeleken en beoordeeld beschreven. In deze bijlage zijn zowel een alternatief met een gelijkvloerse kruising als een alternatief met ongelijkvloerse kruising beschouwd. Daarmee is de alternatievenstudie volledig en heeft er een zorgvuldige afweging plaatsgevonden. Het VO dat in 2012 in de inspraak is gebracht, ging al uit van een gelijkvloerse kruising. Kortom een alternatief met een ongelijkvloerse spoorkruising ligt ook nu niet ten grondslag aan het bestemmingsplan VLK en de onderzoeken die in dat kader zijn uitgevoerd.
87t	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	In de plantoelichting wordt de problematiek van de dubbele overweg zijdelings genoemd maar er wordt in het uitwerken van het beperkte verkeersmodel niets mee gedaan. De ontwikkelingsscenario's voor de toekomst zijn soms niet realistisch. Voor de effecten van het wachtende verkeer op de kruising Tongersestraat/Kapelweg/Van Salmstraat wordt nog steeds uitgegaan van handhaving van de bestaande	Het bij het bestemmingsplan VLK 2017 en de verkeersbesluiten gehanteerde verkeersmodel gaat uit van de realisatie van het gehele Maatregelenpakket, zie paragraaf 2.7. De plantoelichting wordt op dit punt verduidelijkt. Ten aanzien van genoemde alternatieven wordt verwezen

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			vrachtverkeersroute via de Kapelweg zonder de meest voor de hand liggende optie zonder vrachtverkeer te bezien. Ook een mogelijke omleiding via Tongeren van het autoverkeer ontbreekt. Tenslotte ontbreekt nog de optie van een ongelijkvloerse kruising t.o.v. de dubbele overweg. Door deze beperkte benadering wordt ten onrechte een veel te zwart scenario geschetst.	naar paragraaf 2.6.7.
87u	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Het ontbrekende kentekenonderzoek waardoor de toedeling van categorieën en gebruiksmotieven van de verkeersdeelnemers een te hoog speculatief gehalte blijft dragen, maken dat het huidige verkeersmodel te onbetrouwbaar is om daaruit vergaande maatregelen te kunnen afleiden.	De effecten van het Maatregelenpakket zijn in beeld gebracht op basis van het actuele regionale verkeersmodel. Dit model is een algemeen geaccepteerd en betrouwbaar instrument om verkeerseffecten in te schatten en ten grondslag ligt aan de plannen en besluiten. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.7.2. Een kentekenonderzoek is niet noodzakelijk. bepalend zijn vooral de aantallen. Of het doorgaand verkeer of lokaal verkeer is, is voor de afwegingen niet relevant.
87v	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Er ontbreekt een integrale visieontwikkeling voor het toekomstige verkeersnetwerk. Mogelijke betere oplossingen blijven daardoor buiten beeld. Zo wordt nu een te enge keuze gemaakt tussen een spoorwegtunnel bij dubbele overweg of wegverbreding route A2 — Ladonk. Echter bij het vervallen van de overbodige Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg komt extra budget vrij om beide oplossingen te kunnen realiseren. Zonder behoorlijk verkeersonderzoek en een integrale aanpak waarbij weg en spoorverkeer gelijktijdig in een model worden verwerkt kan nooit worden aangetoond dat de planvorming met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Indiener is van mening dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is omdat er niet is gewerkt met een model waarbij het weg en spoorverkeer gelijktijdig is verwerkt.	Zie reactie onder 87g. Voor een toelichting op het verkeersmodel, en de wijze waarop het spoor daarin is gesimuleerd /verwerkt, wordt verwezen naar paragraaf 2.7.
87w	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Het voorgenomen tracé VLK is in strijd met de eigen uitgangspunten van de gemeente om zo min mogelijk nieuwe infrastructuur aan te leggen, zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en het bestaande landschap zo min mogelijk aan te tasten. Ook komt de aanleg in strijd met het uitgangspunt dat voorkomen moet worden dat er een (regionale) doorgaande route ontstaat tussen de A2 en de N65.	Varianten die uitgaan van de optimalisatie van het bestaande wegennet, bundeling van wegen en ontzien van het landschap, zijn in het kader van diverse studies nadrukkelijk onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.4 en 2.5 (zie ook paragraaf 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan VLK).
87x	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	De aanleg gaat dwars door een van de laatste gave open akkercomplexen. Dit is in strijd met het algemene (nationaal	Verwezen wordt naar onze reactie onder 87k en 87w Voor een nadere toelichting op onder meer de effecten op

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Landschap en cultuurhistorie / algemeen	en provinciaal) uitgangspunt dat gestreefd dient te worden naar bundeling met bestaande infrastructuur.	het landschap wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2.
87y	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	In de toelichting wordt gesteld dat de aanleg van de nieuwe VLK bijdraagt aan het streven van de provincie naar een betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen en een verbetering van de bereikbaarheid van Brabant. De gewenste optimalisatie van de verkeerssituatie in Kalksheuvel is volgens indiener niet van provinciaal belang maar van lokaal belang en ook zonder VLK te bereiken.	De VLK maakt onderdeel uit van het Maatregelenpakket waartoe gemeente, provincie en rijk vanuit hun gezamenlijke belangen hebben besloten. Daarbij draagt de VLK niet enkel bij aan een oplossing voor buurtschap Kalksheuvel maar ook aan de oplossing voor de problematiek voor de dubbele spoorwegovergang en aan de doelstelling voor de verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.
87z	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Het beoogde tracé van VLK is voor een groot deel gelegen in een gebied van de zogenaamde groenblauwe mantel. In de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant is nadrukkelijk aangegeven dat in deze gebieden naast de natuur- en waterdoelen vooral het recreatieve gebruik en de beleving van natuur en landschap van belang zijn. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de mantel zijn mogelijk, als ze een positief effect hebben op de bestaande en te ontwikkelen natuur- en landschapswaarden en/of op het bodem- en watersysteem in het gebied. Doel is toename van de belevingswaarde en de recreatieve waarde. Nieuwe ontwikkelingen moeten qua aard en schaal bij dit ontwikkelingsperspectief voor de groenblauwe mantel passen en rekening houden rekening met omliggende waarden. Vanuit de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit is de ontwikkeling van kapitaalintensieve functies zoals verstedelijking/nieuwe infrastructuur in dit gebied van groenblauwe mantel uitgesloten.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de diverse studies, zie paragraaf 2,4 en 2.5.
87aa	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	In de plantoelichting is aangegeven dat de weg mogelijk niet in één keer wordt aangelegd. Uit de financiële onderbouwing lijkt dat men er vooralsnog vanuit gaat dat niet alles in één keer kan worden uitgevoerd. Nu niet zeker is dat in de planperiode de gehele weg zal worden aangelegd, dient ook het tijdelijk alternatief op nut en noodzaak te worden beoordeeld.	In tegenstelling tot het bestemmingsplan VLK 2013, is in het nu voorliggende bestemmingsplan VLK 2017 niet langer sprake van een gefaseerde uitvoering van de VLK. De VLK wordt in één keer gerealiseerd. Een onderbouwing van nut en noodzaak van de tijdelijke variant is dan ook niet aan de orde.
87ab	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Ten aanzien van bijlage 14 wordt opgemerkt dat hier een punt 10 is genomen, waar sprake zou zijn van een afname van verkeer van 200. Dit uitgangspunt kan volgens indiener onmogelijk juist zijn. Het betreft hier een kruispunt van de	Er wordt door indiener verwezen naar het ontwerp bestemmingsplan dat in 2013 ter inzage heeft gelegen. Dit bestemmingsplan is aangepast en heeft opnieuw ter inzage gelegen. Verwezen wordt naar het geactualiseerde

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)		aan te leggen weg waarbij op punt 3 wordt aangegeven dat er 4300 motorvoertuigen per werkdagetmaal zullen komen. Het is dan niet mogelijk als dit punt een naastgelegen punt is, om dan te oordelen dat er een afname van verkeer is.	bestemmingsplan VLK 2017 met bijbehorende studies en onderzoeken. Voor juiste informatie over de verkeerseffecten in buurtschap Kalksheuvel wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
87ac	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Het percentage doorgaand verkeer op Kapelweg (ca. 13-16 % pg. 8) is gebaseerd op het toegepaste verkeersmodel, niet op basis van een kentekenonderzoek. Aangezien juist de verkeersdruk op de Kapelweg een belangrijke reden is voor het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg, is een feitelijk inzicht in de hoeveelheid doorgaand verkeer nodig en ook of dat doorgaande verkeer deels of geheel redelijkerwijs een andere route kan kiezen (via Keulsebaan/rijksweg A2).	De problematiek op de Kapelweg betreft meer dan alleen het doorgaand verkeer. Er is ook sprake van een groot aandeel vrachtverkeer, een beperkte fysieke ruimte en de aanwezigheid de dubbele overweg met bijbehorende wachtrijen. Het Maatregelenpakket voorziet in een oplossing voor de combinatie van problemen. De verkeerskundige analyse laat zien dat de problematiek wordt opgelost, met een aantal neveneffecten waarvan vastgesteld is dat deze acceptabel zijn binnen het GVVP. Zie ook onze reactie onder 87u.
87ad	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	In de plantoelichting en in bijlage 14 en in de tracéstudie van Oranjewoud wordt uitgegaan van momenteel ca. 3500 motorvoertuigen per werkdagetmaal op de Kapelweg (pg.7; gebaseerd op tellingen in 2007) en in 2020 5900. In het recente onderzoek geluid en lucht (juli 2013 Arcadis, tabellen 6 en 7) wordt voor het jaar 2014 uitgegaan van maar 1796 motorvoertuigen per werkdagetmaal (gedeelte spoorwegovergang tot Tongeren) en in 2025 is geen intensiteit vermeld; nog vreemder is dat de hoeveelheid middel en zwaar verkeer wordt aangegeven met 0,2 %, ook in de nacht. Als de cijfers wel kloppen, dan is een belangrijke basis voor het plannen van de nieuwe weg ontvallen. Immers de intensiteit van 3000 motorvoertuigen per werkdagetmaal, die gemeente zich als grens heeft gesteld in het GVVP wordt nu en naar aangenomen in 2020 niet meer overschreden. Is bij vergissing de intensiteit van een weghelft van de Kapelweg aangegeven in tabel 6/7?	Indiener verwijst naar het ontwerp bestemmingsplan dat in 2013 ter inzage heeft gelegen. Dit bestemmingsplan is geactualiseerd en heeft opnieuw ter inzage gelegen. Bij het geactualiseerde bestemmingsplan zijn tevens geactualiseerde milieuonderzoeken (geluid, luchtkwaliteit) gevoegd, gebaseerd op actuele verkeersgegevens, zie paragraaf 2.7.
87ae	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen voor omliggend wegennet	Indiener is van mening dat de Kalksheuvel niet geschikt is om een toename van 300 motorvoertuigen per werkdagetmaal te verwerken gezien de uiterlijke kenmerken van de weg. Het zal resulteren in verkeersonveilige situaties.	De situatie van buurtschap Kalksheuvel verbetert doordat het probleemveroorzakend verkeer, doorgaand en vracht verkeer, niet meer over de Kapelweg door het buurtschap Kalksheuvel rijdt. De totale hoeveelheid verkeer in het buurtschap neemt aanzienlijk af. De rijbaan Kalksheuvel sluit vanuit het buurtschap aan op de VLK en krijgt als gevolg daarvan te maken met een toename van verkeer. Het betreft hier enkel bestemmingsverkeer. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4.7. en de verkeersstudie VLK (bijlage 4 bij het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				bestemmingsplan VLK). Op dit moment loopt er een burgerparticipatietraject voor de herinrichting van buurtschap Kalksheuvel. Om samen met bewoners invulling te geven aan een verkeersveilig, duurzaam en bereikbaar buurtschap Kalksheuvel. Zie voor nadere informatie paragraaf 2.2.2.
87af	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Is de Kapelweg een weg met een zodanige verkeersintensiteit en bebouwing, dat zonder meer duidelijk is dat die forse hinder en onveiligheid geeft en een omlegging nodig maakt? De plantoelichting (pg. 7/8), en bijlage 14 daarbij, meldt een huidige verkeersintensiteit van ca. 3500 motorvoertuigen per werkdagetmaal (gebaseerd op telling in 2007). Indiener kent geen voorbeelden van aanleg van een nieuwe weg bij een dergelijke naar verhouding lage verkeersintensiteit op een bestaande weg. De grens van 3000 motorvoertuigen per werkdagetmaal heeft de Raad zichzelf gesteld in het GVVP, als ware de Kapelweg een woonstraat; maar deze weg heeft tenminste een gemengd karakter (wonen/winkels/bedrijfsgebouwen) en een gebiedsontsluitingsfunctie. Normaal is bij een dergelijke verkeersintensiteit geen forse hinder te verwachten. Waarom is de Kapelweg binnen de bebouwde kom niet één categorie hoger ingeschaald in het GVVP. Dus als Wijktoegangsweg met een uiterst toelaatbare verkeersintensiteit van 8000 motorvoertuigen per werkdagetmaal.	Indiener verwijst naar het ontwerp bestemmingsplan dat in 2013 ter inzage heeft gelegen. Dit bestemmingsplan is aangepast en heeft opnieuw ter inzage gelegen. Bij het aangepaste bestemmingsplan is eveneens een aangepast akoestisch onderzoek bijgevoegd. Bij het opstellen van het GVVP is een afweging gemaakt over de functie ook de Kapelweg. De gemeenteraad heeft vastgesteld dat er sprake is van een erftoegangsweg. Niet alleen de hoeveelheid verkeer is aanleiding om te zoeken naar een alternatief. Ook het aandeel vrachtverkeer, de beperkte fysieke ruimte en de problematiek bij de dubbele overweg met bijbehorende wachtrijen , die gaat toenemen door PHS, zijn hier aanleiding voor. Tenslotte is in het GVVP een westelijke ontsluiting voor Ladonk als te realiseren ambitie opgenomen.
87ag	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: geluid / overig	Er wordt toch een aanzienlijke geluid- en trillinghinder ervaren door een relatief hoog percentage vrachtverkeer, in het bijzonder in de avond en nacht. Noch in de rapporten Oranjewoud, noch in het recente geluidsrapport Arcadis is de geluidsbelasting aan de gevel van de bestaande woningen Kapelweg (in de kom) berekend. Enkel is een globaal inzicht gegeven in de ligging van geluidscontouren leidend tot wellicht de forse belasting van ca. 63 dB in 2020 bij de woningen (rapport Oranjewoud). Die prognose gaat uit van ca. 3500 motorvoertuigen per werkdagetmaal thans en ca. 5900 in 2020. Voor dit deel van de Kapelweg is alleen een globale berekening gemaakt, in het recente akoestische rapport is daar ten onrechte geen aandacht aan besteed.	Indiener verwijst naar het ontwerp bestemmingsplan dat in 2013 ter inzage heeft gelegen. Dit bestemmingsplan is aangepast en heeft opnieuw ter inzage gelegen. Bij het aangepaste bestemmingsplan is eveneens een aangepast akoestisch onderzoek bijgevoegd. Hierin zijn de akoestische effecten van zowel de VLK zelf als een doorkijk naar alle maatregelen binnen PHS-TALK onderzocht. De opzet van dit onderzoek en de resultaten hiervan staan beschreven in het akoestisch onderzoek dd. 14 april 2017 (bijlage bij het bestemmingsplan VLK) en maakt als zodanig deel uit van de motivering van het bestemmingsplan. De basis van het akoestisch onderzoek wordt gevormd door het regionaal verkeersmodel dat op basis van de laatste inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is geactualiseerd (Brabantbrede

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				ModelAanpak). Binnen het akoestisch onderzoek is enerzijds de geluidbelasting beoordeeld conform de systematiek uit de Wet geluidhinder en anderzijds heeft een beoordeling plaatsgevonden op basis van een goede ruimtelijke ordening conform de Wet milieubeheer. Geconcludeerd wordt dat dit onderwerp voldoende aandacht is besteed.
87ah	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	In de berekening Oranjewoud is wat betreft de samenstelling van de voertuigenstroom en de verdeling over het etmaal ondanks de ervaren hinder uitgegaan van vuistregels voor een stedelijke weg uit de Handleiding Omgevingslawaai (VROM 2004). Ook het percentage doorgaand verkeer t.o.v. de kern Boxtel van ca. 13 % is niet gebaseerd op een recent (kenteken)onderzoek in Boxtel, maar op aannamen in het toegepaste verkeersmodel. Het college weet ook niet (te bepalen met een verkeersenquête op de Kapelweg) welke herkomst en bestemming de weggebruikers op de Kapelweg hebben en welk deel ervan redelijkerwijs een route via de Keulsebaan en de in capaciteit groeiende rijkswegen zou kunnen volgen. De uitkomsten uit het rekenprogramma zijn allemaal absolute getallen. Veel beter zou het zijn als ook een waarschijnlijkheidsmarge gegeven werd. Met andere woorden, is de marge 5899 tot 5901 motorvoertuigen per werkdagetmaal of 3900 tot 7900? Inzicht in de nauwkeurigheid van het model is nodig.	De effecten van het Maatregelenpakket zijn in beeld gebracht op basis van het actuele regionale verkeersmodel. Dit model is een algemeen geaccepteerd en betrouwbaar instrument om verkeerseffecten in te schatten en dat ten grondslag ligt aan de plannen en besluiten . Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.7. De verkeerseffecten laten zien dat de problematiek wordt opgelost, met een aantal neveneffecten waarvan vastgesteld is dat deze acceptabel zijn binnen de criteria van het verkeersbeleid in het GVVP. Een kentekenonderzoek is niet noodzakelijk, bepalend zijn vooral de aantallen. Of het doorgaand verkeer of lokaal verkeer is, is minder relevant.
87ai	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: geluid / overig	In het recente geluidsrapport Arcadis (juli 2013, tabel 6) is voor 2014 sprake van een minimale hoeveelheid zwaar vrachtverkeer op het aangrenzende wegvak Tongeren-Veldakkerstraat van de Kapelweg, ook in de avond en nacht. Wat is hier de oorzaak van? Ook in dit rapport is niet aangegeven wanneer, waar en hoe de tellingen hebben plaatsgevonden.	Zie onze reactie onder 87ag en 87 ah.
87aj	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen voor omliggend wegennet	Uitgaande van maximaal ca. 5900 motorvoertuigen per werkdagetmaal in 2020 (en thans ca. 3500), is er alle reden om eerst te bezien of met maatregelen aan de bestaande weg en haar verkeer een wezenlijke vermindering van de hinder Kapelweg kan worden bereikt.	Varianten die uitgaan van de optimalisatie van het bestaande wegennet, bundeling van wegen en ontzien van het landschap, zijn in het kader van diverse studies nadrukkelijk onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.4, 2.5 en 2.6. Zie eveneens onze reactie onder 87ag, eerste alinea.
87ak	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	In rapport Oranjewoud is aandacht geschonken aan twee nulplus-varianten. Dat adviesbureau adviseerde om de nulplus-varianten verder uit te zoeken en dat staat ook op pg. 11 van de plantoelichting "Bij de nut-noodzaak afweging is	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoend oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)		het raadzaam om het 0-alternatief nader te onderzoeken". Dat is daarna echter niet gedaan, alleen tracés van combinaties van eerder geselecteerde tracé's zijn verder bezien. Te denken is aan het opnieuw nemen van een besluit tot een verbod doorgaand vrachtverkeer op basis van de door de rechter in 2010 aanbevolen onderbouwing, aan het aanbrengen van een asfalt-i.p.v. klinkerwegdek, het aanbrengen van een vrij liggend fietspad of fietspaden, het aanbrengen van een plaagpaal of piramide aan de komgrens (die om de paar minuten in de hinderlijkste uren van de buurt zou kunnen opduiken), het uitbreiden van de capaciteit van de Keulsebaan ter plaatse van de rotondes en verplaatsen daarnaar van de aansluiting Oirschotseweg.	bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, waaronder de nulplus-varianten. 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6 voor specifiek de VLK. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht (zie paragraaf 2.6.6.). De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan maakt onderdeel uit van het Maatregelenpakket. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van dit deelproject wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.
87al	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: geluid / overig	De geluids-, trilling- en stof-hinder ervaren door bewoners van de Kapelweg verdwijnt niet als het autoverkeer vermindert, door het steeds intensievere treinverkeer zal er nog steeds veel hinder overblijven. Ook betere isolatie van de woningen langs de Kapelweg is een maatregel die passend in het nulplus-alternatief voor relatief weinig kosten nut zal hebben voor de bewoners.	De geluidsproblematiek rond het spoor loopt een separaat traject. Vanuit het Meer Jaren Programma Geluid van het ministerie is ProRail aan het onderzoeken welke maatregelen vanuit het spoor worden getroffen. De benodigde maatregelen worden vastgelegd in een door het ministerie vast te stellen (ontwerp)saneringsbesluit. Deze separate procedure kent ook weer de mogelijkheid van zienswijzen, bezwaar en beroep. De hinder als gevolg van autoverkeer vermindert aanzienlijk, aangezien de Kapelweg uitsluitend door bestemmingsverkeer wordt gebruikt. Een heroverweging van eerdere varianten, zoals het nulplusalternatief, is nu niet meer aan de orde. Zie voor een nadere toelichting onze reactie onder 87ak.
87am	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Uit de Basec-gegevens blijkt dat op de Kapelweg op een werkdagetmaal ca. 3800 mvt/etm rijden (gemeente geeft dichter bij de dubbele overweg) ca. 4400 mvt aan. Uit de voertuigenverdeling Basec blijkt dat in maart 2016 ca. 8 % vrachtverkeer (middel- en zwaar) passeert. Dat lijkt minder dan in de rapporten Oranjewoud. Heeft het meer gesloten zijn van dubbele overweg al zijn invloed gehad op het	Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan en de verkeersbesluiten zijn de verkeersprognoses op basis van het meest actuele regionale model in beeld gebracht. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.7. Er is hierbij geen vergelijkende analyse gemaakt met eerdere onderzoeken zoals het rapport van Oranjewoud.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			vrachtverkeer maar niet op het personenautoverkeer? Op de Tongeren rijden ca. 2500 mvt/etm met een vrachtverkeerspercentage van ca. 5 %. Op de VLK zouden in 2028 ca. 6500 mvt/etm verwacht worden. Na het sluiten van de dubbele overweg komen er ca. 1500 mvt. etm bij, waarschijnlijk vooral van de gesloten Tongeren. Ook dit zijn forsere cijfers dan eerder getoond in Oranjewoud.	Uitgangspunt is dat we bij de besluitvorming uitgaan van de op dit moment beschikbare meest actuele gegevens.
87an	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	De aanleg van de verbindingsweg is geraamd op € 5.023.596 terwijl op de begroting € 2.7 miljoen beschikbaar is waarbij de provincie een bijdrage van maximaal 450.000 heeft toegezegd. Verder is er in de begroting geen rekening gehouden met het verwerven van de noodzakelijke gronden. Uit de plantoelichting volgt dat het plan nog niet financieel uitvoerbaar is nu er gelet op de motivering minimaal een tekort is van €1,9 miljoen. Uit de onderbouwing volgt derhalve dat het plan niet uitvoerbaar is.	De door indiener aangedragen financiële gegevens zijn afkomstig uit het bestemmingsplan VLK 2013. Het ontbreken van de benodigde financiële middelen was destijds aanleiding om de planvorming van de VLK in afwachting van PSH stop te zetten. In de Bestuursovereenkomst 2015 is door de drie partijen (gemeente, provincie en rijk) een totaal budget van ruim € 9.4 miljoen incl. BTW ten behoeve van het deelproject VLK ter beschikking gesteld. De raming van de VLK past binnen dit beschikbare krediet.
87ao	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	De aanleg van de VLK is ongewenst vanwege de aantasting van ongeveer alle denkbare ruimtelijke kwaliteiten. Zowel de ecologische, de hydrologische, de cultuurhistorische en de archeologische waarden zijn in het geding, niet alleen door de bouw van een nieuwe weg maar ook door de voorgenomen activiteiten voor de "inbedding" daarvan en de nieuw aan te leggen "aanhakingen/ontsluitingen" op bestaande wegen en uitritten. Een nieuwe ontsluitingsweg aan de noordkant van Ladonk, buiten Kalksheuvel om dwars door de open akker en zeer dicht tegen de nieuwe natuur van de weer kronkelende Beerze/ het Smalwater en op slechts een steenworp van de Kampina is naar overtuiging van indiener uit den boze. Behoud van bestaande verkavelingspatronen en de daarbij behorende landschapselementen zijn belangrijk, evenals het behoud van de perceelsgrenzen. Deze patronen hebben een directe relatie met de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Het Groene Woud.	Verwezen wordt naar de eerdere reacties onder 87 met betrekking tot de benoemde onderwerpen.
87ap	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	De VLK doorsnijdt de groen-blauwe mantel als aangegeven in de provinciale Verordening Ruimte 2014. Daarom is een beschrijving van het verkeersprobleem nodig met daarin een beschrijving van voorzieningen gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.	Zie onze reactie onder 87b .

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			Een onderbouwing is nodig dat de ontwikkeling onder toepassing van art. 6.1, eerste lid, gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderhandse ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken. Voor het gemengd landelijk gebied geldt deels hetzelfde.	
87aq	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	De VLK doorsnijdt het Natuurnetwerk Brabant. Daar geldt op basis van de provinciale verordening Ruimte het nee, tenzij regime. Indiener concludeert dat nog steeds het nee, tenzij principe geldt door de doorsnijding van het Brabants Natuur Netwerk. W.b. het zoeken naar alternatieve locatie voor de voorgenomen verkeersfunctie is van belang dat een alternatieve locatie overwegend dezelfde functie moet kunnen vervullen. Tijdverlies en meerkosten zijn op zichzelf geen reden om het alternatief af te wijzen. Naast de uitzondering die hiervoor is aangegeven in het kader van nee, tenzij geeft de verordening nog de mogelijkheid van de saldobenadering en de mogelijkheid van kleine ingrepen. Gemeente gaat daarop niet in en dus nu niet van belang.	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.
87ar	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	De flora- en faunawet kent verbodsbepalingen waarvan het niet is toegestaan om deze te overtreden. In het rapport Mitigatieplan Flora en Fauna (Arcadis 2017) is onder punt 6.5 slechts onderzoek gedaan naar de steenuil. Echter, op het perceel Kalksheuvel 26 is ook van de kerkuil een broedsel aanwezig in 2017. De steenuil wordt beschermd ingevolge de Soortenstandaard Steenuil. De kerkuil wordt beschermd ingevolge de Soortenstandaard kerkuil. Geconcludeerd kan worden dat het in opdracht van de gemeente Boxtel door Ecologica verrichte onderzoek onzorgvuldig is geweest.	Het klopt dat op het perceel Kalksheuvel 26 een paartje kerkuilen gebroed heeft en jongen heeft grootgebracht. Ook heeft een paartje steenuilen hier succesvol gebroed. De kerkuil is een broedvogelsoort waarvan het nest door de Wet natuurbescherming (voorheen de Flora- en faunawet) jaarrond beschermd is. Overigens worden de kerkuil en steenuil niet beschermd ingevolgde de Soortenstandaarden maar door de Wet natuurbescherming. Een soortenstandaard is een hulpmiddel. Door de aanleg van de VLK zal het paartje kerkuilen van Kalksheuvel geen hinder ondervinden: • omdat kerkuilen minstens 800 meter , tot zelfs 1.500 meter vanaf hun broedplaats jagen; • omdat een paartje kerkuilen een jachtrevier heeft van minimaal 200 ha., gemiddeld 400 ha. tot zelfs 700 ha.; • als er enkele hectares weg worden aangelegd, zal dit verlies aan jachtgebied nauwelijks effect hebben op de uitmuntende vlieger: kerkuil. Deze vliegt (in muizenarme jaren) dan enkele tientallen meters verder, wat hem / haar geen enkele moeite kost; • er worden voor de steenuilen maatregelen genomen

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				die de kwaliteit van het jachtgebied verhogen en de oppervlakte geschikt jachtgebied vergroten. De kerkuil zal hiervan mee profiteren; • in het plan worden eveneens maatregelen getroffen om aanrijdingen van (steen)uilen bij de nieuwe verbindingsweg tegen te gaan. De kerkuil zal hier mede van profiteren. Gesteld kan worden dat de kerkuilen van Kalksheuvel 26 geen negatieve effecten van de aanleg van de nieuwe weg zullen ondervinden, omdat het jachtgebied zeer groot is, de kwaliteit van het jachtgebied wordt verbeterd, de oppervlakte geschikt jachtgebied wordt vergroot en maatregelen worden genomen om verkeerslachtoffers tegen te gaan. Na de wegaanleg van de verbindingsweg zal het paartje kerkuilen op perceel Kalksheuvel 26 nog steeds prima in staat zijn haar jongen groot te brengen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar hoofdstuk 6.5 van het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat Ecologica uitsluitend de opdracht heeft gekregen om aanvullend onderzoek naar de steenuilen te verrichten.
87as	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	In paragraaf 4.3 van de toelichting wordt gesteld dat het westelijk deel van het plangebied met verkennend en kaderend booronderzoek is onderzocht in een strook van 40 meter breed en 50 meter lang. Deze maten kloppen geenszins. Volgens het onderzoek uit bijlage 5 uit de toelichting van het BP van de gastransportleiding dekken de boringen een strook van 900 meter lang en lagen alle boringen precies op één lijn. De breedte van de onderzochte strook is daarmee 7cm (diameter van de boor) en helemaal geen 40 meter. Het plangebied wat onderzocht werd in het booronderzoeksrapport was 6 meter breed. In het selectiebesluit, dat B&W nam t.b.v. dat plan, werd het gehele plangebied vrijgegeven, dus 6 meter breed. Dit dekt dus niet de strook af die nu voor het BP VLK als plangebied aangeduid is. De VLK strook is immers 26 meter breed. Op basis van een smalle lijn met boringen en een proefsleufje van 50 x 3meter kan een gebied van 820 x 26 meter niet vrijgegeven worden.	In 2012 en 2013 hebben ter voorbereiding op de VLK archeologische onderzoeken plaatsgevonden. Aanvullend daaraan is in 2017 eveneens archeologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij is telkens het veldonderzoek uitgevoerd conform de geldende richtlijn en norm binnen de beroepsgroep. Booronderzoeken worden steeds in een bepaald boorgrid geplaatst met de achterliggende gedachte dat de boringen steeds informatie verstrekken over een bepaald gebied rondom deze boringen. Afhankelijk van de vraagstelling kan dit gebied groter of kleiner zijn en moeten boringen dus in een enger dan wel ruimer boorgrid geplaatst worden. Voor verkennende onderzoeken met een vraagstelling naar landschappelijk gaafheid en bodemkundige intactheid, wordt standaard een 40 bij 50 m boorgrid gehanteerd. Dit houdt in dat boringen in een raai een tussenafstand hebben van 50 m en dat de tussenafstand tussen boorraaien 40 m bedraagt. Dit impliceert dat indien een plangebied breder is dan 40m er meerdere boorraaien geplaatst moeten worden.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Vanwege de breedte en locatie van het tracé van de VLK kan voor delen gebruik gemaakt worden van de data die t.b.v. de gasleiding zijn verzameld en kunnen deze data voor het gehele plangebied van de VLK worden gebruikt. Daar waar de afstand tussen de geplaatste boringen en het tracé van de VLK te groot wordt/is (lees verschuiving dan wel verbreding van meer dan 20 m) zijn aanvullende boringen geplaatst.
87at	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Het plangebied voor de transportleiding bevat een knik naar het noorden, terwijl het uiteindelijke tracé van de leiding en de omleidingsweg zuidelijker van die knik is komen liggen. Het selectiebesluit van B&W dat de strook van het onderzoek t.b.v. de aardgastransportleiding vrij gaf is dus niet bruikbaar voor het wegdeel van VLK ten oosten van boorpunt 15.	Vanwege de actualisatie van het bestemmingsplan is in het voorjaar 2017 aanvullend archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn gecombineerd met de eerdere archeologische onderzoeksresultaten. De conclusies zijn verwerkt in het bestemmingsplan VLK 2017. Zie ook onze reactie onder 87as.
87au	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Het booronderzoek en plangebied van de aardgastransportleiding eindigt aan de westzijde bij de overweg. Het VLK bestemmingsplan loopt daar nog 190 meter verder. In deze meest westelijke 190 meter is dus geen enkel archeologisch onderzoek of selectiebesluit beschikbaar.	Zie onze reactie onder 87at.
87av	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Het booronderzoek voor het oostelijk deel van de VLK heeft een onderzoeksgebied dat deels niet samenvalt met het plangebied op de verbeelding. Boorpunten 16, 17, 18 en 19 uit dit onderzoek liggen buiten het plangebied. Het plangebied bevat ook een driehoek voor de aansluiting op de Kapelweg in een eerste fase. Die driehoek ligt tot 88 meter verwijderd van het onderzoeksgebied van de boringen. Terwijl de verkennende boringen op een onderlinge afstand van 50 meter lagen en de karterende op 25m afstand. Indiener acht het zeer wel mogelijk dat hiermee waardevolle delen van het bodemarchief in die driehoek ten onrechte vrijgegeven zijn.	Zie onze reactie onder 87at.
87aw	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	In paragraaf 4.3 wordt geschreven: Het archeologisch rapport is beoordeeld door de senior archeoloog namens de gemeente, zie Bijlage 9. In die bijlage 9 staat echter niets over het oordeel van de senior archeoloog.	Indiener verwijst naar het ontwerp bestemmingsplan uit 2013. Er heeft nu een geactualiseerd ontwerp bestemmingsplan 2017 ter inzage gelegen. Alle archeologische rapporten zijn beoordeeld door een senior archeoloog. Deze beoordelingen en de daarbij horende selectieadviezen zijn 1-op-1 vertaald in het bestemmingsplan VLK 2017. Daar waar aanvullend onderzoek nog noodzakelijk is, is in het bestemmingsplan

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				een dubbelbestemming met beschermende planologische regels opgenomen
87ax	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	In het zuidoosten kruist het tracé van de VLK de "Molengraaf' (ook Smalwater genaamd). Indiener pleit ervoor om de bodemingrepen in de nabijheid van de Molengraaf vooraf te laten gaan door een grondige archeologische opgraving die opheldering geeft over de periode waarin dit kanaaltje gegraven werd.	Alle boringen die in de omgeving van het Smalwater geplaatst zijn (boringen 1, 2, 7, 10, 13 van Arcadis onderzoek 2013 en boringen 15 van Arcadis onderzoek 2017), vertonen een gelijkwaardig beeld van de bodemopbouw. Het betreft een bodemopbouw die bestaat uit een akkerdek dan wel een verstoorde (opgebrachte) laag die scherp overgaat naar een onverstoorde C-horizont bestaande uit dekzand. Resten van geulen of van beekdalafzettingen zijn in geen van deze boringen aangetroffen noch zijn er aanwijzingen voor een historisch antropogeen ingrijpen in de bodem. Het uitvoeren van aanvullend archeologisch onderzoek is dan ook niet te onderbouwen en niet noodzakelijk. Temeer ook omdat de gevraagde informatie waarschijnlijk eenvoudiger verkregen kan worden door archiefstudie dan wel door het onderzoeken van werkzaamheden die in het tracé van het Smalwater (en dus buiten de grenzen van de VLK) plaatsvinden.
87ay	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	De boringen (7 en 10) vlakbij het kanaaltje zijn niet diep genoeg doorgezet om de bodem te volgen tot het niveau waarop in de Middeleeuwen gegraven is. Zelfs bij een verstoord bodemprofiel is zo'n opgraving zeer kansrijk en nuttig.	De betreffende boringen zijn beide doorgezet tot in het onverstoorde moedermateriaal. De boringen hebben geen aanwijzingen opgeleverd voor geulen, beekafzettingen of een historisch antropogeen ingrijpen in de bodem. Hierdoor wordt het uitvoeren van aanvullend onderzoek als niet zinvol of maatschappelijk verantwoord geacht.
87az	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607 **Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Voor zover wij de stukken hebben kunnen inzien heeft in de afweging tussen het cultuurhistorische belang en het kostenbelang, -zonder goede argumenten- het kostenaspect voorrang gekregen in het selectiebesluit van B&W. Op de zuidoostpunt van het tracé toont de archeologische beleidsnota (zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 23 april 2013) een cirkel die voor een fors deel in het plangebied ligt met categorie 2. Ook dit gebied is door B&W vrijgegeven na een paar verkennende boringen. Indiener vindt dat de cultuurhistorie hier zwaar ondergewaardeerd is en mist de argumentatie.	De cirkel zoals die is opgenomen op de gemeentelijke beleidskaart archeologie van de gemeente Boxtel is gebaseerd op het mogelijk voorkomen van een brugovergang (uit de nieuwe tijd en mogelijk ook ouder) over het Smalwater. Op basis van de verkregen boorresultaten (zie ook antwoord op argument 87ay) en de locatie van het historische wegennet, wordt deze overgang net zuidwestelijk van de plangrenzen verwacht. Hierdoor wordt het uitvoeren van aanvullend onderzoek als niet zinvol of maatschappelijk verantwoord geacht.
87ba	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03607	Bestemmingsplan VLK: proces /	Hetgeen door de Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel in hun zienswijze naar voren is gebracht maakt onderdeel uit van deze zienswijze.	Voor onze beantwoording van de zienswijze door de Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel wordt verwezen naar onze reactie onder volgnummer 148.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Stichting Kalksheuvel Groen, De Beter Weg (SKG)	(coördinatie)procedure		
88	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03608	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29/ kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
89a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03609	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener geeft aan dat door sluiting van de dubbele spoorovergang het motorisch verkeer in de Parkweg - die nu veelal wordt gebruikt door fietsers en wandelaars richting sportvelden, school en bos - wordt geïntensiveerd. De gevolgen zijn dat de leefbaarheid in dit mooie stukje Boxtel en de veiligheid - van de bewoners, sporters, supporters en recreanten - in het geding zijn. Laat de Parkweg en haar omgeving haar parkachtige uitstraling en veiligheid behouden!	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer Tongeren. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor Tongeren en Parkweg en omgeving worden er maatregelen getroffen ten behoeve van de bereikbaarheid en veiligheid. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
89b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03609	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener maakt zich zorgen over het feit dat gemeente geen duidelijk plan voorhanden heeft voor het verkeer in noordelijke richting. Zeker ook gelet op de woningbouwplannen aan de Mezenlaan en de Esschebaan. Problemen worden verlegd en niet opgelost! De keuze is niet duurzaam/milieuonvriendelijk, ongezond, onveilig en onrustig. Indiener verzoekt eerst een zorgvuldig ontsluitingsplan vanaf Tongeren richting de A2 te maken alvorens verdere stappen te ondernemen. Indiener denkt aan een volwaardige noordelijke ontsluitingsweg, aanmoediging ontsluiting via het industriële zuiden - waar al goede voorzieningen zijn en 'slechts' aanpassingen nodig zijn - en ontmoediging van	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Zie paragraaf 2.1. voor een nadere toelichting. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verkeer via het noorden langs woon-, sport- en recreatiegebied.	Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht. Zie onder reactie onder 89a. Voor specifiek de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
90a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: proces / overig	Indiener wijst op het landelijk Aanvalsplan Landschap van Natuurmonumenten en hoopt dat dit plan ook voor de gemeente Boxtel een inspiratie vormt om meer dan in het verleden bij besluitvorming rekening te houden met het landschap. Indiener werkt daarin graag met de gemeente samen.	Wij hebben het Aanvalsplan Landschap van Natuurmonumenten met veel belangstelling ontvangen. Wij onderschrijven de wens van indiener om hierin met Natuurmonumenten in de toekomst samen te werken.
90b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	Indiener geeft aan dat de VLK een cultuurhistorisch en landschappelijk waardevol akkercomplex (bij de Donders en D'Ekker) doorsnijdt, de ecologische verbindingszone Smalwater doorkruist en gepland is vlakbij het met veel inspanningen gerealiseerde en succesvolle natuurontwikkelingsproject Smalwater (in beheer bij Natuurmonumenten). Beide laatste gebieden vormen onderdeel van het beschermde Natuurnetwerk Brabant (NNB). Ook gaat een van de laatste gave cultuurhistorisch en qua beleving (ook voor fietsers en wandelaars) zeer waardevolle toegangen vanuit Boxtel naar het buitengebied, bij Kalksheuvel, verloren bij aanleg van de VLK.	Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5. Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.
90c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Het beoogde tracé van de VLK is voor een groot deel gelegen in een gebied dat de status heeft van groenblauwe mantel in de provinciale Verordening Ruimte, waar naast natuur en landschap recreatief gebruik en beleving belangrijk zijn. De aanleg van een nieuwe weg is in strijd met de doelstelling van de groenblauwe mantel om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5.
90d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Indiener is van mening dat aanleg moet worden voorkomen, te meer gezien de ligging in het hart van het Nationaal Landschap Het Groene Woud, dat de gemeente Boxtel terecht zo hoog in het vaandel heeft staan.	In het kader van de diverse studies (Tracéstudie A2 Ladonk-Kapelweg, Nadere vergelijking en Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat) zijn diverse alternatieven en varianten uitgebreid, op verschillende effecten, waaronder landschap en cultuurhistorie, onderzocht en afgewogen (zie hoofdstuk 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en paragraaf 2.6 van deze Nota van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				zienswijzen). Bij de uiteindelijke afweging is vervolgens een zwaar gewicht toegekend aan het algemeen maatschappelijke belang, zie paragraaf 2.3.
90e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	De regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk Brabant geven aan dat pas als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en alternatieven ontbreken, een ingreep in het Natuurnetwerk is toegestaan. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er verschillende alternatieven aanwezig zijn. Alternatieven die ook een oplossing bieden voor verkeersproblemen en waarbij de bovengeschetste natuur- en landschapswaarden zelfs geheel gespaard kunnen blijven. Omdat die alternatieven er zijn, is de VLK in strijd met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk zoals dat op nationaal niveau (in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) en op provinciaal niveau (Verordening Ruimte) is vastgesteld. De beoogde compensatie voor de natuur die verloren gaat, schiet tekort. De verstoring van de weg op de aanliggende en nabijgelegen natuur van onder andere natuurgebied Smalwater is ten onrechte niet meegerekend.	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.
90f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS/ PAS	In het bestemmingsplan wordt geconstateerd dat de VLK behoort tot de prioritaire projecten in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Gelet op de prejudiciële vragen door de Raad van State aan het Europese Hof of de PAS wel in overeenstemming is met de Europese richtlijn voor natuur is het de vraag of dit bestemmingsplan wel Raad van State-proof is.	In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3. Aan het geldende PAS wordt voldaan.
90g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03610 **Natuurmonumenten**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Een diep in het landschap insnijdende nieuwe rondweg, die ook ten koste van de natuur gaat, is volgens indiener onvoldoende onderbouwd en ongewenst. Indiener vraagt te zoeken naar mogelijkheden waarbij de verkeersproblemen worden aangepakt met zo veel mogelijk gebruikmaking/optimalisering van bestaande infrastructuur en zonder een enorme ingreep in het waardevolle landschap en de natuur.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, hierin is ook gebruik van bestaande infrastructuur beschouwd. 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken,

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. In de uitgevoerde studies naar de VLK (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
91	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03611	Bestemmingplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
92	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03612	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
93a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03613	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Door afsluiting van de dubbele overweg en afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg staat vast dat er meer sluipverkeer door de Ridder van Cuijkstraat gaat komen om uiteindelijk bij de spoorovergang van de Leenhoflaan te komen. De voorgenomen maatregelen zijn niet goed doordacht, onzorgvuldig voorbereid en daarbij zijn de belangen van velen niet goed tegen elkaar afgewogen. De geconstateerde (verkeers)problemen worden slechts verplaatst en de te verwachten problemen in de woonstraat van indiener en directe omgeving worden alleen maar groter. Er ontbreekt immers een duidelijke visie op het totale Boxtelse verkeersgebeuren.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Zie paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2,6. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). De hoeveelheid verkeer in de Ridder van Cuijkstraat neemt nauwelijks toe als gevolg van het maatregelenpakket PHS. Er is sprake van een kleine toename die vooral wordt veroorzaakt door de groei van het autoverkeer en die ruim past binnen het theoretisch maximum van 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze beperkte toename vormt geen probleem voor de afwikkeling van het verkeer en verkeersveiligheid. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
93b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03613	Bestemmingsplan VLK: proces / overig	Goede afstemming met de omliggende gemeenten ontbreekt, evenals actuele en relevante verkeersgegevens binnen de Boxtelse verkeerssituatie. De financiële gevolgen (subsidies) hebben een te grote rol gespeeld. Er is nauwelijks rekening gehouden met een goed en veilig woon-en leefklimaat.	Met de omliggende gemeenten heeft de nodige afstemming plaatsgevonden. Deze afstemming heeft niet geleid tot zienswijzen. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Voor de gevolgen voor de leefomgeving, zie paragraaf 2.9.1.
93c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03613	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Het woon-en leefklimaat in de Ridder van Cuijkstraat zal aanzienlijk verslechteren en adequate verkeersveiligheidsmaatregelen ontbreken. De privacy van indiener wordt aanzienlijk aangetast mede als gevolg van de toename van geluid en fijnstof. Bovendien geeft indiener aan dat de waarde van de woning vermindert.	De hoeveelheid verkeer in de Ridder van Cuijkstraat neemt nauwelijks toe als gevolg van het maatregelenpakket PHS. Op basis van de verkeersprognoses zijn de gevolgen voor het woon- en leefklimaat inzichtelijk gemaakt, zie paragraaf 2.9.1. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake.
94a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03614	Verkeersbesluit Tongersestraat: financiële uitvoerbaarheid / locatiespecifiek argument	Door het sluiten van de spoorwegovergangen in de Tongersestraat zal de indiener een aanzienlijk deel van de bedrijfsomzetten verliezen. Het bedrijf is moeilijker te bereiken en het is niet ondenkbaar dat personeel moeten worden ontslaan, de winkel moet sluiten en een groot deel van inkomsten moeten worden gemist. Bovendien zal de verkoopwaarde en de verhuurwaarde van de panden dalen. Indiener stelt dat sprake is van planschade waarvoor de gemeente Boxtel aansprakelijk wordt gesteld indien het College van B&W en de Raad van de gemeente Boxtel het "Ontwerpverkeersbesluit Tongersestraat" besluiten vast te	De winkel van indiener is aan de centrumzijde van het spoor gesitueerd. Het overgrote deel van de klanten zal waarschijnlijk geen gebruik maken van de dubbele spoorwegovergang. Daarnaast is de winkel van indiener nog steeds bereikbaar vanuit het gebied aan de zuid en zuidwestzijde van het spoor, zij het deels via langere omrijdafstanden. De consequenties van langere omrijdafstanden is in de integrale afweging van alternatieven meegenomen, zodat sprake is van een zorgvuldige afweging.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			stellen.	Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.
94b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03614	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De gemeente Boxtel gaat er op geen enkel gebied op voorruit door de dubbele spoorwegovergang te sluiten en op termijn te vervangen door een fietstunnel. Met afsluiting van de Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer worden andere wegen in het centrum van Boxtel extra belast. De gemeente Boxtel verlegd en vergroot daarmee de problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook buiten het centrum, met name in de Leenhoflaan, De Braken, Parkweg, Halderheiweg, Molenwijkseweg, Essche Heike, Mezenlaan en alle wegen vanuit het noorden (Nergena en Tongeren) zal de verkeersdruk (met haar consequenties) aanzienlijk toenemen. De wijk Kalksheuvel wordt voor gemotoriseerd verkeer alleen bereikbaar via een grote omweg.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor Tongeren worden er maatregelen getroffen ten behoeve van de bereikbaarheid en veiligheid. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. In het kader van MOVE'31 worden de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen, in aanvulling op het Maatregelenpakket, nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
94c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03614	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / overig	Er is sprake van tegenstrijdigheden met de ambities van het GVVP van de Gemeente Boxtel 2008-2020: - Terugdringen barrièrewerking spoorwegen; - Verbetering doorstroming van het autoverkeer op Boxtels hoofdwegennet.	Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het GVVP 2008, zie onder 2.3. Het Maatregelenpakket lost echter niet alle knelpunten op, zie ook paragraaf 2.
94d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03614	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Indiener stelt dat naast het openhouden van de spoorwegovergangen alleen het realiseren van de VLK soelaas zal bieden voor Boxtel in het algemeen. Indiener ziet diverse voordelen: - Extra ontsluiting voor Ladonk en daarmee een opwaardering van dit industrieterrein; - Een betere verdeling van het verkeersaanbod over het wegennet van Boxtel; - Minder verkeersdruk en bevordering leefbaarheid in het centrum; - Het verkeersaanbod op de Brederodeweg, Eindhovenseweg en Keulsebaan blijft voorlopig stabiel; - De Keulsebaan hoeft niet verbreed te worden;	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. Zie paragraaf 2.3. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.2.1). Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige 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 genomen

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			- De Kalksheuvel blijft bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer en is verlost van industrieverkeer; - Het geeft tijdsruimte om te onderhandelen met Rijkswaterstaat voor een derde aansluiting op de A2 of plannen te ontwikkelen voor een parallelweg langs de A2; - Het verminderd het aantal claims op planschade; - gemeente Boxtel laat zich niet in bochten wringen omdat ProRail de dubbele spoorovergangen willen saneren.	besluiten, zie paragraaf 2.6.6. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
94e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03614	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / varianten dubbele overweg	Indiener ziet maar 1 echt goed alternatief voor het spoorknelpunt, namelijk het spoor eronder door.	Dit alternatief is tijdens de bewonersparticipatie november 2012 - maart 2013 aangedragen. Tijdens de eerste beoordeling en trechtering zijn alle varianten die uitgaan van het verleggen van het spoor afgevallen als realistische oplossing, vanwege de daaraan verbonden hoge kosten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.4.
95a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Bestemmingsplan VLK: verkeer / locatiespecifiek argument	Door de sterk veranderende verkeerssituatie zal de bereikbaarheid van het bedrijf van indiener sterk verslechteren. Hierdoor zal de klandizie dusdanig teruglopen dat het indienen van planschade niet uit zal blijven. Wanneer het bestaansrecht van het bedrijf in het geding komt dan zal dit nog een extra gevolg hebben tot de leefbaarheid van de wijk Kalksheuvel.	Voor zover indiener vreest voor financiële benadeling of waardedaling van zijn pand, wordt verwezen naar de mogelijkheden van schadevergoeding in paragraaf 2.11.
95b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Indiener geeft aan dat klanten voor bedrijven gevestigd aan de Kapelweg zullen uitblijven zodat deze bedrijven zich ergens anders zullen vestigen waardoor ook de leefbaarheid van de wijk Kalksheuvel nog verder achteruit gaat.	Na realisatie van het Maatregelenpakket blijven de winkels bereikbaar, alleen verandert de bereikbaarheid wel. Buurtschap Kalksheuvel is na realisatie van het Maatregelenpakket per auto bereikbaar via een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg richting het zuiden en westen. Via de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike kan het verkeer vanuit Tongeren richting het noorden en oosten. Wel komt er voor langzaam verkeer een aansluiting op de fietstunnel zodat er sprake is van een rechtstreekse verbinding met het centrum van Boxtel, zie paragraaf 2.8.
95c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener realiseert zich dat de leefbaarheid van de wijk Kalksheuvel te lijden heeft onder de toenemende verkeersdruk, maar acht het grootste probleem dat een vrachtwagenverbod over de Kapelweg is uitgebleven.	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.
95d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting	Een aansluiting van de VLK op Kalksheuvel is noodzakelijk voor het voortbestaan van het bedrijf. Indiener lijkt het met betrekking tot de leefbaarheid tot de wijk Kalksheuvel nog	Het buurtschap wordt via de weg Kalksheuvel aangesloten op de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK). De keuze voor de weg Kalksheuvel in plaats van de Kapelweg is

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		overige wegen	beter om een aansluiting van de VLK naar de Kapelweg richting het bedrijf van indiener te maken. Dit omdat de Kapelweg wel verkeer gewend is en de Kalksheuvel niet.	gebaseerd op de volgende overwegingen. In de eerste plaats het feit dat de Kapelweg door Kalksheuvel conform vigerend beleid (Boxtel Bicycle) gecategoriseerd als regionale fietsroute. De huidige intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Kapelweg en het huidige profiel van de Kapelweg sluiten onvoldoende aan op de gewenste intensiteiten en vormgeving van primaire fietsroutes. Door de ontsluiting van buurtschap Kalksheuvel via de weg Kalksheuvel en de voorgenomen rioolsanering en herinrichting van het buurtschap ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de Kapelweg beter aan te laten sluiten bij de functie als primaire fietsroute. Daarnaast zal met het handhaven van een aansluiting van de Kapelweg op de VLK het risico op sluipverkeer door het buurtschap naar bedrijventerrein Ladonk in stand blijven. De Kapelweg is immers ook in de huidige situatie een belangrijke route naar het bedrijventerrein. Met een ontsluiting van het buurtschap via de weg Kalksheuvel zal dit risico nauwelijks aanwezig zijn, omdat het verkeer op de VLK bij de aansluiting met de weg Kalksheuvel al bijna op het bedrijventerrein is, waardoor een eventuele route door Kalksheuvel niet interessant is. Tot slot hebben ook de eisen van ProRail ten aanzien van overwegveiligheid meegewogen. Op basis van deze eisen dienen aansluitingen op spoorkruisende wegen minstens 50 meter van de spoorwegovergang te liggen. Een aansluiting van de huidige ligging van de Kapelweg op de VLK zou binnen deze 50 meter liggen, met als gevolg dat ter plaatse van een eventuele aansluiting de Kapelweg fors naar het zuiden uitgebogen zou moeten worden met alle ruimtelijke en financiële consequenties van dien. Echter, de twee hiervoor genoemde overwegingen zijn doorslaggevend ten aanzien van de keuze voor de weg Kalksheuvel als ontsluitingsweg van het buurtschap op de VLK. Overigens krijgt de Kapelweg wel een aansluiting voor langzaam verkeer op (het fietspad langs) de VLK.
95e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / fietspad langs VLK	Indiener vraagt mee te denken in het aanpassen van fiets en wandelroutes. Indiener acht het jammer dat er een duur fietspad langs de VLK richting industrieterrein Ladonk wordt gerealiseerd, welke ter hoogte van MSB ook nog een levensgevaarlijke situatie geeft. Er zou wel een fietsroute over de Kapelweg richting industrieterrein Ladonk gerealiseerd	Zie beantwoording argument 61b. Aanvulling: De primaire fietsroute langs de VLK vanuit de richting Haaren/Oisterwijk verloopt conform vastgesteld gemeentelijk beleid (Boxtel Bicycle) vanaf overweg D'Ekker

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			kunnen worden. Pluspunten hiervan zijn minder verkeer dus veiliger, niet langs een drukke weg dus meer fietsplezier, aansluiting op industrieterrein Ladonk via een rustige ingangsweg en dus veiliger en een horecazaak langs de fietsroute.	over de Kapelweg, door het buurtschap Kalksheuvel en richting de fietstunnel Tongersestraat. Ook het geprojecteerde fietspad langs de VLK Tussen overweg D'Ekker en de Colenhoef betreft vastgesteld gemeentelijk beleid (Boxtel Bicycle).
95f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Verkeersbesluit Kapelweg: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting overweg	Door het openhouden van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en het behouden van de doorgaande weg van de Kapelweg voor autoverkeer (lees hier vrachtwagenverbod) zal er een betere doorstroming van de VLK plaatsvinden. Hierdoor zal de verkeersdruk verdeeld worden. Indien dit niet zo zal zijn, acht indiener het verstandig om dit scenario (het behouden van de doorgaande weg van de Kapelweg voor autoverkeer) in gedachten te houden om in verband met calamiteiten op de VLK toch een ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk te waarborgen.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Zie ook onze reactie onder 95c. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4 en 2.6.6. Voor een nadere toelichting op de bereikbaarheid van hulpdiensten wordt verwezen naar paragraaf 2.8.3.
95g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak fietstunnel	Het realiseren van een fietstunnel is niet afdoende om de bereikbaarheid van het bedrijf van indiener te waarborgen. Mede door de kleine te verwachte gebruik van niet gemotoriseerd verkeer, daar er even verderop ook al een fietstunnel is. Daarbij komen nog de hoge kosten en de te verwaarloze meerkosten van een volwaardige tunnel! Het zou daarom het overwegen waard zijn om het realiseren van een volwaardige tunnel nogmaals te onderzoeken.	Als gevolg van het maatregelenpakket verandert inderdaad de bereikbaarheid, maar bedrijven en woningen blijven wel bereikbaar. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.8. Zie verder onze reactie onder 95f.
95h	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03615	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / varianten dubbele overweg	Door het realiseren van de VLK en overige verkeersmaatregelen zal de verkeersdruk dusdanig afnemen dat de problemen van de dubbele spoorwegovergang zullen verminderen. Door een kleine verkeersaanpassing (door middel van voorsorteer vakken) zal de doorstroming van verkeer van de Kapelweg richting centrum en bedrijventerrein Ladonk bevorderd worden. Er ontstaan dan geen gevaarlijkere verkeerssituaties dan bij de spoorwegovergang Tongeren gezien de te verwachte afname van verkeer.	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. Zie paragraaf 2.3. Zie verder onze reactie onder 95f.
96	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03616	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 20 en 21.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			onder volgnummer 20 / kenmerk GC17.03455.	
97	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03617	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
98a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Toelichting en bijlage 9 waterparagraaf: Indiener verzoekt om een actueel inzicht te geven in de (hoogste) grondwaterstanden in het plangebied. Op basis van een actueel beeld van de grondwaterstanden, kunnen namelijk de peilen van de verschillende functies in het plangebied nauwkeurig worden vastgelegd. Vervolgens kan via een monitoringsmeetnet gedurende het hele project, van planfase tot beheerfase, representatieve gegevens worden verstrekt.	Volgens afspraak in het overleg op 19 juli 2017 tussen waterschap en gemeente start de gemeente vóór de winter van 2017 met de monitoring van de aanwezige peilbuizen. De resultaten hiervan worden meegenomen in het op te stellen waterhuishoudkundig plan. Ter plaatse van de aansluiting van rijbaan Kalksheuvel op de VLK wordt een extra peilbuis geplaatst. Daarnaast zal de monitoring van deze peilbuizen plaatsvinden vanaf eind 2017, zodat de grondwaterstand tijdens de winterse periode meegenomen kan worden.
98b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Toelichting en bijlage 9 waterparagraaf: Door de komst van het nieuwe tracé wordt een maaiveld verhoging aangebracht. Het nieuwe tracé kan mogelijk tijdens extreme neerslagsituatie, met hoge waterstanden in Smalwater, voor opstuwing in de omgeving zorgen. Ik verzoek u daarom te beschrijven welke maatregelen genomen worden, om negatieve effecten door hoogwater in Smalwater te voorkomen.	Uitgangspunt bij de VLK is dat de waterhuishouding in het omliggende gebied, voor wat betreft de ontwatering, waterstand oppervlakte water en grondwater, niet negatief wordt beïnvloed door de aanleg van de weg. Bij voorkeur wordt in de planvorming herstel en verbetering van de waterhuishouding meegenomen. Dit uitgangspunt wordt in de toelichting van het bestemmingsplan verwoord. Deze aspecten worden, in goed overleg met het Waterschap, verder uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan. Indien hieruit blijkt dat er aanvullende maatregelen moet worden getroffen dan worden deze in het verdere ontwerpproces opgenomen.
98c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Bijlage 1: Ontwerptekeningen VLK: Om de bestaande afwateringsstructuur in stand te houden, vraagt indiener bij Kalksheuvel 47a en 26 te beschrijven op welke wijze de sloten afwateren op het nieuwe watersysteem.	Deze uitwerking wordt bij het verdere ontwerpproces en het waterhuishoudkundig plan meegenomen.
98d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Bijlage 1: Ontwerptekeningen VLK: Op de tekening staat nu maar één faunapassage. De faunapasseerbaarheid bij Smalwater dient te worden gerealiseerd aan twee zijden van de A-watergang (Colenhoef en Loxvenseweg). Het verzoek is om de tekening hierop aan te passen.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp worden de mogelijkheden voor een faunapassage in goed overleg met het Waterschap nader onderzocht.
98e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Bijlage 1: Ontwerptekeningen VLK: De B-watergangen nabij Kalksheuvel hebben op de tekening geen verbinding meer	Deze aanpassing wordt bij het verdere ontwerpproces en het waterhuishoudkundig plan meegenomen.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	water / algemeen	met Smalwater. Verzocht wordt de afwatering van de bestaande watergangen in het ontwerp mee te nemen.	
98f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Verzocht wordt de 'algemene wensen en randvoorwaarden PHS Boxtel' zoals opgesteld door het waterschap als bijlage in het bestemmingsplan op te nemen.	Deze algemene wensen en randvoorwaarden vormen geen bijlage bij het bestemmingsplan maar vormen het programma van eisen voor het op te stellen waterhuishoudkundig plan.
98g	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Regels en Verbeelding: Indien de nadere beschouwing van de waterhuishoudkundige maatregelen leidt tot heroverweging van de diverse bestemmingsfuncties in het plangebied, wordt gevraagd de regels en verbeelding van het bestemmingsplan hierop aan te passen.	De zienswijze ten aanzien van de wateraspecten leidt niet tot een heroverweging van de bestemmingsfuncties in het gebied. Van een aanpassing van regels of verbeelding is dan ook geen sprake.
98h	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	Op basis van de Keur Waterschap de Dommel 2015 is dit plan watervergunningplichtig, omdat de toename van verhard oppervlak meer bedraagt dan 10.000 m2. Hiervoor dient nog een watervergunningtraject met een waterhuishoudkundig plan opgesteld te worden. Het uitgangspunt is dat de veranderingen van waterstanden, afvoeren en grondwaterstanden geen nadelige gevolgen mogen hebben voor de omgeving van het plan.	Ten behoeve van het vergunningentraject zal in overleg met het Waterschap een waterhuishoudkundig plan worden opgesteld met aandacht voor de genoemde aspecten.
98i	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03619 **Waterschap De Dommel**	Bestemmingsplan VLK: water / algemeen	In overleg met het waterschap dient aandacht besteed te worden aan: a. Op welke wijze de aanpassingen van het bestaande watersysteem worden gecompenseerd. b. Er moet duidelijk gemaakt worden hoe het watersysteem gaat werken met berging boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), noodoverloop en leegloopvoorziening. c. Door middel van berekeningen moet worden aangetoond welke veranderingen in waterstanden, afvoeren en grondwaterstanden als gevolg van het plan optreden in de omgeving van het plan. Hierbij moet worden gekeken naar gemiddeld hoogste grondwaterstanden, oppervlaktewaterstanden bij maatgevende (jaarlijkse) afvoer en inundatiekans extreme afvoersituaties. d. Er moet aannemelijk gemaakt worden dat de effecten van de gekozen oplossing van waterberging geen nadelige gevolgen hebben in het plangebied en de omgeving van het	Ten behoeve van het vergunningentraject zal in overleg met het Waterschap een waterhuishoudkundig plan worden opgesteld met aandacht voor de genoemde aspecten.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			plan.	
99	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03620	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. Een brief heeft betrekking op het ontwerp bestemmingsplan VLK en de andere brief heeft betrekking op het ontwerp verkeersbesluit Tongersestraat. De brieven zijn identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 en 29 / kenmerk GC17.03465 en GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 28 en 29.
100	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03621	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
101a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03622	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Primair is indiener van mening dat de aanleg van deze weg niet noodzakelijk is. De onderbouwing van het nut en de noodzaak van deze nieuwe weg, lijken meer gelegenheidsplanologie dan een draagkrachtige juridische onderbouwing. Zeker daar er geen actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan aan het ontwerp-bestemmingsplan ten grondslag is gelegd.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
101b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03622	Bestemmingsplan VLK: proces / overig	Verder wordt verwezen naar de door indiener ingediende zienswijzen tegen de ontwerp-verkeersbesluiten. Verzocht wordt de ínhoud daarvan hierbij als herhaald en ingelast te beschouwen.	De zienswijzen tegen het bestemmingsplan en tegen de verkeersbesluiten worden in deze Nota van zienswijzen integraal beoordeeld.
102	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03623	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
103	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03624	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
104	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03625	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
105	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03626	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
106a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03627	Bestemmingsplan VLK: geluid / algemeen	Deze zienswijze heeft betrekking op het adres Bakhuisdreef 2. Indiener vreest voor de gevolgen, waaronder aantasting woongenot (geluid en trillingen). Indiener vraagt aandacht hoe de negatieve gevolgen zoveel als mogelijk kunnen worden voorkomen.	Het adres dat indiener aanhaalt, ligt binnen de wettelijke geluidzone van de VLK en is dan ook in het akoestisch onderzoek meegenomen (zie paragraaf 5.1.1 akoestisch onderzoek). Omdat de geluidbelasting veroorzaakt door de VLK op deze woning hoger dan 48 dB bedraagt, zijn maatregelen afgewogen (zie hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek). De meest effectieve maatregel op het gebied van geluid is een bronmaatregel. Daarom is er voor gekozen om als bronmaatregel geluidsarm asfalt toe te passen. Voor overige effecten, zoals trillingen, zie paragraaf 2.9.1.
106b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03627	Bestemmingsplan VLK: geluid / algemeen	Indiener verzoekt om voorzieningen te realiseren ter voorkoming van geluidsoverlast, bijvoorbeeld in de vorm van een geluidswal. In geval van een geluidswal wordt verzocht	Ook bij toepassing van geluidsarm asfalt wordt de voorkeursgrenswaarde met 1 dB overschreden. Daarom zijn aanvullend op de bronmaatregel ook

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			om geen doorbreking te maken ten behoeve van de aansluiting Bakhuisdreef op VLK ten behoeve van fietsverkeer. In principe is indiener geen tegenstander van fietsaansluiting Bakhuisdreef op VLK.	overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen of wallen afgewogen. Uit de afweging op basis van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) blijkt dat overdrachtsmaatregelen voor de VLK niet kosteneffectief zijn. Daarom wordt tegelijkertijd met de bestemmingsplanprocedure voor deze woning ook een hogere grenswaarde procedure doorlopen. De hoogste geluidbelasting wordt echter veroorzaakt door het spoor. Om de geluidoverlast van het spoor te reduceren heeft de rijksoverheid het Meer Jaren Programma Geluid opgezet. Op dit moment is ProRail bezig met de voorbereidingen van een saneringsplan van het spoorgeluid.
106c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03627	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Indiener vreest waardedaling woning en vraagt hoe de gemeente dit gaat compenseren	Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.
106d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03627	Bestemmingsplan VLK: grondverwerving / algemeen	Indiener stelt voor om bij onderhandelingen over grondaankoop de optie te betrekken voor eventuele grondruil. Indiener geeft aan dat ook het gehele perceel aangekocht kan worden door gemeente.	De komende maanden vindt met de grondeigenaren overleg plaats. Alhoewel indiener als zodanig geen grondeigenaar is van de ten behoeve van de VLK te verwerven gronden, staat het indiener vrij om zijn wens bij de gemeente kenbaar te maken.
107	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03628	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
108	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03630	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
109a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	Naar oordeel van indiener is het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 lid 1 van de Wro), ontbeert het een kenbare belangenafweging (artikel 3:4 van de Awb), is het niet voorzien van een deugdelijke motivering (artikel 3:9 gelezen in samenhang met 3:46 van de Awb) en onzorgvuldig voorbereid (artikel 3:2 van de Awb). De ontwikkelingen hebben gevolgen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van indiener.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Voor wat betreft de gevolgen voor de leefomgeving, zie onder 2.9.
109b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	De ontwikkelingen hebben gevolgen voor de bereikbaarheid van bedrijfspanden van indiener. Het aspect bereikbaarheid van het bedrijventerrein Ladonk is niet, of tenminste onvoldoende meegewogen en meegenomen in de voorbereiding van "ontwerp-bestemmingsplan c.s."	Met de VLK en het Maatregelenpakket wordt juist invulling gegeven aan de doelstelling van het GVVP 2008 om de bereikbaarheid van Ladonk te verbeteren, zie paragraaf 2.3. Zie paragraaf 2.8 voor een toelichting op de bereikbaarheid, waaronder de bereikbaarheid van Ladonk.
109c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Indiener heeft op zichzelf niets tegen de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (hierna: "VLK"). De verbindingsweg biedt op zichzelf een extra ontsluiting van het bedrijventerrein "De Ladonk". Indiener is van mening dat de vaststelling van het bestemmingsplan prematuur is, nu een integraal en actueel verkeersonderzoek en plan voor de gemeente Boxtel ontbreekt. Het uitgaan van oudere beleids- en onderzoekstukken is niet zorgvuldig en getuigt niet van een deugdelijke voorbereiding. Dit omdat de situatie rondom verkeer, bereikbaarheid en beschikbare technieken verder zijn ontwikkeld en gewijzigd. Dit geldt tevens voor geldende wet- en regelgeving.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1. In het kader van het nu voorliggende plan zijn de onderzoeken geactualiseerd. Ook is hierbij het actuele beleidskader en regelgeving betrokken.
109d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Indiener is van mening dat de gemeente onvoldoende en onzorgvuldig heeft onderzocht wat de gevolgen voor bereikbaarheid zijn voor diverse groepen betrokkenen binnen de gemeente. Een belangrijk gebied dat gevolgen ondervindt betreft namelijk het bedrijventerrein Ladonk. In zowel planregels en toelichting is niet terug te lezen in hoeverre bereikbaarheid van dit bedrijventerrein gewaarborgd wordt.	Met de VLK en het Maatregelenpakket wordt juist invulling gegeven aan de doelstelling van het GVVP 2008 om de bereikbaarheid van Ladonk te verbeteren, zie paragraaf 2.3. In paragraaf 2.8 wordt nader ingegaan op de bereikbaarheid.
109e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Indiener heeft bezwaar tegen de gefaseerde uitvoering van het plan gelet op het integrale karakter van het geheel. De werking ervan is sterk afhankelijk van de samenhang van de afzonderlijke verkeersbesluiten en het bestemmingsplan en de afstemming op elkaar.	Voor de samenhang van de maatregelen en noodzakelijke fasering in uitvoering, zie paragraaf 2.2 (in het bijzonder 2.2.3).
109f	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak fietstunnel	Omtrent het ontwerp-bestemmingsplan wordt gesteld dat er in feite een extra ontsluiting voor de Ladonk ontstaat. Dit is op zichzelf wel juist, maar laat de effecten van de verkeersbesluiten onbenoemd. De afsluiting van de dubbele spoorweg overgang neemt een ontsluiting voor Ladonk af. Een tunnel voor enkel fietsers is een verslechtering van ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.	Met het Maatregelenpakket blijven de gebieden ten westen van het spoor bereikbaar, maar verandert deze bereikbaarheid wel. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.8.
109g	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat:	Niet alle voorgenomen wijzigingen van de Keulsebaan zijn meegewogen. Zo wordt weliswaar gesproken van wegverbreding, maar is niet ingegaan op de weigering om de	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.). Op dit moment wordt

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		nut en noodzaak / scope besluit	verkeerstunnel aan de Keulsebaan te verbreden. In feite zal een wegverbreding dan elk effect ontberen. Dergelijke aspecten kunnen enkel en alleen integraal worden onderzocht en aangepakt met een integraal verkeersplan. Een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente Boxtel is zo niet geborgd.	gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor nadere informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.1. Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
109h	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Een groot deel van de bedrijven kent een belangrijke doelgroep en afzetmarkt binnen Boxtel zelf. Dit geldt tevens voor medewerkers (woon-werk verkeer). Dit aspect is in de besluitvorming ongenoemd gelaten en lijkt niet te zijn betrokken in de belangenafweging.	Zie 109d : de bereikbaarheid van bedrijven en de omrijdafstanden zijn nadrukkelijk in de belangenafweging betrokken.
109i	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: proces / overig	Er ontbreekt een motivering omtrent de milieu effecten. Zo is weliswaar aangevoerd dat leefbaarheid in het centrum zou toenemen, maar het omrijden van het verkeer en de daarmee gepaard gaande extra af te leggen kilometers, is niet meegewogen. Voorts zullen bij grotere planologische besluiten de milieu effecten in kaart gebracht moeten worden.	Het Maatregelenpakket is noodzakelijke vanwege knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Om dit op te lossen zijn diverse oplossingsrichtingen integraal afgewogen. Omrijdafstanden zijn expliciet meegewogen in de diverse studies. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om de overwegen af te sluiten, het centrum te ontzien van verkeer, de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen (zie paragraaf 2.4 en 2.5). In het kader van het bestemmingsplan VLK zijn diverse milieu-effecten in beeld gebracht. Uit deze onderzoeken blijkt er geen belemmeringen zijn om het bestemmingsplan vast te stellen.
109j	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Er dient voldaan te worden aan de gestelde normen in de PAS. Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt dat daaraan is voldaan.	Aan het geldende PAS wordt voldaan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
109k	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Indiener heeft bezwaren tegen het voornemen van sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor motorvoertuigen vanwege de isolatie van het bedrijventerrein ten opzichte van de kern Boxtel en de achterliggende overige woonwijken van Boxtel.	Met de VLK en het Maatregelenpakket wordt juist invulling gegeven aan de doelstelling van het GVVP 2008 om de bereikbaarheid van Ladonk te verbeteren, zie paragraaf 2.3. In paragraaf 2.8 wordt nader ingegaan op de bereikbaarheid.
109l	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Het verkeersbesluit Tongersestraat laat achterwege dat het bedrijventerrein Ladonk zeer slecht bereikbaar wordt voor bewoners van Boxtel zelf. Tevens gaat het besluit geheel niet in op de enkel resterende toegang via de Keulsebaan en de daardoor te ontstane verkeersdruk op deze weg. Al het verkeer van en naar de A2 als ook het verkeer afkomstig uit Boxtel zal via de Keulsebaan moeten komen. De Keulsebaan heeft niet de capaciteit voor zoveel extra verkeer. Ook een uitbreiding van de weg zal niet toereikend zijn. Dit omdat er diverse bottlenecks wegverdubbeling verhinderen. Dit aspect brengt een hoge risico op verdere isolatie en onvoldoende ontsluiting met zich mee. De afsluiting van de spoorovergang zal enkel een verplaatsing van het probleem betreffen waarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid van andere wijken nadeel wordt toegebracht. Dit terwijl geenszins is onderzocht en onderbouwd dat de betreffende afsluiting het gewenste effect zal hebben.	Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
109m	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	Er ontbreken adviezen van hulpdiensten (politie, brandweer, veiligheidsregio) welke noodzakelijk zijn bij een dergelijk besluit.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
109n	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer afsluiten nadat de nieuwe verbindingsweg in gebruik genomen is, veroorzaakt ongewenste verkeersbewegingen en intensiteiten die in strijd zijn met het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) in overige delen van Boxtel. Dit verkeersbesluit veroorzaakt op diverse plaatsen in Boxtel diverse zaken die in strijd zijn met uw eigen beleid.	Met het Maatregelenpakket wordt een oplossing bereikt voor een groot aantal knelpunten. Voor meer informatie over de fasering in uitvoering, zie paragraaf 2.2.3. Voor wat betreft de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang onderdeel uitmaken, wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. De wegen waar sprake is van een toename is passend binnen de categorisering van het GVVP waarmee de verkeersveiligheid, doorstroming een bereikbaarheid van de wegen is geborgd. De Leenhoflaan vormt hier een uitzondering op. Met de huidige inrichting van die straat is er sprake van een verkeersveilige situatie en is een goede afwikkeling geborgd.
109o	Brief d.d. 20 juni 2017	Verkeersbesluit	Door het verkeersbesluit wordt het bedrijf van indiener veel	Een van de doelstellingen van het GVVP 20008 is het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Tongersestraat: verkeer / bereikbaarheid	slechter bereikbaar voor haar bestaande en potentiële klanten. Dit wringt te meer nu de gemeente er in het verleden op aangedrongen heeft dat autobedrijven (verplicht) vertrekken uit woongebieden en zich vestigen op Ladonk. Nu veroorzaakt de gemeente met de sluiting van de dubbele overweg economische schade. Indiener houdt de gemeente daarvoor aansprakelijk, mocht u het geconsolideerde bestemmingsplan c.s. op deze wijze doorgezet worden.	verbeteren van de bereikbaarheid van Ladonk. Deze doelstelling wordt het met Maatregelenpakket, met name de aanleg van de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, bereikt. Voor de mogelijkheden van schadevergoeding, zie paragraaf 2.11.
109p	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Het is niet juist en zeer prematuur om de ontwerp-verkeersbesluiten Bakhuisdreef en Kapelweg vast te gaan stellen, nu volgens indiener onzeker is dat de vaststelling van het bestemmingsplan doorgang kan vinden. Deze mogelijkheid en inrichting hangt immers af van de daadwerkelijke aanleg van de VLK.	Vanwege de samenhang worden genoemde (verkeers- en onttrekkings)besluiten gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK in procedure gebracht. De realisatie van deze besluiten vindt gelijktijdig met de realisatie van het bestemmingsplan plaats.
109q	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / voorwaardelijke verplichting	In de verkeersbesluiten wordt beschreven dat de inwerkingtreding plaatsvindt zodra "het alternatief is gerealiseerd". Ook wordt de term "opschortende voorwaarde" gebezigd. Aan de zijde van indiener zijn deze termen te vaag en levert het onzekerheid op omtrent inwerkingtreding en wanneer het zal worden geeffectueerd. Welke exacte voorwaarden eerst voldaan dienen te worden is niet duidelijk vast gesteld.	Voor een nadere toelichting op de fasering in uitvoering en de overwegingen ten aanzien van opschortende voorwaarden wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
109r	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03631	Bestemmingsplan VLK: proces / overig	Indiener heeft opdracht gegeven voor een verkeerskundig en technisch onderzoek door een externe deskundige en heeft het rapport op 8 augustus nader toegestuurd. Dit rapport is betrokken bij de afweging van de zienswijze.	Indiener is twee weken de gelegenheid geboden om een nader onderzoek in te dienen. Ruim buiten de termijn, namelijk pas op 8 augustus 2017,hebben wij het onderzoek ontvangen. Wij constateren uit het onderzoek dat indiener niet volledig op de hoogte is van het voortraject en de uitgevoerde studies. Wij verwijzen hiervoor naar de paragrafen 2.4 en 2.5. Voor wat betreft de stand van zaken van de planvorming Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. In tegenstelling tot indiener aanvoert heeft de VLK niet enkel als doel de bereikbaarheid te verbeteren maar zeker ook om de leefbaarheid en verkeersveiligheid rondom de dubbele spoorwegovergang te verbeteren. Voor wat betreft de verkeersintensiteiten en de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt verwezen naar respectievelijk paragraaf 2.7 en paragraaf 2.8.3.
110	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03632	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		plan		
111	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03633	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
112	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03634	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
113	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03635	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
114	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03636	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
115	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03637	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
116	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03638	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
117	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03639	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
118	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03640	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
119	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03641	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
120	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03643	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
121a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Uit de berekeningen volgt dat er weliswaar behoorlijk wat verkeer over de weg zal gaan in 2028 (ca. 6000) echter de afwikkeling is niet van dien aard dat er noodzaak is om ernstige ingrepen te doen in de omgeving. Tenzij wellicht de voorgestelde aantal verkeersbewegingen toch hoger dienen te zijn dan thans voorgesteld. In dat geval is het onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen onzorgvuldig.	In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
121b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener merkt op, dat de wezenlijke wijziging van de Boxtelse infrastructuur (sluiting dubbele overweg en VLK) alleen voor het onderdeel VLK-weg is opgenomen in het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2008-2020. Indiener vraagt zich af of zo'n ingreep in de Boxtelse hoofdwegenstructuur in bestemmingsplannen en verkeersbesluiten kan worden vastgelegd, als alleen de VLK in een geldend GVVP is opgenomen.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 - 2020. Hierin zijn naast de VLK onder andere ook de Keulsebaan en het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat opgenomen. Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het GVVP. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1 en 2.3.
121c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Het geldende Beleidsprogramma van de Raad 2014-2016 bepleit een onderzoek naar het verbieden van vrachtverkeer (excl. bestemmingsverkeer) op de Kapelweg en naar een fietstunnel van voldoende dimensie (ook voor autoverkeer). Deze beide onderzoeken zijn door het College of Raad niet geopenbaard in deze raadsperiode. Bij keuze daarvoor zou wel sprake blijven van bundeling van infrastructuur binnen de bestaande wegenstructuur. Gebruik van de bestaande wegenstructuur is ook een uitgangspunt van GVVP 2008. Mogelijk is een vrachtwagenverbod niet zo goed functionerend voor minder verkeer op de Kapelweg als bij de aanleg van een nieuwe weg, maar mogelijk wel een redelijke oplossing die overwegend dezelfde functie kan vervullen. Die zou des te meer aanvaardbaar zijn, omdat de nieuwe weg een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde (en de Groen Blauwe Mantel en het Brabants Natuurnetwerk) gaat doorsnijden.	Voor wat betreft de onderzoeken op basis van het coalitieprogramma 2014 -2018 wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2 en paragraaf 2.6.4. Betreffende onderzoeken naar een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg en een opwaardering van de fietstunnel in de Tongersestraat tot een tunnel voor autoverkeer hebben niet tot andere inzichten geleid. Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren.
121d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	In het rapport van Oranjewoud Tracéstudie A2-Ladonk Kapelweg (TALK) 2010, dat later is aangevuld met rapport	Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken,

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03644	nut en noodzaak / noodzaak VLK	TALK: Nadere vergelijking alternatieven, een uitwerking van de quick scan (2011) is geen onderzoek verricht naar de variant van sluiting van de dubbele overweg, waarmee de VLK in gemeentelijke ogen onlosmakelijk is verbonden. Nut en noodzaak van de VLK sec kan daarmee niet meer aangetoond worden. Die onlosmakelijkheid is in de verkeersstudie van het bestemmingsplan blijkbaar ook uitgangspunt. Immers een verkeersprognose 2028 met afsluiting dubbele overweg maar zonder de VLK mist dient daarin. Zo is in het plan niet duidelijk welk effect de sluiting dubbele overweg op zich zou hebben op de verkeersintensiteit van de Kapelweg.	biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket wordt hiermee in voldoende mate aangetoond. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd. In deze verkeersstudie is ook het scenario beschouwd met de VLK zonder de overige de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket, waaronder de sluiting van de dubbele overweg. Met betrekking tot het door indiener aangehaalde scenario "afsluiting van de dubbele overweg en zonder de VLK" wordt verwezen naar paragraaf 2.6.3 en 2.7.
121e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Indiener ziet reden genoeg om nog eens na te denken over de vraag of het vervangen van de dubbele overweg door enkel een fietstunnel wel verstandig is. Maar enkel afsluiting van dubbele overweg leidt in de ogen van de gemeente in 2008 wel tot verlaging van de verkeersintensiteit Kapelweg en ondergraaft daarmee de noodzaak van de VLK. Te meer als die daling zou leiden tot minder dan 3000 motorvoertuigen per etmaal, de voor zichzelf gestelde gemeentelijke grenswaarde.	Met PHS wordt de noodzaak van de VLK groter; het aantal treinen neemt immers fors toe waardoor de reeds hoge dichtligtijd van de dubbele spoorwegovergang verder toeneemt. Door middel van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Zie paragraaf 2.3. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4 en 2.6.6.
121f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Opmerkelijk dat de Verkeerstudie geen inzicht geeft in de huidige en toekomstige hoeveelheid vrachtverkeer; dat was de aanleiding van de studies naar vermindering van verkeersellende op de Kapelweg. Evenmin is er inzicht gegeven in de hoeveelheid doorgaand (t.o.v. de kern Boxtel) en blijkbaar is er ook geen kentekenonderzoek gedaan op de in/uitvalswegen van Boxtel. Nu is niet duidelijk of de VLK ongewenst doorgaand verkeer gaat aantrekken. En dus of de intensiteit van 6500 mvt./etm. op telpunt 1 VLK in de Verkeersstudie wellicht meer ongewenst verkeer bevat dan op de huidige Kapelweg en zo ja wat daartegen ondernomen gaat worden.	De verkeerseffecten zijn beoordeeld en de problematiek wordt met het Maatregelenpakket aangepakt. Het Maatregelenpakket draagt bij aan een oplossing voor de geconstateerde knelpunten. Het knelpunt op de Kapelweg wordt veroorzaakt door het doorgaande verkeer, waaronder het aandeel vrachtverkeer. In de tellingen volgens Basec en in het verkeersmodel is rekening gehouden met het aandeel vrachtverkeer. Met de keuze voor profilering en inrichting van de weg VLK wordt een aanzuigende werking voorkomen.
121g	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Voor een beoordeling van nut en noodzaak van de VLK is verder vereist dat de gehanteerde verkeersprognose betrouwbaar is. De tellingen voor de Kapelweg 2016 (Verkeersstudie) en 2017 (Akoestisch Onderzoek) verschillen fors in intensiteit per werkdagetmaal. Die van 2017 zijn aanmerkelijk lager (van ca. 3500 in Verkeersstudie naar ca. 2500 in Akoestisch Onderzoek).	Het verkeersmodel Maatregelenpakket vormt het uitgangspunt voor alle onderbouwingen en onderzoeken. De verschillen in verkeersintensiteiten tussen de verkeersstudie en het akoestisch onderzoek zijn verklaarbaar omdat naar andere gegevens wordt gekeken. De verkeersstudie kijkt naar werkdaggegevens in aantal voertuigen en het akoestisch onderzoek naar weekdagen, zie paragraaf 2.7.2.
121h	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Door de genoemde lagere verkeersintensiteit op de Kapelweg in 2017 (in vergelijking met tellingen 2016 voor de Kapelweg op de landelijke website Basec) daalt ook het vertrouwen in het rekenmodel.	In paragraaf 2.7 wordt een nadere toelichting gegeven op de intensiteiten die ten grondslag liggen aan het basisjaar 2016 waarmee een verklaring wordt gegeven voor de tellingen 2016 volgens Basec.
121i	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Op basis van telgegevens Basec is in 2016 slechts sprake van een percentage vrachtverkeer van resp. 9,1 (deel Eindhovenseweg-Rijksweg) en 14.6 % (deel Eindhovenseweg-Ladonk). Dit is anders dan de melding dat in 2030 op de Keulsebaan sprake zou zijn van 30 % vrachtverkeer (zie ook overzicht op gemeentelijke website over presentatie in de beeldvormende raadsvergadering d.d. 11-04-17). Een verklaring ontbreekt, maar dit al wel tot de ambtelijke aanbeveling om over te stappen op verkeerslichten i.p.v. rotondes op de Keulsebaan.	Dit is een aspect dat in het deelproject Keulsebaan nader aan de orde komt. Op voorhand wordt verwezen paragraaf 2.7.3 met een nadere toelichting op de verkeerseffecten Keulsebaan.
121j	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Indiener geeft aan dat op grond van Barro een zeer streng regime geldt ten behoeve van de bescherming van het natuurnetwerk Nederland. Indiener is van mening dat het onderhavige traject niet voldoet aan de voornoemde regels.	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			Er zijn alternatieven waarbij geen inbreuk hoeft te worden gemaakt op het natuurnetwerk. Voor zover de Provinciale Verordening niet voorziet in een afweging zoals opgenomen in het Barro dient de Verordening buiten beschouwing te worden gelaten en dient te worden getoetst aan de 'strengere' eisen van het Barro.	
121k	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	De weg is beoogd in gebied met de nadere aanduiding 'groen-blauwe mantel'. Indiener is van mening dat het plan (en ook niet de plantoelichting) voldoet aan de vereisten uit Verordening ruimte 2014. De aanleg van de weg strekt op geen enkele wijze tot behoud of herstel van de mantel evenmin kan hier gesproken worden van een duurzame ontwikkeling.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de uitgevoerde studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5.
121l	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Indiener is van mening dat het plan niet voldoet aan de vereisten zoals opgenomen in de Verordening ruimte onder 6.17 VR2014. De plantoelichting kan wellicht een gedachte weergeven maar er bestaat geen planologische borging van hetgeen is beschreven. Nakoming van deze beschrijving kan niet worden gevorderd en is derhalve inhoudsloos.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel (artikel 6.17 heeft betrekking op wegen binnen de Groenblauwe mantel) wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de uitgevoerde studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5.
121m	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	Er is in het bestemmingsplan aangegeven dat compenserende en mitigerende maatregelen moeten worden genomen, maar een borging van de wijze waarop deze maatregelen en in het kader waarvan deze maatregelen moeten worden genomen ontbreekt. In de planregels is geen verwijzing opgenomen hoe en waarom in de maatregelen moet en zal worden voorzien.	De juridische borging heeft plaatsgevonden door de betreffende percelen als natuur te bestemmen. Wij hebben geconstateerd dat de aanduiding 'overige zone - mitigatie/compensatie' op de verbeelding ten onrechte ontbreekt. Deze aanduiding wordt alsnog op de betreffende delen opgenomen. De juridische borging van deze maatregelen is geregeld in artikel 5.4.1. Daarin is vastgelegd dat het niet is toegestaan de weg in gebruik te nemen voordat de realisatie van de mitigerende en compenserende maatregelen is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd. Voor wat betreft de feitelijke borging wordt verwezen naar het VO van de VLK. Financieel zijn de maatregelen geborgd door de financiële reservering hiervoor in het taakstellend budget.
121n	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Tevens doorkruist de VLK een zone "Bescherming Natuurnetwerk Brabant". Indiener is van mening dat het plan in strijd is met artikel 11 VR2014. Het plan maakt een inbreuk op de zone en zulks is in strijd met de Verordening. De gronden worden door het plan minder geschikt voor de ecologische verbindingszone hetgeen niet is toegestaan.	Zie onze reactie onder 121j.
121o	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak /	De komst van een nieuwe ontsluitingsweg voor het industrieterrein komt langs de woning van indiener. In dit kader is evident dat de leefbaarheid voor de bewoners aan de	Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		noodzaak VLK	Kalksheuvel zal verslechteren. Getuige het feit dat er een besluit hogere grenswaarde moet worden genomen ten aanzien van een woning aan de Kalksheuvel, wordt met het plan zelfs het tegenovergestelde gedaan. Tot slot is het aanleggen van een nieuwe weg evident in strijd met het uitgangspunt om de huidige infrastructuur te benutten (gemeentelijke Structuurvisie Boxtel 2020, duurzaam en dynamisch centrum in het Groene Woud).	combinatie van geconstateerde knelpunten. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Hierin zijn eveneens de (leefbaarheids) effecten integraal afgewogen, zie paragrafen 2.7, 2.8 en 2.9. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, hierin is ook het gebruik van bestaande infrastructuur beschouwd.
121p	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Indiener is van mening dat er wel een MER dan wel passende beoordeling had moeten worden gemaakt. Daarnaast is indiener van mening dat het plan wel dient te worden beoordeeld op de stikstofdepostie ten aanzien van nabijgelegen natuurgebieden. Tevens wijst indiener erop dat thans nog allerminst zeker is of de PAS in overeenstemming is met Europese wet- en regelgeving. In dit kader wijst indiener erop dat door de Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak er prejudiciële vragen zijn gesteld.	Aan het geldende PAS wordt voldaan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
121q	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Indiener is van mening dat niet dan wel onvoldoende is uitgewerkt wat de maximaal planologische gevolgen kunnen zijn op het woon-en leefklimaat. Hierbij is van belang dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een beperkte verkeersafwikkeling via de VLK. Indiener is van mening dat bij de berekening van de akoestische gevolgen alsmede de verkeersbewegingen er moet worden uitgegaan van de maximaal planologische verslechtering. Met andere woorden, er moet van worden uitgegaan dat er aanzienlijk meer dan de thans berekende 6000mvt / etmaal zullen worden afgewikkeld.	De basis van het akoestisch onderzoek wordt gevormd door het regionaal verkeersmodel dat op basis van de laatste inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is geactualiseerd (Brabantbrede ModelAanpak). Dit model geeft de best mogelijke inschatting van de verkeersbewegingen na het treffen van alle beschreven en in het model opgenomen verkeersmaatregelen. De effecten worden bepaald op basis van de vergelijking tussen het jaar voorafgaand aan de wijziging (2017) en de geluidsbelasting in de toekomstige situatie minimaal 10 jaar na realisatie (2028). Deze werkwijze wordt onderschreven door de Raad van State.
121r	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. gevolgen omliggend wegennet	Uit het akoestisch onderzoek wordt niet duidelijk welke aantallen vrachtwagens per etmaal en in de nacht nu op de Kapelweg straks in de prognose op de VLK in 2028 optreden. Evenmin is duidelijk of de dag of de nacht bepalend is voor de geluidsbelasting door de VLK per etmaal. De nacht kent een straffactor van + 10 dB. De verkeersintensiteit per etmaal op de bestaande Kapelweg 2017 is ca. 2600 (wegvak 9) in het akoestisch onderzoek, terwijl die in de Verkeersstudie van het bestemmingsplan in 2016 op (wegvak 1) ca. 3600 motorvoertuigen/etmaal zit.	De aantallen motorvoertuigen per etmaal en de verdeling tussen licht, middelzwaar en zwaar verkeer volgen uit het verkeersmodel. Dit verkeersmodel is de basis voor het akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting van een weg wordt uitgedrukt in de dosismaat Lden ('den' staat voor 'day, evening, night'). In deze dosismaat, uitgedrukt in de eenheid dB, is de avond- en nachtstraffactor al opgenomen. Verschillen in verkeersintensiteiten tussen de verkeersstudie en het akoestisch onderzoek zijn verklaarbaar omdat naar andere gegevens wordt gekeken. Zo kijkt de verkeersstudie

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				naar werkdaggegevens in aantal voertuigen en het akoestisch onderzoek naar weekdagen, zie paragraaf 2.7.2.
121s	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Voor de VLK (wegvak 12 en 13) wordt met ca. 6000 motorvoertuigen in 2028 gerekend. Gezien het verschil op de Kapelweg buiten de kom, kan indiener niet overzien of die voor zijn woning bepalende wegvakken VLK juist zijn.	Het adres dat indiener aanhaalt, ligt binnen de wettelijke geluidszone (artikel 74 Wet geluidhinder) van de VLK. Daarom is vanuit de VLK de geluidbelasting op dit adres beoordeeld op grond van de Wet geluidhinder (zie paragraaf 5.1.1 en bijlage B van het akoestisch onderzoek). Ditzelfde geldt voor de weg Kalksheuvel voor zover er geen sprake is van een 30 km/uur regime (zie paragraaf 5.2.2 akoestisch rapport). Op de weg Kalksheuvel geldt ter hoogte van het adres dat indiener aanhaalt een 30 km/uur regime en de Wet geluidhinder kent aan wegen met een 30 km/uur regime geen geluidszone toe. Vandaar dat het adres van indiener vanuit de weg Kalksheuvel ook beoordeeld is vanuit een goede ruimtelijke ordening (zie paragraaf 5.4 akoestisch rapport).
121t	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: geluid / overig	Bovendien is voor indiener de vraag of het jaartal 2028 correct is; is dat 10 jaar na aanleg van de weg? Eerder zou indiener dan aan het jaar 2030 denken, gezien de nog maar net gestarte procedure bestemmingsplan, de zienswijze- en bedenkingentijd en de te verwachten onteigeningsprocedure.	Wij houden vooralsnog vast aan start van realisatie van de VLK in 2018. Daarnaast levert een toename van het verkeer van 2028 naar 2030 (autonome groei) geen relevante bijdrage op ten aanzien van de geluidbelasting.
121u	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	In de afweging van maatregelen wordt gekozen voor een geluidsarm asfalt wegdek. Indiener is van mening dat dat tegenwoordig overal al als wegdek in Boxtel op hoofdwegen wordt toegepast en niet meer als een bijzondere geluidbeperkende maatregel kan worden beschouwd. Daarom vraagt indiener zich af of in de te verwachten hagen langs de weg een geluidsafscherming kan worden opgenomen, die dan kan werken voor de geluidsbelasting op de begane grond van de woning maar ook in de tuin bij de woning.	In het verleden hebben we wel meegelift met landelijke subsidieprojecten voor toepassing van geluidsarm asfalt. Standaard, zonder verplichting vanuit geluid, passen we geen geluidsarm asfalt toe vanwege de aanzienlijk hogere 'life cycle costs'. In hoofdstuk 6 van het akoestisch rapport staat beschreven hoe de benodigde maatregelen zijn bepaald. Om een goed gefundeerde en consistente afweging te kunnen maken, hebben we de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) toegepast. Ondanks dat niet op de hele VLK geluidsarm asfalt noodzakelijk is, gaan we dit wel op de gehele VLK toepassen om te voorkomen dat er een lappendeken van verschillende asfaltsoorten op één en dezelfde weg ontstaat.
121v	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	In het Mitigatieplan Flora en Fauna VLK (Arcadis 2017) is slechts onderzoek gedaan naar de steenuil. Echter, op het perceel Kalksheuvel 26 is ook een broedsel van de kerkuil aanwezig in 2017, gedocumenteerd door de uilenwerkgroep. Geconcludeerd kan worden dat het in opdracht van de gemeente Boxtel door Ecologica verrichte onderzoek onzorgvuldig is geweest.	Verwezen wordt naar de toelichting van het bestemmingsplan en de bijbehorend rapportages in de bijlage bij deze toelichting bestemmingsplan, voor meer informatie hierover. Het klopt dat op het perceel Kalksheuvel 26 een paartje kerkuilen gebroed heeft en jongen heeft grootgebracht.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Ook heeft een paartje steenuilen hier succesvol gebroed. De kerkuil is een broedvogelsoort waarvan het nest door de Wet natuurbescherming (voorheen de Flora- en faunawet) jaarrond beschermd is. Overigens worden de kerkuil en steenuil niet beschermd ingevolgde de Soortenstandaarden maar door de Wet natuurbescherming. Een soortenstandaard is een hulpmiddel. Door de aanleg van de VLK zal het paartje kerkuilen van Kalksheuvel dus geen hinder ondervinden: • omdat kerkuilen minstens 800 meter, tot zelfs 1.500 meter vanaf hun broedplaats jagen; • omdat een paartje kerkuilen een jachtrevier heeft van minimaal 200 ha., gemiddeld 400 ha. tot zelfs 700 ha.; • als er enkele hectares weg worden aangelegd, zal dit verlies aan jachtgebied nauwelijks effect hebben op de uitmuntende vlieger: kerkuil. Deze vliegt (in muizenarme jaren) dan enkele tientallen meters verder, wat hem / haar geen enkele moeite kost; • er worden voor de steenuilen maatregelen genomen die de kwaliteit van het jachtgebied verhogen en de oppervlakte geschikt jachtgebied vergroten. De kerkuil zal hiervan mee profiteren; • in het plan worden eveneens maatregelen getroffen om aanrijdingen van (steen)uilen bij de nieuwe verbindingsweg tegen te gaan. De kerkuil zal hier mede van profiteren. Gesteld kan worden dat de kerkuilen van Kalksheuvel 26 geen negatieve effecten van de aanleg van de nieuwe weg zullen ondervinden, omdat het jachtgebied zeer groot is, de kwaliteit van het jachtgebied wordt verbeterd, de oppervlakte geschikt jachtgebied wordt vergroot en maatregelen worden genomen om verkeerslachtoffers tegen te gaan. Na de wegaanleg van de verbindingsweg zal het paartje kerkuilen op perceel Kalksheuvel 26 nog steeds prima in staat zijn haar jongen groot te brengen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar hoofdstuk 6.5 van het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat Ecologica uitsluitend de opdracht heeft gekregen om aanvullend onderzoek naar de

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				steenuilen te verrichten.
121w	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Uit de plantoelichting en het archeologisch rapport van Arcadis in de bijlage bij het plan blijkt dat deels sprake is van een hoge archeologische verwachtingswaarde. Op dit moment is de exacte ligging en diepte naar verluidt nog niet vaststaand. Daarom stelt indiener voor om in de voorschriften art. 8.2.2.a. en art. 8.3.4.a. in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning een vierde lid toe te voegen luidend: 4. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, pas te starten nadat het nader archeologisch onderzoek in de vorm van een opgraving afgerond is en de eventueel te treffen maatregelen ter bescherming van de vondsten bepaald en getroffen zijn dan wel veiliggesteld zijn. Op deze wijze wordt voorkomen dat nader onderzoek/begeleiding en aanleg weg tegelijk oplopen en wordt gevaar voor het afraffelen van het onderzoek zoveel als mogelijk tegengegaan.	De gemeente Boxtel hanteert het uitgangspunt om archeologische resten zo veel als mogelijk in situ te bewaren. Daar waar in situ behoud niet mogelijk is, dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden volgens de regels der kunst en volgens de principes van proportionaliteit en maatschappelijke haalbaarheid. De gemeente heeft de intentie uitgesproken het noodzakelijk archeologisch onderzoek bij voorkeur enige tijd vooruitlopend op de civiele werken uit te voeren. Vertaling in een planregel is inderdaad zinvol. De suggestie wordt overgenomen. Aan art. 8.2.2.a. en art. 8.3.4.a.wordt telkens een vierde lid toegevoegd: 4. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, pas te starten nadat het nader archeologisch onderzoek afgerond is en de eventueel te treffen maatregelen ter bescherming van de archeologische resten bepaald en getroffen zijn dan wel veiliggesteld zijn.
121x	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Indiener wijst erop dat deze archeologische vondsten mogelijke een belemmering geven voor de (maatschappelijke) uitvoerbaarheid van het plan en is van mening dat in geval een beperking in de uitvoerbaarheid van het plan er moet worden afgezien van planvaststelling.	Op basis van de resultaten van de archeologische onderzoeken zijn delen van de VLK archeologisch vrijgegeven. Voor de overige delen wordt vervolgonderzoek geadviseerd. Op voorhand hebben wij geen redenen om het plan om deze redenen niet uitvoerbaar te achten.
121y	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Indiener is van mening dat zijn woon- en leefklimaat onevenredig wordt aangetast. De akoestische onderzoeken gaan uit van een berekening op de gevel van de woning. Voor zover de normen al worden gehaald, zal de komst van de weg op het overige deel van zijn perceel een aanzienlijke verslechtering optreden. Deze verslechtering van woon- en leefklimaat is niet onderzocht maar gezien de belasting op de woning aan Kalksheuvel 47a, mag ervan worden uitgegaan dat op het perceel van indiener de streefwaarden niet zullen worden gehaald.	Bij een woning wordt eerst gekeken naar de geluidbelasting op de gevel. In de Wet geluidhinder wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd. De tuin van een woning valt hier niet onder. Meer informatie hierover kunt u vinden op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, www.infomil.nl. (https://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/geluid/inhoudelijk-dossier/regelgeving/wet-geluidhinder/wgh-geluidsgevoelige/).
121z	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Nergens heeft indiener in het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer kunnen vinden dat de hulpdiensten van de Veiligheidsregio Brabant-Noord in alle gevallen binnen de daartoe vastgestelde wettelijke termijn	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			aanwezig kunnen zijn op de Kalksheuvel. Dit met name bij obstructie c.q. calamiteiten op de Keulsebaan!	
121aa	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Het weren van vrachtverkeer door de buurtschap Kalksheuvel dient naar overtuiging van indiener serieus aandacht te krijgen en kan niet terzijde geschoven worden. Het door de gemeente aangevoerde argument dat de handhaafbaarheid van een verbod voor doorgaand vrachtverkeer door Kalksheuvel/Kapelweg niet of nauwelijks realistisch is, is geen valide argument om mogelijkheden daarvoor en effecten daarvan niet nader te onderzoeken. De gemeente gaat hiermee voorbij aan de uitspraak van de Rechtbank 's-Hertogenbosch, Sector bestuursrecht, van 9 december 2010 inzake verkeersbesluit/verbod vrachtverkeer.	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.
121ab	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: grondverwerving / algemeen	Vooralsnog geeft indiener op zijn grond geen toestemming om de bestemming te realiseren zodat het plan niet tot uitvoering kan komen. Er is derhalve sprake van een evident privaatrechtelijke belemmering als gevolg waarvan het plan niet dient te worden vastgesteld.	De komende maanden vindt overleg plaats met de grondeigenaren met als intentie om in goed overleg met de eigenaren te komen tot een minnelijke verwerving van de percelen. Wanneer het niet lukt om tot minnelijke verwerving te komen, wordt een onteigeningstraject gestart.
121ac	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Indiener kan zich niet verenigen met de verkeersbesluiten zoals deze ter inzage zijn gelegd. Nu het bestemmingsplan niet 'kan' worden vastgesteld, is er evenmin een grondslag om in het kader van een pakket de verkeersbesluiten te nemen.	De zienswijzen tegen het bestemmingsplan en tegen de verkeersbesluiten worden in deze Nota van zienswijzen in samenhang beoordeeld en besloten.
121ad	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03644	Bestemmingsplan Tongersestraat: besluit / algemeen	Daarnaast wijst indiener erop dat in het verkeersbesluit door het college wordt verwezen naar figuur 1; echter op die figuur is een groter gebied aangegeven dat van bebording en afsluiting moet worden bezien. Dat gebied is daarop inclusief de spoorwegovergang Den Bosch-Eindhoven; het gebied begint niet tussen de genoemde spoorwegovergang en de Van Salmstraat, zoals aangegeven in de tekst van het besluit. Zodoende is het Besluit intern strijdig qua geldingsgebied en strookt niet met de bedoeling van de geslotenverklaring.	Het verkeersbesluit is aangepast waardoor het geldingsgebied volgens het besluit en de tekening overeenstemmen.
122a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03645	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Primair is indiener van mening dat de aanleg VLK niet noodzakelijk is. De onderbouwing van het nut en de noodzaak van deze nieuwe weg, lijken meer gelegenheidsplanologie dan een draagkrachtige juridische onderbouwing.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
122b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03645	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indieners hebben bezwaren tegen de gevolgen van de besluitvorming voor hun woonomgeving, daar uitvoering daarvan betekent dat er een fors hogere verkeersbelasting voor de Eindhovenseweg zal gaan ontstaan. Als gevolg daarvan zal er sprake zijn van een zeer nadelige invloed plaats vinden van hun woonomgeving.	De Eindhovenseweg is conform de categorisering uit het GVVP een gebiedsontsluitingsweg. Op grond van het GVVP zijn meer dan 6.000 mvt/etmaal op deze wegen toegestaan. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op onder andere de Eindhovenseweg. De relatieve toename als gevolg van het Maatregelenpakket bedraagt 15% en is passend bij de betreffende weg. In MOVE '31 (actualisatie van het GVVP) wordt breed gekeken naar het verkeerssysteem in Boxtel en daarin is er ook aandacht voor de Eindhovenseweg. Momenteel is bijvoorbeeld al aangegeven dat de verbinding tussen de N618 en de A2 wenselijk is om de ambitie uit 2008 door te voeren in Boxtel. Daar wordt de komende tijd uitwerking aan gegeven. Op grond van de relatieve toename van verkeersaantallen op de Eindhovenseweg na realisatie van het Maatregelenpakket is het aannemelijk dat de toename niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, zie paragraaf 2.9.
123a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: proces / communicatie	Indiener constateert dat voor onvoldoende draagvlak is gezorgd onder de bevolking middels een participatietraject. De eisen waaraan een dergelijk traject dient te voldoen, zoals	Wij herkennen ons niet in deze reactie. Zoals uit paragraaf 2.4 blijkt heeft er juist een zeer uitgebreid en zorgvuldig burgerparticipatietraject plaatsgevonden om te komen tot

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			neergelegd in de Handreiking MIRT verkenningen van de Commissie Elverding, zijn kennelijk niet nagevolgd. Geen inzicht wordt geboden in de wijze waarop deze groepen een concrete bijdrage hebben geleverd bij de ontwerpbesluiten. De werkgroep 'onderliggend wegennet' is geen enkele keer bij elkaar geweest.	de keuze voor de voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant is vervolgens onderdeel geworden van het Maatregelenpakket en de bestuursovereenkomst.
123b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener stelt dat geen gehoor is gegeven aan het verzoek tot — noodzakelijke — integrale benadering en is gekozen voor een fragmentarische werkwijze, vooral bezien vanuit het oogpunt van de problemen in de directe nabijheid van het spoor. De 'prikkel' die heeft geleid tot deze fragmentarische werkwijze, is volgens indieners vooral gelegen in de financiële bijdrage van het Rijk, ProRail en de provincie in het kader van de PHS. Er wordt meer prioriteit toegekend aan deze financiële prikkel, dan aan het woon- en leefklimaat van de bewoners van het buurtschap Kalksheuvel.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
123c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid	De modeldoorrekening van Arcadis is naar opvatting van indiener dusdanig onbetrouwbaar, dat vanuit verkeerskundig oogpunt de voorgestelde maatregelen op geen enkele wijze	Het verkeersmodel biedt een representatief en betrouwbaar beeld van de verkeersprognoses en verkeersbewegingen in de toekomst. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		gehanteerde intensiteiten	gegrond zijn.	nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht.
123d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener twijfelt aan nut en noodzaak voor de VLK en verwijst naar alternatieven zoals verbreding van de Keulsebaan ten behoeve van de bereikbaarheid van Ladonk, de N65 in de toekomst en een vrachtwagenverbod voor Kalksheuvel. Volgens indiener biedt de uitspraak van de rechter hiervoor voldoende aanknopingspunten voor het opnieuw opstarten van de procedure voor een vrachtwagenverbod.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.2.1). Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragraaf 2.6.4. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan maakt onderdeel uit van het Maatregelenpakket. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van dit deelproject wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.
123e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Voor wat betreft de bezwaren van indiener ten aanzien van de verkeerskundige onderbouwing, wordt aangesloten bij de zienswijze die is ingediend door de Archeologische Vereniging Kempen en Peelland. De inhoud van de deze zienswijze dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd.	Ten aanzien van dit argument wordt verwezen naar onze beantwoording op de zienswijze van de Archeologische Vereniging Kempen en Peelland, zie onder volgnummer 154.
123f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Indiener wijst op de effecten van de VLK op de verkeersintensiteit op Kalksheuvel. Als gevolg van de VLK zal	Het Maatregelenpakket leidt tot een toename van verkeer op de weg Kalksheuvel. Deze toename is verkeerskundig

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03646	verkeer / locatiespecifiek argument	de verkeersintensiteit op de Kalksheuvel met 300 motorvoertuigen per werkdag- etmaal gaan toenemen. Indiener zal de gevolgen hiervan ondervinden. Daarnaast zal de VLK een aanzuigende werking hebben op gemotoriseerd verkeer met alle nadelige gevolgen van dien.	verantwoord, zie paragraaf 2.7.3. Deze toename leidt niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, zie paragraaf 2.9. Met de keuze voor profilering en inrichting van de weg VLK wordt een aanzuigende werking voorkomen.
123g	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: duurzaamheid en gezondheid / algemeen	Buurtschap Kalksheuvel is door de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, het sluiten van de Dubbele Spoorwegovergang en het omvormen van het buurtschap Kalksheuvel tot een woonerf niet meer levensvatbaar. Gemeente heeft verzuimd om een leefbaarheidsonderzoek te houden in het buurtschap.	Doelstelling van het GVVP is juist om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Kalksheuvel te verbeteren. Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan deze doelstelling, zie ook onder paragraaf 2.3.
123h	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	De toename van overlast in de vorm van geluid, trillingen en fijnstof als gevolg van de toename van het gemotoriseerd verkeer betekent dat het woon- en leefklimaat van indiener zal verminderen. Daarbij is niet uitgesloten is dat de VLK in de toekomst onderdeel zal gaan uitmaken van een noordelijke ontsluitingsweg als het gemotoriseerd verkeer vanaf de Ladonk en door het centrum van Boxtel en de Noord-Zuidas nog verder zal toenemen, hetgeen de bovenstaande nadelige gevolgen versterkt. Verwacht wordt een enorme toename van geluidsoverlast omdat het aantal mvt per etmaal tegen 2028 enorm zal toenemen. Ondanks geluidsarm asfalt, vrezen indiener voor een enorme toename van geluidsoverlast.	De effecten van de VLK op de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn uitgebreid onderzocht. In het ontwerpbesluit is gemotiveerd dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Bij het bepalen van de akoestische effecten is zowel de VLK zelf als een doorkijk naar alle maatregelen binnen PHS-TALK onderzocht. De opzet van dit onderzoek en de resultaten hiervan staan beschreven in het akoestisch onderzoek dd. 14 april 2017 dat als bijlage aan het bestemmingsplan is toegevoegd en als zodanig deel uitmaakt van de motivering van het bestemmingsplan. De basis van het akoestisch onderzoek wordt gevormd door het regionaal verkeersmodel dat op basis van de laatste inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is geactualiseerd (Brabantbrede ModelAanpak). Ontwikkelingen die niet zijn voorzien, zoals een noordelijke ontsluitingsweg, zijn in het model niet meegenomen. Mocht dit in de toekomst wel gaan gebeuren, dan vindt op dat moment daarover bestuurlijke besluitvorming plaats inclusief de benodigde procedures met rechtsbeschermingsmogelijkheden. Binnen het akoestisch onderzoek is enerzijds de geluidbelasting beoordeeld conform de systematiek uit de Wet geluidhinder en anderzijds heeft een beoordeling plaatsgevonden op basis van een goede ruimtelijke ordening conform de Wet milieubeheer. De woning Kalksheuvel 2a ligt buiten de wettelijke geluidszone (artikel 74 Wet geluidhinder) van de VLK. Ter hoogte van dit adres geldt voor de weg Kalksheuvel een 30

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				km/uur regime. Het uitstralingseffect van de weg Kalksheuvel ten gevolge van de maatregelen binnen PHS-TALK, staat beschreven in paragraaf 5.4 van het akoestisch onderzoek.
123i	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / locatiespecifiek argument	De VLK zal het natuurgebied De Donders', een natuurgebied dat dient als wandel- en ontspanningsgebied voor de bewoners van het buurtschap Kalksheuvel, doorkruisen hetgeen de aantrekkelijkheid van het wonen in het buurtschap Kalksheuvel voor indieners ernstig tenietdoet. Ten aanzien van het Natuurgebied verzoeken indieners de zienswijze van de Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer als herhaald en ingelast te beschouwen.	Met het ontwerp van de VLK is rekening gehouden met een goede bereikbaarheid voor het langzaam verkeer tussen de Kampina en het stedelijk gebied van Boxtel. Voor onze reactie op de zienswijze van de Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer, zie onder volgnummer 148.
123j	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Indieners constateren dat het voorliggende plan niet voldoen aan de vereisten, zoals neergelegd in artikel 6.1 (bescherming GroenBlauwe mantel) van de Verordening Ruimte. Ook voldoet het plan niet aan de vereisten van artikel 6.17 van de Verordening Ruimte 2014 en de beginselen uit de structuurvisie Boxtel 2020.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5. De optimalisatie van het bestaande wegennet, een van de beginselen van de structuurvisie, is één van de varianten die in het kader van de diverse studies nadrukkelijk is onderzocht en afgewogen, zie onder 2.5.
123k	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / locatiespecifiek argument	De VLK vormt een barrière voor het verkeer vanuit het westelijk buitengebied en 'Kampina', waardoor Boxtel minder aantrekkelijk wordt voor toeristen en de Boxtelse bevolking.	Met het ontwerp van de VLK is rekening gehouden met een goede bereikbaarheid voor het langzaam verkeer tussen de Kampina en het stedelijk gebied van Boxtel.
123l	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / aansluiting Kalksheuvel	Door de VLK ontstaat een verkeersonveilige kruising ter hoogte van de Kalksheuvel voor bewoners en toeristen. Kalksheuvel is een belangrijke schakel in de NS- wandelroute van station Boxtel naar station Oisterwijk.	De vormgeving van de aansluiting rijbaan Kalksheuvel op de VLK past bij de verwachte intensiteiten. Langzaam verkeer kan los van het gemotoriseerd verkeer oversteken. De wachttijd voor de oversteekbaarheid van de VLK voor fietsverkeer is getoetst en valt binnen de normen. Binnen het project Kalksheuvel zijn mogelijkheden benoemd om de effecten van veranderende routes te verminderen en om invulling te geven aan een verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel.
123m	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / locatiespecifiek argument	Door de VLK en de besluiten zal de waarde van de woningen van indieners en voor alle woningen in het buurtschap ernstig dalen.	Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
123n	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	Indieners stellen dat de inhoud van de inspraakreacties/zienswijzen van de voormalig stichting Contra Colenhoef - Kapelweg, alhoewel deze ten aanzien van sommige aspecten is gedateerd, als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.	Zie hiervoor naar onze reactie op de zienswijze van de Stichting 'Kalksheuvel Groen, de betere weg' onder volgnummer 87.
123o	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	Indieners zoeken aansluiting bij de zienswijze die door Stichting het groene hart zal worden ingediend.	Zie hiervoor onze reactie op de zienswijze van de Stichting 'Het Groene Hart' onder volgnummer 85.
123p	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: proces / bestuurlijke besluitvorming	Indieners hebben een stichting opgericht, 'Kalksheuvel Groen, de betere weg'. De zienswijze van deze stichting dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd .	Zie hiervoor onze reactie op de zienswijze van de Stichting 'Kalksheuvel Groen, de betere weg' onder volgnummer 87.
123q	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Met het weghalen van een belangrijke schakel (de dubbele overweg) in de wegenstructuur in het centrum van Boxtel komt een wezenlijk element (de route van en naar de dubbele overweg) van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2020 te vervallen. Deze ingrijpende afsluiting noodzaakt tot het tijdig opstellen van een nieuw algemeen verkeers- en vervoersplan voor Boxtel om de consequenties van de nieuw ontstane situatie helder te krijgen. Een heldere visie op de gehele hoofdstructuur van Boxtel ontbreekt.	Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting.
123r	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	De sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor personenauto's heeft tot gevolg heeft dat de bewoners van de Kalksheuvel louter met een ruime omweg het centrum van Boxtel kunnen bereiken. Dit heeft tot gevolg dat het buurtschap Kalksheuvel geografisch geïsoleerd wordt.	Na realisatie van het Maatregelenpakket verandert de bereikbaarheid. Buurtschap Kalksheuvel is na realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel per auto bereikbaar via een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg richting het zuiden en westen. Via de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike kan het verkeer vanuit Tongeren richting het noorden en oosten. Wel komt er voor langzaam verkeer een aansluiting op de fietstunnel zodat er sprake is van een rechtstreekse verbinding met het centrum van Boxtel.
123s	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03646	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	In het geval wordt vastgehouden aan een fietstunnel na sluiting van de dubbele spoorwegovergang, dan is indiener van mening toegedaan dat een tunnel voor ook een beter alternatief is, teneinde een geïsoleerde ligging van het buurtschap Kalksheuvel te voorkomen.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten 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 zorgvuldige 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

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragraaf 2.6.4 en 2.6.6.
124a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	De sluiting voor gemotoriseerd verkeer heeft direct gevolgen voor de bedrijfsvoering van indiener. Immers: daar waar zowel het overgrote merendeel van haar klanten als haar leveranciers gebruik maken van de dubbele spoorwegovergang teneinde indiener te kunnen bereiken, zal de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer onherroepelijk gevolgen hebben voor de bereikbaarheid. De bereikbaarheid komt ernstig in gevaar.	Met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer verandert de bereikbaarheid van buurtschap Tongeren. Om de bereikbaarheid van het buurtschap vanuit zuidelijke en westelijke richting te borgen wordt binnen deelproject Tongeren een aansluiting van de Mezenlaan op de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg gerealiseerd, zie paragraaf 2.2.1. Desgewenst kan het gemotoriseerd verkeer van/naar Tongeren ook via de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike rijden. De bereikbaarheid van het bedrijf van indiener is dus wel geborgd, maar zal dusdanig wijzigen dat klanten en leveranciers uit zuidelijke en westelijke richting een andere benaderingsroute zullen moeten nemen. In paragraaf 2.8 wordt nader ingegaan op de gevolgen van de planvorming voor bereikbaarheid.
124b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / locatiespecifiek argument	Als gevolg van het feit dat indiener minder gemakkelijk bereikbaar wordt, zal dit onherroepelijk leiden tot een lagere omzet. Indiener wordt dan ook financieel desastreus geraakt door de sluiting van de dubbele spoorwegovergang.	Voor zover indiener vreest voor financiële benadeling, wordt verwezen naar de mogelijkheden van schadevergoeding in paragraaf 2.11.
124c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener weet dat er plannen zijn om na realisatie van de VLK, de Tongeren ook op de VLK aan te sluiten. Deze ontsluiting ligt echter op generlei wijze vast en maakt ook geen deel uit van de onderhavige coördinatieregeling. Indiener is van mening dat de aansluiting van de Tongeren op de VLK eveneens deel uit moet gaan maken van het ontwerpbestemmingsplan zodat de aansluiting daardoor juridisch bindend zal worden. Indiener vindt dat de gemeente het belang miskent van de aansluiting van de Tongeren op de VLK, teneinde een succesvolle verkeersdoorstroming te verwezenlijken. Daarbij dient te worden opgemerkt dat deze aansluiting uiteraard dient te worden gerealiseerd alvorens de dubbele spoorwegovergang te sluiten. Het nu voorliggende ontwerp bestemmingsplan komt in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.	De VLK en het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormen samen de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket. Gelet daarop én vanwege de inhoudelijke samenhang worden deze deelprojecten als eerste gecoördineerd in procedure gebracht. Vanwege de inhoudelijke samenhang starten ook de procedures voor de overige deelprojecten, waaronder Tongeren met de aansluiting op de VLK, naar verwachting eind dit jaar. Gelet op de stand van zaken ten aanzien van de overige deelprojecten is het op dit moment juridisch niet mogelijk om alle deelprojecten als opschortende voorwaarde aan het verkeersbesluit te koppelen. Uitgangspunt is wel dat de spoorwegovergang niet wordt gesloten alvorens alle alternatieve maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer (VLK, Keulsebaan en Tongeren) zijn gerealiseerd. Voor de stand van zaken met betrekking tot de deelprojecten wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Voor een nadere toelichting op de fasering in uitvoering wordt

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				verwezen naar paragraaf 2.2.3.
124d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Indiener acht het in zijn geheel niet noodzakelijk de dubbele spoorwegovergang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, daar de verkeersproblematiek rondom de dubbele spoorwegovergang grotendeels zal worden opgelost door de realisatie van de VLK. Immers: indien de VLK in zijn beoogde effect sorteert, zal er bij de dubbele spoorwegovergang dusdanig minder verkeer afgewikkeld te hoeven worden dat de sluiting — verkeerskundig gezien — niet langer noodzakelijk is. Het feit dat de sluiting voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg onderdeel is van de bestuursovereenkomst, acht indiener onvoldoende reden om tot afsluiting over te gaan.	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. Zie paragraaf 2.3. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.2.1). Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragraaf 2.6.6.
124e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener is van mening dat de verkeerskundige gevolgen van het sluiten van de spoorwegovergang onvoldoende zijn onderzocht. Daarbij vraagt indiener aandacht voor het feit dat de onderzoeksrapporten waarop de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerpbestemmingsplan gebaseerd zijn, uitgaan van verkeerde en gedateerde verkeerscijfers en verkeersintensiteiten. Zo is geen rekening gehouden met in 2016 uitgevoerde tellingen en daarnaast wordt ten onrechte voorbijgegaan aan nieuwe ontwikkelingen. Ook is sprake van voortschrijdend inzicht.	In het kader van de uitgevoerde studies zijn diverse alternatieven en varianten uitgebreid onderzocht. Dit heeft geleid tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.5). Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. In paragraaf 2.7 wordt ook een onderbouwing gegeven voor de gehanteerde jaren. De conclusie is dat het verkeersmodel een representatief en betrouwbaar beeld biedt van de prognoses en verkeersbewegingen.
124f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Indiener is van mening dat de sluiting van de dubbele spoorwegovergang dermate grote gevolgen heeft dat Boxtel zich met forse problemen opzadelt, zolang er geen alternatieven zijn omtrent de verkeersafwikkeling vanaf de VLK naar de snelweg A2. De Bestuursovereenkomst an sich kan geen reden zijn om tot sluiting van de dubbele spoorweg over te gaan, gezien de gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Wat ontbreekt is de zekerheid van een integraal plan om de verkeersafwikkeling op te lossen. De maatregelen in het gebied Tongeren zijn	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			pertinent onvoldoende om problemen te voorkomen. Er wordt gekozen voor ontmoedigingsmaatregelen, omdat faciliteiten van voldoende capaciteit niet gefinancierd kunnen worden, dit terwijl verkeer gedwongen wordt via het gebied Tongeren zijn weg te zoeken in verband met het ontbreken van alternatieven. Verder geeft indiener aan dat de maatregelen met betrekking tot de Keulsebaan maar een gedeeltelijke oplossing aldaar opleveren. Het niet verbreden van de spoortunnel zal tot opstoppingen leiden. Het verkeer op de noord-zuid-as zal ontoelaatbaar toenemen.	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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen voor onder meer de Noord-Zuid as. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.7, 2.8 en 2.9. Voor een toelichting op specifiek de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
124g	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Met sluiting van de dubbele overweg komt een wezenlijk element in de wegenstructuur in het centrum van Boxtel (de route van en naar de dubbele overweg) van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2020 te vervallen. Deze ingrijpende afsluiting noodzaakt tot het tijdig opstellen van een nieuw algemeen verkeers- en vervoersplan voor Boxtel om de consequenties van de nieuw ontstane situatie helder te krijgen. Bij de keuze van het sluiten van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer had een duidelijk inzicht gegeven dienen te zijn in de consequenties voor heel Boxtel. Een heldere visie op de gehele hoofdstructuur van Boxtel ontbreekt.	Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. In het kader van MOVE'31 worden toekomstige ontwikkelingen, verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen in aanvulling op het Maatregelenpakket nader onderzocht. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op de verkeerseffecten.
124h	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Het is voor indiener onduidelijk wat de gevolgen zijn, indien één van de ontwerpbesluiten dan wel het ontwerpbestemmingsplan het niet haalt, eventueel na tussenkomst van de Raad van State. Indiener is van mening dat indien het ontwerp-bestemmingsplan niet zal worden vastgesteld, dit tot gevolg dient te hebben dat de overige twee besluiten eveneens geen doorgang kunnen vinden.	Het bestemmingsplan VLK en de hiermee samenhangende besluiten zijn gecoördineerd in procedure gebracht en worden in samenhang door raad en college afgewogen. De besluiten worden vervolgens met toepassing van de coördinatieprocedure gelijktijdig ter inzage gelegd met de mogelijkheid van beroep bij de Raad van State zodat ook de Raad van State deze besluiten is samenhang kan

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				beoordelen. Wanneer het bestemmingsplan geen stand houdt, betekent dit dat het besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang als gevolg van de opschortende voorwaarde niet in werking zal treden. Ook de ombouw van de spoorwegovergang Kapelweg zal niet plaatsvinden omdat deze ombouw één geheel vormt met de realisatie van de VLK.
124i	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03647	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	Met het afsluiten van de dubbele overweg wordt ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten van de straat Tongeren afgesloten. Het feit dat op korte afstand zowel voor- als achter het bedrijf veel (goederen)treinen (met gevaarlijke stoffen) passeren, maakt dat hulpdiensten snel ter plaatsen moeten kunnen zijn en eventuele vluchtwegen gegarandeerd moeten zijn. Met het afsluiten van de straat kunnen hulpdiensten alleen vanuit westelijke richting de rechtsgeldig vertegenwoordigers bereiken en dat is tevens de enige ontsluiting.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
125a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03648	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / ontsluiting bedrijventerrein	Indieners hebben geen bezwaar tegen het aanleggen van de verbindingsweg. Echter is een aanpassing van de plannen nodig om te komen tot een betere, verkeersveilige, oplossing nabij hun perceel aan de Schouwrooij. Het fietspad langs de verbindingsweg is namelijk ter plaatse van perceel van indiener op te korte afstand van hun perceel geprojecteerd. Het is van belang dat het verkeer van en naar de inrichting gebruik kan maken van een veilige in- en uitrit. Daartoe zou het fietspad verlegd moeten worden naar de andere kant van de verbindingsweg. Daar is fysiek voldoende ruimte voor aanwezig.	Het fietspad is dusdanig in het voorlopig ontwerp geprojecteerd om zo min mogelijk onnodige fietsoversteken verderop in het tracé van de VLK te creëren waarmee juist de verkeersveiligheid voor fietsers verslechtert ten opzichte van de voorliggende situatie. De ligging de van rijbaan en het fietspad zijn afgestemd op de aanwezige riooloverstort richting het Smalwater. Deze hoeft op basis van het voorliggende plan niet te worden verlegd.
125b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03648	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / ontsluiting bedrijventerrein	Ook zijn indieners van mening dat de verkeersveiligheid gediend is met een beperkte verschuiving van de weg ter plaatse van het perceel aan de Schouwrooij. Uit de thans ter inzage liggende plannen denken indieners te moeten afleiden dat aan hun zijde van de weg, de berm slechts een breedte van 2 meter heeft. Die beperkte breedte kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties, met name indien vrachtauto's na het verlaten van de weegbrug de openbare weg op rijden. Omdat aan de overzijde van de weg is voorzien in een berm met een breedte van circa 5 meter, is de fysieke ruimte aanwezig om de berm aan de zijde van indieners breder te maken. De verkeersveiligheid is gediend met een berm die een breedte heeft van circa 4 meter.	De bedrijven op Ladonk zijn zelf verantwoordelijk voor voldoende zicht van vertrekkende voertuigen vanaf de percelen. De kant van de geprojecteerde rijbaan Colenhoef ligt op 3.00m. uit de kant van de perceelgrens van indiener (zuidelijk gelegen eigendom). Het is de bedoeling dat op termijn het geprojecteerde vrijliggende fietspad langs de Colenhoef wordt doorgetrokken verder Ladonk op. De kant van dit vrijliggende fietspad ligt op dezelfde afstand uit de perceelgrens van indiener als de huidige rijbaan Colenhoef (noordelijk gelegen eigendom). De ligging van de rijbaan en het fietspad zijn afgestemd op de aanwezige riooloverstort richting het Smalwater. Wel kan gedurende het verdere ontwerpproces bekeken worden of de ligging van de rijbaan en het fietspad verder geoptimaliseerd kunnen worden.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
125c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03648	Bestemmingsplan VLK: proces / communicatie	Indieners zijn graag bereid met burgemeester en wethouders nader te overleggen over een aanpassing van de plannen. Met een ongewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan (op dit onderdeel) kunnen indieners zich evenwel niet verenigen.	Zie 125b. Verdere optimalisatie van het ontwerp volgt later in het ontwerpproces.
126a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Er zijn nieuwe feiten die een nieuwe visie op de noordelijke ontsluiting mogelijk en noodzakelijk maken. Esch wordt binnenkort toegevoegd aan de Gemeente Boxtel bij de opsplitsing van de Gemeente Haaren. Deze gebeurtenis geeft gemeente Boxtel een ongekende gelegenheid geeft om de verkeers- en overwegproblemen van Boxtel en Esch simultaan op voldoende schaal en tijdsspanne op te lossen. Een mogelijke oplossing voor bovenwijks verkeer is een weg vanaf een VLK-koppeling op Kapelweg langs Esch en Sparrenrijk naar de A2, die uiteraard ongelijkvloers de spoorverbinding naar Den Bosch kruist. In de documenten wordt uitgebreid stilgestaan bij het PHS met de impliciete eliminatie van gelijkvloerse kruisingen als driver van de ontwikkelingen op verkeersgebied, terwijl in de concrete plannen twee overgangen weggaan en de vier noordelijke gelijkvloerse spoorwegovergangen incl. die van Esch gewoon gehandhaafd blijven voor onbeperkte duur. Dit is geen visie. De plannen voor verbreding van de Keulsebaan en de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) zijn weliswaar uitgewerkt, maar een deugdelijk vervolg van de VLK richting centrum Boxtel en de A2 is er niet. De woonwijken in Boxtel Noord worden gemakshalve gewoon onder het kopje "Tongeren" meegenomen om zodoende bewoners in deze wijken de indruk geven dat de problematiek hun niet aangaat. Daarnaast is de classificatie van het gebied Parkweg, Halderheiweg en gekoppelde wegen als landelijk volstrekt uit de lucht gegrepen en doet vermoeden dat hierbij een handigheidje in het spel is.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Gelet op de gedegen studies, waarbinnen een groot aantal alternatieven en varianten uitgebreid zijn onderzocht en afgewogen, zijn nieuwe varianten in deze fase niet meer aan de orde. De buiten de kaders van het Maatregelenpakket gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden onderzocht en afgewogen binnen MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2). Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor een nadere toelichting op specifiek de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
126b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Verkeersbesluit Tongersestraat:	Het is opgevallen dat recentelijk een verbetering heeft plaatsgevonden van de wegen in de Oksel van Boxtel en Boxtel-Noord die de extra verkeersbelasting a.g.v. de sluiting	Onder meer vanwege de verwijdering van een gasleiding hebben in het genoemde gebied werkzaamheden aan de weg plaatsgevonden. Mogelijk is hierbij tijdelijk bebording

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		verkeer / overig	van de dubbele spoorwegovergang moeten gaan dragen. Bij deze actie zijn alle overgebleven (resten van) verbodsborden voor vrachtverkeer verdwenen. Alleen het verbodsbord voor vrachtverkeer in de richting van het centrum is gehandhaafd bij de kruising Baandervrouwenlaan en Bosscheweg. In de ontwerpbesluiten is hierover niets opgenomen. De weg door Boxtel-Noord staat gewoon open voor vrachtverkeer. En ook kan vrachtverkeer van en naar Esch ongehinderd over de het Essche Heike en Parkweg rijden. Wel zijn er overvloedig verbodsborden geplaatst op het gebied van de Gemeente Esch. Is dit een foutje van de gemeentelijke verkeersexperts of is dit een manier om naast de 7000 extra auto's ook nog vrachtverkeer door Boxtel-Noord te laten rijden om bijv. daarmee de capaciteitsvergroting van de Zuidelijke-Rondweg tunnel uit- of af te stellen?	weggehaald en is deze bebording ten onrechte nog niet teruggeplaatst. Dit zal worden hersteld. Van een wijziging in de eerder genomen verkeersbesluiten is geen sprake.
126c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Het aangeboden cijfermateriaal laat zien dat in 2030 als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang 7000 autobewegingen een ander route moeten gaan zoeken. In het cijfer materiaal worden pakweg 2500 geabsorbeerd door de twee niet gesloten spoorwegovergangen in Boxtel-Noord. Waar blijven de resterende bewegingen? In de voorgestelde fasering en rekening houdend met een mogelijk afstel van capaciteitsuitbreiding van de Zuidelijke-Rondwegtunnel zullen die 5000 door Boxtel-Noord gaan rijden.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.7.3 waarin via een tabel en kaart een beeld wordt gegeven van de toekomstige verkeersintensiteiten en verkeersbewegingen binnen Boxtel na de realisatie van het Maatregelenpakket. Het uitgangspunt is dat de dubbele spoorwegovergang pas wordt gesloten nadat alle maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer, dus zowel de VLK als de Keulsebaan en Tongeren, zijn gerealiseerd, zie paragraaf 2.23. Van de gevreesde extra verkeersbewegingen door Boxtel-Noord zal geen sprake zijn.
126d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Op de Parkweg/Molenwijkseweg is dagelijks veel fietsverkeer onderweg waarbij nu al regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan omdat de straten smal zijn en fietsers naast elkaar rijden. De situatie wordt nog ernstiger bij een grote toename van het auto- en vrachtverkeerverkeer als het PHS plan ingevoerd wordt. Daarnaast is de "stoepbreedte" op de Parkweg zo smal dat het landbouw-, auto- en fietsverkeer verkeer komend vanuit de Ambrosiusstraat geen goed zicht heeft op de Parkweg. Er zijn op deze kruising regelmatig bijna-ongelukken die niet in de statistieken zijn terug te vinden. De stroken op ander wegen van dit "landelijk"gebíed zijn veel breder. De kruising Parkweg-Ambrosiustraat zal in de naaste toekomst een belangrijke rol gaan spelen. Het is namelijk de enige brede toegang vanuit Noord-West naar het winkelcentrum Selissen. Naarmate meer woningen gebouwd worden op de Molenwijkseweg of in de Oksel van Boxtel, zal het verkeer over deze kruising toenemen en interfereren met	De noodzakelijke en gewenste maatregelen ter plaatse van de omgeving van de Parkweg zullen deels worden meegenomen in het project Herinrichten Molenwijkseweg, zie paragraaf 2.2.1. De buiten het kader van het Maatregelenpakket en het project Herinrichting Molenwijkseweg gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden beschouwd en afgewogen binnen MOVE'31, zie paragraaf 2.1.2.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			de overige toegenomen autobewegingen over de Parkweg.	
126e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Een forse toename van het verkeer betekent geluidsoverlast en een aantasting van de leefbaarheid in Parkweg, Molenwijkseweg, Leenhoflaan en Essche Heike. Bovendien worden de bewoners geconfronteerd met gevaarlijke situaties en parkeerproblemen (achteruitrijdende auto's van opritten). Het is gewoon ongewenst om de verkeerstromen tussen de sportvelden, langs ingang wandelpark en door woonwijken te leiden.	In paragraaf 2.9.1 wordt nader ingegaan op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat en de gevolgen voor omliggende wegen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat geen sprake is. In het kader van deelproject Tongeren worden de akoestische effecten nader in beeld gebracht.
126f	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Er bestaan plannen voor grootschalige woningbouw in de oksel van Boxtel aan de Mezenlaan en Esschebaan, hetgeen nog eens een toename van het verkeer betekent. De verkeersremmende maatregelen die nu in het PHS-plan ingetekend staan moeten dan weer verwijderd worden om het verkeer beter te laten stromen. Bestaande wegen zijn hiervoor ontoereikend. Er moet wederom nagedacht worden over een volwaardige Noordelijke Ontsluitingsweg. De onmogelijkheid hiervan betekent dat Essche Heike/ Parkweg dan de facto tot een noordelijke ontsluitingsroute is verworden.	Er wordt geen rekening gehouden met de ontwikkeling waarover geen besluit is genomen en daarmee niet duidelijk is óf deze doorgaat en in welke omvang. Een voorbeeld hiervan vormt de ontwikkeling van ´De Oksel´. De gevolgen van 'De Oksel' worden bij de planvormen en besluitvorming van dit project nader onderzocht.
126g	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Het ontwerp VLK/ Tongeren is erg prematuur omdat de andere Ontwerpbesluiten ten aanzien van de dubbele overweg en de noodzakelijke verbreding van de Keulsebaan nog niet ter inzage liggen. Verbreding van de Keulsebaan wordt in de plannen echter wel genoemd als een voorwaarde om genoemde plannen te realiseren. Echter, onlangs werd in het Brabants Centrum reeds geopperd dat zelfs een verbreding van de tunnel in de Keulsebaan niet eens noodzakelijk is. In de voorgestelde plannen wordt zodoende in Boxtel Noord een belangrijke secundaire ontsluiting gecreëerd terwijl er aan de uitbreiding van de primaire ontsluiting nu al wordt getornd.	De met de VLK samenhangende besluiten, zoals de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en de ombouw van de spoorweg Kapelweg, worden gecoördineerd gelijktijdig in procedure gebracht. De inspraakprocedure over de overige plannen start eind dit jaar. Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
126h	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03649	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Het valt bijna niet uit te leggen dat er voor 18 mln. een fietstunnel worden gemaakt en de rest van Boxtel zodoende voor onomkeerbare en onoplosbare problemen worden geplaatst.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6 '. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.2.1), waarvan het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				deelproject fietstunnel onderdeel uitmaakt. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie ook paragrafen 2.6.4 en 2.6.7.
127	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03650	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
128a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03651	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	In de dagelijkse bedrijfsvoering moet indiener het hele jaar rond van en naar zijn land aan de andere kant van het spoor. Sinds de tijdelijke sluiting van de onbewaakte spoorwegovergang moet het vrachtverkeer omkeren of achteruit rijden. Indiener heeft daarom een grotere oppervlakte tussen de silo's en de Bakhuisdreef verhard met gebroken puin, zodat de vrachtwagens op eigen terrein rond kunnen keren. Deze extra kosten vloeien voort uit het afsluiten van de onbewaakte spoorwegovergang. Gelukkig tot nu toe kan indiener ook langs de andere zijde van zijn bedrijf naar het spoor, via de Kromakker. In de nieuwe situatie verdwijnt die aansluiting. Dit is slechts nog mogelijk als indiener noodgedwongen een lange omweg maakt. Omrijden kost tijd en geld en oversteken met langzaam landbouwverkeer op de nieuwe weg waar harder wordt gereden wordt gevaarlijk. Dit raakt niet enkel het bedrijfsbelang. Het wegvallen van de oversteek betekent ook dat indiener de aansluiting met het dorp kwijtraakt, althans dat zij wel elke keer om moeten rijden.	In het ontwerp is voorzien in een aansluiting van de rijbaan Tongeren nabij de overweg D'Ekker op de VLK. Ook de Kromakker is aangesloten op de VLK. Via de VLK en overweg Dékker kan het gebied ten zuiden van de spoorlijn Tilburg - Boxtel worden bereikt. Deze omrijdafstand is beperkt t.o.v. de huidige situatie.
128b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03651	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / langzaam verkeer	Indiener is bang voor overbelasting van de landbouwwegen door afsluiting van de dubbele overweg, zeker gelet op schoolgaande kinderen die met de fiets naar school gaan.	De doelstelling van deelproject 3 'Verkeersmaatregelen Tongeren' is om met behulp van snelheidsremmende maatregelen het gebiedsvreemd verkeer te ontmoedigen. We constateren hierbij een spanningsveld tussen enerzijds het gebied Tongeren bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken en anderzijds het doorgaande verkeer ontmoedigen. Hiervoor is een werkgroep vanuit het gebied Tongeren opgericht om ons binnen het ontwerpproces te adviseren.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				We kunnen voor nu alleen maar ontmoedigende maatregelen treffen om de toename van gemotoriseerd verkeer als gevolg van de sluiting van dubbele overweg Tongersestraat en de aanleg van de VLK binnen de beleidsmatig vastgestelde grenswaarden vanuit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) te houden. De buiten de kaders van dit project gewenste aanpassingen aan de infrastructuur, inpassen van vigerend beleid en gevolgen van het maatregelpakket PHS Boxtel binnen en buiten de projectgebiedsgrens worden onderzocht en afgewogen binnen de actualisatie van het gemeentelijk mobiliteitsplan Move'31. Overigens loopt beleidsmatig de regionale fietsroute Oisterwijk/Haaren - Boxtel parallel langs de VLK en vanaf overweg D'Ekker over de Kapelweg over het buurtschap Kalksheuvel. Deze fietsroute is deels als fietspad vormgegeven en deels via gemengd verkeer via wegen welke in de nieuwe situatie een lage verkeersintensiteit hebben. Dit neemt niet weg dat fietsverkeer in het gebied Tongeren ten oosten van de overweg D'Ekker wel een verkeerskundig aandachtpunt vormt.
128c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03651	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / tracé VLK	Op zich is de ontsluiting van het Smalwater naar de Kapelweg een verbetering. Echter, indiener begrijpt niet waarom ook een volledig nieuw tracé nodig is aan noordzijde van het spoor vanaf de bestaande overweg van de Kapelweg ter hoogte van de Kromakker naar de volgende overgang d'Ekker. Als de spoorwegovergang bij de Kromakker gewoon behouden blijft is de wenselijke verbetering van de ontsluiting ook te realiseren maar veel goedkoper. De gemeente dient volgens de wet een goede ruimtelijke ordening na te streven. Dit houdt onder andere in dat een gedegen onderzoek moet plaatsvinden naar alternatieven.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Hierin is ook het tracé voor de VLK beschouwd dat door indiener wordt aangehaald. 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. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket wordt hiermee in voldoende mate aangetoond. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
128d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03651	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Met een nieuwe weg aan de noordzijde van het spoor dreigt voor indiener extra verkeers- en geluidsoverlast wat een aantasting is van het woon/leefklimaat.	De woning van indiener ligt binnen de wettelijke geluidzone en daarmee het onderzoeksgebied van de VLK. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de woning (36 dB) veroorzaakt door de VLK ruim onder de voorkeursgrenswaarde blijft van de Wet geluidhinder (48 dB). De berekende waarden zijn terug te vinden in bijlage C van het akoestisch onderzoek.
128e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03651	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Indiener vreest dat zijn woning in waarde daalt na realisering van het plan vanwege de aantasting woon/leefklimaat en is dan ook van plan een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente.	Voor een toelichting op de mogelijkheden van schadevergoeding (planschadevergoeding en nadeelcompensatie), zie paragraaf 2.11.
128f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03651	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener mist een integrale visie van de gemeente op de infrastructuur.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het GVVP. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Zie paragraaf 2.1. en 2.3 voor een nadere toelichting.
129a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indieners achten het merkwaardig dat voor deze oplossing wordt gekozen aangezien het vrachtwagenverbod ervoor zorgt dat het een stuk minder druk is op genoemde wegen en hiermee niet drukker dan op andere wegen in Boxtel. Wanneer u ervoor kiest om de weg aan te leggen zal dit naar mening van indieners zorgen voor meer doorgaand verkeer over de weg door het industrieterrein naar de snelweg dat niet bestemd is voor Boxtel met alle gevolgen van dien voor fijnstof en geluid alsmede lichtvervuiling voor de horizon.	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket in beeld gebracht, zie paragraaf 2.7.3. Dit model geeft een representatief en betrouwbaar beeld voor de toekomst (plansituatie 2028). Op basis van deze verkeersprognoses zijn de gevolgen voor het woon- en leefklimaat inzichtelijk gemaakt, zie paragraaf 2.9.1.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
129b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indieners zijn niet overtuigd van de nut en noodzaak voor de weg. De plantoelichting op de geeft aan dat de huidige verkeersintensiteit ongeveer 3500 motorvoertuigen per werkdagetmaal is. Dit is niet exceptioneel hoog te noemen die een nieuwe weg zou legitimeren. Hier komt bij dat de weg vele nadelen kent wanneer wordt gekeken naar de kosten, natuur- en milieu, woon- en leefomgeving bewoners.	Nut en noodzaak van de VLK zijn in voldoende mate aangetoond, zie paragraaf 2.3.
129c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: ecologie / overig	Opvallend is dat het tracé van de weg de Groenblauwe Mantel en de EHS zone zoals opgenomen in de Provinciale Verordening Ruimte snijdt. Ook in dat kader moet men zich af vragen wat nut en noodzaak is van de weg.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de diverse studies, zie paragraaf 2.4 en 2.5.
129d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Ingevolge artikel 110a, eerste lid, van de Wet geluidhinder zijn burgemeester en wethouders binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Ingevolge artikel 110a, vijfde lid, van de Wet geluidhinder, voor zover hier van belang, vindt het eerste lid slechts toepassing indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de weg van de gevel van de betrokken woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het besluit tot vaststelling van hogere waarden is nog niet onherroepelijk. Voorts moet worden opgemerkt dat er overwegende bezwaren aanwezig zijn waardoor niet duidelijk is of de voorzieningen die moeten worden aangebracht worden gerealiseerd. Gelet op de enorme impact in de vorm van (milieu) hinder zou toch eerst het traject van de Wet geluidhinder duidelijk moeten zijn. Dit is (nog) niet het geval.	Een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde vindt plaats na het vaststellen van de hogere waarden. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit onderzoek. Doorgaans wordt een termijn van maximaal 2 jaar aangehouden voor de uitvoering van het gevelwering onderzoek na vaststelling van de hogere waarden. Deze termijn is ook opgenomen in het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder. Uit dit onderzoek blijkt of en zo ja welke maatregelen getroffen moeten worden. Indien vanwege de hogere grenswaarde veroorzaakt door de VLK gevelmaatregelen getroffen moeten worden, worden deze afgestemd met ProRail.
129e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Uit het akoestisch onderzoek wordt niet duidelijk welke aantallen vrachtwagens per etmaal en in de nacht nu op de Kapelweg straks in de prognose op de VLK in 2028 optreden. Evenmin is duidelijk of de dag of de nacht bepalend is voor de geluidsbelasting door de VLK per etmaal (de nacht kent een straffactor van 4- 10 db).	De gebruikte data zijn in Tabel 6 (huidige situatie 2017) en 7 (toekomstige situatie 2028) van het akoestisch onderzoek opgenomen. Hierin is ook een voertuigverdeling per wegvak opgenomen. In de dosismaat Lden is de straffactor voor de avond en de nacht al verdisconteerd (zie paragraaf 2.1 van het akoestisch onderzoek).
129f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	De verkeersintensiteit per etmaal op de bestaande Kapelweg 2017 is ca 2600 (wegvak 9) in het akoestisch onderzoek, terwijl die in de verkeersstudie van het bestemmingsplan in 2016 op (wegvak 1) ca 3600 motorvoertuigen/etmaal zit.	In paragraaf 3.2 van het akoestisch onderzoek staat aangegeven dat de verkeersgegevens afkomstig zijn uit het vigerende verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch 2014. Dit model is geactualiseerd op basis van de laatste

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			Voor de VLK (wegvak 12 en 13) wordt met ca 6000 motorvoertuigen in 2028 gerekend. Gezien dat vreemde verschil op de Kapelweg buiten de bebouwde kom, kunnen cliënten niet overzien of de voor de woning bepalende wegvakken VLK juist zijn.	inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio en gebaseerd op de Brabantbrede ModelAanpak (BBMA). De gebruikte data is vervolgens in Tabel 6 (huidige situatie 2017) en 7 (toekomstige situatie 2028) van het akoestisch onderzoek opgenomen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.7.1 en 2.7.2. Alvorens de aantallen uit het verkeersmodel gebruikt kunnen worden voor de geluidberekeningen, moet deze bewerkt worden. Een belangrijk verschil is dat het verkeersmodel uitgaat van werkdaggemiddelden en bij het akoestisch model uitgegaan moet worden van weekdaggemiddelden. Hierdoor ontstaan verschillen tussen de aantallen uit het verkeersmodel en het geluidmodel.
129g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	In de afweging van maatregelen wordt gekozen voor een geluidsarm asfalt wegdek. Indieners vragen zich af in hoeverre een dergelijke maatregel nog als een bijzondere geluidbeperkende maatregel kan worden beschouwd en verzoeken of in de te verwachten hagen langs de weg een geluidsafscherming kan worden opgenomen, die dan kan werken voor de geluidsbelasting op de begane grond van de woning maar ook in de tuin bij de woning. Mocht een dergelijke maatregel niet te vergen zijn dan vragen indieners in overleg af te wegen, ook gezien de gecumuleerde geluidsbelasting van 56 db (mede door spoorweglawaai nergens meer rust bij de woning) of een aan de woning gekoppeld scherm voor enige rust voor zitten bij de woning kan zorgen.	Het toepassen van geluidarm asfalt is geen wettelijke verplichting. Bij de afweging van geluidmaatregelen dient eerst bekeken te worden of maatregelen aan de bron mogelijk zijn. Daarna dienen overdrachtsmaatregelen overwogen te worden en tot slot maatregelen aan de woning zelf. Uit het akoestisch onderzoek blijkt (zie paragraaf 6.2.3 van het akoestisch onderzoek) dat voor woning van indiener de bronmaatregel in de vorm van geluidsarm asfalt doelmatig is en overdrachtsmaatregelen niet. Vervolgens is van belang dat er volgens het Hogere waarden beleid van de gemeente Boxtel sprake moet zijn van minimaal één geluidluwe gevel (geluidbelasting van maximaal 48 dB). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit het geval is. Voor woning van indiener is dit berekend en komt dit uit op 40 dB. Aan de voorwaarde van een geluidluwe gevel wordt dus voldaan (zie paragraaf 6.4 van het akoestisch onderzoek).
129h	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	In de flora- en faunawet staat de bescherming van soorten centraal. Het is niet toegestaan om verbodsbepalingen te overtreden. Uit de quick scan blijkt dat in de nabijheid van de aan te leggen weg twee broedplaatsen van de steenuil voor komt. Mogelijk is sprake van aantasting van het leefgebied van deze steenuilen.	Er heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de steenuilen in het gebied en naar de gevolgen van het plan voor de soort, zie de toelichting van het bestemmingsplan met de bijbehorende onderzoeken.
129i	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Opvallend is dat uit het Arcadis VLK 2017 rapport onder punt 6.5 blijkt dat slechts onderzoek is gedaan naar de steenuil	Het klopt dat op het perceel Kalksheuvel 26 een paartje kerkuilen gebroed heeft en jongen heeft grootgebracht.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03652	ecologie / flora en fauna	maar op Kalksheuvel 26 evenals 4 jaar geleden recent ook een broedsel is vastgesteld (en gedocumenteerd) van de kerkuil. Het onderzoek door Ecologica is dan ook onzorgvuldig geweest.	Ook heeft een paartje steenuilen hier succesvol gebroed. De kerkuil is een broedvogelsoort waarvan het nest door de Wet natuurbescherming (voorheen de Flora- en faunawet) jaarrond beschermd is. Overigens worden de kerkuil en steenuil niet beschermd ingevolgde de Soortenstandaarden maar door de Wet natuurbescherming. Een soortenstandaard is een hulpmiddel. Door de aanleg van de VLK zal het paartje kerkuilen van Kalksheuvel dus geen hinder ondervinden: • omdat kerkuilen minstens 800 meter, tot zelfs 1.500 meter vanaf hun broedplaats jagen; • omdat een paartje kerkuilen een jachtrevier heeft van minimaal 200 ha., gemiddeld 400 ha. tot zelfs 700 ha.; • als er enkele hectares weg worden aangelegd, zal dit verlies aan jachtgebied nauwelijks effect hebben op de uitmuntende vlieger: kerkuil. Deze vliegt (in muizenarme jaren) dan enkele tientallen meters verder, wat hem / haar geen enkele moeite kost; • er worden voor de steenuilen maatregelen genomen die de kwaliteit van het jachtgebied verhogen en de oppervlakte geschikt jachtgebied vergroten. De kerkuil zal hiervan mee profiteren; • in het plan worden eveneens maatregelen getroffen om aanrijdingen van (steen)uilen bij de nieuwe verbindingsweg tegen te gaan. De kerkuil zal hier mede van profiteren. Gesteld kan worden dat de kerkuilen van Kalksheuvel 26 geen negatieve effecten van de aanleg van de nieuwe weg zullen ondervinden, omdat het jachtgebied zeer groot is, de kwaliteit van het jachtgebied wordt verbeterd, de oppervlakte geschikt jachtgebied wordt vergroot en maatregelen worden genomen om verkeerslachtoffers tegen te gaan. Na de wegaanleg van de verbindingsweg zal het paartje kerkuilen op perceel Kalksheuvel 26 nog steeds prima in staat zijn haar jongen groot te brengen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar hoofdstuk 6.5 van het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat Ecologica uitsluitend de opdracht heeft gekregen om aanvullend onderzoek naar de

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				steenuilen te verrichten.
129j	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: ecologie / flora en fauna	De Habitatrichtlijn heeft tot doel de "duurzame staat van instandhouding" veilig te stellen van soorten en habitats in Europa. Dit plan bedreigt de gunstige staat van instandhouding van met name deze dieren. Te denken valt aan lawaai, verlichting en autoverkeer. De natuurbeschermingswetten (onder andere externe werking, passende beoordeling en soortenbescherming) dienen te worden nageleefd en het project is op dit punt dan ook niet aanvaardbaar. Het is indieners niet gebleken dat reeds ontheffingen zijn verleend op basis van de flora- en faunawet.	In het kader van het bestemmingsplan hebben overeenkomstig de geldende regelgeving op dit punt diverse onderzoeken plaatsgevonden, zie paragraaf 2.10 en het bestemmingsplan plus de bijbehorende onderzoeken. Hierin is onderbouwd dat, voor zover vergunning op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is, voldoende aannemelijk is dat deze kan worden verleend.
129k	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	Wanneer het bestemmingsplan doorgaat dan zal er veel meer overlast van verkeer ontstaan voor indieners. De verkeersintensiteit zal toenemen op de Kalksheuvel, hetgeen niet wordt onderbouwd. Indieners verwachten dat de verkeersintensiteit aanzienlijk hoger zal worden omdat de Kapelweg en Tongeren zullen worden afgesloten van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. Er treedt op deze manier een verschuiving op van het verkeersprobleem van de Kapelweg naar Kalksheuvel.	De rijbaan Kalksheuvel sluit vanuit het buurtschap aan op de VLK en krijgt als gevolg daarvan te maken met een toename van verkeer. Het betreft hier overigens enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap Kalksheuvel. Het verkeer uit het gebied zelf wikkelt in de toekomst niet meer alleen via de Kapelweg in oostelijke richting af, maar ook en voornamelijk in zuidelijke richting via de aansluiting op de VLK. Voor de verkeerskundige effecten van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang, zie paragraaf 2.7.3. Voor de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, zie paragraaf 2.9.1. Voor wat betreft de aansluiting van Tongeren, zie paragraaf 2.2.1.
129l	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De buurtschap Kalksheuvel wordt volledig (op fietsers en voetgangers na) afgesloten van het centrum van Boxtel. Er zal kilometers moeten worden omgereden. Over een druk industrieterrein of met een grote boog door de landelijke gebieden Nergena en Tongeren.	Gemotoriseerd verkeer richting het centrum krijgt inderdaad te maken met omrijdafstanden. Dit aspect is bij de keuze van de voorkeursvariant afgewogen en geaccepteerd. Voor langzaam verkeer biedt de fietstunnel een directe verbinding met het centrum. Binnen deelproject Tongeren wordt de aansluiting van Tongeren op de VLK verder uitgewerkt, zie paragraaf 2.2.1.
129m	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: overig / algemeen	De vrachtwagen van Vion en Albert Heijn zullen vermoedelijk via de woonstraat Kalksheuvel hun weg vervolgen richting Haaren en Oisterwijk. Verder bestaat er een groot gevaar van verdere verstedelijking in het gebied (woningbouw) als de VLK er daadwerkelijk komt. Vorenstaande betekent vanzelfsprekend dat dit ook gevolgen zal hebben voor de luchtkwaliteit in relatie tot vrijkomende fijnstof. Ook op dit	Het Maatregelenpakket heeft juist ten doel om het doorgaand verkeer door het buurtschap te weren en het woon- en leefklimaat hiermee te verbeteren. In de toekomstige situatie zal er geen sprake meer zijn van doorgaand (vracht)verkeer door het buurtschap Kalksheuvel richting Ladonk. De toename van verkeer op de weg Kalksheuvel betreft enkel bestemmingsverkeer voor het

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			punt zal de woon- en leefomgeving een stuk minder worden.	buurtschap zelf, zie paragraaf 2.7.3. Op dit moment is er van een verdere verstedelijking van het gebied geen sprake. Mocht hier in de toekomst wel sprake van zijn, dan worden in dat kader de gevolgen hiervan onderzocht.
129n	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Nergens in het betreffende verkeersbesluit en het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt gegarandeerd dat bij afsluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer, de regio hulpdiensten (m.n. de brandweer) in alle gevallen binnen de wettelijke termijn ter plaatse zijn bij calamiteiten. Als de dubbele overweg wordt gesloten heeft m.n. de brandweer bij problemen op de Keulsebaan geen alternatieve route meer om tijdig op de Kalksheuvel te zijn.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
129o	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: proces / overig	In het besluit verwijst het college naar figuur 1. Op figuur 1 is echter een groter gebied aangegeven dat van bebording en afsluiting moet worden bezien. Dat gebied is daarop inclusief de spoorwegovergang Den Bosch-Eindhoven. Het gebied begint niet tussen de genoemde spoorwegovergang en de Van Salmstraat, zoals aangegeven in de tekst van het besluit. Tussen is immers niet inclusief de spoorwegovergang. Inclusief is wel de bedoeling van het College. Het lijkt er derhalve op dat het besluit intern strijdig is qua meldingsgebied en niet lijkt te stroken met de bedoeling van de geslotenverklaring.	De formulering in het verkeersbesluit is aangepast waardoor voldoende duidelijk wordt dat dit het gebied inclusief de spoorwegovergang Eindhoven-Den Bosch betreft.
129p	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: financiële uitvoerbaarheid / algemeen	Indieners wijzen u erop dat de gronden die u voor een deel van de voorgestane nieuwe planologische ontwikkeling wil gebruiken in eigendom zijn van indieners. Gelet hierop is de uitvoering van deze plandelen eerst mogelijk nadat u als bestuursorgaan de eigendom van die gronden zal hebben verworven. In casu is dit niet het geval zodat het er dan ook voor moet worden gehouden dat de uitvoering van dit bestemmingsplan niet mogelijk is voor wat betreft de percelen van indieners en anderen. De door u als bestuursorgaan opgenomen bestemming (en) voor het percelen kan dan ook niet worden gerealiseerd. Ingevolge artikel 3.1.6, aanhef en onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan, vergezeld van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Naast de aanleg van de verbindingsweg is er sprake van planschade die niet is	De komende tijd wordt opnieuw met de grondeigenaren in het gebied gesproken om te komen tot een minnelijke verwerving van de gronden. Met de kosten van grondverwerving en eventuele planschade is in het taakstellend budget voor de VLK rekening gehouden. De financiële haalbaarheid van het plan is hiermee voldoende verzekerd.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			meegenomen. Voorts zijn gronden, waaronder die van indieners, niet in uw eigendom. Dit betekent dan ook dat de (financiële) uitvoerbaarheid van het plan duidelijk niet is gewaarborgd. Het op deze manier in procedure brengen van het plan is in strijd met het besluit ruimtelijke ordening.	
129q	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Met betrekking tot het opheffen van het dubbele spoor zal dit voor onevenredig nadeel zorgen nu de wijk waarin indieners woonachtig zijn afgesneden wordt van het dorp en ze alleen per fiets naar het dorp kunnen rijden dan wel enorm omrijden. Hier zien indieners graag een auto tunnel.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten, waaronder de variant voor een tunnel voor gemotoriseerd verkeer, onderzocht en 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. Een heroverweging hiervan is nu niet meer aan de orde.
129r	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03652	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	De opwaardering van de Keulsebaan is tevens van invloed op indieners want wanneer het spoor dicht zou gaan en er een fietstunnel voor terugkomt dan moeten ze over het industrieterrein naar het dorp en naar de snelweg. Het breder maken van de weg is dan een pré. Ook dan zou de tunnelbak breder gemaakt moeten worden want anders zal daar een "bottleneck" aanwezig blijven wat nu in de spitstijden het geval is.	Voor een toelichting op het deelproject Keulsebaan en de stand van zaken hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1 Voor een toelichting op de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor onder andere de Keulsebaan wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Hierin wordt toegelicht dat een verbreding van de tunnel onder het spoor niet noodzakelijk is om ook in de toekomst de Keulsebaan nog goed te laten functioneren.
130	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03653	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.
131a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Uit de berekeningen volgt dat er weliswaar behoorlijk wat verkeer over de weg zal gaan in 2028 (ca. 6000) echter de afwikkeling is niet van dien aard dat er noodzaak is om ernstige ingrepen te doen in de omgeving. Tenzij wellicht de voorgestelde aantal verkeersbewegingen toch hoger dienen te zijn dan thans voorgesteld. In dat geval is het onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen onzorgvuldig.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				specifiek voor de VLK paragraaf 2.6. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
131b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Indiener geeft aan dat op grond van Barro een zeer streng regime geldt ten behoeve van de bescherming van het natuurnetwerk Nederland. Indiener is van mening dat het onderhavige traject niet voldoet aan de voornoemde regels. Er zijn alternatieven waarbij geen inbreuk hoeft te worden gemaakt op het natuurnetwerk. Voor zover de Provinciale Verordening niet voorziet in een afweging zoals opgenomen in het Barro dient de Verordening buiten beschouwing te worden gelaten en dient te worden getoetst aan de 'strengere' eisen van het Barro.	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.
131c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	De weg is beoogd in gebied met de nadere aanduiding 'groen-blauwe mantel'. Indiener is van mening dat het plan (en ook niet de plantoelichting) voldoet aan de vereisten uit Verordening ruimte 2014. De aanleg van de weg strekt op geen enkele wijze tot behoud of herstel van de mantel evenmin kan hier gesproken worden van een duurzame ontwikkeling.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5.
131d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Indiener is van mening dat het plan niet voldoet aan de vereisten zoals opgenomen in de Verordening ruimte onder 6.17 VR2014. De plantoelichting kan wellicht een gedachte weergeven maar er bestaat geen planologische borging van hetgeen is beschreven. Nakoming van deze beschrijving kan niet worden gevorderd en is derhalve inhoudsloos.	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel (artikel 6.17 heeft betrekking op wegen binnen de Groenblauwe mantel) wordt voldaan, zie paragraaf 2.10. Ten aanzien van de planologische borging, zie onze reactie onder 131e. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5.
131e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	Er is in het bestemmingsplan aangegeven dat compenserende en mitigerende maatregelen moeten worden genomen, maar een borging van de wijze waarop deze maatregelen en in het kader waarvan deze maatregelen moeten worden genomen ontbreekt. In de planregels is geen verwijzing opgenomen hoe en waarom in de maatregelen moet en zal worden	De juridische borging heeft plaatsgevonden door de betreffende percelen als natuur te bestemmen. Wij hebben geconstateerd dat de aanduiding 'overige zone - mitigatie/compensatie' op de verbeelding ten onrechte ontbreekt. Deze aanduiding wordt alsnog op de betreffende delen opgenomen. De juridische borging van deze

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			voorzien.	maatregelen is geregeld in artikel 5.4.1. Daarin is vastgelegd dat het niet is toegestaan de weg in gebruik te nemen voordat de realisatie van de mitigerende en compenserende maatregelen is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd. Voor wat betreft de feitelijke borging wordt verwezen naar het VO van de VLK. Financieel zijn de maatregelen geborgd door de financiële reservering hiervoor in het taakstellend budget.
131f	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Tevens doorkruist de VLK een zone "Bescherming Natuurnetwerk Brabant". Indiener is van mening dat het plan in strijd is met artikel 11 VR2014. Het plan maakt een inbreuk op de zone en zulks is in strijd met de Verordening. De gronden worden door het plan minder geschikt voor de ecologische verbindingszone hetgeen niet is toegestaan.	Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10.
131g	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	De komst van een nieuwe ontsluitingsweg voor het industrieterrein komt langs de woning van indiener. In dit kader is evident dat de leefbaarheid voor de bewoners aan de Kalksheuvel zal verslechteren. Getuige het feit dat er een besluit hogere grenswaarde moet worden genomen ten aanzien van een woning aan de Kalksheuvel, wordt met het plan zelfs het tegenovergestelde gedaan. Tot slot is het aanleggen van een nieuwe weg evident in strijd met het uitgangspunt om de huidige infrastructuur te benutten (gemeentelijke Structuurvisie Boxtel 2020, duurzaam en dynamisch centrum in het Groene Woud).	Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Hierin zijn eveneens de (leefbaarheids) effecten integraal afgewogen, zie paragrafen 2.7, 2.8 en 2.9. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, hierin is ook het gebruik van bestaande infrastructuur beschouwd. In deze fase van het proces vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht (zie 2.6.6). De optimalisatie van het bestaande wegennet is één van de varianten die in het kader van de diverse studies nadrukkelijk is onderzocht en afgewogen, zie onder 2.5. Van een strijdigheid met de gemeentelijke Structuurvisie is geen sprake, zie paragraaf 2.10. De rijbaan Kalksheuvel sluit vanuit het buurtschap aan op de VLK en krijgt als gevolg daarvan te maken met een toename van verkeer. Het betreft hier overigens enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap Kalksheuvel. Het verkeer uit het gebied zelf wikkelt in de toekomst niet meer alleen via de Kapelweg in oostelijke richting af, maar ook en

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				voornamelijk in zuidelijke richting via de aansluiting op de VLK.
131h	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Indiener is van mening dat er wel een MER dan wel passende beoordeling had moeten worden gemaakt. Daarnaast is indiener van mening dat het plan wel dient te worden beoordeeld op de stikstofdepostie ten aanzien van nabijgelegen natuurgebieden. Tevens wijst indiener erop dat thans nog allerminst zeker is of de PAS in overeenstemming is met Europese wet- en regelgeving. In dit kader wijst indiener erop dat door de Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak er prejudiciële vragen zijn gesteld.	Het effect van de VLK op het Natura-2000 gebied wordt veroorzaakt door de stikstofdepositie als gevolg van het wegverkeer. Overige mogelijke effecten, zoals vernietiging, verstoring en verdroging, zijn uit te sluiten, zie paragraaf 6.1.2 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
131i	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Indiener is van mening dat niet dan wel onvoldoende is uitgewerkt wat de maximaal planologische gevolgen kunnen zijn op het woon-en leefklimaat. Hierbij is van belang dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een beperkte verkeersafwikkeling via de VLK. Indiener is van mening dat bij de berekening van de akoestische gevolgen alsmede de verkeersbewegingen er moet worden uitgegaan van de maximaal planologische verslechtering. Met andere woorden er moet van worden uitgegaan dat er aanzienlijk meer dan de thans berekende 6000mvt / etmaal zullen worden afgewikkeld.	De basis van het akoestisch onderzoek wordt gevormd door het regionaal verkeersmodel dat op basis van de laatste inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is geactualiseerd (Brabantbrede ModelAanpak). Dit model geeft de best mogelijke inschatting van de verkeersbewegingen na het treffen van alle beschreven en in het model opgenomen verkeersmaatregelen. De effecten worden bepaald op basis van de vergelijking tussen het jaar voorafgaand aan de wijziging (2017) en de geluidsbelasting in de toekomstige situatie minimaal 10 jaar na realisatie (2028). Deze werkwijze wordt onderschreven door de Raad van State.
131j	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: geluid / geluidstoename a.g.v. VLK	Indieners wijzen erop dat er geen akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden ten aanzien van hun woning. Daarbij is van belang dat het een open veld is, waarbij thans als regelmatig geluidsoverlast is van festivals uit andere dorpen.	De woning van indiener ligt buiten de wettelijke geluidszone (artikel 74 Wet geluidhinder) van de VLK. Cumulatie van andere bronnen is alleen relevant indien een woning is gelegen binnen de onderzoekszone van de VLK en de geluidbelasting door de VLK boven de voorkeursgrenswaarde is (48 dB). Zoals aangegeven ligt de woning buiten de onderzoekszone van de VLK (zie paragraaf 3.1 van het akoestisch onderzoek).
131k	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / locatiespecifiek argument	Indiener is van mening dat zijn woon- en leefklimaat onevenredig wordt aangetast. Het uitzicht vanaf het perceel wordt aangetast. De toename van geluid en verkeer zal ervoor zorgen dat de waarde van de woning zal dalen.	Zie beantwoording onder 131j en paragraaf 2.9.1.
131l	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Indiener kan zich niet verenigen met de verkeersbesluiten zoals deze ter inzage zijn gelegd. Nu het bestemmingsplan niet 'kan' worden vastgesteld, is er evenmin een grondslag om in het kader van een pakket de verkeersbesluiten te	De verkeersbesluiten worden in samenhang met het bestemmingsplan afgewogen. Mocht het vastgestelde bestemmingsplan geen stand houden, dan zal ook het besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang als

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			nemen.	gevolg van de opschortende voorwaarde niet in werking treden. Ook de ombouw van de spoorwegovergang Kapelweg zal niet plaatsvinden omdat deze ombouw één geheel vormt met de realisatie van de VLK.
131m	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Indiener wordt onevenredig geraakt door de afsluiting van overweg. De toegang het centrum wordt geblokkeerd en voor het verkeer naar bijvoorbeeld Den Bosch vereist aanzienlijk omrijden.	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot omrijdafstanden. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om de overwegen af te sluiten, het centrum te ontzien van verkeer, de omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren en in buitengebied Tongeren maatregelen te treffen. Voor langzaam verkeer wordt een rechtstreekse verbinding met het centrum via de fietstunnel Tongersestraat gegarandeerd. Zie paragraaf 2.8.
131n	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03654	Bestemmingsplan VLK: verkeer / bereikbaarheid	De toegang voor veiligheidsdiensten wordt aanzienlijk beperkt.	Voor het advies van de veiligheidsregio en politie, zie paragraaf 2.8.3.
132a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03655	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 21.
132b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03655	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener mist een integrale visie en gelijktijdige aanpak van het verkeersmaatregelenpakket. Er is niet alleen onzekerheid over de uitvoering van dat pakket, maar het pakket is ook onvoldoende om de verplaatsing van verkeersdruk als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang, op te vangen. Het kan niet zo zijn dat de geconstateerde verkeersdruk in de aanloopstraten naar de dubbele spoorwegovergang en in Kalksheuvel en op de Kapelweg verplaatst wordt naar de Halderheiweg en Parkweg. Deze straten zijn hier in het geheel niet op berekend. Enorme toename verkeersdrukte volgens verkeersstudie is voor indiener onaanvaardbaar en vormt een ernstige inbreuk op het woongenot en de leefbaarheid in onze straat.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 20b. De toekomstige intensiteiten van de Halderheiweg en Parkweg zijn getoetst aan de theoretische grenswaarden van 3.0000 voertuigen per etmaal. Daarin is het voornemen van de gemeente meegenomen om de Halderheiweg aan te passen in verband met een fietsroute. Aan de theoretische grenswaarden wordt voldaan waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze weg is gewaarborgd, zie paragraaf 2.7.3.
133	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03656	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 22 en 23.
134a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03657	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Door de afzonderlijke procedures in het kader van het ruimtelijke spoor (bestemmingsplan, maatregelen PHS, etc.) en diverse besluiten is het volledig afwegen en bepalen van de belangen van indiener niet zorgvuldig uitgevoerd en	De integrale afweging heeft plaatsgevonden in het kader van de uitgevoerde studies, zie ook de paragrafen 2.2, 2.4 en 2.5 in het kader waarvan is geconstateerd dat met de voorkeursvariant sprake is van een goede ruimtelijke

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			derhalve is niet eenduidig vast te stellen of voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.	ordening. Binnen de verschillende deelprojecten worden de concrete gevolgen nader onderzocht. De door indiener genoemde samenhang wordt voor een groot deel bereikt door het bestemmingsplan VLK en de daarmee samenhangende besluiten gecoördineerd in procedure te brengen. De plannen voor de overige deelprojecten zijn in voorbereiding en worden eind dit jaar in procedure gebracht. Voor de zekerheid ten aanzien van de uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
134b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03657	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	De feitelijke verkeerssituatie op en nabij '(aansluiting) Tongeren' op de VLK is nog niet in kaart gebracht. Dit betekent enerzijds dus dat de gevolgen voor de fysieke leefomgeving (goede ruimtelijke ordening) aangaande indiener nog niet in volledige omvang in kaart zijn gebracht, volledig afgewogen zijn of überhaupt kunnen worden, en anderzijds vanwege het feit dat er sprake is van een nog te doorlopen afzonderlijke procedure is de rechtsbescherming aangaande indiener in het geding. Door de afzonderlijke procedure(s) is het aannemelijk dat indiener zich op enig moment niet meer kan verzetten of op enerlei wijze in verweer kan komen tegen onherroepelijke besluiten in casu keuzen welke gemaakt zijn én waarbij indiener nu alle gevolgen nog niet van heeft kunnen doorgronden of afwegen. Indiener verzoekt om deze aspecten (zoals aansluiting Tongeren, verkeersafwikkeling / sluipverkeer, etc.) beter in kaart te brengen en de gevolgen c.q. maatregelen op te nemen in het besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder VLK.	De door indiener genoemde samenhang in procedure wordt bereikt door het bestemmingsplan VLK en de daarmee samenhangende besluiten gecoördineerd in procedure te brengen. De plannen voor de overige deelprojecten, waaronder deelproject Tongeren, zijn in voorbereiding en worden eind dit jaar in procedure gebracht. Er ontstaat dan ook meer inzicht in de concrete gevolgen van dit deelproject voor de omgeving. Indiener wordt, als direct betrokkene, bij de planvorming betrokken. Overigens zijn in de planvorming de effecten van de toename van verkeer als gevolg van het totale Maatregelenpakket, dus inclusief deelproject Tongeren, in beeld gebracht (zie paragraaf 2.7). Deze verkeersintensiteiten liggen ten grondslag aan de afweging en onderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek, en daarmee ook aan het besluit Hogere waarden Wet geluidhinder. Met andere woorden : met de gevolgen van de aansluiting van Tongeren op de VLK is reeds rekening gehouden. Op basis van de concrete plannen voor de aansluiting van Tongeren op de VLK kan pas concreet in beeld worden gebracht wat deze aansluiting akoestisch betekent voor het perceel van indiener. Hierbij worden ook de akoestische effecten als gevolg van de VLK betrokken. Indiener wordt hierover op termijn nader geïnformeerd. Vooruitlopend op dit deelproject wordt voor het bedrijf van indiener een tijdelijke aansluiting op de VLK gerealiseerd waarmee een goede bereikbaarheid van zijn bedrijf is geborgd. Voor de zekerheid ten aanzien van de uitvoering van het Maatregelenpakket wordt verwezen naar paragraaf

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				2.2.3.
135a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	Het 'opsplitsen' van onderhavige ruimtelijke ontwikkeling en daarmee samenhangende effecten / gevolgen c.q. ingrepen op de fysieke leefomgeving is niet redelijk en billijk. De besluiten hebben zoals gesteld een samenhang en dienen in dit kader dan ook integraal beoordeeld te worden ofwel de belangen van indiener worden op deze wijze niet zorgvuldig beoordeeld en afgewogen.	De integrale afweging heeft plaatsgevonden in het kader van de uitgevoerde studies, zie ook de paragrafen 2.2, 2.4 en 2.5. Binnen de verschillende deelprojecten worden de concrete gevolgen nader onderzocht. Indiener wordt, als direct betrokkene, bij de planvorming van deelproject Tongeren betrokken. De door indiener genoemde samenhang in procedure wordt bereikt door het bestemmingsplan VLK en de daarmee samenhangende besluiten, waaronder het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang, gecoördineerd in procedure te brengen. De plannen voor de overige deelprojecten zijn in voorbereiding en worden eind dit jaar in procedure gebracht. Voor de zekerheid ten aanzien van de uitvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
135b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: proces / (coördinatie)procedure	De feitelijke verkeerssituatie op en nabij `(aansluiting) Tongeren' op de VLK is nog niet in kaart gebracht. Dit betekent enerzijds dus dat de gevolgen voor de fysieke leefomgeving (goede ruimtelijke ordening) aangaande indiener nog niet in volledige omvang in kaart zijn gebracht, volledig afgewogen zijn of überhaupt kunnen worden, en anderzijds vanwege het feit dat er sprake is van een nog te doorlopen afzonderlijke procedure is de rechtsbescherming aangaande indiener in het geding. Door de afzonderlijke procedure(s) is het aannemelijk dat indiener zich op enig moment niet meer kan verzetten of op enerlei wijze in verweer kan komen tegen onherroepelijke besluiten in casu keuzen welke gemaakt zijn én waarbij indiener nu alle gevolgen nog niet van heeft kunnen doorgronden of afwegen. Indiener verzoekt om deze aspecten (zoals aansluiting Tongeren, verkeersafwikkeling / sluipverkeer, etc.) beter in kaart te brengen.	Zie onder reactie onder 134b.
135c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: regels / algemeen	Door de beoogde afsluiting van de Tongeren, ter hoogte van de bedrijfslocatie van indiener, is er sprake van een doodlopende weg voor (groter) gemotoriseerd verkeer. Gezien de ligging van het bedrijf centraal in het werkgebied is het ontsluiten naar één zijde — in beginsel — niet acceptabel en leidt tot een belemmering in de bedrijfsvoering, ruimtelijke gevolgen (geïsoleerde ligging) en een verhoging van de bedrijfskosten, etc.	Voor het bedrijf van indiener wordt een tijdelijke aansluiting op de VLK gerealiseerd waarmee een goede bereikbaarheid van zijn bedrijf is geborgd. De mogelijkheid hiertoe wordt expliciet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. In het kader van het deelproject Tongeren worden de mogelijkheden bezien van een definitieve ontsluiting van het bedrijf via de nieuwe verbindingsweg tussen de

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			De mogelijkheid is besproken van een afzonderlijke bedrijfstoegangsweg (vanaf de noordwestzijde van het terrein) op de 'nieuwe' VLK. In bijlage 1 (ontwerptekeningen VLK) is deze 'weg' weliswaar opgenomen, maar de aanduidingen zijn niet consequent; de begeleidende tekst luidt "Tijdelijke uitrit....." en in het renvooi wordt de weg geduid als "(nieuwe) inrit kavel". Echter primair in deze is dat de `ontsluitingsweg' slechts in de bijlage bij de Toelichting is opgenomen, hetgeen niet duidt op een juiste planologisch-juridisch borging en dienaangaande indiener ook geen enkele zekerheid of bescherming biedt (zie onduidelijkheid in tekst in de Toelichting in paragraaf 2.4 en hoofdstuk 5). De betreffende nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen het bedrijfsperceel en de VLK dient expliciet binnen het plangebied opgenomen te worden en derhalve zowel op de Verbeelding als in de regels van het bestemmingsplan bestemd c.q. opgenomen te worden. Verzocht wordt derhalve met verwijzing naar voormelde (zie ook de onlosmakelijke - / afzonderlijke procedures) om de 'aansluiting loonbedrijf' specifiek in het bestemmingsplan VLK op te nemen middels de bestemming Verkeer (artikel 5 van de planregels) en de aanduiding 'aansluiting loonbedrijf'.	Mezenlaan en de VLK. In het kader van dit deelproject vindt hierover reeds overleg plaats met indiener.
135d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: regels / algemeen	De bestemming 'Natuur' welke onder andere gelegen is tussen de VLK en de bedrijfslocatie van indiener, laat niet expliciet de mogelijkheid voor een 'in-/uitrit' c.q. 'aansluiting' toe op grond van het bepaalde in artikel 4.1 van de planregels. Eveneens 'loopt' de bestemming Natuur niet door tot aan de aansluiting met de weg Tongeren, hetgeen niet overeenkomt met het civieltechnisch ontwerp (bijlage 1 behorend bij de Toelichting). Artikel 4.1 van de planregels en de contour van het plangebied dient te worden aangepast.	Aan artikel 4 van de bestemming 'Natuur' wordt een lid 1 toegevoegd op basis waarvan een tijdelijke ontsluiting van het bedrijf van indiener rechtstreeks op de VLK wordt gerealiseerd. Binnen het deelproject Tongeren worden de mogelijkheden onderzocht voor een definitieve ontsluiting op de nieuwe verbinding tussen de Mezenlaan en VLK. Hierover heeft reeds overleg plaatsgevonden tussen gemeente en indiener. De strook met de 'Natuurbestemming' langs de VLK ter hoogte van het perceel van indiener zal worden doorgetrokken tot aan de weg Tongeren.
135e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: geluid / cumulatie	Indiener vreest dat in totaliteit de geluidwaarden op de woning, mede door aanpassing van het spoor en de toename van het aantal treinbewegingen, alsmede door de wijzigingen in de totale infrastructuur (nu of via de nog te nemen c.q. uit te voeren maatregelen (o.a. in relatie tot PHS)) zal toenemen. Indiener is van mening dat niet alle belangen zorgvuldig zijn betrokken en afdoende zijn afgewogen en verzoekt om alle wijzigingen integraal te beoordelen en in procedure te brengen.	In paragraaf 2.9.1 wordt nader ingegaan op de gevolgen van het totale Maatregelenpakket voor het woon- en leefklimaat op omliggende wegen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat geen sprake is. In het kader van de deelprojecten Keulsebaan en Tongeren worden de akoestische effecten voor de omgeving alsmede eventuele aanvullende maatregelen voor de omgeving nader onderzocht en in beeld gebracht.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				In het kader van andere (infrastructurele) projecten buiten dit Maatregelenpakket worden eveneens binnen die besluitvormingstrajecten de akoestische effecten voor de omgeving nader onderzocht en in beeld gebracht.
135f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / locatiespecifiek argument	Voor de overgang van het spoor ter hoogte van spoorwegovergang D'Ekker wordt aan de noordzijde een bocht / lus gecreëerd. Dit zal ertoe leiden dat verkeer welke afkomstig is uit westelijke richting vanaf Haaren (via het nieuwe deel van de VLK c.q. Haarensedreef) en `de bocht neemt' — zeker in de avond en nacht — het (kunstmatige) licht van de motorvoertuigen "projecteert" over het bedrijf én de woning van indiener aan de westkant van het gehele perceel van noord- naar zuidelijke richting. Deze aantasting van het woon- en leefklimaat alsmede privacy is niet redelijk en billijk. In het ontwerpbestemmingsplan komt dit omgevingsaspect geenszins aan de orde, hetgeen duidelijk maakt dat de (ruimtelijke) belangen niet afdoende zijn beoordeeld, afgewogen of gemotiveerd. Indiener verzoekt het aspect "licht(-hinder)" nader in kaart te brengen en dusdanige maatregelen c.q. voorzieningen op te nemen in de planregels én in het civieltechnische ontwerp dat indiener geen hinder c.q. overlast ondervindt van de genoemde lichtinval c.q. niet onredelijk wordt aangetast in het woon- en leefklimaat.	De afschermende groenstrook wordt doorgetrokken tot aan de weg Tongeren waardoor genoemde lichthinder van het verkeer vanuit de richting Haaren op de woning van indiener zoveel als mogelijk wordt voorkomen.
135g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / langzaam verkeer	Het aspect landbouwverkeer' is onvoldoende in kaart gebracht c.q. rekening mee gehouden. Dit uit zich in toelaatbaarheid op wegen (waaronder Keulsebaan) maar ook in de mate van inrichting en uitvoering. Landbouwverkeer kent een grote diversiteit in lengtes, breedtes en hoogten (al dan niet met lading). In het kader van veiligheid, doorstroming en toegankelijkheid dient hier specifiek aandacht voor te zijn. Niet enkel in relatie tot draaicirkels maar ook bij doorgangen, snelheidsremmers, plaatsing van borden, passeren van andere voertuigen, fietsers, etc. Indiener bepleit om bij de uitwerking van de civieltechnische zaken hier expliciet rekening mee te houden.	Het landbouwverkeer wordt nadrukkelijk bij de uitwerking van alle deelprojecten betrokken, zie paragraaf 2.8.2.
135h	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Aandacht wordt gevraagd voor een goede doorstroming van (landbouw-)verkeer binnen de gemeente Boxtel, zoals Keulsebaan, noord-zuid as, landbouwwegen, het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang, etc. Indiener vreest (mede omdat de overige maatregelen PHS nog niet zijn uitgewerkt) dat veel weggebruikers geen gebruik zullen gaan maken van de VLK maar bijvoorbeeld van de landbouwwegen binnen	Voor de stand van zaken van de overige deelprojecten wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Overigens is er geen aanleiding om aan te nemen dat geen gebruik zal worden gemaakt van de VLK.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			Buurtschap West, als alternatieve- c.q. sluiproute, hetgeen zal leiden tot slijtage van deze wegen, hinder van/voor landbouwverkeer (materieel van indiener), etc.	
135i	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03658	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Indiener verwacht dat de Keulsebaan te beperkt is qua capaciteit c.q. doorstroming na realisatie van de VLK.	De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan vormt een van de deelprojecten van het Maatregelenpakket. Zie paragraaf 2.2.1 voor meer informatie over de stand van zaken van dit project.
136a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Winkels aan de Kapelweg worden voor het grootste gedeelte van de klanten zo slecht bereikbaar, dat zij voor hun dagelijkse boodschappen die supermarkt niet meer gaan bezoeken. Bij realisatie van het bestemmingsplan dreigt derhalve leegstand en verval.	Na realisatie van het Maatregelenpakket blijven de winkels bereikbaar, alleen verandert de bereikbaarheid wel. Zie paragraaf 2.8.1.
136b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Er zijn plannen geweest waarbij de winkels zouden worden verplaatst naar een geschikte locatie en op de vrijkomende locatie woningen zouden worden gebouwd. Tot grote teleurstelling van indieners lieten burgemeester en wethouders op 21 december 2016 weten zij niet bereid zijn terzake een inspanningsverplichting op zich te nemen en niet faciliterend zullen optreden. Juist actieve inspanning en een faciliterend optreden van burgemeester en wethouders was namelijk vereist om de door indieners beoogde herontwikkeling mogelijk te maken. De uiteindelijke reactie van burgemeester en wethouders heeft evenwel tot gevolg dat wordt gekoerst op een koude sanering van de winkels aan de Kapelweg. Het resultaat van dit alles zou kunnen zijn dat indieners met een verwijzing naar de mogelijkheid om een tegemoetkoming in planschade te vragen, in de kou worden gezet en dat de leefbaarheid in het buurtschap Kalksheuvel verslechtert als gevolg van leegstand en verval van de winkelpanden aan de Kapelstraat. Indieners verzoeken met de eigenaren van de winkels bindende afspraken te maken over het verplaatsen van die winkels en het bouwen van woningen op de vrijgekomen locatie.	Met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang verandert de bereikbaarheid maar de winkels blijven voor auto's nog steeds bereikbaar. Over dit punt heeft overleg plaatsgevonden tussen de eigenaren/huurders van de winkelpanden en de gemeente. Omdat de bereikbaarheid van de bedrijven voldoende blijft gewaarborgd, is vanuit de gemeente aangegeven dat de gemeente geen inspanningsverplichting op zich neemt om de winkels actief te verplaatsen maar dat de gemeente zeker bereid is om initiatieven tot verplaatsing en herontwikkeling van de achtergebleven locatie van de eigenaren/huurders daartoe te faciliteren.
136c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Indieners realiseren zich dat zij een tegemoetkoming in planschade kunnen vragen indien het bestemmingsplan onherroepelijk wordt. Een weerlegging van hun zienswijze met verwijzing naar die mogelijkheid, zou echter geen blijk geven van een deugdelijke afweging van de betrokken belangen. Een gevolg van de onverhuurbaarheid of onverkoopbaarheid van de panden na realisatie van het bestemmingsplan is namelijk ook dat de leefbaarheid in het	Zie onze beantwoording onder 135b. De bereikbaarheid en de gevolgen voor omrijdafstanden zijn nadrukkelijk meegewogen in de diverse studies die hebben geleid tot de voorkeursvariant (zie paragraaf 2.5). Het doel van het Maatregelenpakket is om via het terugdringen van het aandeel doorgaand verkeer en het vergroten van de verkeersveiligheid een aanzienlijk bijdrage te leveren aan de leefbaarheid binnen het buurtschap.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			buurtschap Kalksheuvel verslechtert. Leegstand leidt niet alleen tot verval, maar algemeen is ook aanvaard dat de leefbaarheid van een kern/buurtschap verbetert indien de vereiste voorzieningen, waaronder een supermarkt voor de dagelijkse boodschappen, in de kern/het buurtschap aanwezig zijn.	
136d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Een van de gemeentelijke beleidsdoelstellingen is het verbeteren van de leefbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel. De plannen leiden echter tot een verslechtering van de leefbaarheid van het buurtschap, vanwege het verdwijnen van centrumvoorzieningen, zonder dat is voorzien in vervangende woningbouw.	Na realisatie van het Maatregelenpakket blijven de winkels bereikbaar, alleen verandert de bereikbaarheid wel. Buurtschap Kalksheuvel is na realisatie van het Maatregelenpakket per auto bereikbaar via een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg richting het zuiden en westen en indien gewenst via de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike. Voor langzaam verkeer zijn de voorzieningen in het centrum rechtstreeks en veilig bereikbaar via de fietstunnel. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.8.
136e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Blijkens het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan wordt namelijk gestreefd naar het verbeteren van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijfseconomische- en industriegebieden. Concreet is daarbij aangegeven dat zulks betekent dat ook wordt gestreefd naar het verbeteren van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk. Omdat er voor Ladonk maar één hoofdontsluiting is (in de bestaande situatie) zou aanleg van VLK moeten leiden tot een forse economische groei. Tegenover het oplossen van de huidige verkeersproblemen op de Kapelweg, staat derhalve dat na aanleg van VLK het aantal verkeersbewegingen waarvan het buurtschap hinder kan ondervinden, fors toeneemt. Daarbij gaat het niet alleen om geluidhinder, maar ook om hinder en schade (voor de gezondheid) als gevolg van uitstoot van fijnstof. Indieners zijn dan ook van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan in strijd is met het eigen gemeentelijke beleid.	De primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk wordt gevormd door de directe route richting A2 over de Keulsebaan. De VLK vormt een volwaardige secundaire ontsluiting als alternatief voor de route door Kalksheuvel en als alternatief voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Daar waar het Maatregelenpakket leidt tot een afname van verkeer leidt het Maatreglenpakket tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat. Daar waar het Maatregelenpakket als gevolg van verkeerverschuivingen leidt tot een toename van verkeer op wegen, zal er mogelijkerwijs sprake zijn van een enige verslechtering van het woon- en leefklimaat. Het aspect van het woon- en leefklimaat is in het GVVP 2008 en de diverse studies nadrukkelijk meegewogen. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ten gevolge van het Maatregelenpakket is geen sprake, zie paragraaf 2.9.
136f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Bij het berekenen van de emissies in de nieuwe situatie is uitgegaan van een verkeersprognose, maar dat betreft een prognose die rekening houdt met een autonome groei van het verkeer en niet met de forse groei die specifiek het gevolg is van de toenemende (en beoogde) bedrijfsactiviteiten op bedrijventerrein Ladonk. Evenmin houdt die berekening (voldoende) rekening met de verkeersaantrekkende werking voor voertuigen die niet hun bestemming in Boxtel hebben en	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028 in beeld gebracht. In dit model is rekening gehouden met de economische groei en de verkeerseffecten van het gehele Maatregelenpakket. Op basis van deze verkeersintensiteiten zijn ook de omgevingsaspecten afgewogen.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			die de VLK gaan gebruiken als de snelste route naar de A2. Indieners zijn van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan is gebaseerd op ontoereikend en daarmee ondeugdelijk onderzoek naar schadelijke effecten van de aanleg van de verbindingsweg.	
136g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: lucht / algemeen	Ten aanzien van de emissie van fijnstof (als gevolg van wegverkeer) en de invloed daarvan op de leefbaarheid in (onder andere) het buurtschap Kalksheuvel, merken indieners op dat het belang van een goede ruimtelijke ordening vereist dat niet alleen wordt getoetst aan de wettelijke normen, maar dat tevens rekening wordt gehouden met bestaande inzichten die nog niet zijn vastgelegd in wettelijke normen. Bij het beoordelen van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan moet derhalve ook rekening moet worden gehouden met de emissie van ultra fijnstof. Voor de concentratie ultra fijnstof (PM 0,1) bestaan nog geen wettelijke normen, maar door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zijn wel al advieswaarden voor de luchtkwaliteit bepaald, waarmee de gezondheid beter wordt geborgd dan met (louter) de wettelijke normen. Dat zijn de zogenaamde gezondheidskundige advieswaarden. Dit aspect is ten onrechte niet meegenomen bij de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan.	Terecht wordt geconstateerd dat er voor de concentratie van ultra fijnstof (PM 0,1) nog geen wettelijke normen bestaan, Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) stelt hierover het volgende: “Over het effect van ultrafijn stof op de gezondheid is wereldwijd nog weinig bekend. De eerste onderzoeken tonen aan dat blootstelling aan ultrafijn stof kan leiden tot ontstekingen in de longen bij mensen. Ook zijn er aanwijzingen dat effecten mogelijk zijn op het functioneren van hart en bloedvaten. In dieren zijn daarnaast effecten op het centrale zenuwstelsel gevonden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) vindt het bewijs nu nog echter te beperkt om een advies over veilige concentraties te geven.” Het verkeer is een belangrijke bron voor de uitstoot van ultrafijn stof. Daarom zijn hieraan emissie-eisen gesteld (zogenaamde Euro-normen). Elk voertuig dat voor het eerst in een EU-lidstaat wordt geregistreerd, moet een Europese typegoedkeuring ondergaan. Deze wordt in Nederland door de RDW afgegeven. Tijdens de Europese typegoedkeuring wordt onderzocht of het voertuig aan de Euro-normen voldoet. Tot slot merken we op dat de maatregelen op veel plekken in Boxtel, met name in het dichtbevolkte centrum, juist leiden tot veel minder verkeer en dus op die plaatsen tot verbetering van de luchtkwaliteit.
136h	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: lucht / algemeen	Indieners gaan ervan uit dat de verkeersintensiteit op VLK hoger zal zijn dan waarin de berekeningen vanuit is gegaan, omdat geen of onvoldoende rekening is gehouden met toenemende bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein Ladonk, als gevolg van de betere ontsluiting en omdat geen of onvoldoende rekening is gehouden met verkeer dat niet Boxtel als bestemming heeft, maar de VLK gaat gebruiken als snelste route naar de A2. Er is niet gekwantificeerd wat de verschuiving van de verkeersbewegingen betekent voor onder andere de luchtkwaliteit. Uiteraard zorgt ook stagnerend	De basis van het luchtkwaliteitsonderzoek is gelegen in het regionaal verkeersmodel dat op basis van de laatste inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is geactualiseerd (Brabantbrede ModelAanpak). Dit model geeft de best mogelijke inschatting van de verkeersbewegingen na het treffen van alle beschreven en in het model opgenomen verkeersmaatregelen. Het landelijk toegepaste model waarop de luchtkwaliteit is berekend, wordt door de Raad van State geaccepteerd.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verkeer voor schadelijke emissies, maar onvoldoende is onderzocht hoe die emissies zich verhouden tot de emissies die gaan optreden na aanleg van de VLK, waarbij niet alleen aanzienlijk meer voertuigbewegingen nabij het buurtschap Kalksheuvel zullen gaan optreden, maar ook wordt gereden met hogere snelheden en derhalve ook met hogere emissies.	
136i	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Er is niet voldoende (deugdelijk) onderzocht wat het effect van aanleg van de VLK is op het nabijgelegen Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen. Het Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen is op een afstand van slechts ongeveer een kilometer van de VLK gelegen. Dat betekent dat de (verschuiving van) emissies die verband houden met de aanleg van de VLK, wel degelijk grote invloed kunnen hebben op de instandhouding doelstellingen die voortvloeien uit de Wet natuurbescherming. In het verlengde daarvan zijn indieners van mening dat ook geen deugdelijke passende beoordeling is gemaakt.	Het effect van de VLK op het Natura-2000 gebied wordt veroorzaakt door de stikstofdepositie als gevolg van het wegverkeer. Overige mogelijke effecten, zoals vernietiging, verstoring en verdroging, zijn uit te sluiten, zie paragraaf 6.1.2 van de toelichting. Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst waardoor de benodigde stikstofdepositieruimte binnen het PAS is gereserveerd en een passende beoordeling niet nodig is, zie paragraaf 2.9.3.
136j	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	Indieners wijzen erop dat het nog maar zeer de vraag is of het PAS (naar het oordeel van het Europese Hof en/of de Raad van State) een toereikende maatregel is om de instandhoudingsdoelstellingen te kunnen realiseren (zie uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2017:1259) van 17 mei 2017). Indieners zijn van mening dat het PAS niet in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn omdat niet voldoende zeker is dat de afname (waarmee in het PAS rekening wordt gehouden) optreedt en omdat niet voldoende inzichtelijk is gemaakt in hoeverre de betrokken projecten het behalen van de verbeteringsdoelstellingen zullen vertragen dan wel aan het behalen daarvan in de weg zullen staan. Uit onder andere een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 april 2016 (ECLIi:NL:RVS:2016:1060) volgt dat in dat geval met de autonome daling van de stikstofdepositie in een passende beoordeling geen rekening mag worden gehouden.	In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft het PAS daarmee vooralsnog het toetsingskader, zie paragraaf 2.9.3.
136k	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03660	Bestemmingsplan VLK: MER beoordeling PAS / PAS	In de plantoelichting is een kanttekening geplaatst bij de becijferde toename van de depositie van stikstof op het Natura 2000-gebied door erop te wijzen dat er is uitgegaan van de emissie van het wagenpark in 2019 als worst case, terwijl de emissie in 2028 door toepassing van schonere technieken lager zou zijn dan in 2019, maar dat die kanttekening het vorenstaande niet anders kan maken. In de	Vanwege de ook door indiener geconstateerde onzekerheid, is de berekening van de stikstofdepositie gebaseerd op de bestaande technieken. Daarnaast is de berekening gebaseerd op de geprognotiseerde intensiteiten in 2028, zijnde het jaar waarin het gehele Maatregelenpakket is gebaseerd. In deze prognose is rekening gehouden met de groei van de economie en de verbeterde bereikbaarheid

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			eerste plaats is het namelijk nog maar zeer de vraag of inderdaad op grote schaal schonere technieken zullen worden toegepast (de verkoop van volledig elektrische auto's in Nederland stagneert) maar daarnaast moet ook in dit geval weer de opmerking worden gemaakt dat geen of onvoldoende rekening is gehouden met de groei van de economie en in het bijzonder met de groei van de bedrijvigheid op Ladonk, onder andere als gevolg van de verbeterde ontsluiting.	van Ladonk, zie paragraaf 2.7.
137	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03661	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 22 en 23.
138	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03662	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 22 en 23.
139	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 22 juni 2017 Kenmerk GC17.03663	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 22 en 23.
140	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03664	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener kan zich geheel vinden in de zienswijze van de stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord en verzoekt de inhoud van deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. De zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 57 / kenmerk GC17.03516.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 21 en 57.
141a	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03665	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Ten gevolge van de realisatie van VLK en het onttrekken aan de openbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer van de spoorwegovergangen Kapelweg, Bakhuisdreef en Tongersestraat kan het verkeer richting 's-Hertogenbosch/Schijndel en Tilburg/Oisterwijk geen gebruik meer maken van de Kapelweg. De VLK biedt echter geen goed alternatief voor dit verkeer, aangezien deze lang en onlogisch is. Hierdoor zal het verkeer gaan zoeken naar alternatieve routes, waarvan de route over de Industrieweg, Keulsebaan en vervolgens de Eindhovenseweg de meest logische en korte route is.	Het is een terechte constatering dat het gemotoriseerd verkeer na realisatie van de plannen geen gebruik meer kan maken van de route Kapelweg / de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt inderdaad tot verschuiving van verkeersbewegingen en omrijdafstanden. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Deze (verkeers)effecten zijn onderzocht en afgewogen in de diverse studies. Zie voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7, 2.8 en 2.9.
141b	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03665	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen	De richtlijnen voor de categorie van de Eindhovenseweg (volgens GVVP is dit "gebiedsontsluitingsweg"1), zijn circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/e). Uit de	De categorisering als gebiedsontsluitingsweg uit het GVVP 2008 betekent dat op deze wegen meer dan 6.000 mvt/etmaal zijn toegestaan. Hierbij is geen maximum voor

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
		omliggend wegennet	"Verkeersstudie VLK Boxtel" blijkt dat de wegen direct aansluitend en rondom de Eindhovenseweg in de huidige situatie al overbelast zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de Keulsebaan, eveneens een gebiedsontsluitingsweg. Hierop rijden in de huidige situatie circa 9.380 mvt/e ten westen van het spoor en 19.190 mvt/e ten westen van de rijksweg A2. De Keulsebaan sluit aan op de Eindhovenseweg, zodat veel verkeer van de Keulsebaan ook van de Eindhovenseweg gebruik maakt. De Eindhovenseweg is op dit moment daarom ook al een drukke weg. Daar komt nog eens bij dat het kruispunt Eindhovenseweg / Keulsebaan een belangrijke ongevallenlocatie is. Ook is de oversteekbaarheid van dit kruispunt voor voetgangers nu matig. Ten gevolge van de VLK en het bijbehorende maatregelenpakket zal de verkeersbelasting op de Eindhovenseweg alleen maar verder toenemen. Na realisatie van de VLK en alle bijbehorende maatregelen zal de verkeersintensiteit op de Keulsebaan ten westen van het spoor maar liefst 15.570 mvt/e bedragen. Op de Keulsebaan ten westen van de A2 komt de verkeersintensiteit nog veel hoger uit, namelijk 24.950 mvt/e. De verkeersveiligheid op de Eindhovenseweg zal daardoor ernstig worden aangetast. Daarnaast wordt gevreesd voor geluidshinder, trillingen, verslechtering van de luchtkwaliteit en vermindering van de leefbaarheid. Voor indieners is de betwiste verkeersmaatregel alleen dan aanvaardbaar is als op de Eindhovenseweg zodanige verkeersmaatregelen worden getroffen dat deze weg ongeschikt wordt voor de extra verkeersstromen dan wel andere maatregelen neemt waardoor de doorstroming van het verkeer juist verbeterd.	dit type wegen aangewezen. Voor wat betreft de toename op de Eindhovenseweg, zie onder 141c. In paragraaf 2.9.1 wordt nader ingegaan op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat op omliggende wegen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat geen sprake is. In het kader van deelproject Keulsebaan worden de akoestische effecten voor de omgeving alsmede eventuele aanvullende maatregelen voor de omgeving nader onderzocht en in beeld gebracht.
141c	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03665	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	De toename van verkeer op de Eindhovenseweg is in strijd met de ambities uit het GVVP, namelijk het weren van gebiedsvreemd en doorgaand (vracht)verkeer door verblijfsgebieden, waarvan de Eindhovenseweg er één is. Ook is dit in strijd met één van de randvoorwaarden voor de VLK, namelijk het voorkomen van een (regionale) doorgaande route tussen de N65 en A2.	De Eindhovenseweg is conform de categorisering uit het GVVP een gebiedsontsluitingsweg. Op grond van het GVVP zijn meer dan 6.000 mvt/etmaal op deze wegen toegestaan. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op onder andere de Eindhovenseweg. De relatieve toename als gevolg van het maatregelenpakket bedraagt 15% en is passend bij de betreffende weg. In MOVE '31 (actualisatie van het GVVP) wordt breed gekeken naar de verkeersstructuur van Boxtel en daarin is er ook aandacht voor de Eindhovenseweg. Momenteel is bijvoorbeeld al aangegeven dat de verbinding tussen de N618 en de A2 wenselijk is om de ambitie uit 2008 door te

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				voeren in Boxtel. Daar wordt de komende tijd uitwerking aan gegeven. Op grond van de relatieve toename van verkeersaantallen op de Eindhovenseweg na realisatie van het Maatregelenpakket is het aannemelijk dat de toename niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, zie paragraaf 2.9.
141d	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03665	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / algemeen	De Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) vereist bij de totstandkoming van besluiten zorgvuldigheid en belangenafweging. Ten aanzien van indiener is dit niet of onvoldoende gebeurd. In de Verkeersstudie VLK is immers geen onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige verkeersbelasting op de Eindhovenseweg. Dit terwijl hier een grote toename van het aantal verkeersbewegingen per etmaal valt te verwachten. Ook is geen onderzoek gedaan naar de andere effecten, zoals geluidshinder, luchtkwaliteit, leefbaarheid, enzovoorts van de bovengenoemde ingrepen. Deze (milieu)belangen zijn gelet op artikel 2, lid 2 en onder a en b Wegenverkeerswet 1994, rechtstreeks van belang bij het nemen van een verkeersbesluit. Het verkeersbesluit is dan ook in strijd met artikel 3:2 Awb.	Er is inzichtelijk gemaakt wat verkeerseffecten zijn als gevolg van het Maatregelenpakket, zie paragraaf 2.7.3. Op basis van de verkeersprognoses zijn de gevolgen voor het woon- en leefklimaat inzichtelijk gemaakt, zie paragraaf 2.9.1. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake. In het kader van deelproject Keulsebaan worden de effecten als geluidshinder en luchtkwaliteit voor de omgeving alsmede eventuele aanvullende maatregelen voor de omgeving nader onderzocht en in beeld gebracht.
141e	Brief d.d. 22 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03665	Verkeersbesluit Tongersestraat: besluit / algemeen	Artikel 3:4 Awb, lid 2 Awb bepaalt dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. De Eindhovenseweg is een woonstraat. Daarnaast wordt van deze weg veelvuldig gebruik gemaakt door fietsers en kinderen. De grote verkeersstromen zullen tot ongewenste gevaarlijke situaties ter plaatse leiden. Verder zal sprake zijn van een verslechtering van het leefklimaat, toename van de geluidshinder, verslechtering van de luchtkwaliteit en trillingen. Dit betekent dat de voor indieners nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Het besluit kan de toets van artikel 3:4, lid 2 Awb dan ook niet doorstaan.	De Eindhovenseweg is in het kader van het GVVP 2008 niet aangemerkt als woonstraat maar als een gebiedsontsluitingsweg. Deels in het project Keulsebaan maar vooral ook in het kader van MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2) heeft de verkeersveiligheid op deze weg de nadrukkelijke aandacht. Voor de gevolgen van het woon- en leefklimaat, zie onder 141d.
142	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03666	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
143	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. Een brief heeft betrekking op het ontwerp bestemmingsplan VLK en de	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 28

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03667	nut en noodzaak / scope plan	andere brief heeft betrekking op het ontwerp verkeersbesluit Tongersestraat. De brieven zijn identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 en 29 / kenmerk GC17.03465 en GC17.03466.	en 29.
144a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener verzoekt ten behoeve van tegengaan van gemotoriseerd sluipverkeer aan de zuidkant van de spoorlijn een 'langzaamverkeeraansluiting' te maken, in beginsel als bij aansluiting van Bakhuisdreef op rijwielpad van Nieuwe weg.	In het verdere ontwerpproces wordt dit aspect in afstemming met ProRail nader bekeken
144b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Is de spoorwegovergang in deze verbinding met slagbomen beveiligd?	ja, de overweg is voorzien van slagbomen.
144c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Aan de noordkant van de spoorlijn is in deze verbinding aan de voet van de helling de horizontale uitlooplengte voor dalende fietser veel te kort, hetgeen verkeersonveilig is bij oversteekpunt Nieuwe weg. Het te korte horizontale deel van de verbinding kan gemakkelijk worden verlengd o.a. door de plaats van oversteken van de Nieuwe weg op te schuiven in oostelijke richting eventueel tot voorbij de Kromakker en dan kan ook de helling wellicht wat flauwer worden dan 4%.	In het verdere ontwerpproces wordt dit aspect nader bekeken.
144d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Indiener verzoekt het doorgaande rijwielpad van Nieuwe weg voorrang te geven t.p.v. deze aansluiting van oostelijk deel Kapelweg aan zuidkant spoorlijn. Het rijwielpad over de gehele lengte van Nieuwe weg is, met uitzondering van deze aansluiting, in de voorrang geplaatst, ook het al gerealiseerde aansluitende rijwielpad naar Haaren. Met deze uitzondering is men niet consistent en voor de weggebruiker op het rijwielpad van Nieuwe weg ook niet erg logisch.	De regionale fietsroute langs de VLK buigt conform beleid (Boxtel Bicycle) vanaf D'Ekker de Kapelweg in. Om deze route te benadrukken is deze conform het ontwerp in de voorrang geplaatst ten opzichte van het fietspad vanaf Ladonk Dit zal bij de verdere uitwerking van ontwerp met inrichtingselementen verder benadrukt worden.
144e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Kruispunt Kalksheuvel-Nieuwe weg: Indiener verzoekt de aantakkingen van de fietsvoorziening op de weg Kalksheuvel geen voorrang te geven t.p.v. de aansluiting op die weg. Deze aantakkingen sluiten aan op suggestiestroken en voor veel (oudere) weggebruikers is het te moeilijk om meer dan 90 graden opzij (achterom) te kijken.	Dit voorstel wordt in het verdere ontwerpproces afgewogen.
144f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Kruispunt Kalksheuvel-Nieuwe weg: Op de weg Kalksheuvel de suggestiestroken (ook op de tekening) niet in rood markeren. Op het wegdeel Kalksheuvel ten zuiden van de Nieuwe weg t.h.v. Loxvenseweg is dat goed gedaan (grijs). Een suggestiestrook is juridisch voor fietsers e.d. geen eigen gebied.	Dit voorstel wordt in het verdere ontwerpproces afgewogen. De herinrichting van de rijbaan Kalksheuvel zelf maakt deel uit van het project "Herinrichting Kalksheuvel"
144g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Wegvak Nieuwe weg vanaf Smalwater tot en met kruispunt Schouwrooij: de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde fietsvoorziening voor dit wegvak is grotendeels erg	De fietsoversteek te plaatse van de Colenhoef is niet ie in het kader van verkeersveiligheid voor fietsers niet optimaal. Bij vaststelling van het voorlopig ontwerp is ook

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			verkeersonveilig. De aan de zuidkant van het Smalwater gesitueerde schuine fietsoversteek op de Nieuwe weg is verkeersonveilig: de overstekers moeten met twee rijrichtingen tegelijk rekening houden en voor veel (oudere) weggebruikers is het te moeilijk om meer dan 90 graden opzij (achterom) te kijken. De weggebruikers op de fietsstroken met daar tussen de smalle rijloper van 4,00m zijn remvlees voor het zware (vracht)-autoverkeer en de in- en uitrijdende grote zware vrachtwagens bij de twee zeer brede uitritten van bedrijf MSB. De fietsers e.d. vanaf ten noorden van het Smalwater voor naar de oostelijke tak van de weg Schouwrooij moeten de Nieuwe weg tweemaal oversteken (bij het kruispunt Schouwrooij op welk punt?). Indiener heeft bij dit punt op 12 juli ontwerptekeningen nagestuurd. Deze tekeningen zijn in de afweging van deze zienswijze meegenomen.	aangegeven dat dit een aandachtspunt is en vraagt om een verdere uitwerking van de fietsstructuur op bedrijventerrein Ladonk op de route Colenhoef - Schouwrooij- Industrieweg. Uitgangspunt is dat deze oversteek een tijdelijke situatie betreft. Voor wat betreft de rijbaanbreedte tussen de fietsstroken op de Colenhoef en de vormgeving van fietsoversteek wordt in het verdere ontwerpproces gekeken of deze verder kan worden geoptimaliseerd.
144h	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03668	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / overig	Op de bestaande weg Colenhoef is een strook gereserveerd voor mogelijk toekomstig fietspad bedrijventerrein. Door nu al van deze gereserveerde strook gebruik te maken voor de aanleg van de fietsvoorziening in dit wegvak, kan de nodige fietsvoorziening veel verkeersveiliger worden dan op de wijze uitgevoerd zoals in het ontwerpbestemmingsplan is voorgesteld. Indiener heeft schetsmatig de beoogde aanpassing van de fietsvoorziening in het onderhavige wegvak aangegeven.	Zie beantwoording 144g.
145	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03669	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. Een brief heeft betrekking op het ontwerp bestemmingsplan VLK en de andere brief heeft betrekking op het ontwerp verkeersbesluit Tongersestraat. De brieven zijn identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 en 29 / kenmerk GC17.03465 en GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummers 28 en 29.
146a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03670	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Uit de verkeerstellingen blijkt dat het gemotoriseerd verkeer op de Eindhovenseweg met 4000 voertuigen per dag zal toenemen. Op dit moment is al sprake van een overbelaste situatie. Meer voertuigen zal de veiligheid, gezondheid en het woongenot niet ten goede komen. In het voorliggend ontwerpbesluit is geen oog voor deze gevolgen en daarom is er sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van het besluit.	De Eindhovenseweg is conform de categorisering uit het GVVP een gebiedsontsluitingsweg. Op grond van het GVVP zijn meer dan 6.000 mvt/etmaal op deze wegen toegestaan. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op onder andere de Eindhovenseweg. De relatieve toename als gevolg van het maatregelenpakket bedraagt 15% en is passend bij de betreffende weg. In MOVE '31 (actualisatie van het GVVP) wordt breed gekeken naar het verkeerssysteem in Boxtel en daarin is er

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				ook aandacht voor de Eindhovenseweg. Momenteel is bijvoorbeeld al aangegeven dat de verbinding tussen de N618 en de A2 wenselijk is om de ambitie uit 2008 door te voeren in Boxtel. Daar wordt de komende tijd uitwerking aan gegeven. Op grond van de relatieve toename van verkeersaantallen op de Eindhovenseweg na realisatie van het Maatregelenpakket is het aannemelijk dat de toename niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.
146b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03670	Verkeersbesluit Tongersestraat: verkeer / gevolgen omliggend wegennet	Het 'maatregelenpakket PHS Boxtel' ziet op de Keulsebaan, Tongeren, de VLK en het buurtschap Kalksheuvel. Belang van indiener als bewoner van de Eindhovenseweg is hierin niet meegenomen terwijl deze belangen juist door de sluiting van de dubbele overweg onevenredig worden geschaad. De VLK vormt geen oplossing voor de sluiting van de dubbele overweg. Het autoverkeer gaat vanuit het centrum met name via de Eindhovenseweg (noord-zuidas) naar de Keulsebaan. Oplossingen voor de route vanaf de dubbele overweg naar de VLK zijn niet betrokken bij dit besluit laat staan binnen afzienbare termijn gerealiseerd.	In het kader van de uitgevoerde studies die ten grondslag liggen aan het Maatregelenpakket zijn alle belangen afgewogen. Hierbij is geconstateerd dat de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op wegen in Boxtel-Noord, de Keulsebaan en Eindhovenseweg. De Eindhovenseweg is conform de categorisering in het GVVP een gebiedsontsluitingsweg en de bijbehorende intensiteit is meer dan 6.000 mvt/etmaal. Er is sprake van een relatieve toename van 15%. Dit is passend bij de betreffende weg. Zie onder 146a voor de acties in het kader van MOVE'31.
147	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03671	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
148a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Indiener is van mening dat de aanleg van het tracé van de VLK op de locatie Tongerense Akkers/De Donders ongewenst is vanwege de aantasting van ecologische, hydrologische, cultuurhistorische en archeologische waarden, niet alleen door weg maar ook door "inbedding" daarvan en de nieuw aan te leggen "aanhakingen/ontsluitingen" op bestaande wegen en uitritten. Een nieuwe ontsluitingsweg aan de noordkant van Ladonk, buiten Kalksheuvel om dwars door de bolle/open akker en zeer dicht tegen de nieuwe natuur van de weer kronkelende Beerze/ het Smalwater en op slechts een steenworp van de Kampina betekent een onaanvaardbare aantasting van het gehele gebied. Behoud van bestaande verkavelingspatronen en de daarbij behorende landschapselementen is belangrijk, evenals het behoud van de perceelsgrenzen. Deze patronen hebben een directe relatie	In het kader van de diverse studies (Tracéstudie A2 Ladonk-Kapelweg, Nadere vergelijking en Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat) zijn diverse alternatieven en varianten uitgebreid op verschillende effecten, waaronder de door indiener genoemde waarden, onderzocht en afgewogen (zie hoofdstuk 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en paragraaf 2.6 van deze Nota van zienswijzen). Bij de uiteindelijke afweging is vervolgens een zwaar gewicht toegekend aan het algemeen maatschappelijke belang, zie paragraaf 2.3. Bij het VO is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in het landschap.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			met de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Het Groene Woud. Het zou de gemeente Boxtel, met duurzaamheid hoog in het vaandel, sieren om zorgvuldiger om te gaan met deze kernkwaliteiten.	
148b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	Het tracé van de VLK is in strijd met de gemeentelijke uitgangspunten om zo min mogelijk nieuwe infrastructuur aan te leggen, zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur en het bestaande landschap zo min mogelijk aan te tasten. Ook is de VLK strijdig met het gemeentelijk uitgangspunt dat voorkomen moet worden dat er een (regionale) doorgaande route ontstaat tussen de A2 en de N65. De aanleg dwars door een van de laatste gave open akkercomplexen is in strijd met het algemene (nationaal en provinciaal) uitgangspunt dat gestreefd dient te worden naar bundeling met bestaande infrastructuur.	De optimalisatie van het bestaande wegennet is één van de varianten die in het kader van de diverse studies nadrukkelijk is onderzocht en afgewogen, zie onder 2.6. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5. Bij de uiteindelijke afweging is vervolgens een zwaar gewicht toegekend aan het algemeen maatschappelijke belang, zie paragraaf 2.3. Bij het VO is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in het landschap.
148c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indieners is geenszins overtuigd van nut en noodzaak van de verbindingsweg VLK. Optimaliseren van bestaande infrastructuur parallel aan het spoor Boxtel-Tilburg biedt ruim voldoende mogelijkheden om de geschetste verkeersproblematiek op te lossen.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, hierin is ook gebruik van bestaande infrastructuur beschouwd. 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 zorgvuldige 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 genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht (zie ook paragraaf 2.6.6). Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond, zie paragraaf 2.3. In de uitgevoerde studies naar de VLK (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				is gevoegd.
148d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: landschap en cultuurhistorie / algemeen	Het plan VLK is te eng begrensd omdat het vrijwel uitsluitend het tracé van de beoogde weg omvat. In het kader van een goede ruimtelijke afweging is het noodzakelijk om tenminste ook de visie op de ontwikkeling van het gebied tussen het aangeduide tracé en de kom van Kalksheuvel te beschrijven. We hebben hier immers te maken met een gebied met bijzondere waarden, aangeduid als groenblauwe mantel en ecologische verbindingszone Smalwater. Het beoogde tracé betekent een ongewenste aantasting van de landschappelijke kwaliteit van Het Groene Woud.	Voorliggend plan behelst de ontwikkeling van de weg. De effecten hiervan zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Daarbij is ook aandacht besteed aan de Groenblauwe mantel en de ecologische verbindingszone Smalwater. Er wordt geen visie opgesteld voor een ruimer gebied omdat er op dit moment geen andere ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied voorzien zijn waarvoor een gebiedsvisie noodzakelijk is. De planologische kaders voor de omgeving blijven onverminderd van kracht.
148e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Het huidige functioneren van de route vanaf de A2 richting Ladonk door de bebouwde kom kan niet opgevoerd worden als knelpunt en kan niet gelden als valide motief voor de VLK. Er is ook geen valide onderbouwing van de verkeersproblematiek in Kalksheuvel vanwege verkeersrelaties van en naar richting Haaren. Het zuidelijk tracé van de VLK met fietspad wekt de suggestie dat het regionaal fietsnetwerk kiest voor een fietsroute over het bedrijventerrein Ladonk-Vorst. Het bedrijventerrein is evenwel niet geschikt en niet interessant voor doorgaande fietsroutes en zeker niet voor de bestemmingen onderwijs- en winkelactiviteiten (zie ook onder 2.3). De aanleg van een fietspad ten behoeve van het regionaal fietsnetwerk kan niet opgevoerd worden en gelden als valide motief voor het aanleggen van het zuidelijk deel van VLK.	De aanleg van een fietsroute vormt geen argument voor de aanleg van de VLK. In de uitgevoerde studies naar de VLK (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd. Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK deel uitmaakt, wordt verwezen naar paragraaf 2.3
148f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Afwikkelingsknelpunten op kruisingen van wegen tussen grofweg A2 en Ladonk kunnen deze ter plekke worden opgelost door verruiming van rotondes, het wegnemen van verkeerslichten en eventueel anders aansluiten van de Oirschotseweg op rotonde Eversbos. Afwikkelingsknelpunten op kruisingen Keulsebaan/Eindhovenseweg en Keulsebaan/Parallelweg kunnen niet gelden als valide motief voor het aanleggen van VLK.	Het Maatregelenpakket, waaronder de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, biedt integraal een duurzame oplossing voor een combinatie van knelpunten binnen Boxtel, zie paragraaf 2.3. Gelet op het uitgebreide proces om te komen tot het Maatregelenpakket (zie paragraaf 2.4) zijn nieuwe alternatieven nu niet meer aan de orde.
148g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en**	Bestemmingsplan VLK: proces / voorgeschiedenis	Op geen enkele wijze, ook niet in het ontwerpbp 2017, is aangegeven op basis van welke deugdelijke gegevens de wens van bewoners en gebruikers voor de aanleg van een nieuwe weg is gebaseerd.	Zie hiervoor paragraaf 2.3 waarbij wordt toegelicht op welke wijze met de VLK en het Maatregelenpakket aan de doelstellingen van het gemeentelijk beleid voldaan. Er heeft daarnaast een zeer uitgebreid en zorgvuldig proces middels burgerparticipatie en besluitvorming plaatsgevonden om te

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Landschapsbeheer Boxtel			komen tot de tracékeuze voor de VLK en tot de scope van het Maatregelenpakket.
148h	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Afwikkelingsproblemen vanwege een gesloten overweg kunnen door andere maatregelen opgelost worden (zoals verbeteringen van de verkeerssituatie ter hoogte van de Tongersestraat) en gelden daarmee niet als valide motief voor het aanleggen van VLK.	Het Maatregelenpakket, waaronder de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan als alternatieven voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang, biedt integraal een duurzame oplossing voor een combinatie van knelpunten binnen Boxtel, zie paragraaf 2.3. Zie ook onder argument 148f.
148i	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	In het GVVP is opgenomen dat ".... een eventuele oplossing van het leefbaarheidsprobleem primair gezocht moet worden in ingrepen of beïnvloeding van het verkeer...". Het weren van vrachtverkeer dient daarom serieus aandacht te krijgen. Het argument dat een dergelijk verbod niet handhaafbaar is, is geen valide argument om mogelijkheden en effecten van vrachtwagenverbod niet nader te onderzoeken.	Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoend oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.
148j	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Volgens indiener is niet gebleken dat, gelet op zorgvuldig ruimtegebruik, optimaliseren van reeds bestaande infrastructuur niet mogelijk is en een nieuwe doorsnijding van nog maagdelijk gebied onontkoombaar is. Verder is niet gebleken van deugdelijk onderzoek naar herkomst en bestemming van verkeer op de Kapelweg in de onderscheiden categorieën per onderdeel van het etmaal. Daardoor wordt geen inzicht geboden in verkeer dat redelijkerwijs een route naar Keulsebaan kan kiezen via het daarvoor ingerichte rijkswegennet N65 en A2. De omvang van de verkeersintensiteit op de Kapelweg ter hoogte van buurtschap Kalksheuvel rechtvaardigt geen nieuwe weg.	De mogelijkheden van het optimaliseren van bestaande infrastructuur is in de afwegingen tijdens de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5, nadrukkelijk onderzocht en meegewogen. Een kentekenonderzoek naar herkomst en bestemming is niet noodzakelijk. Het probleem wordt veroorzaakt door de aantallen verkeer.
148k	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener stelt vast dat nut en noodzaak van de weg en in het bijzonder de vraag of er alternatieven zijn in de sfeer van nulplus-variant niet zijn onderzocht. Optimaliseren van bestaande infrastructuur parallel aan het spoor is mogelijk. Hiermee kan de zo gewenste bundeling van infrastructuur bereikt worden.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen, hierin is ook gebruik van bestaande infrastructuur beschouwd. 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Verwezen wordt naar de reactie onder 148c.
148l	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Indiener vraagt zich af of een forse ingreep als sluiting van de dubbele overweg in de Boxtelse hoofdwegenstructuur in	Zie paragraaf 2.3 waarbij nader wordt toegelicht op welke wijze met het Maatregelenpakket invulling wordt gegeven

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	verkeer / overig	bestemmingsplannen en verkeersbesluiten kan worden vastgelegd, als alleen de VLK in een geldend GVVP is opgenomen. In de aanzet voor Move 31 kan niet vastgesteld worden of er sprake is van een voldoende afweging of motivering voor het afsluiten van de dubbele overweg en te volstaan met een fietstunnel. In de aanzet voor Move 31 is die afsluiting evenals de aanleg van de VLK uitgangspunt, als ware die beide ingrepen al gerealiseerd.	aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het GVVP 2008.
148m	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Het geldende Beleidsprogramma van de Raad 2014-2016 bepleit een onderzoek naar het verbieden van vrachtverkeer (excl. bestemmingsverkeer) op de Kapelweg en naar een fietstunnel van voldoende dimensie (ook voor autoverkeer). Beide onderzoeken zijn door het College of Raad niet geopenbaard in deze raadsperiode.	Beide onderzoeken zijn uitgevoerd. De conclusies hiervan (zie onder 2.6.2 en 2.6.4) worden betrokken bij de besluitvorming.
148n	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Het bestemmingsplan verwijst voor nut en noodzaak van de VLK naar de Verkeersstudie VLK Boxtel, een rapport van Oranjewoud Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) 2010, aangevuld met rapport TALK: Nadere vergelijking alternatieven, een uitwerking van de quick scan (2011). Aangezien in beide laatstgenoemde rapporten geen onderzoek is verricht naar de variant van sluiting van de dubbele spoorwegovergang, waarmee de VLK in gemeentelijke ogen onlosmakelijk is verbonden, kan daarmee nut en noodzaak van de VLK sec niet meer worden aangetoond. Die onlosmakelijkheid is in de verkeersstudie van het bestemmingsplan blijkbaar ook uitgangspunt. Immers een verkeersprognose 2028 met afsluiting maar zonder de VLK ontbreekt daarin. Onder verwijzing naar bijlage 7 van het GGVP stelt indiener dat in de ogen van de gemeente de afsluiting in 2008 leidt tot verlaging van de verkeersintensiteit Kapelweg en ondergraaft daarmee de noodzaak van de VLK.	In de verkeersstudie, die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd, is ook het scenario beschouwd met de VLK zonder de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket, waaronder de sluiting van de dubbele overweg. Met betrekking tot het door indiener aangehaalde scenario "afsluiting van de dubbele overweg en zonder de VLK" wordt verwezen naar paragraaf 2.6.3. Zie ook de reactie onder 148c.
148o	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener acht het opmerkelijk dat de Verkeerstudie geen inzicht geeft in de huidige en toekomstige hoeveelheid vrachtverkeer. Evenmin is inzicht gegeven in de hoeveelheid doorgaand (t.o.v. de kern Boxtel) en blijkbaar is er ook geen kentekenonderzoek gedaan op de in/uitvalswegen van Boxtel. Nu is niet duidelijk of de VLK ongewenst doorgaand verkeer gaat aantrekken. En dus of de intensiteit van 6500 mvt./etm. op telpunt 1 VLK in de Verkeersstudie wellicht meer ongewenst verkeer bevat dan op de huidige Kapelweg en zo ja wat daartegen ondernomen gaat worden.	In paragraaf 2.7 wordt een nader toelichting gegeven op het regionale verkeersmodel dat algemeen als betrouwbaar wordt aangemerkt en ten grondslag ligt aan de plannen en besluiten. Een kentekenonderzoek heeft in deze weinig meerwaarde. In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met het aandeel vrachtverkeer en het aandeel personenauto's, zie paragraaf 2.7.1.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
148p	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Vanwege geconstateerde verschillen in de beschikbare tellingen en prognoses wordt getwijfeld aan de betrouwbaarheid van de gehanteerde verkeersprognoses. Constateringen betreffen onder meer verschillen in de intensiteiten in de Verkeersstudie (3500) en het akoestisch onderzoek (2500) per werkdagetmaal voor de Kapelweg, intensiteiten Kapelweg komen niet overeen met Basec, aandeel vrachtverkeer op Keulsebaan (presentatie raad) stemt niet overeen met Basec.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Uitgangspunt hierbij zijn berekeningen van de verkeersintensiteiten op basis van het actuele regionale verkeersmodel. De verschillen in verkeersintensiteiten tussen de verkeersstudie en het akoestisch onderzoek zijn verklaarbaar omdat naar andere gegevens wordt gekeken. De verkeersstudie kijkt naar werkdaggegevens in aantal voertuigen en het akoestisch onderzoek bijvoorbeeld weekdagen.
148q	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Indiener is van mening dat tabel 2 van de verkeersstudie VLK Boxtel, 18 april 2017, de nodige tegenstrijdigheden, omissies, fouten en hiaten vertoont in de basisgegevens en vervolgens in de veronderstellingen voor 2028. Cijfers in de kolom 'huidige situatie' komen veel gevallen niet overeen met die van eerder in Basec gepubliceerde cijfers. Ook is sprake van onderling niet vergelijkbare telpunten.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Uitgangspunt hierbij zijn berekeningen van de verkeersintensiteiten op basis van het actuele regionale verkeersmodel. De huidige intensiteiten zijn gebaseerd op gegevens afkomstig van Basec.
148r	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Een fundamenteel onderzoek naar herkomst en bestemming van verkeer is niet beschikbaar. Daarmee ontbreekt een deugdelijk onderbouwd inzicht in de verkeerssituatie van Kapelweg c.q. Kalksheuvel. Aannames van verkeersintensiteiten welke niet gebaseerd zijn op deugdelijk onderzoek kunnen niet gelden als valide motief voor het aanleggen van een zo ingrijpend tracé als VLK.	In het kader van de probleemanalyse en de variantenstudies is onderzoek verricht naar de herkomst en bestemmingen van het verkeer. Voor een nadere toelichting op de (bestaande en geprognotiseerde) intensiteiten op de Kapelweg en Kalksheuvel wordt verwezen naar paragraaf 2.7.
148s	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Voorts wordt in paragraaf 2.3 "Nadere uitwerking locaties" aangegeven dat het in VLK beoogde fietspad ter hoogte van het Smalwater eindigt en fietsverkeer van vrijliggend fietspad naar de rijbaan op het Industrieterrein wordt gebracht. Reeds eerder hebben wij aangegeven dat het bedrijventerrein niet geschikt en niet interessant is voor doorgaande fietsroutes en zeker niet voor de bestemmingen onderwijs- en winkelactiviteiten.	Deze fietsverbinding vormt een onderdeel van het gemeentelijk beleid 'Boxtel Bicycle', zie paragraaf 2.10.
148t	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Indiener acht de in VLK opgenomen zuidelijke route in strijd met de bedoelingen voor utilitaire verbindingen van het regionaal fietsnetwerk. Versterking van het regionaal fietsnetwerk kan niet gelden als valide motief voor het aanleggen van een zo ingrijpend tracé als VLK.	De aanleg van een fietsroute vormt als zodanig geen argument voor de aanleg van de VLK. Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK deel uitmaakt, wordt verwezen naar paragraaf 2.3.
148u	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672	Bestemmingsplan VLK: beleid / algemeen	De aanleg van de VLK in het als groenblauwe mantel aangemerkte gebied is in strijd met de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij	Aan de vereisten van de Groenblauwe mantel wordt voldaan, zie paragraaf 2.10.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel		betrokken gebied en de naaste omgeving. Aanleg van VLK in het nog maagdelijk gebied is in strijd met de beoogde kwaliteitsverbetering van het landschap. Het zuidelijk tracé van de beoogde VLK is strijdig met het belang van het recreatieve gebruik en de beleving van natuur en landschap. Een doelmatige oplossing is te bereiken door minder ingrijpende maatregelen waaronder bundeling met en optimaliseren van bestaande infrastructuur.	De optimalisatie van het bestaande wegennet is één van de varianten die in het kader van de studies naar de VLK nadrukkelijk is onderzocht en afgewogen, zie onder 2.5. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de studies naar de VLK, zie paragraaf 2.5.
148v	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: ecologie / natuurcompensatie NNN	De aangehaalde compenserende maatregelen en het inrichtingsplan zijn verre van ideaal en kunnen niet gelden als valide motief voor het aanleggen van VLK. De VLK voldoet niet aan de regels ten aanzien van ingrepen in het NNB/EHS. Er zijn meerdere alternatieven waarbij het EVZ Smalwater geheel kan worden ontzien waardoor het zwaarwegend maatschappelijk belang niet kan worden aangetoond.	De compenserende maatregelen vormen zeker niet het motief voor de VLK maar zijn bedoeld om de nadelige effecten als gevolg van de VLK zo goed mogelijk te compenseren. Van een strijdigheid met het beschermingsbeleid voor het Natuurnetwerk is geen sprake. Wij verwijzen hiervoor naar onze reactie onder 2.10. Een uitgebreide weging van de ingreep versus de waarden in het gebied heeft plaatsgevonden in het kader van de variantenstudie, zie paragraaf 2.5.
148w	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03672 **Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: verbeelding / algemeen	Op de verbeelding van het bestemmingsplan ontbreekt de 'overige zone — mitigatie/ compensatie' die in de regels van de bestemming Natuur wordt vermeld.	Deze opmerking is terecht. De aanduiding zal alsnog op de verbeelding worden opgenomen op de percelen met een natuurbestemming.
149a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Primair is indiener van mening dat de aanleg VLK niet noodzakelijk is. De onderbouwing van het nut en de noodzaak van deze nieuwe weg, lijken meer gelegenheidsplanologie dan een draagkrachtige juridische onderbouwing.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.) Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. Bestuurlijk heeft dit traject hoge prioriteit gekregen. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.1. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond. In de uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4) is geconcludeerd, dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK is hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie die als bijlage bij het bestemmingsplan VLK is gevoegd.
149b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Bestemmingsplan VLK: proces / communicatie	Indiener constateert dat voor onvoldoende draagvlak is gezorgd onder de bevolking middels een participatietraject. De eisen waaraan een dergelijk traject dient te voldoen, zoals neergelegd in de Handreiking MIRT verkenningen van de Commissie Elverding, zijn kennelijk niet nagevolgd. Geen inzicht wordt geboden in de wijze waarop deze groepen een concrete bijdrage hebben geleverd bij de ontwerpbesluiten. De werkgroep 'onderliggend wegennet' is geen enkele keer bij elkaar geweest.	Wij herkennen ons niet in deze reactie. Zoals uit paragraaf 2.4 blijkt heeft er juist een zeer uitgebreid en zorgvuldig burgerparticipatietraject plaatsgevonden om te komen tot de keuze voor de voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant is vervolgens onderdeel geworden van het Maatregelenpakket en de bestuursovereenkomst.
149c	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope besluit	Er is sprake van een gebrek aan integrale oplossingen. Het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang heeft tot gevolg dat naast de route via de Keulsebaan slechts twee spoorpassages beschikbaar zijn in het baanvak Den Bosch-Boxtel in de woon- en verblijfsgebieden in Boxtel-Noord. Dit klemt met ambities in het GVVP, zoals voor woongebieden:- weren gebiedsvreemd en doorgaand (vrachtverkeer door verblijfsgebieden. Indiener is dan ook van mening dat er geen sprake is van goed afgewogen en zorgvuldig onderbouwde besluitvorming welke gericht is op verkeersoplossingen welke toekomstbestendig en duurzaam zijn voor de hele gemeente Boxtel.	Zie onze reactie onder 149a. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7. (verkeersmodel),

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor een nadere toelichting op specifiek de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3.
149d	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De modeldoorrekening van Arcadis kan niet realistisch worden genoemd, waarmee feitelijk de hele onderbouwing van de besluitvorming op zand gebaseerd is. Concreet geeft indiener aan dat de leefbaarheid van Kalksheuvel vanwege het vele (vracht-)verkeer op de Kapelweg een belangrijke drijfveer vormt voor de ontwerpbesluiten. Mede als gevolg daarvan wordt de verkeersbelasting van de Leenhoflaan, welke reeds over de grenzen heengaat, nog eens fors verhoogd. Indiener geeft aan dat hiermee de onevenwichtigheid van de besluitvorming blijkt, welke temeer discutabel is daar de Leenhoflaan als “Verkeer-Verblijfsgebied “ is bestemd voor onder meer woonstraten en pleinen (minder dan 3000 vtg/etm). De Leenhoflaan heeft dan ook geen functie in het kader van de doorstroming van doorgaand verkeer, hetgeen nog eens benadrukt wordt door het snelheidsbeperking tot 30 km/u.	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Uitgangspunt hierbij zijn berekeningen van de verkeersintensiteiten op basis van het actuele regionale verkeersmodel. De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op wegen in Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen wordt doorgaand verkeer via de wegen in Boxtel-Noord ontmoedigd. Het verkeer op de wegen past binnen de kaders zoals opgenomen in het GVVP. De Leenhoflaan vormt hier een uitzondering op. Met de huidige inrichting van die straat blijft het verkeer echter goed doorstromen en kan het verkeer dus goed afgewikkeld worden, zie paragraaf 2.7.3.
149e	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Bestemmingsplan VLK: verkeer / juistheid gehanteerde intensiteiten	Op basis van tellingen is geconcludeerd dat de verkeerscijfers van het basisjaar 2010 het beste overeen komen met de intensiteiten in 2016 op straat. Goudappel Coffeng concludeert op grond daarvan dat het verkeersniveau in Boxtel in de periode 2010-2016 vrijwel onveranderd is. Indien echter de feítelijke telgegevens gerelateerd worden aan die als vermeld in BASEC en de eerder in BASEC gepubliceerde cijfers dan zijn er forse afwijkingen. Concreet voor de Leenhoflaan wordt als basis voor de bestaande situatie uitgegaan van 1760. In 2010 blijkt dit echter 2284 en 2254 voor 2016 in BASEC. Een verschil van circa 30%. Deze kritiek geldt evenzeer voor ondoorzichtigheid van de gemiddelde autonome ontwikkeling (15%) ten opzichte van specifieke wegen als de Mezenlaan (91%) en Parkweg (144%).	Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Uitgangspunt hierbij zijn berekeningen van de verkeersintensiteiten op basis van het actuele regionale verkeersmodel. De huidige intensiteiten zijn gebaseerd op gegevens afkomstig van Basec. In deze paragraaf worden ook de verschillen verklaard zoals indiener schetst.
149f	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Indiener is van mening dat het nut en de noodzaak van de geplande verbindingsweg niet is aangetoond, hetgeen eveneens geldt voor de aanverwante verkeersbesluiten. Daarbij komt dat er voldoende alternatieve mogelijkheden bestaan om de verkeersbelasting van de woonstraat Kapelweg te verminderen. Met name een vrachtwagenverbod op de Kapelweg zou in dit kader een wezenlijke bijdrage aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plaatse kunnen leveren.	Zie onze reactie onder 149a. Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoend oplossend vermogen om de doelstellingen, ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
149g	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03675	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak afsluiting dubbele overweg	Er wordt geheel voorbij gegaan aan de impact van het besluit, welke immers een volledige wijk nagenoeg afsluit van het dorp, zonder adequate voorzieningen ter compensatie daarvan.	Zie onze reactie onder 149a. Gemotoriseerd verkeer richting het centrum krijgt inderdaad te maken met omrijdafstanden. Voor langzaam verkeer is er een veilige en rechtstreekse verbinding met het centrum. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7 (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten).
150a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03677	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Primair is indiener van mening dat de aanleg VLK niet noodzakelijk is. De onderbouwing van het nut en de noodzaak van deze nieuwe weg, lijken meer gelegenheidsplanologie dan een draagkrachtige juridische onderbouwing. Zeker daar er geen actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan aan het ontwerp-bestemmingsplan ten grondslag is gelegd.	Zie onze reactie onder 149a.
150b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03677	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Er zijn volgens indiener voldoende alternatieven beschikbaar, welke minder ingrijpend zijn, welke nog niet zijn geprobeerd. Gewezen wordt op een verbod voor vrachtverkeer ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dit verbod ook als proef is nimmer doorgevoerd. Het plaatsen van extra verkeerslichten zou ook een alternatieve optie zijn, doch is ook niet uitgeprobeerd. In de plaats daarvan wordt nu dus gekozen voor een veel ingrijpender optie van de aanleg van een nieuwe weg. Het nagenoeg ontbreken van een draagkrachtige afweging, waarbij ook minder ingrijpende opties worden betrokken, leidt tot de conclusie dat er sprake is van een onzorgvuldig en onvolledig voorstel aan de raad.	Verwezen wordt naar de reactie onder 149a. Een vrachtwagenverbod op de Kapelweg heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doelstellingen ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk, te realiseren. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.2.
151	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03679	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
152	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03681	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / noodzaak VLK	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
153a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	Gelet op de hoge archeologische verwachtingswaarde adviseert indiener om het gebied nog niet vrij te geven en	De gemeente Boxtel onderschrijft het belang van zorgvuldig onderzoek daar waar dat ook noodzakelijk is. In delen van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03682 **Heemkunde Boxtel**	archeologie / algemeen	onder archeologische begeleiding verder te onderzoeken. Indiener is van mening dat de gemeente als bevoegd gezag het bodemarchief dient te beschermen, zelfs als er nog geen betredingstoestemming is gegeven. Gelet op de hoge verwachting en de vondsten uit de bronstijd en Romeinse tijd dient volgens indiener zorgvuldig opgegraven worden. Het oppervlak is dermate klein dat deze opgraving nooit veel tijd kan kosten. Een opgraving in twee weken is wel vele malen effectiever dan begeleiding tijdens het werk.	het tracé zijn potentiële bodems dan wel concrete aanwijzingen voor (behoudenswaardige) vindplaatsen bekend. Deze tracédelen zijn in het bestemmingsplan VLK 2017 voorzien van een dubbelbestemming met bijhorende beschermende regels. Vanwege grondeigendommen, maar vooral vanwege onduidelijkheid betreffende de locatie en omvang van de bodemverstoringen kan op dit moment geen aanvullend onderzoek uitgevoerd worden. Immers er bestaat dan de kans dat door archeologisch onderzoek meer onderzocht (lees: verstoord) wordt dan noodzakelijk voor de VLK, wat indruist tegen het gemeentelijk uitgangspunt van behoud in situ. Zodra het civiele ontwerp duidelijk is en betreding gegarandeerd kan worden, zal passend archeologisch onderzoek uitgevoerd worden conform een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen. De vorm van dit onderzoek wordt op dat moment bepaald en zal bestaan uit de opties (1) archeologische begeleiding tijdens het civiele werk of (2) proefsleuven/opgraven vooruitlopend op het civiele werk. De gemeente streeft naar het uitvoeren en afronden van het archeologisch onderzoek vooruitlopend op het civiele werk en heeft daarvoor de regels in het bestemmingsplan aangevuld. Wij verwijzen hierbij ook naar onze reactie onder 121w.
153b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03682 **Heemkunde Boxtel**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Op dit moment is de exacte ligging en diepte naar verluidt nog niet vaststaand. Daarom stelt indiener voor om in de voorschriften art. 8.2.2.a. en art. 8.3.4.a. in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning een vierde lid toe te voegen luidend: 4. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, pas te starten nadat het nader archeologisch onderzoek in de vorm van een opgraving afgerond is en de eventueel te treffen maatregelen ter bescherming van de vondsten bepaald en getroffen zijn dan wel veiliggesteld zijn.	De gemeente Boxtel hanteert het uitgangspunt om archeologische resten zo veel als mogelijk in situ te bewaren. Daar waar in situ behoud niet mogelijk is, dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden volgens de regels der kunst en volgens de principes van proportionaliteit en maatschappelijke haalbaarheid. De gemeente heeft de intentie uitgesproken het noodzakelijk archeologisch onderzoek bij voorkeur enige tijd vooruitlopend op de civiele werken uit te voeren. Vertaling in een planregel is inderdaad zinvol. De suggestie wordt overgenomen. Aan art. 8.2.2.a. en art. 8.3.4.a. wordt telkens een vierde lid toegevoegd:

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				4. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, pas te starten nadat het nader archeologisch onderzoek afgerond is en de eventueel te treffen maatregelen ter bescherming van de archeologische resten bepaald en getroffen zijn dan wel veiliggesteld zijn.
154a	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03684 **Archeologische Vereniging Kempen en Peelland**	Bestemmingsplan VLK: archeologie / algemeen	Deze zienswijze is grotendeels identiek aan de zienswijze onder volgnummer 153 / kenmerk GC17.03682.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 153.
154b	Brief d.d. 21 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03684 **Archeologische Vereniging Kempen en Peelland**	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Indiener is van mening dat het nut en de noodzaak van de omleidingsweg onvoldoende is aangetoond in de omvangrijke gemeentelijke documenten. De balans tussen de vele argumenten voor en tegen de omleidingsweg wordt nergens opgemaakt. De leefbaarheid in een stukje Kapelweg en de bereikbaarheid van Ladonk lijken de enige redenen om deze weg aan te leggen, alternatieve oplossingen en de ernst van de situatie worden nergens geloofwaardig onderbouwd.	Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van het Maatregelenpakket, waaronder de VLK, wordt verwezen naar 2.3. De beoogde doelstellingen zijn ruimer dan door indiener genoemd. Alternatieven en varianten zijn uitgebreid onderzocht en afgewogen in het kader van de diverse studies die hebben geleid tot de voorkeursvariant, zie paragraaf 2.5.
155	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03685	Verkeersbesluit Tongersestraat: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 28 / kenmerk GC17.03465.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 28.
156	Brief d.d. 19 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03686	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 29 / kenmerk GC17.03466.	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 29.
157a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03687	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Volgens indiener is het plan niet compleet. Vanuit de VLK is geen ontsluitingsweg richting het centrum en de rijksweg A2 vanuit de kant van de Kapelweg. Hierdoor is er geen goede afwikkeling voor het verkeer naar het centrum van Boxtel en de rijksweg A2. Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang zorgt daarnaast voor nog meer extra verkeer in de omliggende straten. In het plan is hier geen rekening mee gehouden.	Het Maatregelenpakket vindt zijn grondslag in een actueel integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008 (zie paragraaf 2.1.). In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en 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 zorgvuldige en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging), 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten). Voor een nadere toelichting op specifiek de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Het Maatregelenpakket, waarvan de deelprojecten VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang deel uitmaken, biedt een duurzame en verantwoorde oplossing voor een combinatie van geconstateerde knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelen worden hiermee in voldoende mate aangetoond.
157b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03687	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De bestaande wegen (De Renbaan, Mezenlaan, Tongeren, Nergena) zijn niet geschikt voor een afvloeiing van het verkeer. Deze wegen, in specifiek geval De Renbaan, heeft het nu al zwaar te verduren. Deze weg is erg smal (3,50 meter breed) en er liggen geen graskeien, waardoor de berm nu al compleet geruïneerd is. Het is op De Renbaan niet mogelijk om elkaar fatsoenlijk te passeren, terwijl de verkeersdrukte zeer sterk zal toenemen als er geen ontsluitingsweg richting het centrum en de A2 wordt aangelegd en de dubbele spoorwegovergang gesloten wordt.	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op wegen in Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen wordt doorgaand verkeer via de wegen in Boxtel-Noord ontmoedigd. Het verkeer op de wegen past binnen de kaders zoals opgenomen in het GVVP 2008 waarmee doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende is geborgd, zie paragraaf 2.7.3.
157c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03687	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Voor het bedrijf van indiener is van groot belang om via een aansluiting ter hoogte van Tongeren 48 gebruik te kunnen maken van de VLK. Indiener doet veel zaken met bedrijven op industrieterrein Ladonk. In het huidige plan is de toegang tot de VLK veel te ver weg ten opzichte van de bedrijfslocatie. Het is noodzakelijk dat er een goede permanente ontsluiting vanuit de VLK, ter hoogte van Tongeren 48, wordt gerealiseerd voor de afwikkeling van het verkeer richting het centrum en de A2 en dat er een autotunnel wordt gerealiseerd bij de dubbele spoorwegovergang.	Zie beantwoording argument 160c.
158a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Volgens indiener is het plan niet compleet. Vanuit de VLK is geen ontsluitingsweg richting het centrum en de rijksweg A2 vanuit de kant van de Kapelweg. Hierdoor is er geen goede afwikkeling voor het verkeer naar het centrum van Boxtel en	Zie onze reactie onder 157a.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
			de rijksweg A2. Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang zorgt daarnaast voor nog meer extra verkeer in de omliggende straten. In het plan is hier geen rekening mee gehouden.	
158b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De bestaande wegen (De Renbaan, Mezenlaan, Tongeren, Nergena) zijn niet geschikt voor een afvloeiing van het verkeer. Deze wegen, in specifiek geval De Renbaan, heeft het nu al zwaar te verduren. Deze weg is erg smal (3,50 meter breed) en er liggen geen graskeien, waardoor de berm nu al compleet geruïneerd is. Het is op De Renbaan niet mogelijk om elkaar fatsoenlijk te passeren, terwijl de verkeersdrukte zeer sterk zal toenemen als er geen ontsluitingsweg richting het centrum en de A2 wordt aangelegd en de dubbele spoorwegovergang gesloten wordt.	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op wegen in Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen wordt doorgaand verkeer via de wegen in Boxtel-Noord ontmoedigd. Het verkeer op de wegen past binnen de kaders zoals opgenomen in het GVVP 2008 waarmee doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende is geborgd, zie paragraaf 2.7.3.
158c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Het is noodzakelijk dat er een goede permanente ontsluiting vanuit de VLK, ter hoogte van Tongeren 48, wordt gerealiseerd voor de afwikkeling van het verkeer richting het centrum en de A2 en dat er een autotunnel wordt gerealiseerd bij de dubbele spoorwegovergang.	In het kader van het deelproject Tongeren worden op dit moment de mogelijkheden onderzocht van een ontsluiting van het gebied Tongeren op de VLK. Hierbij is onder meer de werkgroep Tongeren betrokken. De maatregelen worden uitgewerkt in een VO waarvoor naar verwachting de inspraakprocedure eind 2017 start. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. De variant van een autotunnel in plaats van een fietstunnel is niet meer aan de orde, zie paragraaf 2.6.4.
158d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Indiener rijdt meerdere malen per dag met langzaam gemotoriseerd verkeer op en neer tussen De Renbaan 1 en Kapelweg 55. Hierbij moet je denken aan een grote grasmaaier, tractor, heftruck en loader. Met deze werktuigen is het geen optie om via de eventuele VLK te rijden. Ten eerste is dit te ver, want in de nabije omgeving is geen aansluiting op de VLK in het huidige plan. Ten tweede is het voor het normale verkeer niet wenselijk als er zeer langzaam verkeer oponthoud veroorzaakt op de VLK. Het is van belang dat er ter hoogte van Tongeren 48 een aansluiting op de VLK komt en dat het mogelijk is om de VLK te verlaten naar links op de Kapelweg.	Zie beantwoording argument 160d.
158e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Er is geen sprake van sluipverkeer wanneer het mogelijk is om de Kapelweg af te sluiten net voor de bebouwde kom begint.	In het kader van het deelproject Tongeren worden op dit moment de mogelijkheden onderzocht van een ontsluiting van het gebied Tongeren op de VLK. Hierbij is onder meer de werkgroep Tongeren betrokken. De maatregelen worden uitgewerkt in een VO waarvoor naar verwachting de inspraakprocedure eind 2017 start. Voor een nadere

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Voor wat betreft de afwegingen die ten grondslag liggen aan het voorstel om het oostelijk deel van de Kapelweg niet of niet geheel aan te sluiten op de VLK, zie paragraaf 2.6.6.
158f	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Het is belangrijk dat hier landbouwverkeer van circa 3,50 meter kan komen bij het stuk grond aan de achterzijde van perceel van indiener aan Kapelweg (aan de Akkerstraat) zonder heel ver om te moeten rijden.	Zie beantwoording argument 160f.
158g	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: water / locatie specifiek argument	Indiener geeft aan dat de perceelsnummers 1345 en 1333 circa 1,30 meter lager liggen dan de Akkerstraat. Dit is het laagste punt. Indiener vraagt hoe de waterhuishouding geregeld is na aanleg van de VLK?	Uitgangspunt is dat de waterhuishouding van het gebied door de aanleg van VLK niet nadelig wordt beïnvloed ten opzichte van de huidige situatie. Deze wordt aan beide zijden voorzien van bermsloten. Hierdoor worden de bestaande door de VLK doorsneden sloten opnieuw met elkaar verbonden. De nieuwe bermsloten van de VLK zijn ruim voldoende gedimensioneerd om het afvoerend regenwater van de VLK te bergen. Indien nodig worden aanvullend duikers onder de VLK aanbracht om eventuele overblijvende verstoring in de bestaande afvoer van regenwater te borgen. Dit wordt nader onderzocht en nader uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan als onderdeel van het verdere ontwerpproces.
158h	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03688	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Het plan stelt dat door aanleg van de VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel verbeterd. Indiener is van mening dat de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel juist sterk verslechtert, want het sluiten van de dubbele spoorwegovergang snijdt het perceel van indiener volledig af van het centrum. Dit is zeer onwenselijk, ook met het oog op verhuur/verkoop van het perceel. Het maken van een autotunnel bij de dubbele spoorwegovergang is dus van groot belang.	Zie beantwoording argument 160h.
159a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03689	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Volgens indiener is het plan niet compleet. Vanuit de VLK is geen ontsluitingsweg richting het centrum en de rijksweg A2 vanuit de kant van de Kapelweg. Hierdoor is er geen goede afwikkeling voor het verkeer naar het centrum van Boxtel en de rijksweg A2. Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang zorgt daarnaast voor nog meer extra verkeer in de omliggende straten. In het plan is hier geen rekening mee gehouden.	Zie onze reactie onder 157a.
159b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017	Bestemmingsplan VLK:	De bestaande wegen (De Renbaan, Mezenlaan, Tongeren, Nergena) zijn niet geschikt voor een afvloeiing van het	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC17.03689	verkeer / gevolgen omliggende wegennet	verkeer. Deze wegen, in specifiek geval De Renbaan, heeft het nu al zwaar te verduren. Deze weg is erg smal (3,50 meter breed) en er liggen geen graskeien, waardoor de berm nu al compleet geruïneerd is. Het is op De Renbaan niet mogelijk om elkaar fatsoenlijk te passeren, terwijl de verkeersdrukte zeer sterk zal toenemen als er geen ontsluitingsweg richting het centrum en de A2 wordt aangelegd en de dubbele spoorwegovergang gesloten wordt.	op wegen in Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen wordt doorgaand verkeer via de wegen in Boxtel-Noord ontmoedigd. Het verkeer op de wegen past binnen de kaders zoals opgenomen in het GVVP 2008 waarmee doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende is geborgd, zie paragraaf 2.7.3.
159c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03689	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Voor het bedrijf van indiener is van groot belang om via een aansluiting ter hoogte van Tongeren 48 gebruik te kunnen maken van de VLK. Indiener doet veel zaken met bedrijven op industrieterrein Ladonk. In het huidige plan is de toegang tot de VLK veel te ver weg ten opzichte van de bedrijfslocatie. Het is noodzakelijk dat er een goede permanente ontsluiting vanuit de VLK, ter hoogte van Tongeren 48, wordt gerealiseerd voor de afwikkeling van het verkeer richting het centrum en de A2 en dat er een autotunnel wordt gerealiseerd bij de dubbele spoorwegovergang.	Zie beantwoording argument 160c.
160a	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Volgens indiener is het plan niet compleet. Vanuit de VLK is geen ontsluitingsweg richting het centrum en de rijksweg A2 vanuit de kant van de Kapelweg. Hierdoor is er geen goede afwikkeling voor het verkeer naar het centrum van Boxtel en de rijksweg A2. Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang zorgt daarnaast voor nog meer extra verkeer in de omliggende straten. In het plan is hier geen rekening mee gehouden.	Zie onze reactie onder 157a.
160b	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: verkeer / gevolgen omliggende wegennet	De bestaande wegen (De Renbaan, Mezenlaan, Tongeren, Nergena) zijn niet geschikt voor een afvloeiing van het verkeer. Deze wegen, in specifiek geval De Renbaan, heeft het nu al zwaar te verduren. Deze weg is erg smal (3,50 meter breed) en er liggen geen graskeien, waardoor de berm nu al compleet geruïneerd is. Het is op De Renbaan niet mogelijk om elkaar fatsoenlijk te passeren, terwijl de verkeersdrukte zeer sterk zal toenemen als er geen ontsluitingsweg richting het centrum en de A2 wordt aangelegd en de dubbele spoorwegovergang gesloten wordt.	De afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van verkeer op wegen in Boxtel-Noord. Door het treffen van maatregelen wordt doorgaand verkeer via de wegen in Boxtel-Noord ontmoedigd. Het verkeer op de wegen past binnen de kaders zoals opgenomen in het GVVP 2008 waarmee doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voldoende is geborgd, zie paragraaf 2.7.3.
160c	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Het is noodzakelijk dat er een goede permanente ontsluiting vanuit de VLK, ter hoogte van Tongeren 48, wordt gerealiseerd voor de afwikkeling van het verkeer richting het centrum en de A2 en dat er een autotunnel wordt gerealiseerd bij de dubbele spoorwegovergang.	Zie beantwoording argument 160d. Aanvulling: Doordat Tongeren met de realisatie van deelproject 3 ""Verkeermaatregelen Tongeren" een volwaardige aansluiting krijgt op de VLK, is de bereikbaarheid van

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
				Tongeren richting de zuidelijke aansluiting via de VLK - Ladonk - Keulsebaan op de A2 gegarandeerd. Verkeer vanuit Tongeren met de bestemming aansluiting A2 Boxtel Noord kan van de bestaande wegstructuren gebruik blijven maken. Deze is niet afhankelijk van de VLK dan wel de dubbele overweg Tongersestraat.
160d	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Indiener rijdt meerdere malen per dag met langzaam gemotoriseerd verkeer op en neer tussen De Renbaan 1 en Kapelweg 55. Hierbij moet je denken aan een grote grasmaaier, tractor, heftruck en loader. Met deze werktuigen is het geen optie om via de eventuele VLK te rijden. Ten eerste is dit te ver, want in de nabije omgeving is geen aansluiting op de VLK in het huidige plan. Ten tweede is het voor het normale verkeer niet wenselijk als er zeer langzaam verkeer oponthoud veroorzaakt op de VLK. Het is van belang dat er ter hoogte van Tongeren 48 een aansluiting op de VLK komt en dat het mogelijk is om de VLK te verlaten naar links op de Kapelweg	Op de VLK is landbouwverkeer toegestaan. De rijbaan Tongeren wordt door de aanleg van de VLK op een tweetal plaatsen doorsneden. Vanuit de richting Tongeren nr. 52 (vanuit westelijke richting) is in het voorlopig ontwerp voorzien in een aansluiting op de VLK. Hiermee is de bereikbaarheid Via overweg D' Ekker van het gebied ten zuiden van de lijn Tilburg - Boxtel gedeeltelijk hersteld. Een aansluiting van de Mezenlaan (vanuit oostelijke richting) maakt binnen het PHS-Boxtel maatregelenpakket deel uit van deelproject 3 'Verkeersmaatregelen Tongeren'. Hiervoor wordt een separate bestemmingsplanprocedure gevolgd. Het streven is om de aansluiting vanuit de Mezenlaan op de VLK gelijktijdig met de VLK te realiseren. Hiermee is de bereikbaarheid via overweg D' Ekker hersteld.
160e	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: verkeer / overig	Van belang is een aansluiting op de VLK ter hoogte van Tongeren 48. Wanneer het mogelijk is om de Kapelweg net af te sluiten voor de bebouwde kom begint (vanuit nr. 55 richting Ladonk) is er geen sprake van sluipverkeer wanneer het mogelijk is om de Kapelweg af te sluiten net voor de bebouwde kom begint.	In het kader van het deelproject Tongeren worden op dit moment de mogelijkheden onderzocht van een ontsluiting van het gebied Tongeren op de VLK. Hierbij is de werkgroep Tongeren betrokken. De verwachting is dat de eerste plannen hiervan eind 2018/begin 2019 kunnen worden gepresenteerd. Voor wat betreft de afwegingen die ten grondslag liggen aan het voorstel om het oostelijk deel van de Kapelweg niet of niet geheel aan te sluiten op de VLK, zie paragraaf 2.6.6.
160f	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Het is belangrijk dat hier landbouwverkeer van circa 3,50 meter kan komen bij het stuk grond aan de achterzijde van perceel van indiener aan Kapelweg (aan de Akkerstraat) zonder heel ver om te moeten rijden.	De Akkerstraat blijft beschikbaar voor landbouwverkeer. Hiermee is de bereikbaarheid van de omliggende landbouwpercelen na aanleg van de VLK geborgd. De gebruikers en eigenaren van de omliggende landbouwpercelen bepalen zelf in grote mate de bereikbaarheid van deze percelen voor landbouwverkeer door onder andere de wijze van afrastering van deze percelen. De beschikbare doorrijdbreedte van de Akkerstraat wordt gezien als collectieve belang en eigen verantwoordelijkheid van de omliggende eigenaren en gebruikers.

Tabel beantwoording individuele zienswijzen behorende bij hoofdstuk 3

nr.	Kenmerk	inhoud zienswijze	samenvatting zienswijze	beantwoording zienswijze
160g	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: water / locatiespecifiek argument	Indiener geeft aan dat de perceelsnummers 1345 en 1333 circa 1,30 meter lager liggen dan de Akkerstraat. Dit is het laagste punt. Indiener vraagt hoe de waterhuishouding geregeld is na aanleg van de VLK?	Uitgangspunt is dat de waterhuishouding van het gebied door de aanleg van VLK niet nadelig wordt beïnvloed ten opzichte van de huidige situatie. Deze wordt aan beide zijden voorzien van bermsloten. Hierdoor worden de bestaande door de VLK doorsneden sloten opnieuw met elkaar verbonden. De nieuwe bermsloten van de VLK zijn ruim voldoende gedimensioneerd om het afvoerend regenwater van de VLK te bergen. Indien nodig worden aanvullend duikers onder de VLK aanbracht om eventuele overblijvende verstoring in de bestaande afvoer van regenwater te borgen. Dit wordt nader onderzocht en nader uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan als onderdeel van het verdere ontwerpproces.
160h	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 23 juni 2017 Kenmerk GC17.03690	Bestemmingsplan VLK: ontwerp / bereikbaarheid percelen	Het plan stelt dat door aanleg van de VLK en sluiting van de dubbele spoorwegovergang de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel verbeterd. Indiener is van mening dat de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel juist sterk verslechtert, want het sluiten van de dubbele spoorwegovergang snijdt het perceel van indiener volledig af van het centrum. Dit is zeer onwenselijk, ook met het oog op verhuur/verkoop van het perceel. Het maken van een autotunnel bij de dubbele spoorwegovergang is dus van groot belang.	Na realisatie van het Maatregelenpakket verandert de bereikbaarheid. Buurtschap Kalksheuvel is na realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel per auto bereikbaar via een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg richting het zuiden en westen. Via de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike kan het verkeer vanuit Tongeren richting het noorden en oosten. Wel komt er voor langzaam verkeer een aansluiting op de fietstunnel zodat er sprake is van een rechtstreekse verbinding met het centrum van Boxtel.
161	Brief d.d. 20 juni 2017 Ontvangen 3 juli 2017 Kenmerk GC17.03836	Bestemmingsplan VLK: nut en noodzaak / scope plan	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 23 / kenmerk GC17.03459	Voor de beantwoording van deze zienswijze, wordt verwezen naar onze beantwoording onder volgnummer 23.

Besluit tot definitieve onttrekking aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef (tussen Bakhuisdreef en Kapelweg/Voorstraat) in Boxtel.

Het voorliggende besluit tot de definitieve onttrekking aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef (tussen Bakhuisdreef en Kapelweg/Voorstraat) in Boxtel wordt, met toepassing van de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere samenhangende besluiten in procedure gebracht.

Coördinatiebesluit

Vanwege de samenhang tussen het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere besluiten en omdat de procedures tot vaststelling hiervan parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening voor deze besluiten toe te passen.

Het coördinatiebesluit van de gemeenteraad van 9 mei 2017 heeft betrekking op de volgende procedures :

- het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het besluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Het is niet mogelijk tegen dit coördinatiebesluit als zodanig bezwaar of beroep in te stellen.

De coördinatieregeling maakt het mogelijk om de procedures voor deze samenhangende besluiten gelijk op te laten lopen. De bevoegdheid tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit ligt bij de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag ten aanzien van de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. Het college verzorgt ook de coördinatie van de procedures. Tegen deze besluiten staat gecoördineerd beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Samenhang bestemmingsplan en besluiten

Voorliggend onttrekkingsbesluit dient, samen met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de andere besluiten, ter uitvoering van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel, dat op 26 november 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad en is vertaald in een bestuursovereenkomst tussen Rijk, Provincie en gemeente, bestaat uit vijf samenhangende deelprojecten.

Basis hiervoor is de door de gemeenteraad in november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. De vastgestelde voorkeursvariant is 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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit de vijf volgende samenhangende deelprojecten.
1. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen;
3. verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren;
4. opwaardering van de Keulsebaan, zodat er meer capaciteit ontstaat voor het verkeer;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Met dit Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008, namelijk :
- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg en de huidige drukke verkeersader door het centrum van Boxtel;
- de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeten en een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de afwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

Voor meer informatie over bovenstaande, zie onderstaande motivering van dit onttrekkingsbesluit alsmede de onderbouwing zoals deze is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017.

Procedure ontwerpbesluit
Op basis van het coördinatiebesluit van 9 mei 2017 hebben met ingang van vrijdag 12 mei tot en met 22 juni 2017 hebben de volgende ontwerpen gedurende zes weken ter inzage gelegen :
- het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

De binnengekomen zienswijzen zijn beantwoord in een integrale ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen’. Voor de beantwoording en de wijzigingen wordt verwezen naar deze nota, die een onderdeel vormt van dit besluit.

De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van dit besluit.

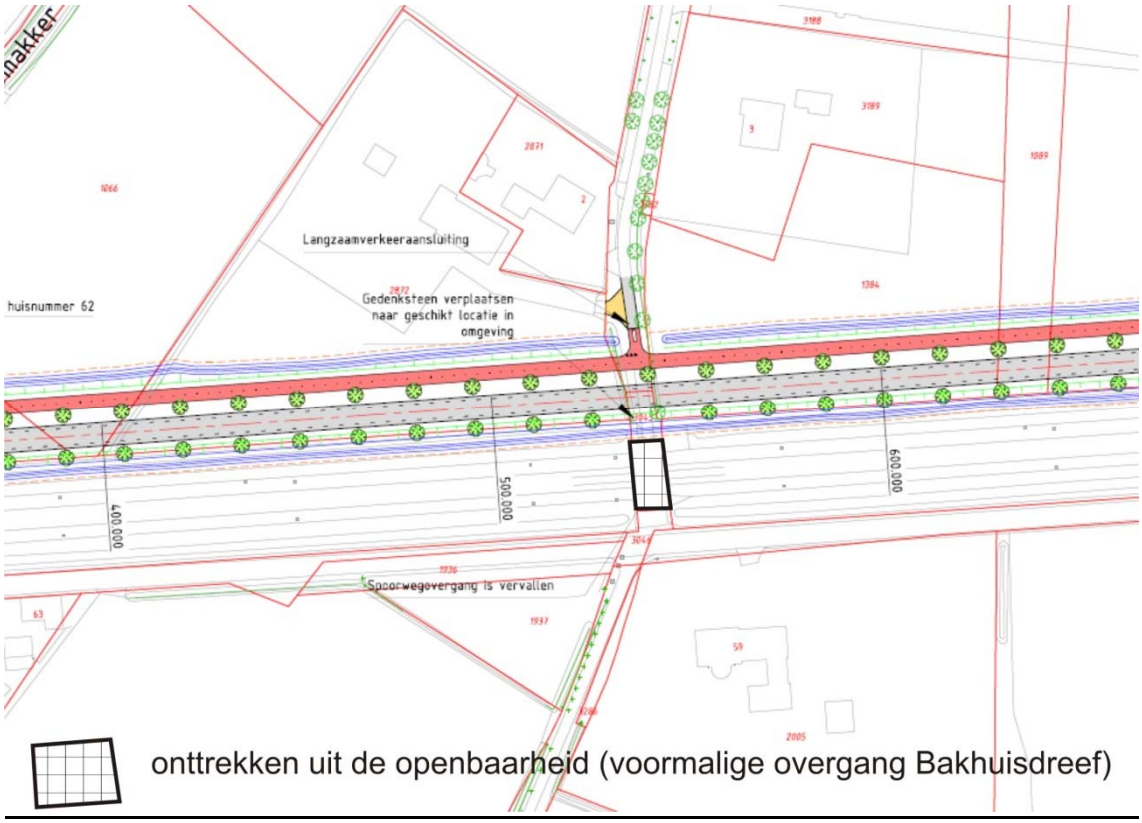
Onttrekkingsbesluit

De gemeenteraad van de gemeente Boxtel,

Gelet op:
- de artikelen 7 en 9 van de Wegenwet op grond waarvan de gemeenteraad bevoegd is een onttrekkingsbesluit te nemen.

Overwegende
dat er, in lijn met vaste Jurisprudentie, voldoende gewichtige redenen voor dit besluit aanwezig zijn en het algemeen belang zich niet tegen dit besluit verzet, zie onderstaande motivering.

Is het gewenst om:
de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef (tussen Bakhuisdreef en Kapelweg/Voorstraat) in Boxtel definitief aan de openbaarheid te onttrekken.



Figuur 1: Gebied waarvoor het onttrekkingsbesluit geldt

Motivering definitief onttrekkingsbesluit

Tijdelijk onttrekkingsbesluit 2010

Op 18 mei 2010 heeft de gemeenteraad van Boxtel, in overleg met ProRail, besloten om het weggedeelte van Bakhuisdreef (vanaf de Kapelweg tot nabij de inrit van de woning Bakhuisdreef 2) voor de duur van 5 jaar aan de openbaarheid te onttrekken. Als gevolg van twee aanrijdingen in 2009, was het gelet op de (verkeers)veiligheid op het spoor en rondom de spoorwegovergang noodzakelijk om de spoorwegovergang fysiek te sluiten. Destijds is voor de tijdelijkheid gekozen met het oog op de (op dat moment nog onzekere) infrastructurele projecten op rijksniveau (Programma Hoogfrequent Spoor) en op gemeentelijk niveau (in kader VLK).

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Om de capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk beter te benutten en om ruimte te bieden aan een groeiende hoeveelheid reizigers en goederenvervoer werkt ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). PHS leidt tot een intensivering van het personenvervoer en tot een herroutering van het goederenvervoer.

PHS betekent voor beide trajecten (de spoorlijn van/naar ’s-Hertogenbosch en de spoorlijn van/naar Tilburg) een toename van het personenvervoer. Het goederenvervoer zal afnemen op de route Breda-Tilburg-Eindhoven (de Brabantroute) en zal in gelijke mate toenemen op de lijn ‘s-Hertogenbosch-Eindhoven.

Oplossing problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

Door PHS neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Ook het autoverkeer zal verder toenemen. Als gevolg daarvan wordt het huidige knelpunt bij de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat groter. Met PHS ontstond een extra noodzaak om de problematiek van de dubbele overweg aan de Tongersestraat in Boxtel aan te pakken en een andere verkeersstructuur te realiseren.

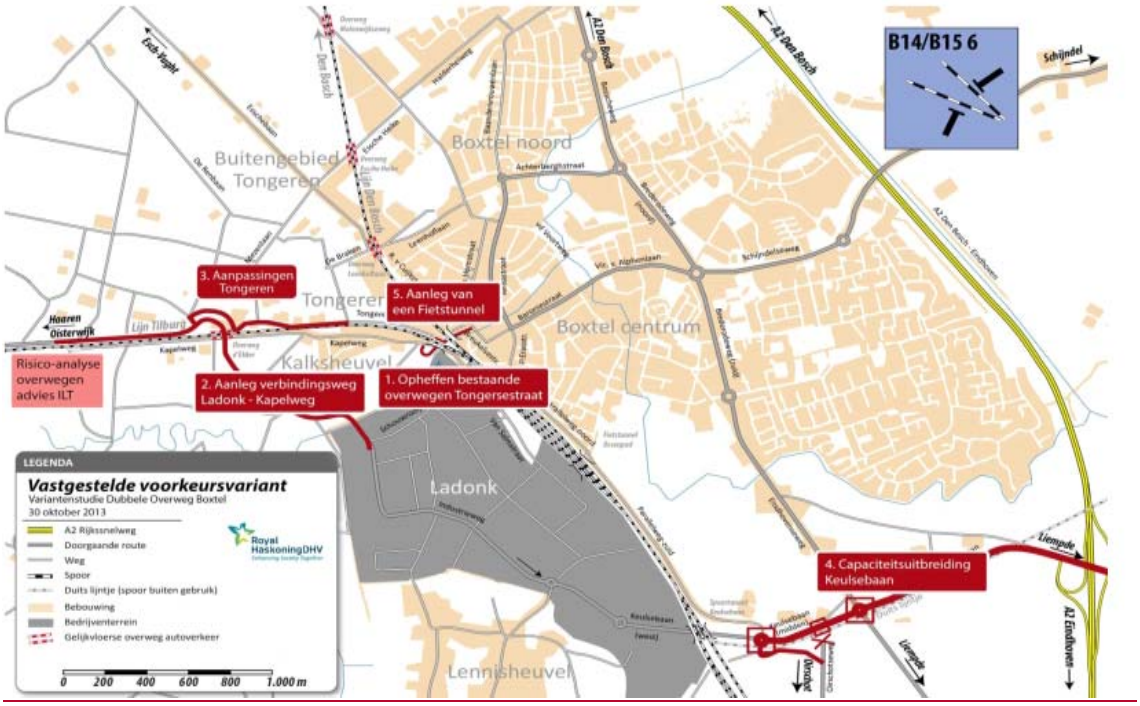
Het Rijk heeft in 2010 een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit is door het Rijk vastgelegd in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010.

Vervolgens hebben gemeente Boxtel, ProRail, het ministerie van IenM en de provincie Noord-Brabant het onderzoek naar de oplossingsrichtingen gezamenlijk opgepakt waarbij een uitgebreid participatietraject is opgezet. Na een proces van verkenning, trechtering en selectie resulteerde dit in een voorkeursvariant ('omleidingsvariant B14/B15, variant 6'). Deze gekozen voorkeursvariant gaat uit van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang, het realiseren van een langzaamverkeerstunnel en het omleiden van het overige verkeer. Deze voorkeursvariant is op 26 november 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Boxtel.

Maatregelenpakket PHS Boxtel
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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel betreft een combinatie van onderstaande samenhangende deelprojecten, zie onderstaande afbeelding :

Deelproject 1: Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
Deelproject 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);
Deelproject 3*:* Aanpassingen Tongeren ten behoeve van veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
Deelproject 4: Opwaardering Keulsebaan;
Deelproject 5: Realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.



Het voorliggende onttrekkingsbesluit vormt een onderdeel van deelproject 2
De aanleg van de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (deelproject 2) vormt, samen met het opheffen van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1), de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

De definitieve sluiting van de voormalige spoorwegovergang Bakhuisdreef vormt een onderdeel van deelproject 2. In het wegontwerp voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is voorzien in een onttrekking aan de openbaarheid van de spoorwegovergang Bakhuisdreef.

Het voorliggende besluit voorziet in de definitieve onttrekking aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef aan de openbaarheid. Deze spoorwegovergang is sinds 2010 feitelijk al niet meer als spoorwegovergang in gebruik.

De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft advies uitgebracht over het voorgenomen besluit en hierbij aangegeven vanuit hulpverleningsoogpunt geen bezwaar te hebben tegen het besluit.

Overwegende dat:

- de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een pakket aan maatregelen heeft vastgesteld voor de oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel;

- deze voorkeursvariant is vertaald in het Maatregelenpakket PHS Boxtel;

- de afspraken over het realiseren van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in mei 2015 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel;

- als deelproject 2 van dit Maatregelenpakket PHS Boxtel is benoemd 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);

- in het wegontwerp voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is voorzien in een onttrekking aan de openbaarheid van de spoorwegovergang Bakhuisdreef;

- de spoorwegovergang Bakhuisdreef sinds 2010 op basis van een tijdelijk raadsbesluit is onttrokken aan de openbaarheid van verkeer;

- in overeenstemming met het Maatregelenpakket PHS Boxtel deze voormalige spoorwegovergang nu definitief wordt onttrokken aan de openbaarheid van verkeer;

- de bereikbaarheid tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn voor gemotoriseerd verkeer geborgd is door de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg met een vernieuwde spoorwegovergang D’Ekker;

- de bereikbaarheid voor langzaam (niet gemotoriseerd) verkeer geborgd is via de te vernieuwen spoorwegovergangen Kapelweg en D’Ekker en de bestaande overige spoorwegovergangen;

- gelet op genoemd belang van de verkeersveiligheid en het feit dat een goede bereikbaarheid geborgd is, er voldoende gewichtige redenen voor dit besluit aanwezig zijn en het algemeen belang zich hiertegen niet verzet.

Besluiten:

1. de (voormalige) spoorwegovergang Kapelweg Bakhuisdreef (tussen Bakhuisdreef en Kapelweg/Voorstraat) definitief aan de openbaarheid te onttrekken;

2. bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' vormt een onderdeel van dit besluit.

Boxtel, 12 september 2017
De gemeenteraad van Boxtel,

De secretaris,
Drs. H.A.M. van Berkel



de burgemeester,
M. Buijs



Beroepsprocedure

Met toepassing van de coördinatieregeling ligt dit onttrekkingsbesluit gelijktijdig met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de overige samenhangende besluiten met ingang van 20 oktober 2017 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan tegen deze besluiten beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor meer informatie over de terinzagelegging en de mogelijkheid van beroep, wordt verwezen naar de afzonderlijke integrale publicatie hierover in de Staatscourant op 19 oktober 2017.

Besluit Hogere waarden Wet geluidhinder in het kader van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) 2017 Boxtel

Aanvraag

In het kader van de planvorming voor de VLK is het verzoek ontvangen voor het op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder vaststellen van hogere waarden verkeerslawaai voor 6 woningen, gelegen aan Bakhuisdreef 2, Kalksheuvel 47a, Kapelweg 62, 63, 76 en aan Schouwrooij 12 in Boxtel. Aanleiding voor het verzoek is het bestemmingsplan VLK in Boxtel dat de aanleg en reconstructie van een nieuwe ontsluitingsweg mogelijk maakt. Als gevolg van de nieuwe weg VLK is ook een reconstructie van de Kapelweg, Kalksheuvel, Tongeren en Schouwrooij noodzakelijk.

Overwegingen

Inleiding

Ter bescherming van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een stelsel van normen opgenomen. Voor de verschillende geluidsbronnen (wegverkeer, railverkeer en industrie) is een voorkeursgrenswaarde opgenomen en een maximaal toelaatbare geluidbelasting als bovengrens. In het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting kan voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen een hogere waarde worden vastgesteld.

Vanaf 1 januari 2007 is het college van burgemeester en wethouders bevoegd gezag voor het vaststellen van hogere grenswaarden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt voor de volgende situaties:

- de aanleg en reconstructie van een lokale weg;
- de aanleg en het wijzigen van een spoorweg, niet zijnde een hoofdspoorweg;
- de aanleg en het wijzigen van een geluidzone van een niet-regionaal bedrijventerrein;
- nieuwe bestemmingen (Wro) van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen binnen zones;
- van (spoor)wegen en industrieterreinen binnen het gemeentelijke grondgebied.

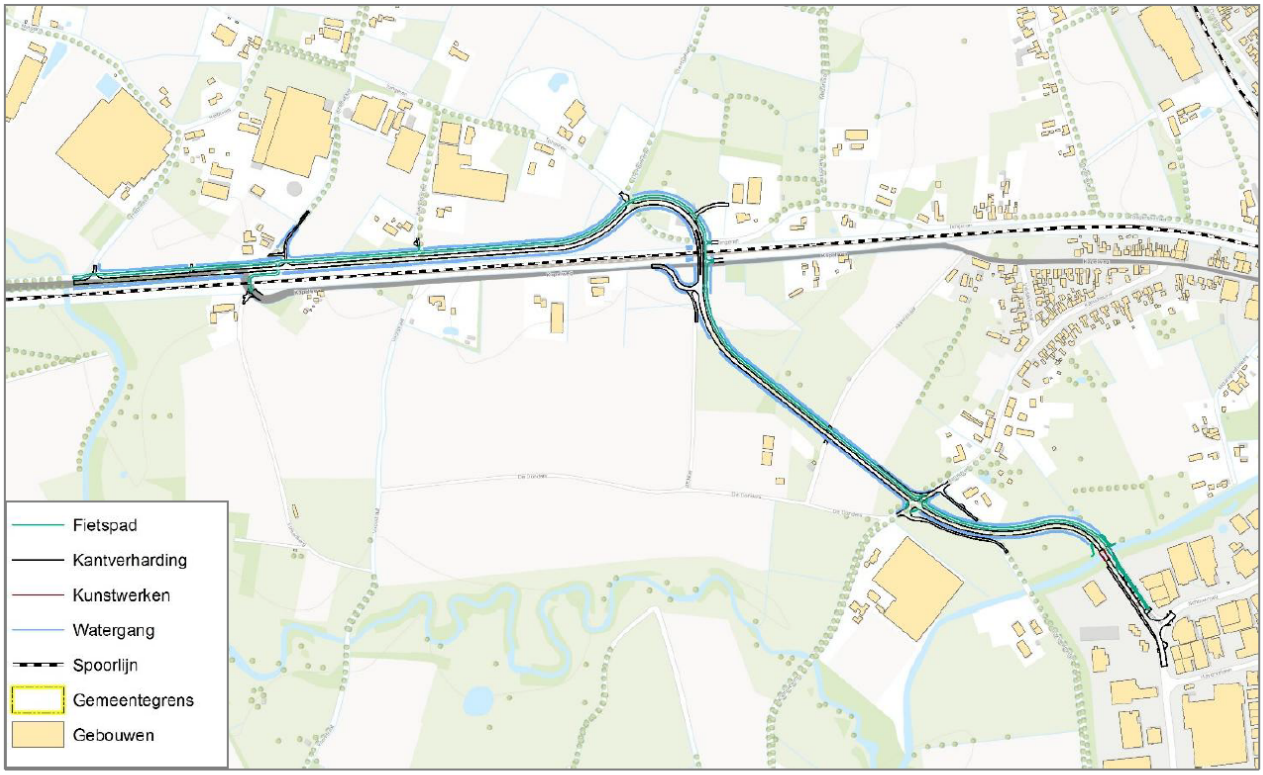
Railverkeer

Als gevolg van de aanleg van de VLK verandert de ligging van of de intensiteit op de spoorweg Boxtel-Tilburg niet. De geluidemissie van het railverkeer van dit traject is onderzocht in het MJPG onderzoek (Meer Jaren Programma Geluidsanering), maar dit heeft nog niet geluid tot een door de minister goedgekeurd saneringsplan. Daarom is in dit besluit geen rekening gehouden met mogelijke geluidsmaatregelen uit het MJPG.

Wegverkeer

Binnen de geluidszone van de nieuwe verbindingsweg liggen geluidgevoelige bestemmingen. In het akoestisch onderzoek “Bestemmingsplan VLK in Boxtel” van Arcadis, zie bijlage bij dit besluit, is onderzocht welke gevolgen de aanleg van de weg heeft voor de geluidgevoelige bestemmingen in het gebied. In figuur 1 is het ontwerp van de nieuwe weg aangegeven. Daarbij is onderzocht of vanwege de nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Als dit het geval is, dient onderzocht te worden of maatregelen mogelijk zijn. Als na het nemen van deze maatregelen toch sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, is het stellen van hogere waarden noodzakelijk. Tevens is voor bestaande wegen onderzocht of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename geluidsbelasting met 2 dB of meer).
Uit dit onderzoek blijkt dat vanwege de aanleg van de VLK voor 9 woningen er (zonder het treffen van maatregelen) sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Verder blijkt dat er sprake is van één reconstructiesituatie vanwege de Kapelweg (Kapelweg 62). Aangezien Kapelweg 62 ook binnen het onderzoeksgebied van de nieuwe VLK ligt en er voor een nieuwe wegaanleg strengere eisen gelden, zijn maatregelen aan deze woning afgewogen op basis van de streefwaarde van 48 dB voor een nieuwe wegaan-

leg.



Figuur 1: Ontwerp

Beleid

In het Besluit Geluidhinder zijn algemene ontheffingscriteria opgenomen voor de gemeente.

De Wet geluidhinder biedt burgemeester en wethouders ruimte voor maatwerk bij afwegingen tussen de gewenste stedenbouwkundige ontwikkeling en het geluidniveau dat daarbij acceptabel is. Daarvoor is op 15 januari 2008 het “Beleid hogere grenswaarde Wet geluidhinder Gemeente Boxtel” vastgesteld. Het beleid is op 24 januari 2008 gepubliceerd en van kracht.

De Wet geluidhinder heeft als uitgangspunt, dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden. Blijkt uit akoestisch onderzoek dat hieraan niet kan worden voldaan, dan kan worden verzocht om een hogere waarde. De wet kent voor alle geluidbronnen een lijst van criteria voor vaststelling van een hogere waarde. Een dergelijk vaststelling mag alleen als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of als ze ernstige stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren hebben.

Alvorens een procedure hogere waarde te starten, dient beoordeeld te worden of maatregelen aan de bron en of in het overdrachtsgebied onvoldoende doeltreffend zijn. Deze maatregelen kunnen bezwaren oproepen als gevolg van verkeersveiligheid, stedenbouwkundige en financiële aspecten. Deze maatregelen worden overwogen indien er sprake is van een geluidsvermindering van een groter aantal woningen. Het besluit moet op voornoemde punten worden gemotiveerd.

Voor de Gemeente Boxtel zijn naast de (wettelijke) algemene ontheffingscriteria er ook nog een aantal afgeleide criteria die in positieve zin worden betrokken bij de beoordeling van een verzoek voor een ontheffing. Deze afgeleide criteria hebben betrekking op nieuwe woningen. Omdat dit hier niet aan de orde is, wordt hier verder niet op ingegaan.
Wel zijn bij de aanleg of reconstructie van een weg de volgende ontheffingscriteria aan de orde:
- Er is sprake van minimaal één geluidluwe gevel (geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde aan de niet wegzijde van de woning of 10 dB lager dan de aan te vragen hogere waarde);

- Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd wordt ook de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Voor de toetsing van het geluidniveau binnen de woning van het binnenniveau wordt rekening gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting.

Verzoek
Door de toepassing van een stil wegdek (zie paragraaf Afweging maatregelen) is er bij 3 van de 9 woningen geen sprake meer van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.
Het onderhavige verzoek heeft betrekking op het verlenen van hogere waarden voor 6 woningen in verband met de aanleg van een nieuwe weg en het daardoor wijzigen van bestaande wegen.

Gevraagde hogere waarden
De hogere waarden waar om verzocht wordt zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Geluidsgevoelig object	Aantal	Geluidsbron	Ligging*	Verzochte hoge grenswaarde(n)**in dB	Cumulatieve geluidbelasting in dB***
Bakhuisdreef 2	1	VLK	BB	49	66
Kalksheuvel 47a	1	VLK	BB	50	56
Kapelweg 62	1	VLK	BB	53	67
Kapelweg 63	1	VLK	BB	49	71
Kapelweg 67	1	VLK	BB	49	69
Schouwrooij 12	1	VLK	SB	54	59

* SG = stedelijk gebied: maximale ontheffingswaarde nieuwe weg op bestaande woning 63 dB; BB = buitengebied: maximale ontheffingswaarde nieuwe weg op bestaande woning 58 dB.

**De genoemde grenswaarden zijn inclusief de aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder, waarin men anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer.

**Exclusief aftrek art 110g Wgh

Overwegingen naar aanleiding van verzoek.

De woningen zijn gesitueerd in de kom en het buitengebied van Boxtel.

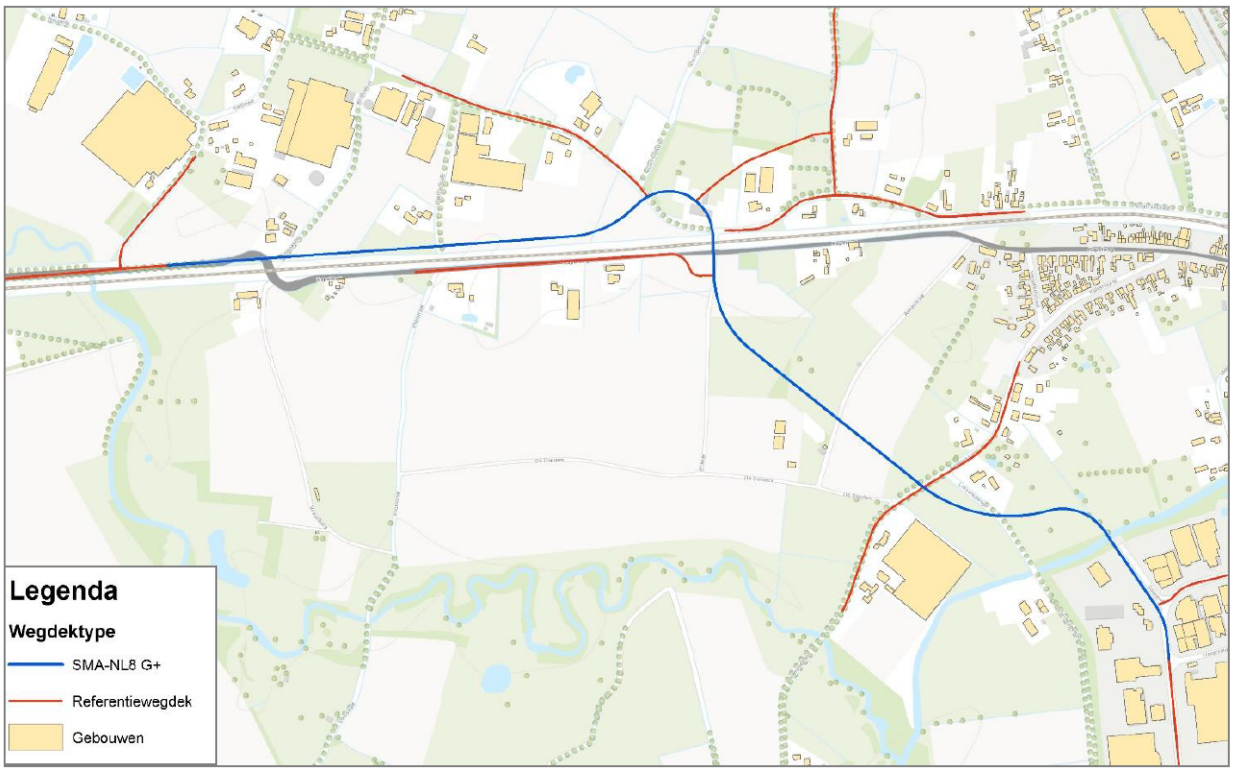
Afweging maatregelen
Voor de woningen (niet gelegen aan een 30 km weg) waarbij vanwege de aanleg sprake is van een overschrijding van de streefwaarde van 48 dB of waarbij vanwege de reconstructie sprake is van een toename van de geluidbelasting met de 2dB of meer, zullen in het kader van de Wet geluidhinder geluid beperkende maatregelen worden afgewogen. Daarbij gaat het om:
1) maatregelen aan de bron;
2) maatregelen in het overdrachtsgebied;
3) maatregelen voor en/of aan de gevel.

Bij de afwegingen spelen stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeers- en vervoerskundige en financiële aspecten een rol. De maatregelen moeten haalbaar en doelmatig zijn.

Om bij de woningen aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen zijn geluidbeperkende maatregelen nodig.

ad 1. Stedenbouwkundige maatregelen
Bij het ontwerp van het tracé van de VLK is zo veel mogelijk rekening gehouden met het voorkomen van geluidsbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde.

ad 1. Bronmaatregelen
Aan de hand van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) is beoordeeld of geluidsreducerende maatregelen redelijk zijn. Dit is een systematiek waarbij aan de hand van een clustering van woningen reductiepunten en maatregelpunten worden bepaald. Uit het onderzoek blijkt dat de toepassing van stil wegdek in de vorm van SMA-NL 8G+ over 1.126 meter een doelmatige maatregel vormt (zie figuur 15). Hiermee wordt wat betreft de woningen Kapelweg 59, Bakhuisdreef 3 en Tongeren 48 voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.
Door de toepassing wordt een reductie van 2 à 3 dB bereikt, terwijl dit een wegdek is met een relatief lange levensduur. Dit asfalt wordt over de volledig nieuwe VLK aangelegd vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud (voorkomen “lapjesdeken” effect). SMA-NL 8G+ is een steenmastiekasfalt dat akoestisch geoptimaliseerd is en bestaat uit Dunne Geluidsreducerende Deklagen (DGD’s).



Figuur 15: Doelmatige maatregelen

ad 2 Overdrachtsmaatregelen
Overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen zijn onderzocht door toepassing van de systematiek uit de DMC en blijken niet doelmatig.

ad 3 Maatregelen voor en/of aan de gevel
In het geval van de aanleg van een nieuwe weg of reconstructie moet bij het vaststellen van een hogere waarde moet worden aangetoond dat de normen voor het binnenniveau van 33 dB voor woningen niet wordt overschreden. Binnen 2 jaar na vaststelling van vaststelling van de hoge waarden dient een onderzoek naar de gevelwering te worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt de gevelwering bepaald van de woningen waarvoor een hogere waarde is bepaald en getoetst aan de norm voor het binnenniveau.

Er is sprake van een samenloop van verschillende geluidsbronnen op basis van art. 110f Wet geluidhinder en daarom is beoordeeld of er vanwege de gecumuleerde geluidbelasting sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de geluidbelasting van het spoor veel hoger is dan van de weg, is er geen sprake van een substantiële verhoging van de gecumuleerde geluidbelasting (lagere toename dan 2 dB) op de woningen. De gecumuleerde geluidbelastingen leiden vanwege het wegverkeer niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

Op dit moment onderzoekt ProRail in opdracht van het ministerie binnen het Meer Jaren Programma Geluid (MJPG) of en zo ja welke bron- en overdrachtsmaatregelen aan het spoor genomen gaan worden. Of de hoge geluidbelasting vanuit het spoor toelaatbaar is, wordt afgewogen in de saneringsbeschikking van het ministerie. Indien bron- en/of overdrachts-maatregelen aan het spoor worden getroffen, zal ook de cumulatieve geluidbelasting op de gevel van de woning afnemen.

In aanpassing van hetgeen in het oorspronkelijk akoestisch onderzoek stond vermeld (paragraaf 6.4) zal het onderzoek naar gevelmaatregelen, volgend op dit besluit, zich in eerste instantie richten op de geluidbelasting van het wegverkeer. Indien uit dit onderzoek volgt dat geen gevelmaatregelen nodig zijn, wordt de geluidsanering volledig uitgevoerd door MJPG. Indien uit het onderzoek vanwege de hogere grenswaarde veroorzaakt door wegverkeer wel gevelmaatregelen nodig zijn, dan worden de geluidmaatregelen in overleg met ProRail getroffen. In bijgevoegd akoestisch onderzoek is dit verduidelijkt.

Bij het stellen van hogere waarden moet volgens het beleid van de gemeente Boxtel bij minimaal één gevel sprake zijn van een geluidluwe gevel. Uit het onderzoek blijkt dat alle woningen een gevel hebben waarbij blijkt dat voldaan wordt voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting van deze geluidluwe gevel is in ieder geval 10 dB lager dan de meest geluid belaste gevel.

Procedure

Coördinatiebesluit

Vanwege de samenhang tussen het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere besluiten en omdat de procedures tot vaststelling hiervan parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening voor deze besluiten toe te passen.

Het coördinatiebesluit van de gemeenteraad van 9 mei 2017 heeft betrekking op de volgende procedures :

- het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het besluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Het is niet mogelijk tegen dit coördinatiebesluit als zodanig bezwaar of beroep in te stellen.

De coördinatieregeling maakt het mogelijk om de procedures voor deze samenhangende besluiten gelijk op te laten lopen. De bevoegdheid tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit ligt bij de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag ten aanzien van de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. Het college verzorgt ook de coördinatie van de procedures. Tegen deze besluiten staat gecoördineerd beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Samenhang bestemmingsplan en besluiten

Voorliggend verkeersbesluit dient, samen met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de andere besluiten, ter uitvoering van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Basis hiervoor is de door de gemeenteraad in november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. De vastgestelde voorkeursvariant is 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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit vijf volgende samenhangende deelprojecten.
1. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen;
3. verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren;
4. opwaardering van de Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Met dit Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008, namelijk :
- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg en de huidige drukke verkeersader door het centrum van Boxtel;
- de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeten en een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de afwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel. Een sluiting van deze dubbele spoorwegovergang kan pas plaatsvinden zodra alternatieven voor het verkeer zijn gerealiseerd.

Voor meer informatie over bovenstaande, zie onderstaande motivering van dit verkeersbesluit alsmede de onderbouwing zoals deze is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017.

<u>Procedure ontwerpbesluit</u>
Op basis van het coördinatiebesluit van 9 mei 2017 hebben met ingang van vrijdag 12 mei tot en met 22 juni 2017 de volgende ontwerpen gedurende zes weken ter inzage gelegen :
- het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

De binnengekomen zienswijzen zijn beantwoord in een integrale ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen’. Voor de beantwoording en de wijzigingen wordt verwezen naar deze nota, die een onderdeel vormt van dit besluit. De zienswijzen hebben niet geleid tot een inhoudelijke wijziging van het besluit. Wel is de onderbouwing in het akoestisch onderzoek aangepast. Het aangepaste akoestisch onderzoek vormt een bijlage bij dit besluit.

Besluit

Gelet op vorenstaande overwegingen hebben wij besloten om op grond van artikel 83 Wet geluidhinder de volgende hogere waarden te verlenen:

Geluidsgevoelig object (woning)	Aantal	Hogere waarde in dB
Bakhuisdreef 2, Boxtel	1	49
Kalksheuvel 47a, Boxtel	1	50
Kapelweg 62, Boxtel	1	53
Kapelweg 63, Boxtel	1	49
Kapelweg 67, Boxtel	1	49
Schouwrooij 12, Boxtel	1	54

*De genoemde grenswaarden zijn inclusief de aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Bijlagen

De volgende bijlagen maken onderdeel uit van het besluit:

1. Nota van zienswijzen en wijzigingen
2. Wet geluidhinder Aanvraagformulier ontheffing wegverkeerslawaai;
3. Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan VLK in Boxtel van Arcadis, 26 juli 2017;
4. Kadastrale kaart bij akoestisch onderzoek.

Beroepsprocedure

Met toepassing van de coördinatieregeling ligt dit besluit gelijktijdig met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de overige samenhangende besluiten met ingang van 20 oktober 2017 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan tegen deze besluiten beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor meer informatie over de terinzagelegging en de mogelijkheid van beroep, wordt verwezen naar de afzonderlijke integrale publicatie hierover in de Staatscourant op 19 oktober 2017.

Boxtel, 26 september 2017.
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,

De secretaris,
H. van Berkel



De burgemeester,
M. Buijs



Gemeente Boxtel

WET GELUIDHINDER

AANVRAAGFORMULIER ONTHEFFING

WEGVERKEERSLAWAAI

Aan: Burgemeester en wethouders van Boxtel
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 10.000
5280 DA Boxtel

Datum	12 augustus 2013.....	Gemeente	: Boxtel.....
Kenmerk	:.....	Contactpersoon	:.Ing. E.J. van Mil.....

Onderwerp:
Verzoek om afgifte van een ontheffing **wegverkeerslawaai** als bedoeld in:

X Artikel 83 van de Wet geluidhinder.

Aanvrager

Gegevens aanvrager

Naam	: Burgemeester en Wethouders van Boxtel.....
Adres	:..Postbus 10.000.....
Plaats	:..Boxtel.....
Postcode	:..5283 DA.....
Telefoon	:..0411-655911.....
Telefax	:..0411-655225.....
Extern bureau (evt.)	:..Arcadis.....
Contactpersoon ext.bureau	:..Peter Petter.....

Geldend bestemmingsplan
(n.v.t. bij aanvraag ex. Art. 76 a)

---

1. Naam geldend bestemmingsplannen
   a. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Ladonk II
   b. Bestemmingsplan buitengebied Boxtel

2. Bestemming ontheffingspercelen
a. Bedrijven (Ladonk)
b. Agrarisch en wonen (buitengebied)

3. Huidig feitelijk gebruik van de ontheffingspercelen
a. Bedrijfswoning (Ladonk)
b. Wonen (buitengebied)

4. Is al eerder ontheffing ex art. 82a, 83-85 of 100 Wgh voor dit plan of gebied verleend?
X neen
o ja, ingevolge art .....
d.d.....
kenmerk.....

5. Is voor dit plan een ontheffing spoorweglawaai ex art. 106 Wgh verleend?
X neen
o ja, d.d.....
kenmerk.....

6. a. Is voor dit plan een ontheffing ex art. 47, 48, 50, 66, 67 of 68 industrielawaai verleend?
X neen
o ja, ingevolge art .....
d.d.....
kenmerk.....

b. Is voor dit plan, ingevolge art. 72 Wgh, een maximaal toelaatbare grenswaarde door de minister van VROM vastgesteld?
X neen
o ja, d.d. .....
kenmerk.....

In voorbereiding zijnde bestemmingsplan

---

1. Naam van het in voorbereiding zijnde plan
Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK)

Vooroverleg

Het verzoek is voorbesproken met
O Gemeente Boxtel, d.d. .....
(verslag bijvoegen)
X niet voor besproken (College is aanvrager)

Verzochte hogere waarde(n)

---

1. Waarvoor worden hogere waarden aangevraagd?

Vanwege gedeelte nieuwe verbindingsweg (nieuwe weg)

Punt	Adres	Hoogte (m)	Geluidsbelasting in dB (1)
04_A	Kapelweg 62	1,5	50
04_B	Kapelweg 62	5	51
07_B	Kapelweg 63	5	50
10_B	Bakhuisdreef 2	5	49
61_B	Kalksheuvel 47A	5	51
62_B	Kalksheuvel 47A	5	50
76_A	Schouwrooij 12	1,5	49
76_B	Schouwrooij 12	5	51
77_B	Schouwrooij 12	5	49

Vanwege gedeelte op bedrijventerrein Ladonk (reconstructie)

Punt	Adres	Hoogte (m)	Geluidsbelasting in dB (1)
76_A	Schouwrooij 12	1,5	50
76_B	Schouwrooij 12	5	50
77_A	Schouwrooij 12	1,5	49
77_B	Schouwrooij 12	5	52
78_A	Schouwrooij 12	1,5	53
78_B	Schouwrooij 12	5	54

(1) na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh

2. Is de ontheffingslocatie gelegen binnen of buiten de bebouwde kom?

X binnen de bebouwde kom (Schouwrooij 12)
X buiten de bebouwde kom (overige woningen)

Motivering verzoek

Hoofdcriterium

De gemeente Boxtel is op grond van de nieuwe Wet geluidhinder nieuw beleid aan het ontwikkelen voor de beoordeling van verzoeken. Thans wordt nog het tot nu toe gehanteerd beleid door de provincie Noord Brabant gebruikt. Dit beleid kunt u desgewenst inzien.

Formulieren en akoestisch onderzoek dienen uit te gaan van een geluidsbelasting aangegeven in **L den**.

1. Welke varianten om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te verminderen, in de vorm van bronmaatregelen, evenals een schatting van de hieraan verbonden extra kosten zijn onderzocht?

Onderzocht is de toepassing van geluidsarm asfalt, zie akoestisch onderzoek (bijlagen 2) en Overzicht kosten deklaag traditioneel versus Geluidsarm asfalt (bijlage 3)

2. Welke varianten om de geluidbelasting tot een lagere waarde te verminderen, in de vorm van maatregelen in de overdracht (bijvoorbeeld wallen/schermen, afschermende niet geluidgevoelige bebouwing, afstand houden), evenals een schatting van de hieraan verbonden extra kosten zijn onderzocht?

Onderzocht is de toepassing van geluidschermen, zie akoestisch onderzoek, de bijlage 2

Subcriterium

A. INGEVAL ER SPRAKE IS VAN EEN BUITENSTEDELIJKE SITUATIE
(Bgw: art. 2, lid 2 onder a)

X verspreid te situeren bebouwing;

o ter plaatse noodzakelijk om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;

o het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing;

o het ter plaatse situeren als vervanging van bestaande bebouwing.

B. INGEVAL ER SPRAKE IS VAN EEN BINNENSTEDELIJKE SITUATIE
(Bgw: art. 2, lid 2, onder b)

o opname in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;

o het door de gekozen situering of bouwvorm vervullen van een doelmatige akoestische afscherming voor andere woningen of voor andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige objecten;

X het ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;

o het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing;

o het ter plaatse situeren als vervanging van bestaande bebouwing.

C. INGEVAL ER SPRAKE IS VAN DE AANLEG VAN EEN NIEUWE WEG
(Bgw: art. 2, lid 2, onder c)

X noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie;

X verkeersverzamelfunctie, zodanig dat de aanleg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg.

D. INGEVAL ER SPRAKE IS VAN DE RECONSTRUCTIE VAN EEN BESTAANDE WEG
(Bgw: art. 2, lid 5)

D1 X noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie;

o verkeersverzamelfunctie, zodanig dat de reconstructie zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg.

D2 Is er sprake van een toename van meer dan 5 dB?
X ja -> door naar D3
o nee

D3
- wat is de omvang van de toename? 6 dB
- aantal woningen waarop de geluidbelasting van de gevel met meer dan 5 dB toeneemt ..1 woning (Schouwrooij 12)
- aantal woningen waarop de geluidbelasting van de gevel met meer dan 5 dB afneemt zie ontwerp bestemmingsplan
- ligging van de woningen waarop de

geluidbelasting afneemt

- verklaring wegbeheer dat financiële middelen uiterlijk voor afloop van de reconstructie ten behoeve van toepassing van artikel 90 of artikel 111, tweede of derde lid, ter beschikking stelt (art. 100a, lid onder 1a, tweede)

nee, gemeentebestuur is initiatiefnemer

E. AANVULLENDE EISEN BIJ AANLEG NIEUWE WEG OF RECONSTRUCTIE BESTAANDE WEG

- Op welke wijze wordt voldaan aan wat bepaald in artikel 14, lid 1 onder e van het Bgw, ten aanzien van de te treffen maatregelen, inclusief de financiële consequenties?

Zie akoestisch onderzoek.

Maatregelen in en aan de woningen

A. MAATREGELEN IN NIEUWE WONINGEN BIJ GEVELBELASTINGEN > 53 dB

Niet van toepassing

a. Welke woningen hebben een gevelbelasting van meer dan 53 dB?
.....
.....

b. Op welke wijze wordt voldaan aan het bepaalde in het Besluit geluidhinder t.a.v. het voor zover als mogelijk situeren van verblijfsruimten aan de geluidluwe buitengevel?

c. Zal geheel worden voldaan Besluit geluidhinder?
o ja
o neen, omdat .....
.....

B. MAATREGELEN AAN BESTAANDE OF IN AANBOUW ZIJNDE WONINGEN BIJ AANLEG OF RECONSTRUCTIE VAN EEN WEG
(artikel 111, lid 2 of 3 en 112 Wet geluidhinder)

a. Welke maatregelen als bedoeld in artikel 111, lid 2 en 3 en 112 van de Wet geluidhinder worden getroffen?

Er zal een onderzoek worden uitgevoerd of de woningen voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Indien noodzakelijk worden gevelmaatregelen getroffen.

C. AANVULLENDE EISEN T.A.V. NIEUWE WONINGEN MET EEN GEVELBELASTING > 53 dB EN T.A.V. BESTAANDE WONINGEN

a. Op welke wijze wordt voor nieuwe woningen een geluidluwe buitengevel c.q. voor bestaande woningen een geluidluwe plek veiliggesteld?

Bij de woningen is een geluidsluwe plek aanwezig, zie akoestisch onderzoek.

b. Op welke wijze wordt voor nieuwe woningen veiliggesteld dat de verblijfsruimten voor zover als mogelijk worden gesitueerd aan de geluidluwe buitengevel?

Niet van toepassing

c. Wordt, in geval van nieuwe woningen, een buitenruimte aan de geluidluwe buitengevel gesitueerd?

Niet van toepassing

Datum: 12 augustus 2013

Ondertekening:

College van Burgemeester en Wethouders,

De Secretaris, De Burgemeester,

Bijlagen behorende bij het verzoek om een ontheffing

1. Ontwerp bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK), Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (Arcadis 30 juli 2013)
2. Overzicht kosten deklaag traditioneel versus Geluidsarm asfalt (Arcadis 18 juli 2013)
3. Memo Vaststelling cumulatie geluidsbelasting in verband met vaststelling hogere waarden vanwege de aanleg van VLK (Arcadis, 8 augustus 2013)

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

BESTEMMINGSPLAN VLK IN BOXTEL

AKOESTISCH ONDERZOEK

Gemeente Boxtel

26 JULI 2017



Contactpersonen

MAARTEN JANSEN
Projectleider Geluid & Luchtkwaliteit

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 6

2 WETTELIJK KADDER 8

2.1 Dosismaat L_{den} 8
2.2 Geluidzone 8
2.3 Geluidgevoelige bestemmingen 9
2.4 Correctie ex artikel 110g Wgh 9
2.5 Grenswaarde bij de aanleg van een nieuwe weg 10
2.6 Grenswaarde bij wijziging van een bestaande weg 10
2.7 Binnenwaarde 12
2.8 Sanering 12
2.9 Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder 13
2.10 Hogere waarden beleid gemeente Boxtel 14
2.11 Cumulatie 14
2.12 MJPG (Meer Jaren Programma Geluidsanering) 15

3 UITGANGSPUNTEN 16

3.1 Onderzoeksgebieden 16
3.2 Verkeersgegevens 18
3.3 Overige uitgangspunten 22
3.4 Rekenmethode 23

4 WERKWIJZE AKOESTISCH ONDERZOEK 24

5 RESULTATEN 26

5.1 Nieuwe wegaanleg 26
5.2 Reconstructie 27
5.3 Relatie met project Aansluiting Tongeren 31
5.4 Uitstralingseffect project 32

6 MAATREGELEN 35

6.1 Clusters 35
6.2 Maatregelafweging 36
6.3 Doelmatige maatregelen 39
6.4 Aan te vragen hogere waarden 40

7 CONCLUSIES 42

BIJLAGEN

BIJLAGE A INVOERGEGEVENS 43

BIJLAGE B RESULTATEN 44

BIJLAGE C RESULTATEN NA MAATREGELEN 50

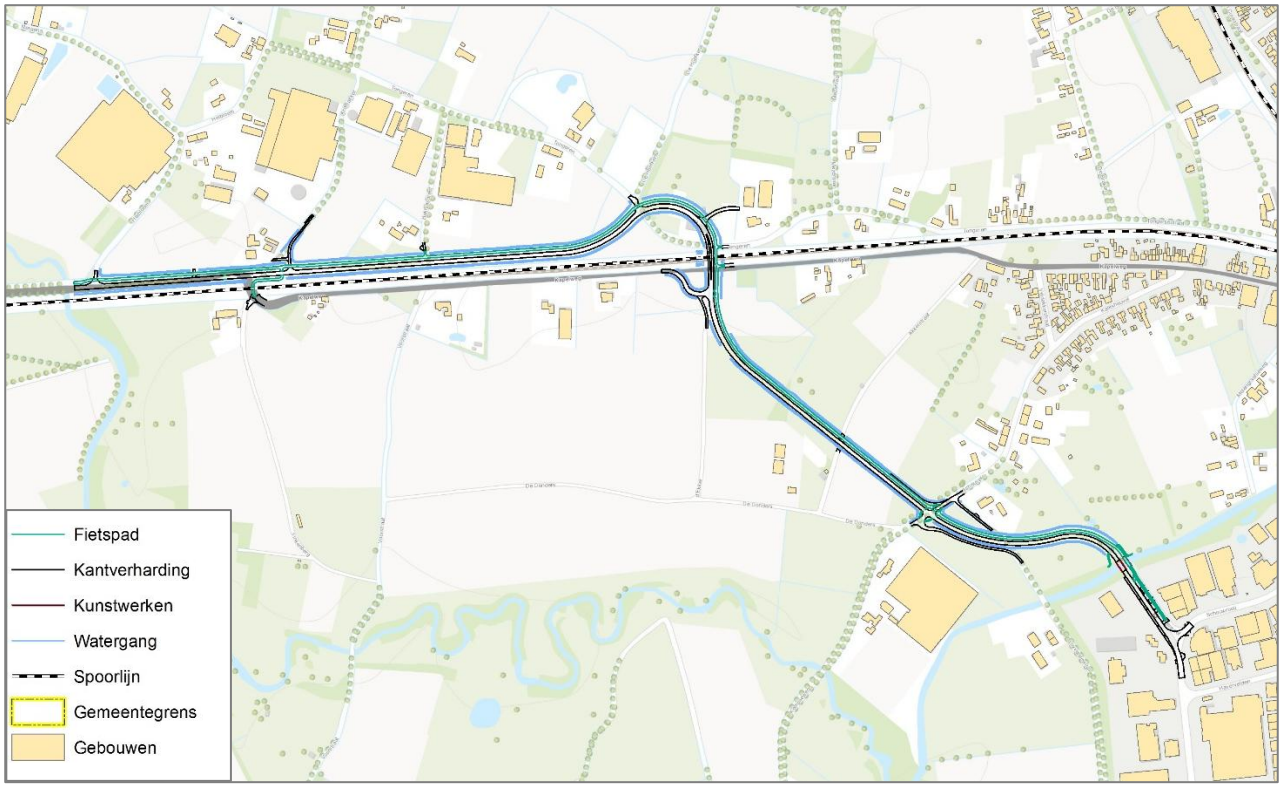
BIJLAGE D BIJLAGE 1 EN 2 VAN DE REGELING DOELMATIGHEID GELUIDMAATREGELEN WGH 52

1 INLEIDING

In 2013 heeft Arcadis in opdracht van de gemeente Boxtel een ontwerp bestemmingsplan opgesteld, onderdeel hiervan was een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai. Aanleiding hiervoor was de voorgenomen aanleg van een nieuwe weg, de VLK: Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. Binnen de wettelijke geluidszone van deze nieuwe weg liggen geluidgevoelige bestemmingen. Om de realisatie van deze weg mogelijk te maken dient een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden conform de Wet geluidhinder.

Na publicatie van het bestemmingsplan zijn allerlei ontwikkelingen rondom PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) gaan spelen in de gemeente, hierdoor is het bestemmingsplan niet verder gebracht. Nu wil de gemeente het plan weer verder oppakken. De destijds uitgevoerde geluidberekeningen moeten daarom geactualiseerd worden, aangezien de input veranderd is (zoals een nieuw regionaal verkeersmodel).

Het project bestaat uit de realisatie van een nieuwe verbindingsweg, de VLK. De nieuwe VLK sluit aan op de Colenhoef op het industrieterrein aan de zuidzijde. Aan de noordzijde kruist de nieuwe weg het spoor tussen de Voorstraat en de Dekker om vervolgens parallel te lopen aan het spoor. De nieuwe VLK sluit vervolgens aan op de bestaande Kapelweg. De spoorwegovergang van de Kapelweg wordt opgeheven voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 1: Ontwerp

Het doel van het akoestisch onderzoek is het toetsen van de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van de nieuwe weg aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting is berekend voor de toekomstige situatie 2028 Indien er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden geluidsmaatregelen onderzocht.

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg worden enkele bestaande wegen aangepast/gewijzigd. Voor deze wegen is het ook noodzakelijk een akoestisch onderzoek uit te voeren. Voor deze wegen worden de fysieke wijziging getoetst of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de wettelijke geluidszone van de weg. Hiervoor wordt het verschil in de geluidsbelasting berekend tussen de heersende waarde 2017 (één jaar voor de fysieke wijziging) en 2028 (tien jaar na fysieke wijziging. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Als sprake is van

reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder worden maatregelen onderzocht om de toename van de geluidsbelasting ongedaan te maken.

In dit rapport wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting gegeven van de relevante onderdelen uit de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. In hoofdstuk 3 zijn de gehanteerde uitgangspunten voor dit onderzoek opgenomen. In hoofdstuk 4 is de werkwijze stap voor stap beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de berekeningsresultaten van het onderzoek waarna in hoofdstuk 6 het onderzoek naar maatregelen toegelicht wordt. Tot slot volgen in hoofdstuk 7 de conclusies en aanbevelingen.

2 WETTELIJK KADDER

De geluidswetgeving vanwege wegverkeerslawaai is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh). De geluidwetgeving is van toepassing op de aanleg van een nieuwe weg, de wijziging van een bestaande weg of de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een weg. Dit rapport heeft betrekking op de situatie ‘aanleg van een nieuwe weg’ en op de situatie ‘wijziging van een bestaande weg’. In dit hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van die onderdelen van het wettelijke kader die relevant zijn voor dit onderzoek.

2.1 Dosismaat L_{den}

De geluidsbelasting van een weg wordt uitgedrukt in de dosismaat Lden (‘den’ staat voor ‘day, evening, night’). De eenheid voor Lden is dB.

De geluidsbelasting in Lden is de naar tijdsduur gemiddelde waarde van het geluidsniveau in:

- De dagperiode (07:00-19:00).
- De avondperiode (19:00-23:00) na toepassing van een straffactor van 5 dB.
- De nachtperiode (23:00-07:00) na toepassing van een straffactor van 10 dB.

Voor onderwijsgebouwen en kinderdagverblijven worden de geluidsniveaus in de avond en/of nachtperiode buiten beschouwing gelaten, als de betreffende gebouwen in deze perioden niet als zodanig worden gebruikt (artikel 1.6 Besluit geluidhinder).

2.2 Geluidzone

Een weg heeft een wettelijke geluidszone (art. 74 Wgh) die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot een bepaalde afstand aan weerszijde van de weg. De zone is het gebied waarbinnen, akoestisch onderzoek verricht moet worden. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. Het stedelijke gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de geluidszones van autowegen en autosnelwegen.

In Tabel 1 is een overzicht gegeven van de verschillende breedten van geluidszones. De zonebreedte wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Tabel 1: Geluidzone

Aantal rijstroken	Breedte geluidzone	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

Wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/h hebben geen wettelijke geluidszone, evenals wegen die gelegen zijn binnen een woonerf.

2.3 Geluidgevoelige bestemmingen

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidszone van de weg. De Wet geluidhinder maakt onderscheid tussen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

In het Besluit geluidhinder zijn de andere geluidsgevoelige gebouwen als volgt gedefinieerd:

- Onderwijsgebouwen;
- Ziekenhuizen.
- Verpleeghuizen.
- Verzorgingstehuizen.
- Psychiatrische inrichtingen.
- Kinderdagverblijven.

De geluidsgevoelige terreinen zijn gedefinieerd als:

- Woonwagenstandplaatsen.
- Ligplaatsen voor woonschepen.

Een ligplaats voor woonschepen is alleen geluidsgevoelig indien de ligplaats is vastgelegd in een bestemmingsplan.

2.4 Correctie ex artikel 110g Wgh

Het beleid van de Nederlandse overheid en de Europese Unie is erop gericht om de geluidsemissie van het verkeer te verminderen. Dit wordt bereikt door steeds strengere eisen te stellen aan de geluidsemissies van voertuigen en banden en door onderzoek naar stillere wegdekverhardingen te stimuleren. In de Wet geluidhinder is in artikel 110g de mogelijkheid geboden om hierop te anticiperen in het geluidsonderzoek, aangezien in het geluidsonderzoek de toekomstige geluidsbelastingen maatgevend zijn. In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op het reken- of meetresultaat een aftrek wordt toegepast in verband met het stiller worden van het autoverkeer. De hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). Op 20 mei 2014 is artikel 3.4 van het RMG 2012 gewijzigd. De wijziging betreft een tijdelijke verruiming van de aftrek voor wegen met een snelheid van 70 km/h of meer. Met de tijdelijke verruiming wordt tegemoetgekomen aan de belemmeringen die worden ervaren bij woningbouwplannen sinds de invoering van het RMG 2012. Met het RMG 2012 worden namelijk 1 tot 2 dB hogere geluidsbelastingen berekend voor wegen met een snelheid vanaf 70 km/h. Dit is een gevolg van hogere emissiefactoren en van gewijzigde wegdeksoorten in het RMG 2012.

Hierdoor bedraagt tot 1 juli 2018 de aftrek voor wegen met een representatief te achten snelheid voor lichte motorvoertuigen van 70 km/h of meer:

- 3 dB indien de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 56 dB is.
- 4 dB indien de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 57 dB is.
- 2 dB voor alle andere geluidsbelastingen.
- 2 dB bij het bepalen van een verschil in geluidsbelasting, tenzij een hogere waarde is vastgesteld waarbij de hierboven genoemde aftrek van 3 of 4 dB is gehanteerd, dan geldt dezelfde aftrek.

Met ingang van 1 juli 2018 vervalt de verruiming van de aftrek en is de aftrek voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/h of meer bedraagt altijd 2 dB.

Voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder bedraagt dan 70 km/h, is de aftrek 5 dB. Bij het bepalen van de geluidswering van de gevels is de aftrek 0 dB.

2.5 Grenswaarde bij de aanleg van een nieuwe weg

De aanleg van een nieuwe weg geldt als een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde bij de aanleg van een nieuwe weg bedraagt 48 dB. Indien de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet geluidhinder. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dienen maatregelen onderzocht te worden. Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. Voor de maximaal toegestane waarde wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied en tussen de verschillende geluidsgevoelige bestemmingen. In Tabel 2 is een overzicht gegeven van de voorkeursgrenswaarden en de maximaal vast te stellen hogere waarden.

Tabel 2: Overzicht van grenswaarden die gelden bij de aanleg van een nieuwe weg

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeurs-grenswaarde [dB]	Maximale hogere waarde [dB]	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen	48	63	58
Woning geprojecteerd	48	58	53
Agrarische bedrijfswoning geprojecteerd	48	--	58
Andere geluidsgevoelige gebouwen geprojecteerd	48	63	53
Geluidgevoelige terreinen	48	53	53

2.6 Grenswaarde bij wijziging van een bestaande weg

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van reconstructie zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging.

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en artikel 3.3 van het Besluit geluidhinder. In deze artikelen wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Daarnaast is voor het bepalen van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van belang of de weg en/of de geluidsgevoelige bestemming aanwezig of geprojecteerd waren op 1 januari 2007.

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is 48 dB, tenzij er een hogere waarde is vastgesteld of de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007.

Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde is hoger dan 48 dB, geldt als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- De heersende waarde (1 jaar voor de wijziging aan de weg).
- De eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007 en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, dan is de heersende geluidsbelasting de hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor geluidsgevoelige bestemmingen die op 1 januari 2007 aanwezig of geprojecteerd waren. In Tabel 3 is een overzicht opgenomen van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Tabel 3: Ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie van een weg

Bestemming	Situatie	Hoogst toelaatbare waarde
Woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen	Geluidsgevoelige gebouw/terrein en/of weg niet aanwezig op 1-1-2007 en geen hogere waarde vastgesteld	48 dB
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en de heersende waarde > 48 dB	Heersende waarde
	Eerder vastgestelde hogere waarde en de heersende waarde > 48 dB	laagste waarde van: • Heersende waarde • Eerder vastgestelde hogere waarde

Indien sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de hoogst toelaatbare waarde. Daarbij moet eerst gekeken worden naar maatregelen aan de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. De maximaal vast te stellen hogere waarde is vermeld in Tabel 4.

Tabel 4: Maximaal vast te stellen hogere waarde bij reconstructie

Geluidsgevoelige bestemmingen	Situatie	Maximale hogere waarde	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Woningen	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting <=53 dB	63	58
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting >53 dB	68	68
	Eerder hogere waarde vastgesteld op grond van art. 83 en art. 84 lid 2 Wgh zoals luidde voor 1 sept. 1991	63	58
	Eerder hogere waarde vastgesteld in het kader van sanering (art. 90 Wgh)	68	68
Andere geluidsgevoelige bestemmingen	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting <=53 dB	63	58
	Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting >53 dB	68	68
	Eerder hogere waarde vastgesteld	63	58
Geluidsgevoelige terreinen		53	53
Alle geluidsgevoelige bestemmingen	Indien eerder op grond van Experimentenwet Stad en Milieu of Interimwet stad- en milieubenadering een hogere waarde is vastgesteld die hoger is dan max. hogere waarde	Eerder vastgestelde waarde	Eerder vastgestelde waarde

De toename van de geluidsbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidsbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een tenminste gelijke waarde vermindert.

2.7 Binnenwaarde

Bij het vaststellen van een hogere waarde moet worden aangetoond dat de normen voor het binnenniveau zoals weergegeven in Tabel 5 niet worden overschreden. De normen voor het binnenniveau zijn opgenomen in artikel 111 van de Wet geluidhinder en artikel 3.10 van het Besluit geluidhinder. De optredende binnenwaarde wordt bepaald door de berekende geluidsbelasting op de gevel (zonder aftrek conform artikel 110g) te verminderen met de karakteristieke gevelwering.

Tabel 5: Binnenwaarde

Geluidsgevoelige bestemmingen	Binnenwaarde [dB]
Woningen	33
Leslokalen, onderzoeks- en behandelruimten etc.	28
Theorievaklokalen, ruimten voor patiëntenhuisvesting etc.	33

2.8 Sanering

In het kader van wegverkeerslawaai spreekt men van een saneringssituatie wanneer in de zone van een weg geluidsgevoelige bestemmingen voorkomen die:

- op 1 maart 1986 een hogere geluidsbelasting hadden dan 60 dB(A). Uitzonderingen hierop zijn woningen die reeds tussen 1 januari 1982 en 1 maart 1986 aan de Wgh getoetst zijn. Op 1 januari 1982 is namelijk het onderdeel nieuwe situaties in werking getreden wat regels stelt over het in acht nemen van grenswaarden bij de vaststelling van bestemmingsplannen en voor de aanleg of reconstructie van wegen én
- die voor 1 januari 2009 zijn aangemeld op basis van art. 88, zoals dat luidde voor 1 januari 2007.

De gemeentes hebben tot 1 januari 2009 de saneringssituaties kunnen melden bij de minister. Hiermee is de totale saneringsvoorraad vast komen te liggen. Formeel vallen alleen de bestemmingen die zijn aangemeld onder de definitie sanering (artikel 89). De geluidsanering van de gemeentelijke en provinciale infrastructuur wordt namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd door het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV).

Indien een geluidsgevoelige bestemming is aangemeld als een saneringssituatie, dan is artikel 90 lid 2 t/m 5 onder afdeling 3 (bestaande situaties) van toepassing in plaats van afdeling 4 (reconstructies) van de Wgh. Dit is geregeld in artikel 98 Wgh. Feitelijk betekent dit dat als er sprake is van een reconstructie van een weg, de sanering dan gelijk moet worden afgehandeld. Voor de saneringssituaties moet dan een saneringsprogramma worden opgesteld. Het is van belang om BSV te betrekken bij de beslissing over de toe te passen maatregelen. BSV stelt namelijk de geluidsbelasting vast voor de situatie na het treffen van de maatregelen én na het uitvoeren van de wijziging van de weg.

Voor de maatregelen die nodig zijn om de sanering op te heffen is het mogelijk om subsidie te verkrijgen. De maatregelen die nodig zijn om de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de fysieke wijziging weg te nemen, komen ten laste van de wegbeheerder. Indien er geen sprake is van reconstructie vervalt de verplichting om op dat moment gelijktijdig de sanering op te lossen.

Voor de saneringssituaties dient door het treffen van geluidsmaatregelen de geluidsbelasting teruggebracht te worden tot minimaal de voorkeurswaarde van 48 dB mits deze maatregelen doelmatig worden geacht op basis van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Tevens moet worden aangetoond dat de grenswaarde voor het binnenniveau van 43 dB niet wordt overschreden. Indien dit wel het geval is zullen aanvullende gevelmaatregelen getroffen moeten worden.

2.9 Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder

De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) is een wettelijke regeling voor de afweging van geluidsmaatregelen voor wegverkeer en railverkeer. Het toepassen van de regeling is verplicht bij het afwegen van maatregelen voor hoofdwegen en voor het afwegen van saneringsmaatregelen. De regeling mag ook vrijwillig worden toegepast voor het afwegen van geluidsreducerende maatregelen in andere situaties.

De basis van het financieel doelmatigheidscriterium conform de regeling is dat voor ieder geluidsgevoelig object er een budget beschikbaar is om geluidsbeperkende maatregelen te treffen. Dit budget wordt uitgedrukt in zogenoemde ‘reductiepunten’. Het aantal reductiepunten wordt bepaald aan de hand van de hoogte van de toekomstige geluidbelasting in de situatie zonder toepassing van bestaande en/of nieuwe maatregelen.

Vervolgens worden de mogelijke toe te passen geluidsreducerende maatregelpakketten bepaald. Hierbij wordt bij voorkeur eerst gekeken naar bronmaatregelen eventueel opgevolgd door of aangevuld met overdrachtsmaatregelen. Deze maatregelpakketten worden vertaald in aantallen zogenoemde ‘maatregelpunten’. Zolang het aantal maatregelpunten onder het aantal reductiepunten blijft is een maatregel in beginsel financieel doelmatig. Het maatregelpakket waarmee de meeste overschrijdingen kunnen worden weggenomen is in principe het doelmatige maatregelpakket wat toegepast moet worden.

Clustering

Maatregelen worden doorgaans afgewogen voor groepen van woningen en/of eventueel andere geluidgevoelige bestemmingen die gezamenlijk profijt hebben van eenzelfde aaneengesloten maatregel. Deze groepen worden clusters genoemd.

Reductiepunten

Reductiepunten worden toegekend aan alle geluidgevoelige objecten binnen een cluster waar de toekomstige geluidbelasting hoger is dan 48 dB vanwege wegverkeer. Om het aantal reductiepunten per geluidgevoelig object vast te stellen dient een berekening gemaakt te worden van de geluidbelasting in de plansituatie zonder bestaande en/of nieuwe geluidsreducerende maatregelen. In Bijlage D van dit rapport zijn de tabellen voor het bepalen van de reductiepunten uit Bijlage D van de regeling opgenomen.

Maatregelpunten

Het aantal maatregelpunten van een geluidsbeperkende maatregel of maatregelpakket wordt bepaald op grond van de in Bijlage 1 van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder opgenomen maatregelpunten per eenheid. Het aantal maatregelpunten omvat het totaal van de maatregelpunten van bestaande en van nieuw te treffen geluidsbeperkende maatregelen ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. In Bijlage D van dit rapport zijn de tabellen voor het bepalen van de maatregelpunten uit Bijlage 1 van de regeling opgenomen.

Beperking van het maatregelenpakket

Er kunnen situaties zijn dat een cluster een zodanige omvang heeft, dat met het aantal beschikbare reductiepunten bijna iedere denkbare maatregel gerealiseerd kan worden. Voor een dergelijke situatie zijn dan uitzonderlijke omvangrijke maatregelen mogelijk die in de praktijk geen doelmatige besteding van financiële middelen zal zijn. Om dit aspect te kunnen afwegen is een extra regel opgenomen: indien met een alternatieve maatregel die beduidend minder omvangrijk is (minder maatregelpunten) een geluidreductie behaald wordt van ten minste 95% van de geluidreductie van de maximale maatregel, mag deze alternatieve maatregel beschouwd worden als de maximale financieel doelmatige maatregel.

Situatie met bestaande overdrachtsmaatregelen

Daarnaast is er een aanvullende regel voor de situatie dat een nieuwe overdrachtsmaatregel leidt tot het slopen van een bestaande overdrachtsmaatregel. De nieuwe overdrachtsmaatregel is niet financieel doelmatig indien de bestaande overdrachtsmaatregel niet ouder is dan 10 jaar en deze een bijna gelijke geluidreductie als de nieuwe maatregel realiseert.

Hogere waarde

Indien de maximale doelmatige geluidsreducerende maatregelen niet tot een reductie leiden tot aan de grenswaarde hoeven in principe geen verdere maatregelen overwogen te worden. In dat geval is er voldoende aangetoond dat er voor die geluidgevoelige objecten een hogere waarde dan de streefwaarde moet worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting met het doelmatige maatregelenpakket nog hoger is dan de maximaal te verkrijgen hogere waarde zullen er alsnog aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

In hoofdstuk 4 is een stappenschema opgenomen voor de uitvoering van een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai. Een belangrijk onderdeel in het stappenschema is de afweging van doelmatige maatregelen.

2.10 Hogere waarden beleid gemeente Boxtel

De gemeente Boxtel heeft een beleid hogere grenswaarden opgesteld, deze is vastgelegd in een notitie (kenmerk: BTL141-1/zekn/001, datum: 16 januari 2008). De notitie bevat het beleid inzake de toepassing van ontheffingscriteria conform de Wgh en bijbehorende uitvoeringsbesluiten en geeft een toelichting op het stellen van voorwaarden bij ontheffingsverlening.

De gemeente is bevoegd gezag inzake de vaststelling van een hogere grenswaarde in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg, van de gevels van de betrokken woningen tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zal zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het beleid stelt dat een ontheffing verleend kan worden mits goed is onderbouwd waarom er sprake is van een overwegend bezwaar voor (extra) maatregelen. Het gemeentelijke beleid stelt nog dat het vaststellen van een hogere waarde mogelijk is indien:

- Er sprake is van minimaal één geluidluwe gevel (geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde aan de niet wegzijde van de woning of 10 dB lager dan de aan te vragen hogere waarde)
- Voor de woningen waarvoor een hogere waarden wordt aangevraagd wordt ook de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Voor de toetsing van het geluidniveau binnen de woning van het binnenniveau wordt rekening gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting.

2.11 Cumulatie

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is het conform de Wgh noodzakelijk om bij de aanvraag van een hogere grenswaarden ook de gecumuleerde geluidbelasting in beeld te brengen.

Het is dan ook van belang na te gaan of binnen het studiegebied voor de geluidsgevoelige bestemmingen ook geluidsbelastingen vanwege andere relevante gezoneerde bronnen optreden. Het betreft bijvoorbeeld gezoneerde industrieterreinen, spoorwegen, tramlijnen, metrolijnen, overige wegen en luchtvaartterreinen. De verschillende geluidbronnen moeten ieder een substantiële bijdrage leveren om te worden meegenomen in de cumulatie. Daarvan is sprake als de geluidbelasting de voorkeurswaarde van de betreffende bron overschrijdt.

In hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is een rekenmethode beschreven waarmee verschillende geluidsoorten kunnen worden gecumuleerd. De basis van deze methode is dat de geluidbelastingen van de verschillende soorten bronnen naar rato van hun hinderbijdrage worden opgeteld. Verschillende geluidsoorten geven bij een zelfde energetische geluidbelasting een verschillende mate van hinder. De betreffende rekenmethode houdt hier dus rekening mee. De geluidbelastingen van de

verschillende bronnen worden namelijk op basis van hun hinderbijdrage omgerekend naar de geluidsoort wegverkeerslawaai.

2.12 MJPG (Meer Jaren Programma Geluidsanering)

De laatste 20 jaar kende Nederland een flinke verkeersgroei. En verkeer geeft geluid - dat geldt voor zowel auto's als voor treinen. De overheid wil geluidhinder voorkomen en beperken en werkt daarom momenteel aan het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). In deze programma's werkt Rijkswaterstaat aan een stillere (snel)weg en ProRail aan een stiller spoor. Het MJPG is vooral gericht op het oplossen van de saneringssituaties. Dit zijn de bestaande situaties die merendeels sinds voor de invoering van de geluidwetgeving in de jaren 80 een te hoge geluidbelasting ondervinden.

ProRail startte in het kader van het MJPG in 2015 met een grootschalig gedetailleerd geluidonderzoek. Op basis van die uitkomsten maakt ProRail diverse saneringsplannen. Daarin staat op welke plek(ken) er geluidmaatregelen nodig zijn, welke maatregelen dat zijn en wanneer ze klaar moeten zijn. Na de formele goedkeuring van het ministerie en eventuele bezwaar- en beroepsprocedures start de uitvoering.

Voor het spoortraject Boxtel – Tilburg geldt dat hier sprake is van een MJPG onderzoek. Voor dit traject is reeds een akoestisch rapport opgesteld waarin mogelijke geluidmaatregelen zijn afgewogen. Dit rapport en de maatregelen zijn echter nog niet definitief en goedgekeurd door de minister. Om deze reden is in dit onderzoek geen rekening gehouden met de geluidmaatregelen vanwege het MJPG onderzoek.

3 UITGANGSPUNTEN

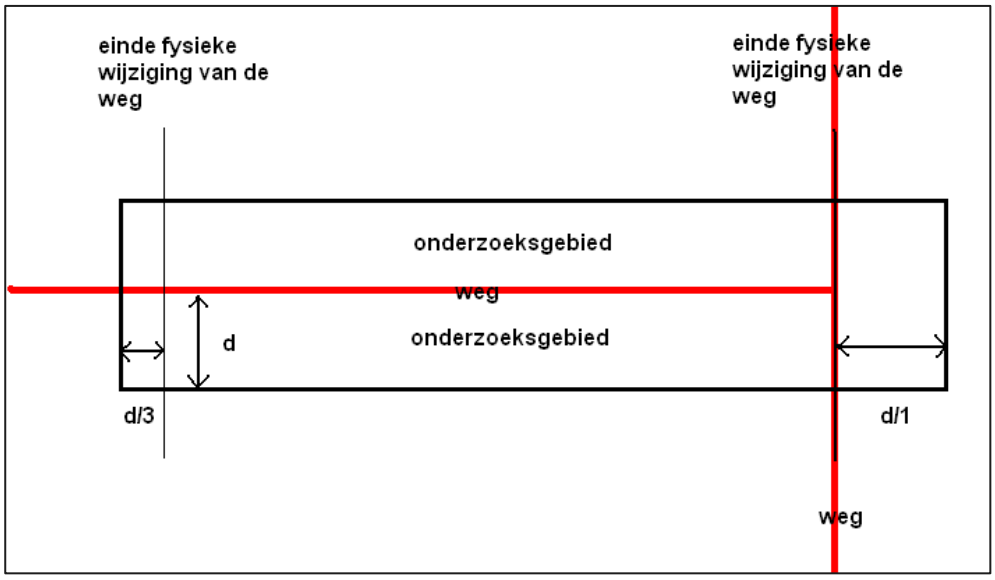
In dit hoofdstuk zijn de gehanteerde uitgangspunten van het akoestisch onderzoek opgenomen.

3.1 Onderzoeksgebieden

Het akoestisch onderzoek richt zich op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen die zijn gelegen in de geluidszone van een weg. Het onderzoek start met het afbakenen van het onderzoeksgebied aan de hand van de zonebreedte (zie Tabel 1) van de weg en de werkgrenzen van de ingreep.

Afbakenen van een onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied wordt loodrecht op de weg begrensd door de wettelijke zonebreedte en in de lengterichting door de locatie van de fysieke wijziging aan de weg. Het onderzoeksgebied loopt voorbij de werkgrenzen door met ⅓ van de zonebreedte, zoals aangegeven op het linkerdeel van Figuur 2. Aan de uiteinden van een weg (zie rechterdeel van Figuur 2) loopt het onderzoeksgebied door over een afstand die gelijk is aan de zonebreedte.



Figuur 2: Onderzoeksgebied (d=zonebreedte)

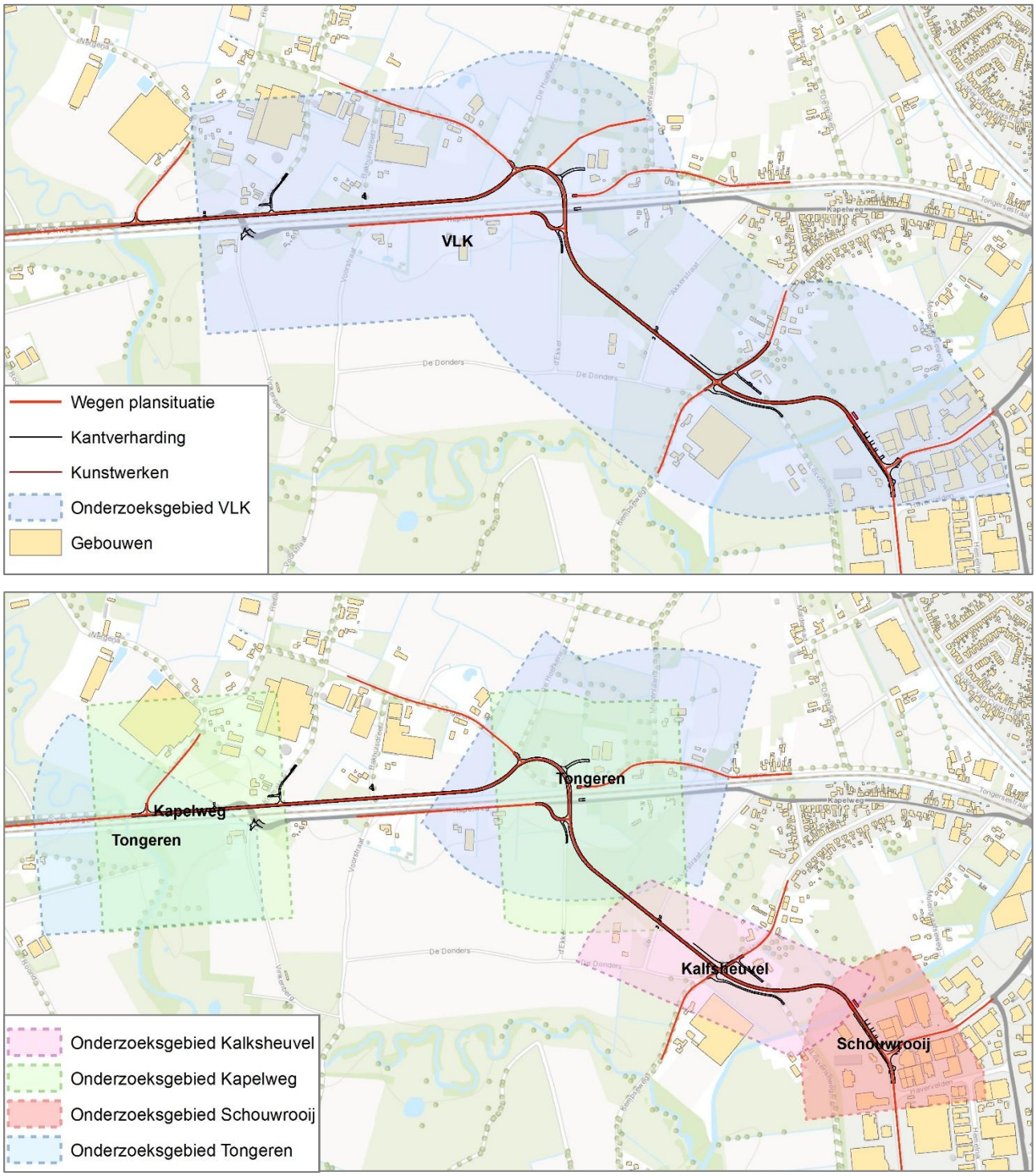
Indien de weg bestaat uit wegdelen met een verschillend aantal rijstroken, geldt dat de breedste zone doorloopt met een afstand van ⅓ van de zonebreedte over de smallere zone.

Om een betrouwbare geluidsbelasting te kunnen berekenen aan de randen van het onderzoeksgebied, worden de weg en de omgeving ook buiten het onderzoeksgebied ingevoerd in het rekenmodel.

Afbakening onderzoeksgebieden

Voor dit onderzoek zijn er vijf onderzoeksgebieden gedefinieerd. Eén onderzoeksgebied heeft betrekking op de nieuwe wegaanleg en wordt op basis van dit juridisch kader getoetst. De andere onderzoeksgebieden hebben betrekking op de wijziging van bestaande wegen, hier wordt getoetst of er sprake is van reconstructie volgens de Wet Geluidhinder.

De onderzoeksgebieden bestaan uit de gebieden zoals weergegeven op onderstaande figuur. Behalve de begrenzing van het onderzoeksgebied zijn op deze figuur ook de fysieke werkgrenzen weergegeven. Deze afbeelding is tevens opgenomen in Bijlage A. Het betreffen allemaal buitenstedelijke wegen met uitzondering van de Schouwrooij.



Figuur 3: Onderzoeksgebieden

Het project bestaat uit de realisatie van een nieuwe verbindingsweg, de VLK. De nieuwe VLK sluit aan op de Colenhoef op het industrieterrein aan de zuidzijde. Hiervoor is ook de aanpassing van enkele bestaande wegen noodzakelijk:

- Aanpassing van de Schouwrooij is hiervoor noodzakelijk. Er wordt een kruispunt gerealiseerd van de VLK met de Schouwrooij.
- De nieuwe verbindingsweg kruist Kalksheuvel. Hier wordt een kruispunt gerealiseerd met enkele aanpassingen van de Kalksheuvel ten behoeve van de ontsluiting van de aanwezige woningen en kavels.
- Aan de zuidzijde van het spoor wordt een aansluiting van de Kapelweg op de nieuwe verbindingsweg gemaakt.

- Aan de noordzijde van het spoor doorkruist de VLK de bestaande weg Tongeren. Aan de noordwestzijde komt een aansluiting van Tongeren op de VLK. Aan de oostzijde wordt Tongeren afgewaardeerd tot een doodlopende weg voor enkel bestemmingsverkeer. In het verkeersmodel dat is gebruikt voor dit onderzoek is voor de toekomstige situatie (2028) uitgegaan van een aansluiting Tongeren. In een afzonderlijk onderzoek en afzonderlijke procedure wordt de exacte ligging van de nieuwe weg tussen de VLK en de bestaande Mezenlaan (aansluiting Tongeren) bepaald.
- De Kromakker sluit in de bestaande situatie aan op de Kapelweg, in de plansituatie wordt een aansluiting op de VLK gerealiseerd. Aangezien de Kromakker een onverharde weg betreft met bijzonder weinig verkeer wordt de geluidbelasting vanwege deze weg niet berekend en getoetst.
- Aan de oostzijde sluit de VLK weer aan op de Kapelweg. De Kapelweg wordt aangepast tot aan de kruising met Tongeren.

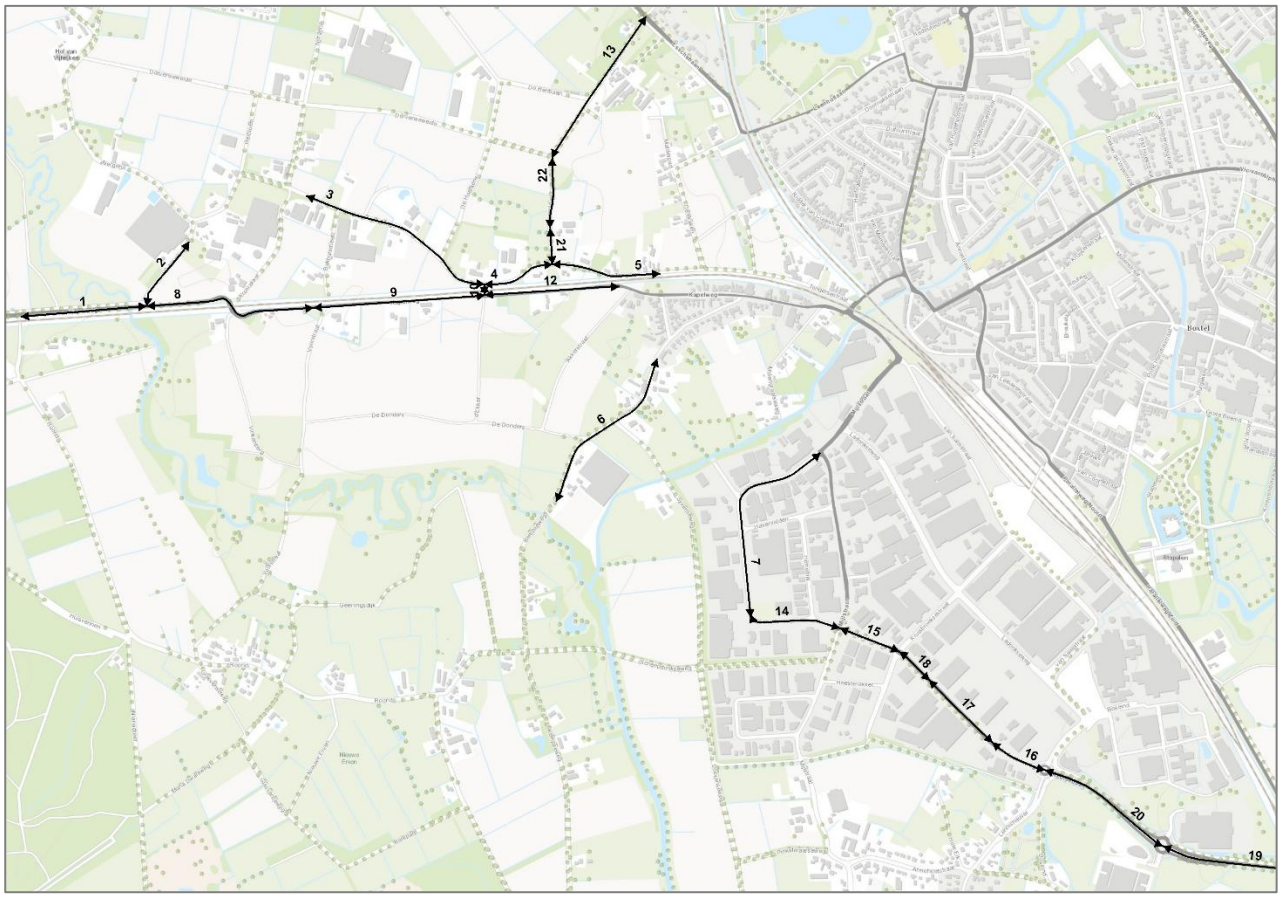
Alle relevante geluidsgevoelige en niet-geluidsgevoelige objecten zijn in kaart gebracht evenals alle andere omgevingskenmerken die relevant zijn voor het onderzoek en de geluidsberekeningen.

3.2 Verkeersgegevens

Voor het reconstructieonderzoek moet de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de wijziging vergeleken worden met de geluidsbelasting in de toekomstige situatie minimaal 10 jaar na realisatie. Omdat de weg gewijzigd wordt in 2018 wordt uitgegaan van de onderzoeksjaren 2017 en 2028.

De verkeersgegevens (weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten, voertuigverdelingen, verdelingen over de dag-, avond- en nachtperiode) zijn aangeleverd door Goudappel Coffeng (kenmerk: BTL049/Wka/0001.04, datum: 21 februari 2017). De gegevens zijn doorgerekend met het vigerende verkeersmodel van de regio ’s-Hertogenbosch 2014. Dit model is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio en gebaseerd op de Brabantbrede ModelAanpak (BBMA)

De verkeersgegevens die gehanteerd zijn voor dit onderzoek zijn weergegeven in Tabel 6 en Tabel 7, nummering van de wegvakken is in onderstaande figuren aangegeven.

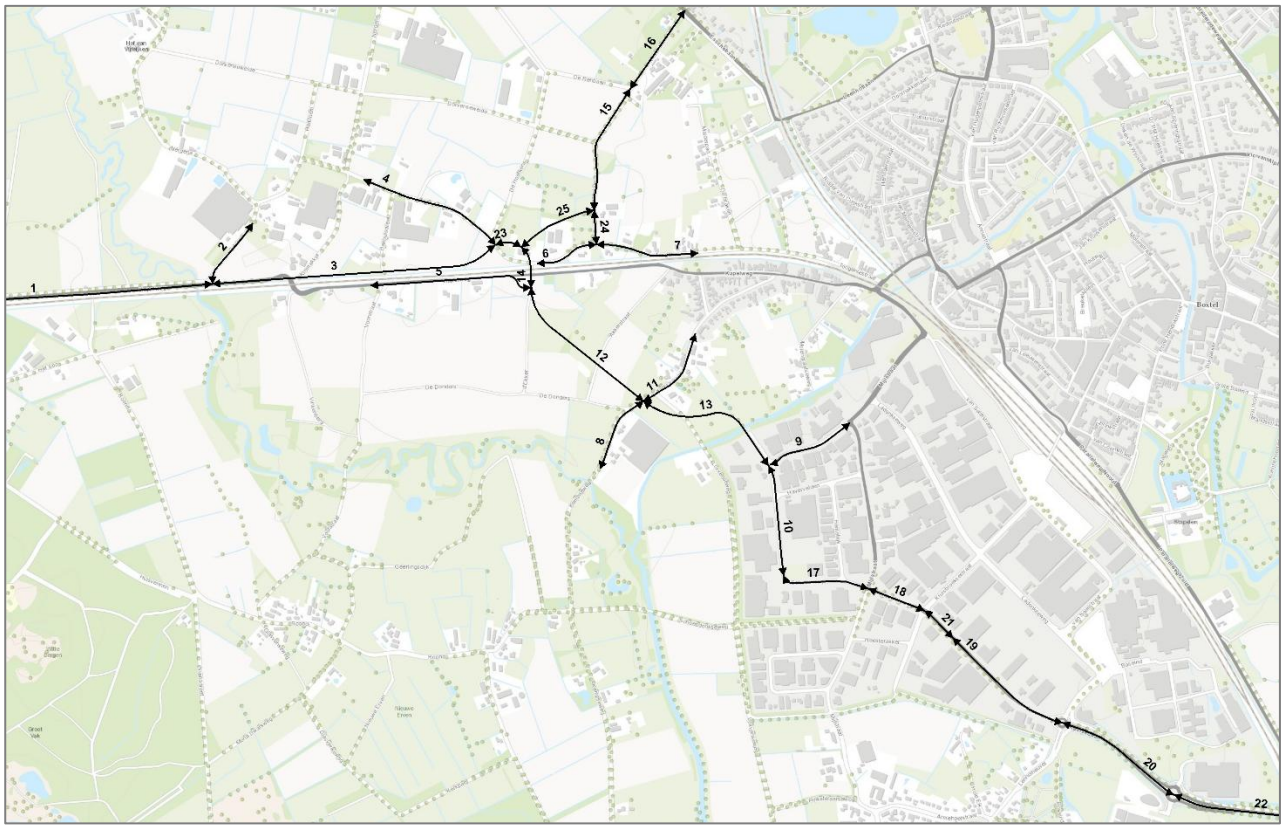


Figuur 4: Wegvak nummering t.b.v. verkeerscijfers huidige situatie

Tabel 6: Verkeersgegevens huidige situatie 2017

Weg (vak)	Etmaalintensiteit	Voertuigverdeling [%]									Verdeling over het etmaal [%]		
		Dag			Avond			Nacht					
		Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Dag	Avond	Nacht
1	4709,30	88,83	83,50	86,31	7,70	10,26	7,59	3,47	6,24	6,10	6,84	2,74	0,87
2	2376,34	99,67	99,49	99,60	0,23	0,32	0,23	0,10	0,19	0,17	6,90	2,60	0,85
3	2661,56	99,66	99,47	99,58	0,22	0,30	0,22	0,12	0,22	0,21	6,90	2,60	0,85
4	3494,99	83,63	76,71	80,61	11,13	14,49	10,90	5,23	8,80	8,49	6,82	2,80	0,87
5	2929,12	81,26	73,63	77,88	12,66	16,27	12,31	6,08	10,10	9,80	6,81	2,83	0,87
6	437,87	73,99	64,09	68,66	15,00	18,42	14,13	11,00	17,48	17,21	6,76	2,94	0,90
7	2848,14	85,10	81,77	84,22	8,66	9,35	7,06	6,24	8,88	8,73	6,76	2,90	0,90
8	2357,28	77,79	69,02	73,51	15,29	19,26	14,68	6,91	11,72	11,81	6,78	2,88	0,88
9	2608,46	79,08	70,94	75,53	14,34	18,25	13,91	6,57	10,81	10,56	6,80	2,86	0,88

Weg(vak)	Etmaalintensiteit	Voertuigverdeling [%]									Verdeling over het etmaal [%]		
		Dag			Avond			Nacht					
		Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Dag	Avond	Nacht
10	1080,30	48,51	37,46	42,72	35,46	38,87	31,79	16,03	23,66	25,50	6,64	3,24	0,93
11	2357,28	77,71	69,24	74,00	15,28	19,32	14,78	7,01	11,44	11,22	6,79	2,87	0,88
12	2456,51	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,90	2,60	0,85
13	605,78	95,63	93,57	94,93	3,34	4,60	3,36	1,03	1,83	1,72	6,88	2,65	0,85
14	1434,22	55,12	48,45	52,24	22,11	21,87	17,27	22,77	29,68	30,49	6,67	3,13	0,93
15	2198,86	61,57	55,53	59,66	21,49	21,82	17,16	16,94	22,65	23,18	6,70	3,06	0,92
16	2858,17	68,74	62,88	66,50	16,21	16,70	12,93	15,05	20,42	20,57	6,71	3,02	0,92
17	2858,17	68,74	62,88	66,50	16,21	16,70	12,93	15,05	20,42	20,57	6,71	3,02	0,92
18	2144,71	62,19	56,26	60,44	21,58	21,97	17,29	16,23	21,77	22,28	6,71	3,05	0,91
19	7352,00	80,16	70,93	74,29	10,29	12,90	9,67	9,55	16,17	16,04	6,77	2,88	0,90
20	7037,77	79,52	74,95	77,80	10,62	11,27	8,56	9,86	13,79	13,63	6,74	2,95	0,91
21	2438,89	98,74	98,03	98,40	0,77	1,08	0,78	0,49	0,89	0,82	6,89	2,62	0,85
22	3011,74	72,00	62,22	67,10	17,46	21,23	16,44	10,54	16,55	16,46	6,75	2,95	0,89



Figuur 5: Wegvak nummering t.b.v. verkeerscijfers toekomstige situatie

Tabel 7: Verkeersgegevens toekomstige situatie 2028

Weg(vak)	Etmaalintensiteit	Voertuigverdeling [%]									Verdeling over het etmaal [%]		
		Dag			Avond			Nacht					
		Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Dag	Avond	Nacht
1	5687,48	86,80	80,53	83,59	8,63	11,35	8,43	4,57	8,12	7,98	6,83	2,77	0,87
2	43,21	98,90	98,16	98,41	0,36	0,51	0,37	0,73	1,33	1,23	6,89	2,62	0,85
3	5644,27	86,71	80,40	83,48	8,69	11,43	8,49	4,60	8,17	8,03	6,83	2,77	0,87
4	101,51	95,69	93,06	94,03	1,74	2,38	1,73	2,58	4,56	4,24	6,87	2,66	0,86
5	300,30	90,88	86,32	88,66	5,59	7,53	5,53	3,53	6,15	5,81	6,85	2,72	0,87
6	339,65	89,94	85,04	87,59	6,27	8,39	6,19	3,79	6,57	6,22	6,85	2,73	0,87
7	2293,72	99,48	99,17	99,32	0,27	0,38	0,28	0,24	0,44	0,41	6,90	2,61	0,85
8	275,64	81,24	72,86	76,53	9,96	12,68	9,53	8,80	14,46	13,94	6,79	2,85	0,89
9	513,01	70,85	68,31	70,26	17,35	16,87	13,98	11,80	14,82	15,75	6,87	2,99	0,70
10	5551,23	84,22	80,76	83,35	9,31	10,04	7,59	6,47	9,20	9,05	6,76	2,90	0,90
11	1497,69	92,28	88,22	90,18	4,43	6,01	4,40	3,29	5,77	5,42	6,86	2,70	0,86

Weg(vak)	Etmaalintensiteit	Voertuigverdeling [%]									Verdeling over het etmaal [%]		
		Dag			Avond			Nacht					
		Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Dag	Avond	Nacht
12	5874,67	83,37	75,64	78,98	9,96	12,78	9,57	6,67	11,58	11,45	6,80	2,83	0,88
13	6059,72	83,85	76,27	79,55	9,65	12,42	9,28	6,50	11,30	11,17	6,80	2,82	0,88
14	5830,49	83,26	75,50	78,85	10,03	12,87	9,63	6,71	11,63	11,51	6,80	2,83	0,88
15	2742,96	70,56	60,52	65,56	18,52	22,41	17,41	10,92	17,07	17,03	6,75	2,97	0,90
16	2749,73	70,54	60,51	65,55	18,57	22,46	17,46	10,89	17,03	16,99	6,75	2,97	0,90
17	7317,30	83,18	79,55	82,29	9,95	10,71	8,11	6,87	9,74	9,60	6,76	2,91	0,90
18	8781,29	82,51	78,90	81,81	10,81	11,63	8,83	6,68	9,47	9,35	6,76	2,91	0,90
19	9139,41	82,72	79,01	81,80	10,20	10,96	8,31	7,08	10,03	9,89	6,76	2,91	0,90
20	13451,90	82,97	79,23	81,95	9,81	10,55	7,99	7,22	10,22	10,07	6,76	2,91	0,91
21	8617,46	82,62	79,06	81,99	10,88	11,72	8,90	6,50	9,23	9,11	6,76	2,91	0,90
22	14074,48	83,37	75,47	78,72	9,50	12,20	9,10	7,12	12,33	12,18	6,80	2,83	0,89
23	5745,78	86,87	80,62	83,66	8,57	11,28	8,38	4,57	8,11	7,97	6,83	2,77	0,87
24	2436,45	98,82	98,15	98,50	0,73	1,02	0,73	0,45	0,83	0,76	6,89	2,62	0,85
25	5041,45	84,08	77,06	80,65	9,90	12,84	9,62	6,02	10,10	9,72	6,82	2,80	0,88

3.3 Overige uitgangspunten

Wegdekverhardingen en rijsnelheden

De maximale wettelijke rijsnelheid en de wegdekverhardingen zijn weergegeven in Tabel 8. De snelheden zijn ook visueel weergegeven in Bijlage A.

Tabel 8: Wettelijke maximale rijsnelheden en wegdekverhardingen

Weg(vak)	Maximum snelheid [km/h]	Wegdek
VLK (buitengebied)	60	DAB
VLK (op bedrijventerrein Ladonk) (grens Smalwater)	50	DAB
Kalksheuvel (van kruising Kalksheuvel-Loxvenseweg richting Kapelweg)	30	DAB
Kalksheuvel (van Kleine AA tot de kruising Kalksheuvel-Loxvenseweg)	60	DAB

Weg(vak)	Maximum snelheid [km/h]	Wegdek
Tongeren	60	DAB
Kapelweg	60	DAB
Schouwrooij	50	DAB

Wanneer er sprake is van een overschrijding of een reconstructie worden bronmaatregelen afgewogen op doelmatigheid. Uitgangspunt voor het toe te passen stille wegdektype is SMA-NL8 G+. De geluidreductie van SMA-NL8 G+ t.o.v. DAB bedraagt 3 tot 4 dB. SMA-NL8 G+ heeft de voorkeur t.o.v. bijvoorbeeld Dunne Deklagen B omdat: SMA-NL8 G+ een langere levensduur heeft, makkelijker te onderhouden is waardoor de onderhoudskosten ook lager zijn en de geluidreductie gelijkwaardig is. Voor de afweging van bronmaatregelen is daarom AMS-NL8 G+ als uitgangspunt gehanteerd.

Kruispuntcorrecties/rotonde correcties

Er zijn in de huidige situatie geen verkeersregelinstallaties (VRI) aanwezig, ook in de plansituatie worden geen VRI's toegepast. Kruispuntcorrecties zijn daarom niet van toepassing. Dit geldt eveneens voor rotondes, deze niet aanwezig in de bestaande situatie en ook niet gepland in de plansituatie.

Geluidschermen/wallen

In het onderzoeksgebied zijn langs de onderzochte wegen geen bestaande geluidsschermen of geluidswallen aanwezig. Het spoortalud waarlangs de VLK wordt aangelegd is zijn wel gemodelleerd, daar waar het spoor verhoogd ligt zorgt deze dus voor afscherming.

Sanering

De lijst met de gemelde saneringssituaties is opgevraagd bij de gemeente Boxtel. Op deze lijst staan de volgende bestemmingen (Tabel 9) die gelegen zijn binnen het onderzoeksgebied.

Tabel 9: Overzicht saneringssituaties

Adres	Woonplaats	Maatgevende bron
Kapelweg 53	Boxtel	Kapelweg

Bestemmingsplannen/geprojecteerde bestemmingen

Uit de bestemmingsplankaarten / verbeeldingen van de gemeente blijkt niet dat er nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in het onderzoeksgebied mogelijk worden gemaakt. Derhalve zijn voor onderliggend akoestisch onderzoek alleen de geluidsbelastingen onderzocht voor de bestaande geluidsgevoelige objecten.

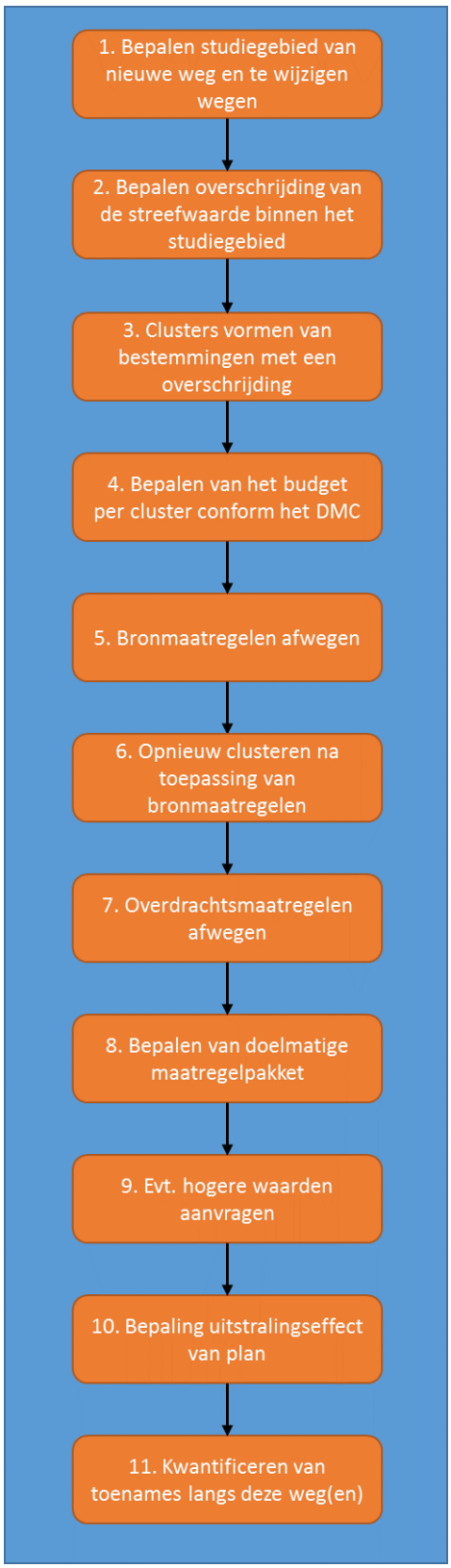
3.4 Rekenmethode

De berekeningen zijn verricht met het computerprogramma Geomilieu (versie 3.11). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts.

In Bijlage A is een uitdraai met de invoergegevens van het model opgenomen.

4 WERKWIJZE AKOESTISCH ONDERZOEK

In dit hoofdstuk is de werkwijze van het akoestisch onderzoek stap voor stap beschreven. In onderstaand stappenschema is de werkwijze weergegeven. Hierin is ook de werkwijze voor de afweging van maatregelen opgenomen.



Figuur 6: Stappenschema

1. Het akoestisch onderzoek richt zich op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen die zijn gelegen in de geluidzone van een weg. Het onderzoek start met het afbakenen van het onderzoeksgebied aan de hand van de zonebreedte van de weg en de werkgrenzen van de ingreep.
2. Binnen deze studiegebieden wordt de geluidbelasting voor alle geluidgevoelige bestemmingen inzichtelijk gemaakt. En wordt bepaald of er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (nieuwe wegaanleg) danwel van reconstructie (wijziging van een bestaande weg).
3. Op basis van de geluidgevoelige bestemmingen die een toename ondervinden ten opzichte van de streefwaarde worden clusters gevormd. Clusters zijn groepen van woningen en/of eventueel andere geluidsgevoelige bestemmingen die gezamenlijk profijt hebben van een zelfde aaneengesloten maatregel.
4. Aan alle bestemmingen in een cluster met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde worden conform het DMC reductiepunten toegekend. De som van deze reductiepunten vormt het totale budget voor dat cluster.
5. Als eerste stap in de afweging van geluidreducerende maatregelen is de afweging van bronmaatregelen (stil wegdek).
6. Op basis van de nog overgebleven overschrijdingen (na toepassing van bronmaatregelen) worden opnieuw clusters gevormd.
7. Tweede stap in de maatregelafweging is het afwegen van aanvullende overdrachtsmaatregelen (geluidschermen/-wallen).
8. Het doelmatige maatregelpakket wordt gekozen. Dit is het meest effectieve maatregelpakket binnen het beschikbare budget.
9. Voor geluidgevoelige bestemmingen waarvoor het niet mogelijk blijkt maatregelen te treffen om de geluidbelasting terug te brengen tot op of onder de streefwaarde is het noodzakelijk een hogere waarden aan te vragen.
10. Op grond van artikel 99, tweede lid, van de Wet geluidhinder dient akoestisch onderzoek te worden gedaan naar de geluidsbelasting vanwege andere wegen dan de te reconstrueren wegen vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, indien redelijkerwijs de verwachting bestaat dat door de reconstructie/nieuwe wegaanleg de geluidsbelasting van andere wegen met 2 dB of meer toeneemt.
11. Voor de betreffende wegen zal het akoestisch onderzoek moeten worden uitgebreid en zal de toename van de geluidsbelasting moeten worden bepaald voor het toekomstige maatgevende jaar. Er bestaat vervolgens geen harde plicht op grond van de Wgh om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename van die andere weg of wegdeel. Wel is er de (beleidsmatige) “plicht” om de gegevens uit het akoestische onderzoek in de besluitvorming te betrekken.

5 RESULTATEN

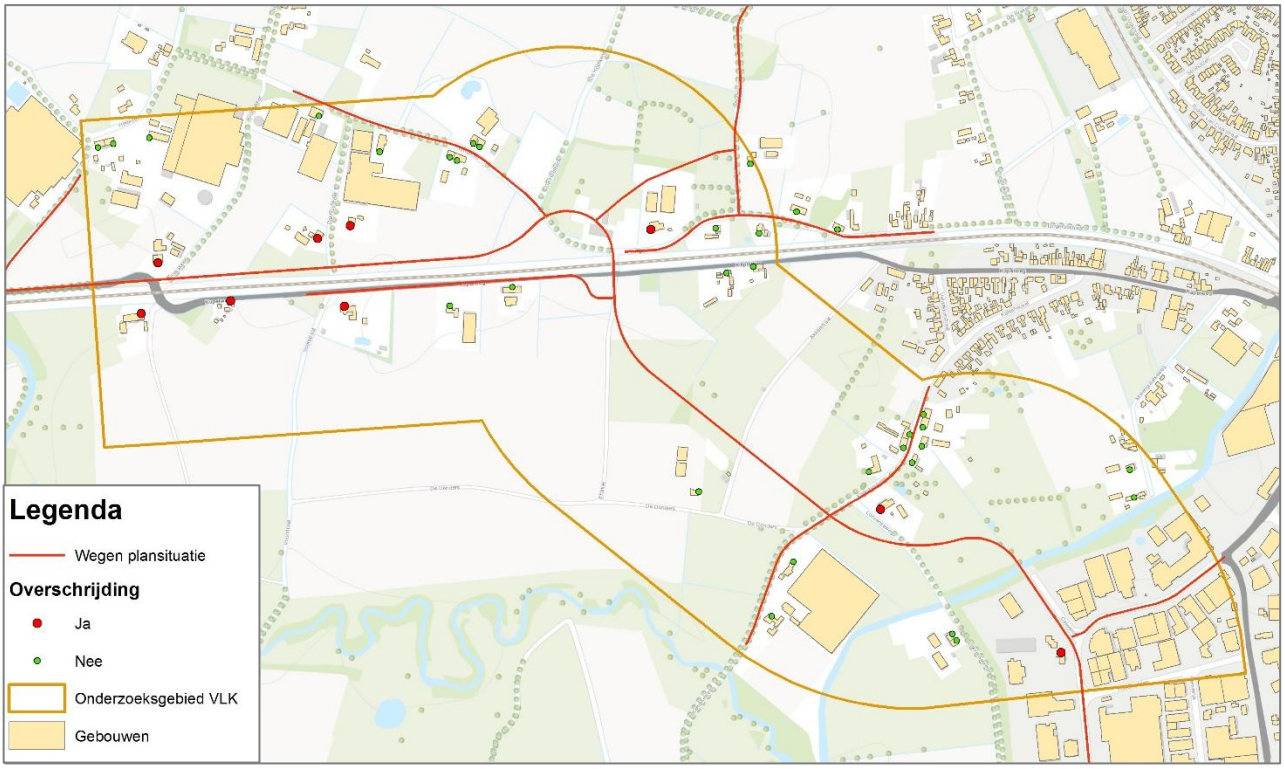
De geluidsbelastingen ten gevolge van de nieuwe VLK en de reconstructie van enkele bestaande wegen is berekend ter plaatse van de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de onderzoeksgebieden. De ligging van de onderzochte wegen, de geluidgevoelige bestemmingen en de situering van de rekenpunten is opgenomen in Bijlage A. De geluidsbelastingen zijn berekend voor de toekomstige situatie 10 jaar na realisatie, te weten het jaar 2028 en voor de huidige situatie, te weten het jaar 2017.

5.1 Nieuwe wegaanleg

De geluidsbelastingen ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg VLK zijn berekend ter plaatse van de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen het onderzoeksgebied. De geluidsbelastingen zijn berekend voor de toekomstige situatie 10 jaar na realisatie/vaststelling bestemmingsplan (2028).

5.1.1 VLK

Binnen het onderzoeksgebied van de VLK zijn 41 woningen gelegen. Voor 9 woningen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De berekende maatgevende geluidsbelastingen voor deze woningen zijn weergegeven in Tabel 10. De geluidsbelastingen zijn weergegeven na aftrek conform artikel 110g Wgh (regel voor het anticiperen op het stiller worden van het wegverkeer). De resultaten van alle geluidgevoelige bestemming zijn opgenomen in Bijlage B. De ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en de rekenpunten is gepresenteerd in Figuur 7.



Figuur 7: Resultaten nieuwe wegaanleg VLK

Tabel 10: Berekeningsresultaten,VLK (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt ID	Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting Lden [dB]
0001	Bakhuisdreef 2	5	52
0004	Bakhuisdreef 3	5	49

Rekenpunt ID	Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting Lden [dB]
0027	Kalksheuvel 47a	5	52
0034	Tongeren 48	5	49
0051	Kapelweg 59	5	49
0055	Kapelweg 62	5	55
0058	Kapelweg 63	5	52
0061	Kapelweg 67	5	51
0073	Schouwrooij 12	5	56

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe VLK de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij 9 woningen overschrijdt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB. De maximaal toelaatbare waarde van 58 dB wordt hiermee dus ook niet overschreden.

Voor de woningen ten zuiden van het spoor (Kapelweg 59, 63 en 67) geldt dat de geluidsituatie weldegelijk verbeterd ondanks de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In de huidige situatie is de Kapelweg tussen deze woningen en het spoor gelegen. In de toekomstige situatie wordt de Kapelweg afgewaardeerd voor enkel bestemmingsverkeer en wordt de functie van de Kapelweg overgenomen door de VLK welke aan de noordzijde van het spoor is gesitueerd (verder van deze woningen af). Doordat de nieuwe VLK getoetst wordt als een nieuwe wegaanleg en niet als een wijziging van een bestaande weg (reconstructie) volgens de Wgh, wordt enkel de geluidbelasting in de plansituatie getoetst aan de voorkeursgrenswaarde, de geluidbelasting in de huidige situatie wordt hierdoor buiten beschouwing gelaten.

Omdat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is het treffen van geluidmaatregelen op doelmatigheid onderzocht. In hoofdstuk 0 wordt nader ingegaan op het maatregelenonderzoek.

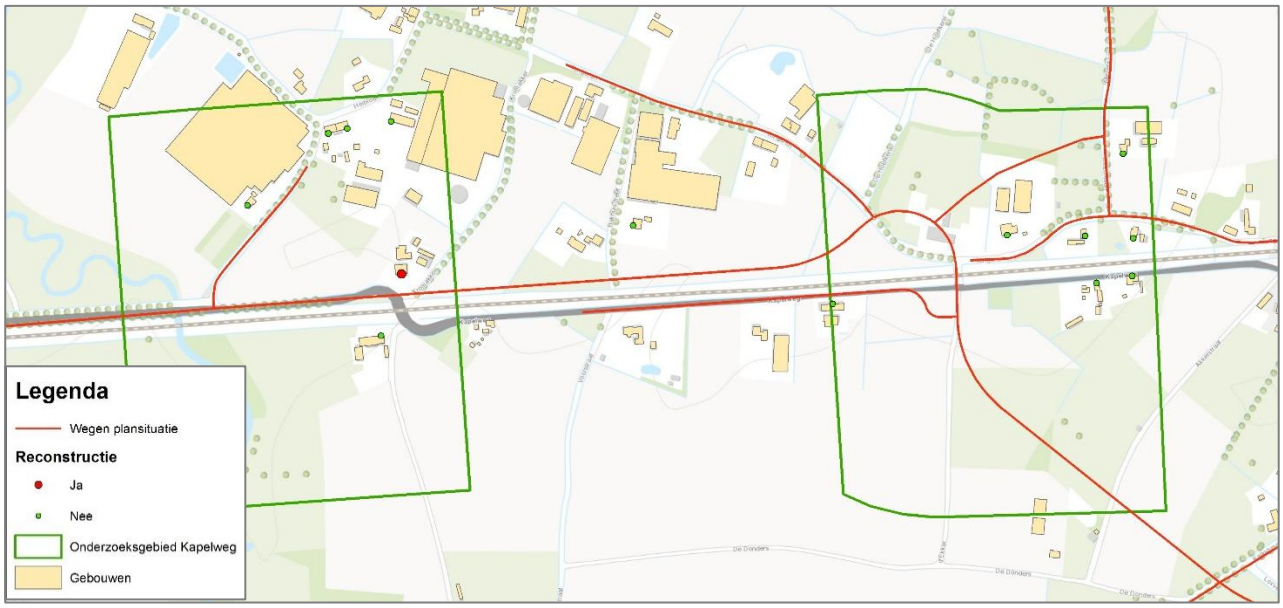
5.2 Reconstructie

De geluidsbelastingen ten gevolge van de wijziging van de Kapelweg, Kalksheuvel, Tongeren en de Schouwrooij zijn berekend ter plaatse van de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de onderzoeksgebieden. De geluidsbelastingen zijn berekend voor de bestaande situatie 2017 (1 jaar voor realisatie) en de toekomstige situatie 10 jaar na realisatie/vaststelling bestemmingsplan (2028).

5.2.1 Kapelweg

De Kapelweg wordt op twee plaatsen gewijzigd. De Kapelweg wordt aangesloten op de nieuwe VLK aan de noordzijde van het spoor. Verder wordt de Kapelweg nog aangesloten op de VLK aan de zuidzijde van het spoor. Hier wordt ook de functie van de Kapelweg gewijzigd van een doorgaande weg naar een weg voor enkel bestemmingsverkeer. Er zijn daarom ook twee onderzoeksgebieden gedefinieerd.

Binnen de onderzoeksgebieden van de Kapelweg zijn 14 woningen gelegen. De berekende geluidsbelastingen voor een aantal maatgevende punten zijn weergegeven in Tabel 11. De geluidsbelastingen zijn weergegeven na aftrek conform artikel 110g Wgh (regel voor het anticiperen op het stiller worden van het wegverkeer). De resultaten van alle geluidgevoelige bestemming zijn opgenomen in Bijlage B. De ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en de rekenpunten is gepresenteerd in Figuur 8.



Figuur 8: Resultaten reconstructie Kapelweg

Tabel 11: Berekeningsresultaten, Kapelweg (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]				Reconstructie	Sanering
		Huidig 2017	Streef-waarde	Plan 2028	Toename		
Kapelweg 62	5	51	51	55	4,69	Ja	Nee
Kapelweg 67	5	51	51	51	0,55	Nee	Nee
Kapelweg 53	1,5	59	59	14	-45,13	Nee	Ja*
Kapelweg 57	5	56	56	46	-10,39	Nee	Nee

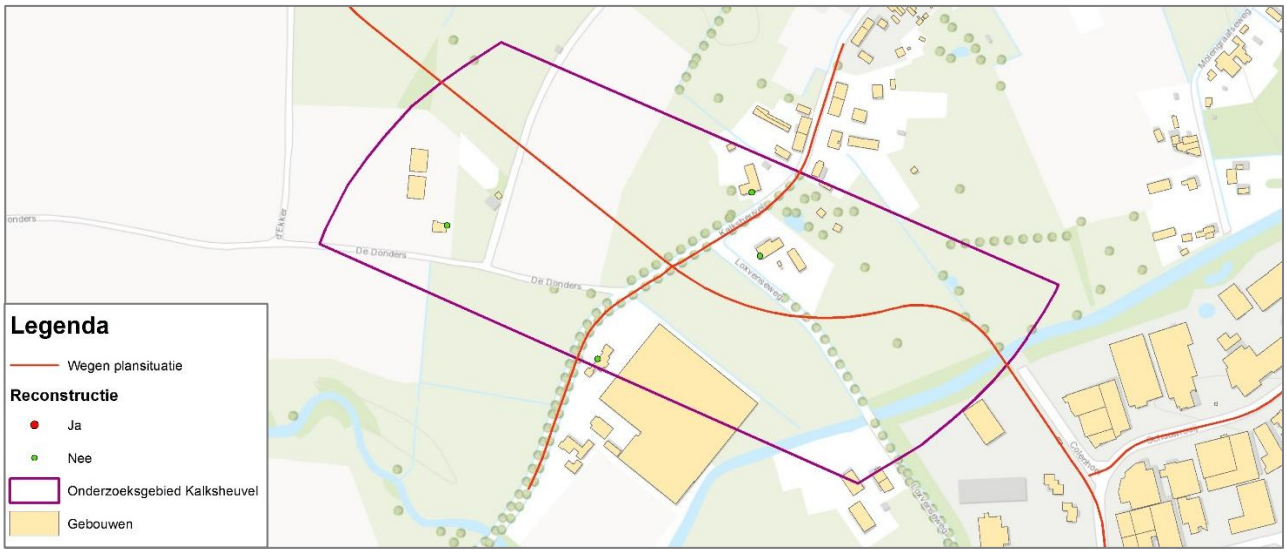
* Deze woning is aangemeld bij BSV als saneringswoning. Vanwege het plan neemt de geluidbelasting dusdanig af dat de geluidbelasting vanwege de Kapelweg ver onder de voorkeursgrenswaarde zakt, hiermee is de sanering al opgelost.

Uit de rekenresultaten blijkt dat er ter plaatse van één woning (Kapelweg 62) er sprake is van een reconstructie volgens de Wgh. De toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde bedraagt maximaal 5 dB.

Aangezien Kapelweg 62 ook binnen het onderzoeksgebied van de nieuwe VLK is gelegen en er voor een nieuwe wegaanleg er strengere eisen gelden, worden maatregelen voor deze woning afgewogen op basis van de streefwaarde (48 dB) voor een nieuwe wegaanleg.

5.2.2 Kalksheuvel

Binnen het onderzoeksgebied van de Kalksheuvel zijn 4 woningen gelegen. De berekende maatgevende geluidsbelastingen voor deze woningen zijn weergegeven in Tabel 12. De geluidsbelastingen zijn weergegeven na aftrek conform artikel 110g Wgh (regel voor het anticiperen op het stiller worden van het wegverkeer). De resultaten van alle geluidgevoelige bestemming zijn opgenomen in Bijlage B. De ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en de rekenpunten is gepresenteerd in Figuur 9.



Figuur 9: Resultaten reconstructie Kalksheuvel

Tabel 12: Berekeningsresultaten, Kalksheuvel (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]				Reconstructie	Sanering
		Huidig 2017	Streef-waarde	Plan 2028	Toename		
Kalksheuvel 26	5	44	48	46	-	Nee	Nee
Kalksheuvel 47a	5	39	48	41	-	Nee	Nee
Kalksheuvel 49	5	46	48	44	-	Nee	Nee
De Donders 4	5	30	48	29	-	Nee	Nee

Voor de woning aan de Kalksheuvel 26 wordt een toename van de geluidbelasting berekend van 2,01 dB, echter bedraagt de geluidbelasting in de toekomstige plansituatie 46 dB, dit ligt ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hierdoor is er geen sprake reconstructie.

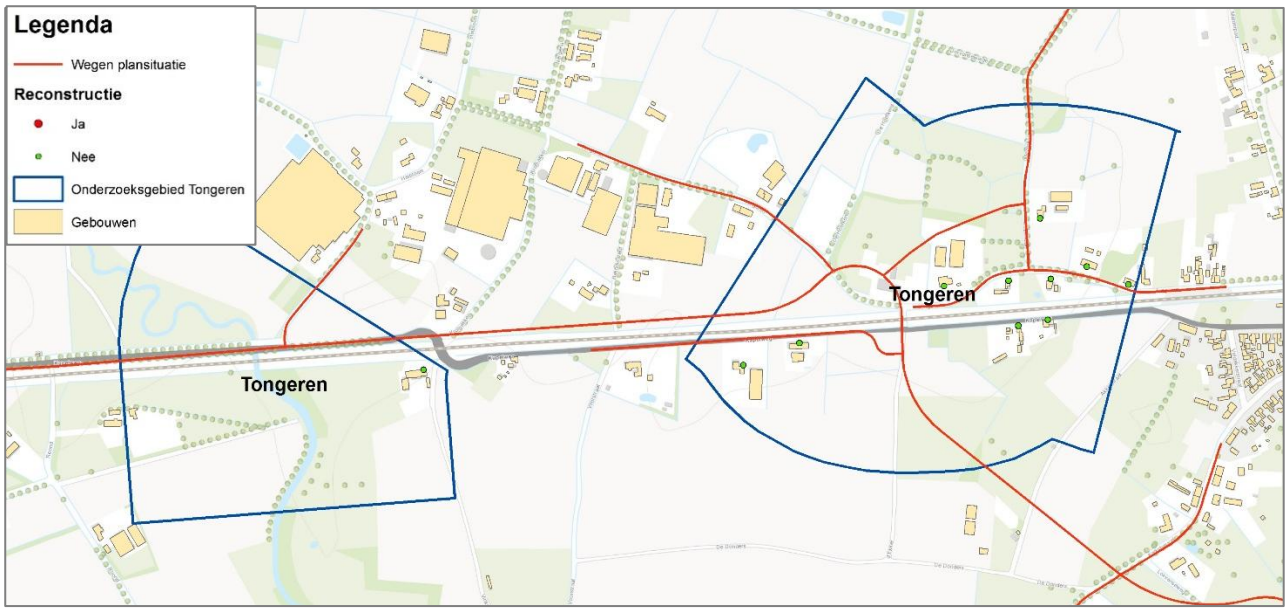
Voor de andere woningen is eveneens geen sprake van reconstructie volgens de Wgh. Verder onderzoek naar maatregelen is niet vereist.

5.2.3 Tongeren

Tongeren wordt op twee plaatsen gewijzigd. Er zijn daarom ook twee onderzoeksgebieden gedefinieerd:

- De bestaande aansluiting van Tongeren op de Kapelweg wordt gewijzigd.
- De nieuwe VLK doorkruist de bestaande Tongeren, hierdoor wordt Tongeren gewijzigd. Aan de noordzijde komt een aansluiting van Tongeren op de VLK, aan de zuidoostzijde wordt Tongeren geknipt en wordt het een doodlopende weg voor motorvoertuigen.

Binnen de onderzoeksgebieden van Tongeren zijn 11 woningen gelegen. De berekende geluidsbelastingen voor een aantal maatgevende punten zijn weergegeven in Tabel 13. De geluidsbelastingen zijn weergegeven na aftrek conform artikel 110g Wgh (regel voor het anticiperen op het stiller worden van het wegverkeer). De resultaten van alle geluidgevoelige bestemming zijn opgenomen in Bijlage B. De ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en de rekenpunten is gepresenteerd in Figuur 10Figuur 8.



Figuur 10: Resultaten reconstructie Tongeren

Tabel 13: Berekeningsresultaten, Tongeren (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

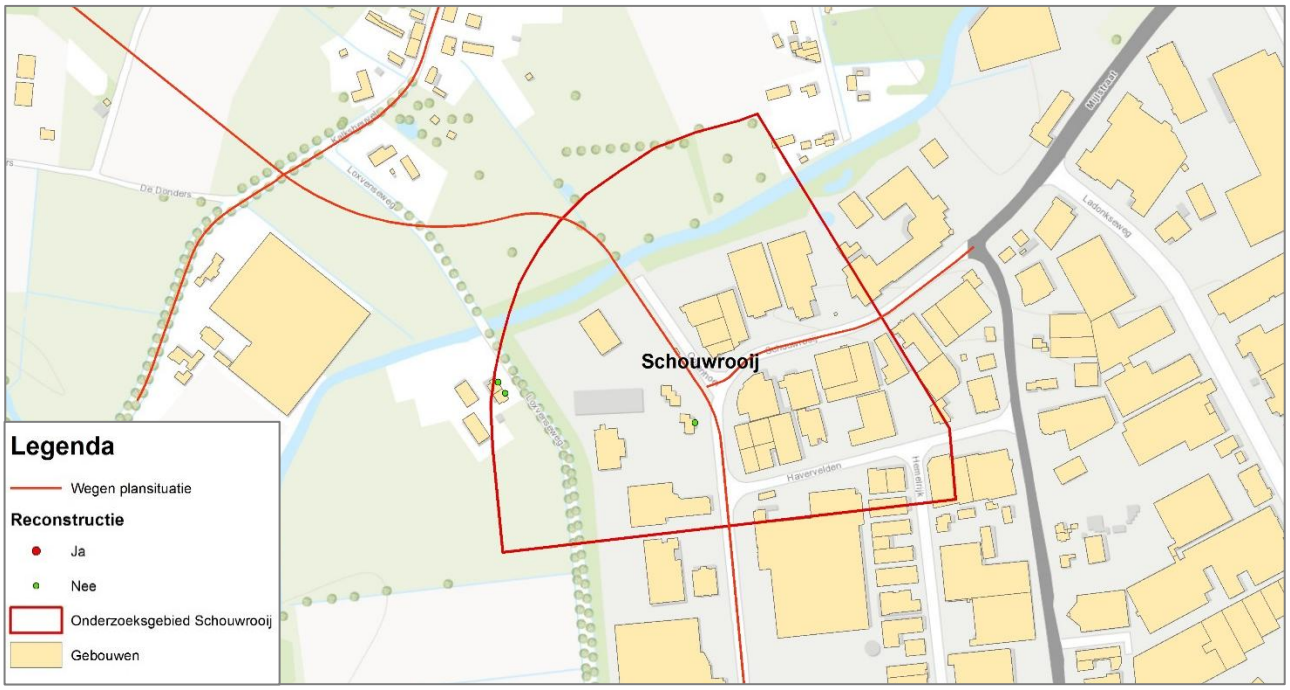
Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]				Reconstructie	Sanering
		Huidig 2017	Streef-waarde	Plan 2028	Toename		
Kapelweg 67	5	33	48	19	-	Nee	Nee
Tongeren 1	5	57	57	53	-3,19	Nee	Nee
Tongeren 44	1,5	59	59	56	-2,98	Nee	Nee
Tongeren 46	5	56	56	53	-3,01	Nee	Nee
Tongeren 48	5	52	52	42	-10,47	Nee	Nee

Voor geen enkele woning is geen sprake van reconstructie volgens de Wgh. Hierdoor is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist.

5.2.4 Schouwrooij

Binnen het onderzoeksgebied van de Schouwrooij zijn 3 woningen gelegen. De berekende maatgevende geluidsbelastingen voor deze woningen zijn weergegeven in Tabel 14. De geluidsbelastingen zijn weergegeven na aftrek conform artikel 110g Wgh (regel voor het anticiperen op het stiller worden van het wegverkeer). De resultaten van alle geluidgevoelige bestemming zijn opgenomen in Bijlage B. De ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en de rekenpunten is gepresenteerd in Figuur 11. Het oost-west tracé

van de Schouwrooij (dat aansluit op de VLK) is enkel beoordeeld of sprake is van een reconstructie. Het noord-zuid tracé van de Schouwrooij wordt gezien als een nieuwe doorgaande weg, dit gedeelte van de Schouwrooij is daarom beoordeeld als nieuwe wegaanleg.



Figuur 11: Resultaten reconstructie Schouwrooij

Tabel 14: Berekeningsresultaten, Schouwrooij (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Adres	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]				Reconstructie	Sanering
		Huidig 2017	Streef-waarde	Plan 2028	Toename		
Loxvenseweg 2	5	33	48	32	-0,99	Nee	Nee
Loxvenseweg 2a	5	32	48	31	-0,95	Nee	Nee
Schouwrooij 12	5	52	52	42	-10,32	Nee	Nee

Voor geen enkele woning is geen sprake van reconstructie volgens de Wgh. Hierdoor is verder onderzoek naar maatregelen niet vereist.

5.3 Relatie met project Aansluiting Tongeren

In een separaat bestemmingsplan wordt de aanpassing van de Tongeren en de realisatie van een nieuwe weg tussen de VLK en de Mezenlaan planologisch mogelijk gemaakt. Dit bestemmingsplan wordt vastgesteld na vaststelling van het bestemmingsplan voor de realisatie van de VLK. Echter hebben deze twee bestemmingsplannen wel een duidelijke relatie met elkaar. Zo voorziet het bestemmingsplan voor de aanpassing van Tongeren in een aansluiting op de VLK. Uitgangspunt voor de gehanteerde verkeerscijfers in dit onderzoek is daarom ook de volledige uitvoering van beide bestemmingsplannen.

In deze paragraaf wordt een doorkijk gegeven naar het akoestisch onderzoek voor de nieuwe weg tussen de VLK en de Mezenlaan. Op deze wijze wordt aangetoond dat bestemmingsplan voor de aansluiting Tongeren juridisch haalbaar is en niet zorgt voor onoplosbare knelpunten.

Om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde bij de woningen rondom de nieuwe verbindingsweg tussen de VLK en de Mezenlaan is het noodzakelijk de weg op minimaal 61 m van de woningen te realiseren. Wanneer dit niet mogelijk blijkt kan met ontheffing vanuit de Wet geluihinder de weg op kortere afstand van de woningen worden gerealiseerd tot een afstand van 15 m. Binnen de zone van 15 m wordt de maximaal te ontheffen grenswaarde overschreden. Met de toepassing van het stillere wegdektype SMA-NL8 G+ op de nieuwe verbindingsweg wordt op 45 m voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Ter plaatse zijn een aantal verspreid liggende woningen aanwezig. Het is zeer goed mogelijk de nieuwe weg in te passen zonder dat er onoplosbare knelpunten ontstaan vanuit geluid.

De nieuwe weg sluit aan op de Mezenlaan. Hierdoor is het ook noodzakelijk de Mezenlaan te wijzigen. Er is één woning (Mezenlaan 5) gelegen aan de Mezenlaan waar mogelijk de aansluiting gerealiseerd zal worden. Wanneer de aansluiting aan de zuidzijde van de woning wordt gerealiseerd (worstcase situatie) bedraagt de geluidbelasting 54 dB. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting voor de Mezenlaan 5 53 dB. De niet afgeronde toename bedraagt 1,6 dB, er is dus sprake van reconstructie. De geluidbelasting overschrijd de maximaal te ontheffen waarde niet en de reconstructie kan opgelost worden met de toepassen van een stil wegdektype.

De geluidbelasting voor de woning Tongeren 44 (ten oosten van de aansluiting Mezenlaan) bedraagt 59 dB in de huidige situatie en 56 dB in de plansituatie. Voor de woningen aan De Braken (bestaande weg aansluitend op Tongeren) is eveneens de toename van de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Voor de woning De Braken 22 wordt in de huidige situatie een geluidbelasting van 58 dB berekend, in de toekomstige situatie een geluidbelasting van 56 dB.

Op basis van deze analyse kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan voor de aansluiting Tongeren juridisch zeer goed haalbaar is en dat er geen belemmeringen zijn vanwege geluid.

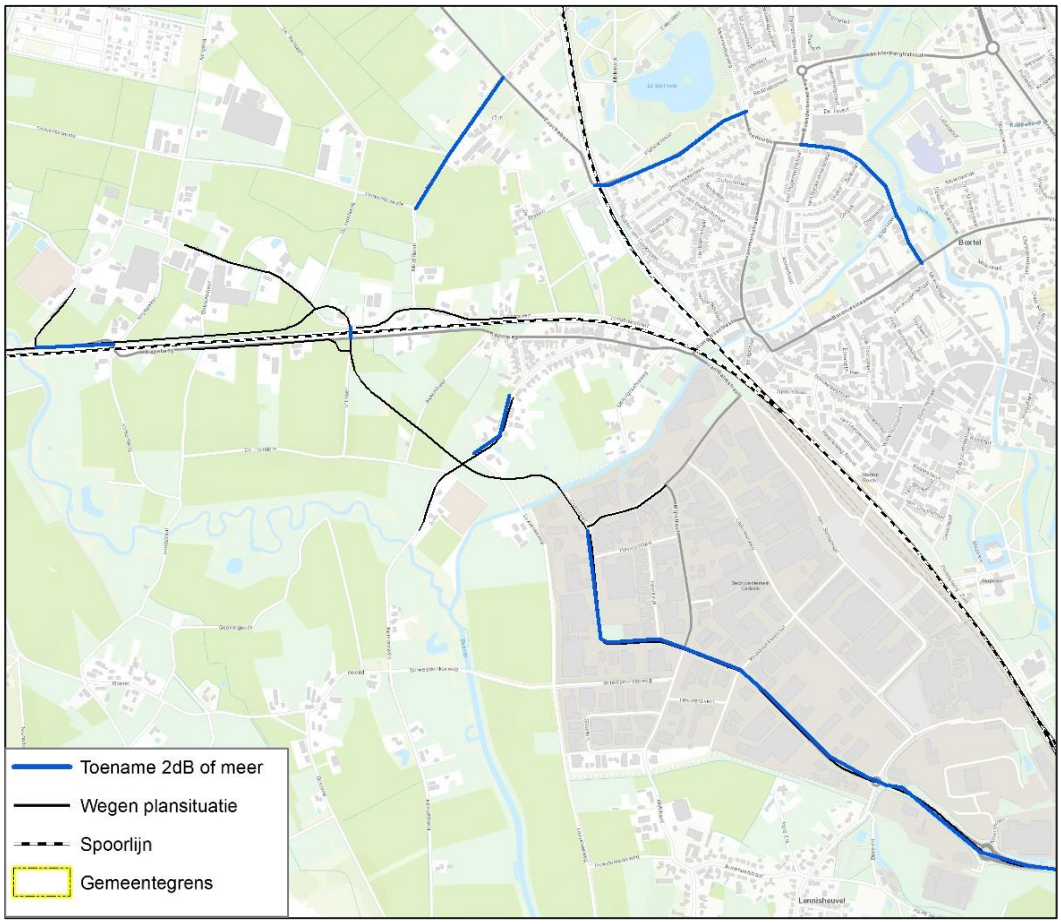
5.4 Uitstralingseffect project

Op grond van artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder zal bij de reconstructie van een weg tevens moeten worden gekeken naar de geluidstoenames langs andere aansluitende wegen en/of wegvakken. Indien langs deze wegen en/of wegvakken sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer zullen deze wegen en/of wegvakken in het akoestische onderzoek moeten worden betrokken.

Allereerst zal moeten worden onderzocht of redelijkerwijs kan worden aangenomen of een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer toegeschreven moet worden aan de wijziging van de weg. Bij deze eerste toetsing wordt de situatie bij autonome ontwikkelingen vergeleken met de situatie die ontstaat na realisatie van het project.

Op basis van de verkeersgegevens is een inschatting gemaakt van de eventuele toename van de geluidsbelasting. In Figuur 12 zijn de wegdelen weergegeven waarvoor sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer. Deze afbakening is gemaakt op basis van de toename van de verkeerscijfers.

Er bestaat vervolgens geen harde plicht op grond van de Wgh om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename van die andere wegen en/of wegdelen. Wel is er de “plicht” om de gegevens uit het akoestische onderzoek in de besluitvorming te betrekken. Grote toenames van de geluidbelasting langs deze wegen kunnen een reden zijn om ook hier onderzoek te doen naar geluidmaatregelen.



Figuur 12: Uitstralingseffect

Voor gaat om de volgende wegdelen:

- Schouwrooij
- Industrieweg
- Mezenlaan
- Van der Voortweg
- Molenstraat
- Kalksheuvel
- Leenhoflaan

De toe- of afname is bepaald bij een maatgevend rekenpunt (bij een woning) langs de betreffende wegvakken. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 15. Met de toepassing van een stil wegdektype kan de toename mogelijke (voor een deel) worden weggenomen.

Tabel 15: Uitstralingseffect

Weg(vak)	Adres	Geluidbelasting Lden [dB]		
		Autonoom 2028	Plan 2028	Toename
Schouwrooij/Industrieweg	Industrieweg 14	54,87	57,61	2,74
Schouwrooij/Industrieweg	Industrieweg 21	54,67	57,48	2,81
Schouwrooij/Industrieweg	Kruisbroeksestraat 12a	53,83	57,19	3,36
Mezenlaan	De Renbaan 2	44,28	51,3	7,02

Weg(vak)	Adres	Geluidbelasting Lden [dB]		
		Autonoom 2028	Plan 2028	Toename
Mezenlaan	Mezenlaan 3a	44,34	51,33	6,99
Van der Voortweg	van der Voortweg	56,04	58,12	2,08
Molenstraat	Molenstraat 102	57,85	59,88	2,03
Kalksheuvel	Kalksheuvel 24	49,82	51,78	1,96
Leenhoflaan	Leenhoflaan 17	52,07	53,62	1,55
Leenhoflaan	Leenhoflaan 23	52,30	53,98	1,68

Voor de woningen op het industrieterrein veroorzaakt de aanleg van de VLK een toename van het verkeer op de Schouwrooij/Industrieweg waardoor de geluidbelasting met ongeveer 3 dB toeneemt. Toepassen van een stil wegdektype op het industrieterrein ondervindt bezwaren vanuit beheer en onderhoud aangezien veel vrachtverkeer aanwezig is op het industrieterrein. Door het vrachtverkeer zal een stilwegdektype onderhevig zijn aan een hoge mate slijtage. Schermmaatregelen op het industrieterrein zijn eveneens niet inpasbaar en zullen ook bewaren ondervinden van financiële aard, aangezien het om maar enkele verspreid liggende woningen op het industrieterrein gaat.

De woningen aan de Mezenlaan ondervinden een behoorlijke toename van de geluidbelasting. Echter ligt een groot deel van de toename onder de voorkeursgrenswaarde. Een groot deel van deze toename is het gevolg van het bestemmingsplan voor de aansluiting Tongeren.

Voor de woningen aan de Van de Voortweg en de Molenstraat wordt een toename van ongeveer 2 dB berekend. Deze toename zal niet volledig worden veroorzaakt door de aanleg van de VLK aangezien deze wegen op een aanzienlijk afstand van de VLK is gelegen.

De VLK doorkruist de bestaande Kalksheuvel, hier wordt een kruispunt gerealiseerd. Het reconstructie effect vanwege de aanleg van het kruispunt is onderzocht en beschreven in paragraaf 5.2.2. Echter is er op het noordelijke deel van de Kalksheuvel sprake van een verkeerstoename waardoor de geluidbelasting toename met ongeveer 2 dB. Voor een zeer dicht op de weg gelegen woning (afstand nog geen 5 m) wordt een geluidbelasting van afgerond 52 dB berekend. De weg heeft een snelheidsregime van 30 km/h. Toepassen van een stil wegdektype op een 30 km/h weg heeft geen tot nauwelijks effect omdat het motorgeluid maatgevender wordt dan het rolgeluid. Schermmaatregelen zijn niet inpasbaar aangezien de woningen dicht op de weg aanwezig zijn. Gezien de beperkte toename en de relatief lage geluidbelasting kan geconcludeerd worden dat het plan hier een goede ruimtelijke ordening niet in de weg zit.

Voor de Leenhoflaan kan een gelijke beredenering als voor de Kalksheuvel gegeven worden. Toenames zijn relatief laag en er is sprake van een 30 km/h regime op de Leenhoflaan. Hierdoor is toepassing van geluidsarm asfalt ook hier niet effectief. Schermmaatregelen zijn niet inpasbaar omdat alle uitritten van de woningen uitkomen op de Leenhoflaan, er kan dus geen aaneengesloten geluidscherm gerealiseerd worden.

6 MAATREGELEN

Zoals in hoofdstuk 5 beschreven is, is er sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de nieuwe VLK. Verder is er sprake van één reconstructiesituatie vanwege de Kapelweg (Kapelweg 62). Aangezien Kapelweg 62 ook binnen het onderzoeksgebied van de nieuwe VLK is gelegen en er voor een nieuwe wegaanleg er strengere eisen gelden, worden maatregelen voor deze woning afgewogen op basis van de streefwaarde (48 dB) voor een nieuwe wegaanleg.

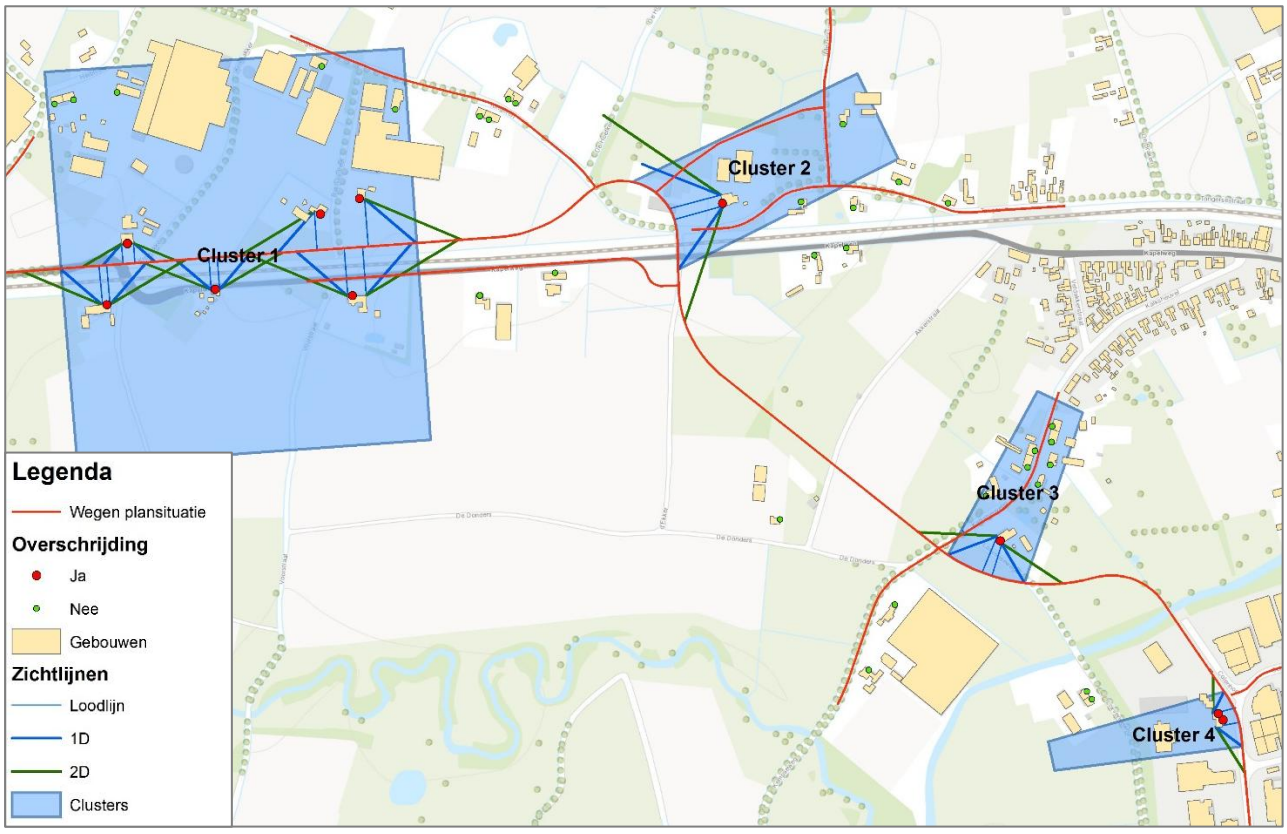
Omdat er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zijn de effecten van bron/overdrachtsmaatregelen onderzocht. Zoals beschreven staat in paragraaf 2.9 van dit rapport is er een wettelijke regeling voor de afweging van geluidmaatregelen, namelijk de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC). Het toepassen van het DMC is niet verplicht maar mag wel vrijwillig worden toegepast. Er is voor gekozen om het DMC toe te passen omdat hiermee een consistente afweging gemaakt kan worden.

Allereerst zijn bronmaatregelen afgewogen. Naderhand zijn voor de nog aanwezig knelpunten aanvullende overdrachtsmaatregelen afgewogen. In Bijlage C is een tabel opgenomen met de geluidbelasting na toepassing van de doelmatige maatregel.

6.1 Clusters

De clusters zijn bepaald op basis van de woningen waar sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Clusters bestaan uit woningen die kunnen profiteren van een zelfde aaneengesloten maatregel. In de praktijk betekent dit dat er vanuit gegaan wordt dat woningen die op een onderlinge afstand liggen van minder dan 1d (1d is de afstand van bron tot ontvanger) tot hetzelfde cluster gerekend mogen worden. Woningen zonder knelpunt waar de geluidsbelasting in de toekomstige situatie zonder nieuwe maatregelen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde worden tevens gerekend tot het cluster.

De clusters die gevormd kunnen worden, zijn weergegeven in Figuur 13. Een bronmaatregel of overdrachtsmaatregel heeft in de praktijk een effect binnen de 2d zichthoek (2d is de afstand van de bron tot de ontvanger x 2). De zichthoeken zijn ook weergegeven in de figuur.



Figuur 13: Clusters

Reductiepunten

Om het aantal reductiepunten per cluster te bepalen zijn er berekeningen verricht voor de toekomstige situatie zonder toepassing van maatregelen. Aan alle bestemmingen in een cluster met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde worden conform het DMC reductiepunten toegekend. Het aantal reductiepunten per cluster is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 16: Reductiepunten per cluster

Cluster	Aantal woningen	Aantal knelpunten	Reductiepunten
1	6	6	10.100
2	1	1	1.000
3	1	1	1.900
4	1	1	3.000

6.2 Maatregelafweging

Per cluster zijn maatregelen onderzocht. Uitgangspunt hierbij is dat allereerst de voorkeur uitgaat naar bronmaatregelen. Aanvullend zijn eventueel de effecten van overdrachtsmaatregelen onderzocht.

6.2.1 Cluster 1

In dit cluster liggen 6 woningen (Bakhuisdreef 2 en 3 en Kapelweg 59, 62, 63 en 67) waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de nieuwe VLK. De geluidbelasting is het hoogst voor de woning aan de Kapelweg 62, namelijk 55 dB. Onderstaande tabel presenteert verschillende geluidmaatregelen met de bijbehorende kosten uitgedrukt in maatregelpunten conform het DMC.

Tabel 17: Doelmatigheidsafweging cluster 1

Variant	Omschrijving	Lengte [m]	Maatregel-punten	Doelmatig	Knelpunten opgelost	Restant knelpunten
1	SMA-NL8 G+	558	1.674	Ja	2	4

Voor de woningen aan de Kapelweg 59 en de Bakhuisdreef 3 wordt met de toepassing van SMA-NL8 G+ de geluidbelasting teruggebracht tot op of onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de overige 4 woning is dit niet mogelijk. Voor de woningen Bakhuisdreef 2 en Kapelweg 63 en 67 bedraagt de geluidbelasting na toepassing van SMA-NL8 G+ 49 dB, voor Kapelweg 62 bedraagt de geluidbelasting 53 dB.

De kosten voor de toepassing van SMA-NL8 G+ bedragen 1.674 maatregelpunten, de kosten bedragen minder dan het beschikbare budget waardoor deze maatregel financieel doelmatig is. Voor de resterende overschrijdingen worden overdrachtsmaatregelen (schermmaatregelen) onderzocht op financiële doelmatigheid.

Van de overgebleven knelpunten zijn opnieuw clusters gevormd, deze zijn weergegeven in Figuur 14.

Voor de clusters wordt opnieuw het beschikbare budget aan reductiepunten vastgesteld. De toegepaste bronmaatregel ter hoogte van het cluster wordt verrekend met het beschikbare budget voor overdrachtsmaatregelen. Het aantal reductiepunten per cluster bedraagt:

- Cluster 1a, Kapelweg 62: 2.340
- Cluster 1b, Bakhuisdreef 2: 2.240

- Cluster 1c, Kapelweg 67: 976
- Cluster 1d, Kapelweg 63: 1.372



Figuur 14: Clusters na toepassing van SMA-NL8 G+

Cluster 1a

Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 2.340 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. De zichthoek vanuit de woning op de weg bedraagt 118 m. Het is niet mogelijk om met het beschikbare budget een scherm of wal te plaatsen binnen de volledige zichthoek. Het is maximaal mogelijk om over 44 m een geluidwal van 1 m hoog te plaatsen binnen het beschikbare budget. Hiermee wordt geen minimale reductie van 5 dB behaald (eis uit het DMC). Aanvullende overdrachtsmaatregelen zijn daarom niet doelmatig.

Voor de Kapelweg 62 is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

Cluster 1b

Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 2.240 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. De zichthoek vanuit de woning op de weg bedraagt 220 m. Het is niet mogelijk om met het beschikbare budget een scherm of wal te plaatsen binnen de volledige zichthoek. Het is maximaal mogelijk om over 42 m een geluidwal van 1 m hoog te plaatsen binnen het beschikbare budget. Hiermee wordt geen minimale reductie van 5 dB behaald (eis uit het DMC). Aanvullende overdrachtsmaatregelen zijn daarom niet doelmatig.

Voor Bakhuisdreef 2 is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

Cluster 1c

Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 976 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. Dit is onvoldoende om een overdrachtsmaatregel te treffen.

Voor Kapelweg 67 is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

Cluster 1d

Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 1.372 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. Dit is onvoldoende om een overdrachtsmaatregel te treffen.

Voor Kapelweg 63 is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

6.2.2 Cluster 2

In dit cluster is één woning gelegen (Tongeren 48) waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de nieuwe VLK. De geluidbelasting bedraagt 49 dB. Onderstaande tabel presenteert verschillende geluidmaatregelen met de bijbehorende kosten uitgedrukt in maatregelpunten conform het DMC.

Tabel 18: Doelmatigheidsafweging cluster 2

Variant	Omschrijving	Lengte [m]	Maatregel-punten	Doelmatig	Knelpunten opgelost	Restant knelpunten
1	SMA-NL8 G+	225	675	Ja	1	0

Voor de Tongeren 48 wordt met de toepassing van SMA-NL8 G+ de geluidbelasting teruggebracht tot op of onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De kosten voor de toepassing van SMA-NL8 G+ bedragen 675 maatregelpunten, de kosten bedragen minder dan het beschikbare budget waardoor deze maatregel financieel doelmatig is. De afweging van aanvullende schermmaatregelen is niet meer noodzakelijk.

6.2.3 Cluster 3

In dit cluster is één woning gelegen (Kalksheuvel 47a) waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de nieuwe VLK. De geluidbelasting bedraagt 52 dB. Onderstaande tabel presenteert verschillende geluidmaatregelen met de bijbehorende kosten uitgedrukt in maatregelpunten conform het DMC.

Tabel 19: Doelmatigheidsafweging cluster 3

Variant	Omschrijving	Lengte [m]	Maatregel-punten	Doelmatig	Knelpunten opgelost	Restant knelpunten
1	SMA-NL8 G+	200	600	Ja	0	1

Het blijkt niet mogelijk om de geluidbelasting voor Kalksheuvel 47a terug te brengen tot op of onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met de toepassing van SMA-NL8 G+. De geluidbelasting na toepassing van SMA-NL8 G+ bedraagt 50 dB.

De kosten voor de toepassing van SMA-NL8 G+ bedragen 600 maatregelpunten, de kosten bedragen minder dan het beschikbare budget waardoor deze maatregel financieel doelmatig is.

Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 1.300 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. Dit is onvoldoende om een overdrachtsmaatregel te treffen.

Voor Kalksheuvel 47a is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

6.2.4 Cluster 4

In dit cluster is één woning gelegen (Schouwrooij 12) waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de nieuwe VLK. De geluidbelasting bedraagt 56 dB. Onderstaande tabel presenteert verschillende geluidmaatregelen met de bijbehorende kosten uitgedrukt in maatregelpunten conform het DMC.

Tabel 20: Doelmatigheidsafweging cluster 3

Variant	Omschrijving	Lengte [m]	Maatregel-punten	Doelmatig	Knelpunten opgelost	Restant knelpunten
1	SMA-NL8 G+	143	429	Ja	0	1

Het blijkt niet mogelijk om de geluidbelasting voor de Schouwrooij 12 terug te brengen tot op of onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met de toepassing van SMA-NL8 G+. De geluidbelasting na toepassing van SMA-NL8 G+ bedraagt 54 dB.

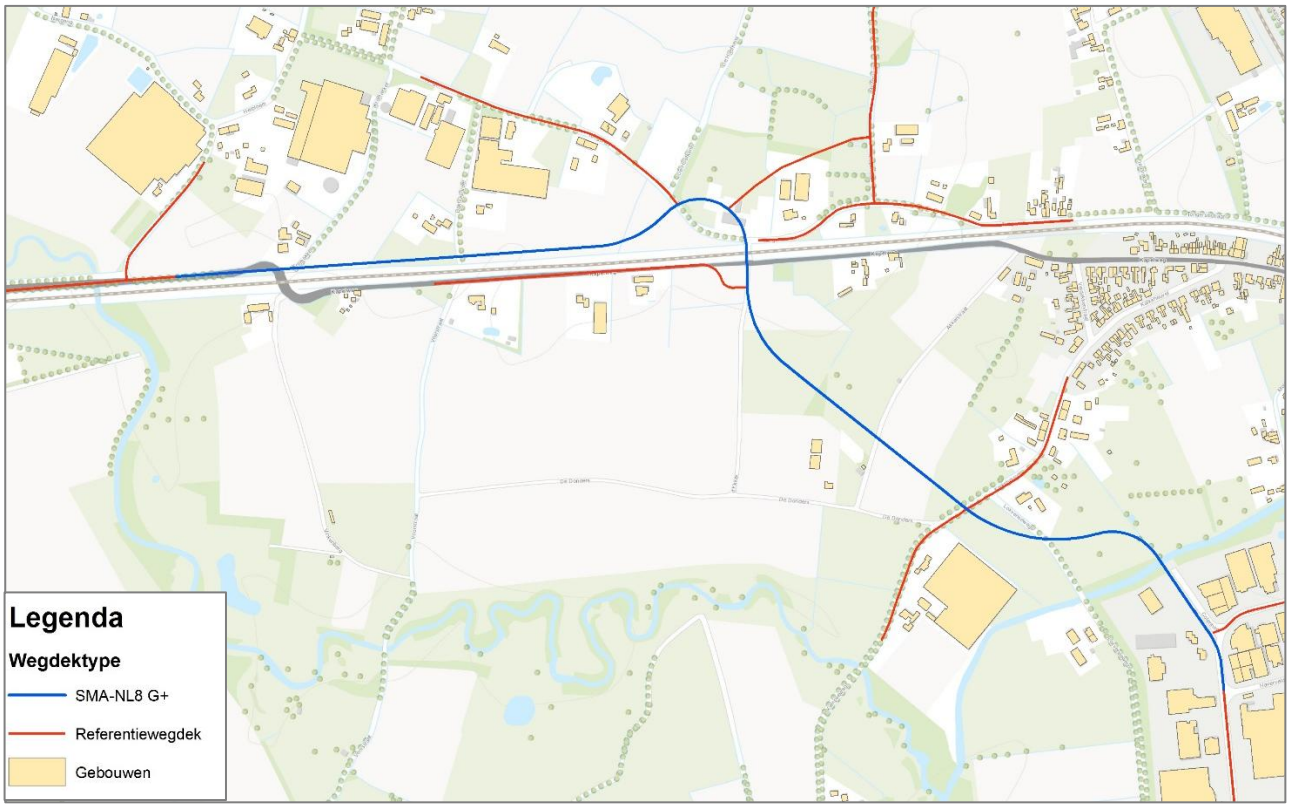
De kosten voor de toepassing van SMA-NL8 G+ bedragen 429 maatregelpunten, de kosten bedragen minder dan het beschikbare budget waardoor deze maatregel financieel doelmatig is.

Na verrekening van de bronmaatregel is er voor dit cluster nog een budget beschikbaar van 2.571 reductiepunten voor de afweging van overdrachtsmaatregelen. Dit is onvoldoende om een overdrachtsmaatregel te treffen.

Voor Schouwrooij 12 is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek naar de gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau.

6.3 Doelmatige maatregelen

Over een lengte van 1.126 meter wordt de toepassing van SMA-NL8 G+ als doelmatige maatregelen geadviseerd. Geadviseerd wordt het asfalt over de volledige nieuwe VLK aan te leggen vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud (voorkomen “lapjesdeken” effect). De totale lengte bedraagt dan 1.982 meter. Schermmaatregelen zijn niet doelmatig. In Figuur 15 zijn de maatregelen weergegeven.



Figuur 15: Doelmatige maatregelen

6.4 Aan te vragen hogere waarden

Voor 6 woningen is het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. Omdat een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde plaatsvindt na het vast stellen van de hogere waarden, valt dit buiten het bestek van dit akoestisch onderzoek. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit onderzoek. Doorgaans wordt een termijn van maximaal 2 jaar aangehouden voor de uitvoering van het gevelwering onderzoek na vaststelling van de hogere waarden. De 2 jaar is overigens geen wettelijke eis.

In een onderzoek gevelwering wordt de gevelwering (geluidisolatie) van de betreffende woningen bepaald, op basis van de geluidbelasting op de gevel en de gevelwering kan bepaald worden hoe hoog het binnenniveau zal bedragen. Door te toetsen aan de grenswaarden voor het binnenniveau kan bepaald worden of er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor het binnenniveau. Indien het binnenniveau wordt overschreden zijn maatregelen aan de gevel noodzakelijk om te kunnen voldoen.

Voor het bepalen van de gevelisolatie moet uitgegaan worden van de totale gecumuleerde geluidsbelasting van alle bronnen, zonder aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

In onderstaande tabel zijn deze woningen samengevat weergegeven. Voor deze woningen is eveneens de gecumuleerde geluidbelasting vermeld. Bronnen waarmee gecumuleerd is voor onderliggende situaties, is het railverkeer (traject: Boxtel-Tilburg) en het wegverkeer (alle wegen in de omgeving). De geluidbelasting vanwege wegverkeer is meegenomen excl. aftrek conform art. 110g Wgh. Verschillende geluidbronnen zijn gecumuleerd conform bijlage 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012.

Tabel 21: Adressen waarvoor een hogere waarde dient te worden vastgesteld en de gecumuleerde geluidbelasting

Woonplaats	Adres	Postcode	Hogere waarde [dB]	Bron	Cumulatieve geluidbelasting [dB]*

Woonplaats	Adres	Postcode	Hogere waarde [dB]	Bron	Cumulatieve geluidbelasting [dB]*
Boxtel	Bakhuisdreef 2	5282 HD	49	VLK	66
Boxtel	Kalksheuvel 47a	5281 LS	50	VLK	56
Boxtel	Kapelweg 62	5282 JC	53	VLK	67
Boxtel	Kapelweg 63	5281 SK	49	VLK	71
Boxtel	Kapelweg 67	5281 SK	49	VLK	69
Boxtel	Schouwrooij 12	5281 RE	54	VLK	59

* Exclusief aftrek art. 110g Wgh

Volgens het Hogere waarden beleid van de gemeente Boxtel moet bij de aanvraag van een hogere waarde bij minimaal één gevel er sprake moet zijn van een geluidluwe gevel. Dit houdt in dat de geluidbelasting op minimaal één gevel van de woning de voorkeursgrenswaarde niet mag overschrijden. Voor alle in Tabel 21 benoemde woning heeft een nadere analyse plaatsgevonden of voldaan wordt aan deze eis. In Tabel 22 is de geluidbelasting opgenomen aan de achterzijde van de woning (gezien vanuit de VLK). Hieruit blijkt dat voor alle 6 woningen wordt voldaan aan deze eis.

Tabel 22: Geluidbelasting op geluidluwe gevel

Adres	Geluidbelasting op geluidluwe gevel [dB]
Bakhuisdreef 2	39
Kalksheuvel 47a	40
Kapelweg 62	42
Kapelweg 63	31
Kapelweg 67	35
Schouwrooij 12	37

7 CONCLUSIES

Voor dit onderzoek zijn er zes onderzoeksgebieden gedefinieerd met een verschillend juridisch kader. Het gaat om de volgende onderzoeksgebieden:

- Nieuwe wegaanleg:
  - VLK
- Reconstructie:
  - Kapelweg
  - Kalksheuvel
  - Tongeren
  - Schouwrooij

Uit de rekenresultaten blijkt dat er voor 9 woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB. De maximaal toelaatbare waarde van 58 dB wordt hiermee dus ook niet overschreden.

Voor de overschrijdingen van de grenswaarde vanwege de nieuwe VLK zijn maatregelen onderzocht en getoetst op doelmatigheid conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Over een lengte van 1.126 meter wordt de toepassing van SMA-NL8 G+ op de VLK als doelmatige maatregel geadviseerd. Geadviseerd wordt het asfalt over de volledige nieuwe VLK aan te leggen vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud (voorkomen “lapjesdeken” effect). De totale lengte bedraagt dan 1.982 meter.

Na toepassing van deze maatregel is er voor 6 woningen nog sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege de nieuwe wegaanleg. Aanvullende schermmaatregelen zijn niet meer doelmatig volgens de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wgh.

Voor de 6 woningen is het daarom noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Uit een onderzoek gevelwering zal moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. In Tabel 21 staan deze woningen samengevat weergegeven.

BIJLAGE A INVOERGEGEVENS

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Onderzoeksgebieden

- Wegen plansituatie
- Kantverharding
- Kunstwerken
- Onderzoeksgebied VLK
- Gebouwen

VLK

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:7.000

B01064.000362

0 50 100 200 300 400 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Onderzoeksgebieden

- Wegen plansituatie
- Kantverharding
- Kunstwerken
- Onderzoeksgebied Kalksheuvel
- Onderzoeksgebied Kapelweg
- Onderzoeksgebied Schouwrooij
- Onderzoeksgebied Tongeren
- Gebouwen

Tongeren

Kapelweg

Tongeren

Kalfsheuvel

Schouwrooij

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:7.000

N

B01064.000362

0 50 100 200 300 400 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Invoergegevens

Wegen huidige situatie

Snelheid [km/h]

- 30
- 50
- 60
- Spoorlijn
- Gemeentegrens
- Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 1-2-2017
schaal (A3): 1:6.000

N

B01064.000362

0 40 80 160 240 320
Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Invoergegevens

Wegen plansituatie

Snelheid [km/h]

- 30
- 50
- 60
- Spoorlijn
- Gemeentegrens
- Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 1-2-2017
schaal (A3): 1:6.000

N

B01064.000362

0 40 80 160 240 320 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Invoergegevens

Wegen plansituatie

Spoorlijn

Gebouwen

Hoogte [m]

- Niet ingevoerd
- < 3
- 3 - 5
- 5 - 7
- 7 - 10
- > 10

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017

schaal (A3): 1:6.000

N

B01064.000362

0 40 80 160 240 320 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Invoergegevens

- Wegen plansituatie
- Spoorlijn
- Gemeentegrens
- Toetspunten
- Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:3.500

B01064.000362

0 25 50 100 150 200 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Invoergegevens

- Wegen plansituatie
- Spoorlijn
- Gemeentegrens
- Toetspunten
- Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:3.500

B01064.000362

0 25 50 100 150 200 Meters

BIJLAGE B RESULTATEN

Nieuwe wegaanleg VLK

Berekeningsresultaten geluid (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Voorkeursgrens waarde	Toename t.o.v. voorkeursgrens waarde	Overschrijding	Reductiepunten
0001	Bakhuisdreef 2	Won.	51,54	48,50	3,04	Ja	1.900
0004	Bakhuisdreef 3	Won.	49,05	48,50	0,55	Ja	1.000
0007	De Donders 4	Won.	45,87	48,50	-	Nee	0
0011	Kalksheuvel 24	Won.	41,00	48,50	-	Nee	0
0013	Kalksheuvel 24a	Won.	42,37	48,50	-	Nee	0
0015	Kalksheuvel 26	Won.	46,66	48,50	-	Nee	0
0018	Kalksheuvel 43b	Won.	38,39	48,50	-	Nee	0
0019	Kalksheuvel 45	Won.	39,96	48,50	-	Nee	0
0021	Kalksheuvel 45a	Won.	41,84	48,50	-	Nee	0
0024	Kalksheuvel 47	Won.	44,17	48,50	-	Nee	0
0027	Kalksheuvel 47a	Won.	52,15	48,50	3,65	Ja	1.900
0031	Kalksheuvel 49	Won.	47,09	48,50	-	Nee	0
0033	Kalksheuvel 51	Won.	39,22	48,50	-	Nee	0
0034	Tongeren 48	Won.	48,65	48,50	0,15	Ja	1.000
0037	Kapelweg 53	Won.	40,36	48,50	-	Nee	0
0040	Kapelweg 55	Won.	43,29	48,50	-	Nee	0
0043	Kapelweg 57	Won.	48,25	48,50	-	Nee	0
0047	Kapelweg 57a	Won.	47,27	48,50	-	Nee	0
0051	Kapelweg 59	Won.	48,84	48,50	0,34	Ja	1.000
0055	Kapelweg 62	Won.	55,20	48,50	6,70	Ja	2.700
0058	Kapelweg 63	Won.	51,98	48,50	3,48	Ja	1.900
0061	Kapelweg 67	Won.	51,45	48,50	2,95	Ja	1.600
0064	Loxvenseweg 2	Won.	42,99	48,50	-	Nee	0

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Voorkeursgrens waarde	Toename t.o.v. voorkeursgrens waarde	Overschrijding	Reductiepunten
0065	Loxvenseweg 2a	Won.	42,57	48,50	-	Nee	0
0066	Mezenlaan 5	Won.	38,41	48,50	-	Nee	0
0069	Molengraafseweg 18a	Won.	39,06	48,50	-	Nee	0
0070	Molengraafseweg 20	Won.	39,86	48,50	-	Nee	0
0073	Schouwrooij 12	Won.	55,84	48,50	7,34	Ja	3.000
0079	Tongeren 1	Won.	39,49	48,50	-	Nee	0
0080	Tongeren 13	Won.	40,06	48,50	-	Nee	0
0082	Tongeren 15	Won.	40,62	48,50	-	Nee	0
0083	Tongeren 17	Won.	41,22	48,50	-	Nee	0
0084	Tongeren 3	Won.	41,54	48,50	-	Nee	0
0088	Tongeren 44	Won.	38,47	48,50	-	Nee	0
0091	Tongeren 46	Won.	38,28	48,50	-	Nee	0
0094	Tongeren 5	Won.	43,60	48,50	-	Nee	0
0096	Tongeren 52	Won.	43,36	48,50	-	Nee	0
0098	Tongeren 52a	Won.	42,79	48,50	-	Nee	0
0099	Tongeren 5a	Won.	43,18	48,50	-	Nee	0
0104	Tongeren 7	Won.	41,06	48,50	-	Nee	0
0107	Tongeren 9	Won.	38,75	48,50	-	Nee	0

Reconstructie Kapelweg

Berekeningsresultaten geluid (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting huidig 2017 [dB]	Grenswaarde	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Toename t.o.v. grenswaarde	Reconstructie	Reductiepunten
0005	Bakhuisdreef 3	Won.	39,27	48,00	45,37	-	Nee	0
0055	Kapelweg 62	Won.	50,51	50,51	55,20	4,69	Ja	2.700
0061	Kapelweg 67	Won.	50,90	50,90	51,45	0,55	Nee	1.600
0080	Tongeren 13	Won.	37,83	48,00	40,06	-	Nee	0
0082	Tongeren 15	Won.	38,09	48,00	40,62	-	Nee	0
0083	Tongeren 17	Won.	39,00	48,00	41,22	-	Nee	0
0103	Tongeren 62	Won.	43,23	48,00	45,63	-	Nee	0
0043	Kapelweg 57	Won.	56,27	56,27	45,88	-	Nee	0
0035	Tongeren 48	Won.	44,15	48,00	27,06	-	Nee	0
0038	Kapelweg 53	Won.	59,17	59,17	14,04	-	Nee	0
0041	Kapelweg 55	Won.	54,33	54,33	25,26	-	Nee	0
0066	Mezenlaan 5	Won.	36,12	48,00	19,53	-	Nee	0
0079	Tongeren 1	Won.	46,62	48,00	21,56	-	Nee	0
0087	Tongeren 3	Won.	45,34	48,00	12,77	-	Nee	0

Reconstructie Kalksheuvel

Berekeningsresultaten geluid (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting huidig 2017 [dB]	Grenswaarde	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Toename t.o.v. grenswaarde	Reconstructie	Reductiepunten
0030	Kalksheuvel 49	Won.	46,48	48,00	43,96	-	Nee	N.v.t.
0016	Kalksheuvel 26	Won.	43,64	48,00	45,65	-	Nee	N.v.t.
0027	Kalksheuvel 47a	Won.	39,33	48,00	40,82	-	Nee	N.v.t.
0007	De Donders 4	Won.	30,21	48,00	29,09	-	Nee	N.v.t.

Reconstructie Tongeren

Berekeningsresultaten geluid (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting huidig 2017 [dB]	Grenswaarde	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Toename t.o.v. grenswaarde	Reconstructie	Reductiepunten
0035	Tongeren 48	Won.	52,48	52,48	42,01	-	Nee	N.v.t.
0038	Kapelweg 53	Won.	46,13	48,00	41,65	-	Nee	N.v.t.
0041	Kapelweg 55	Won.	46,82	48,00	40,46	-	Nee	N.v.t.
0043	Kapelweg 57	Won.	40,27	48,00	27,51	-	Nee	N.v.t.
0048	Kapelweg 57a	Won.	35,13	48,00	23,83	-	Nee	N.v.t.
0061	Kapelweg 67	Won.	33,28	48,00	18,96	-	Nee	N.v.t.
0066	Mezenlaan 5	Won.	45,51	48,00	40,09	-	Nee	N.v.t.
0077	Tongeren 1	Won.	56,53	56,53	53,34	-	Nee	N.v.t.
0085	Tongeren 3	Won.	56,80	56,80	47,55	-	Nee	N.v.t.
0088	Tongeren 44	Won.	59,13	59,13	56,16	-	Nee	N.v.t.
0091	Tongeren 46	Won.	55,52	55,52	52,50	-	Nee	N.v.t.

Reconstructie Schouwrooij

Berekeningsresultaten geluid (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting huidig 2017 [dB]	Grenswaarde	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Toename t.o.v. grenswaarde	Reconstructie	Reductiepunten
0064	Loxvenseweg 2	Won.	32,53	48,00	31,54	-	Nee	N.v.t.
0065	Loxvenseweg 2a	Won.	32,25	48,00	31,30	-	Nee	N.v.t.
0074	Schouwrooij 12	Won.	52,43	52,43	42,11	-	Nee	N.v.t.

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Resultaten

Legenda

Wegen plansituatie

Overschrijding

Ja

Nee

Onderzoeksgebied VLK

Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017

schaal (A3): 1:6.000

N

B01064.000362

0 40 80 160 240 320 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Resultaten

Legenda

Wegen plansituatie

Reconstructie

Ja

Nee

Onderzoeksgebied Kapelweg

Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:5.000

B01064.000362

N

0 35 70 140 210 280 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Resultaten

Legenda

- Wegen plansituatie

Reconstructie

- Ja
- Nee
- Onderzoeksgebied Tongeren
- Gebouwen

Tongeren

Tongeren

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:6.000

N

B01064.000362

0 40 80 160 240 320 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Resultaten

Legenda

- Wegen plansituatie

Reconstructie

- Ja
- Nee
- Onderzoeksgebied Kalksheuvel
- Gebouwen

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:3.500

N

B01064.000362

0 25 50 100 150 200 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Resultaten

Legenda

Wegen plansituatie

Reconstructie

Ja

Nee

Onderzoeksgebied Schouwrooij

Gebouwen

Schouwrooij

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 12-4-2017
schaal (A3): 1:3.500

N

B01064.000362

0 25 50 100 150 200 Meters

BIJLAGE C RESULTATEN NA MAATREGELEN

Nieuwe wegaanleg VLK

Berekeningsresultaten geluid na maatregelen (incl. aftrek conform art. 110g Wgh)

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Voorkeursgrens-waarde	Toename t.o.v. voorkeursgrens-waarde	Overschrijding	Geluidbelasting plan 2028 na maatregelen [dB]	Hogere waarde
0001	Bakhuisdreef 2	Won.	51,54	48,00	3,04	Ja	48,92	Ja
0004	Bakhuisdreef 3	Won.	49,05	48,00	0,55	Ja	46,41	Nee
0007	De Donders 4	Won.	45,87	48,00	-	Nee	43,23	Nee
0011	Kalksheuvel 24	Won.	41,00	48,00	-	Nee	38,69	Nee
0013	Kalksheuvel 24a	Won.	42,37	48,00	-	Nee	39,79	Nee
0015	Kalksheuvel 26	Won.	46,66	48,00	-	Nee	44,04	Nee
0018	Kalksheuvel 43b	Won.	38,39	48,00	-	Nee	35,89	Nee
0019	Kalksheuvel 45	Won.	39,96	48,00	-	Nee	37,64	Nee
0021	Kalksheuvel 45a	Won.	41,84	48,00	-	Nee	39,41	Nee
0024	Kalksheuvel 47	Won.	44,17	48,00	-	Nee	41,62	Nee
0027	Kalksheuvel 47a	Won.	52,15	48,00	3,65	Ja	49,57	Ja
0031	Kalksheuvel 49	Won.	47,09	48,00	-	Nee	44,49	Nee
0033	Kalksheuvel 51	Won.	39,22	48,00	-	Nee	36,70	Nee
0034	Tongeren 48	Won.	48,65	48,00	0,15	Ja	46,09	Nee
0037	Kapelweg 53	Won.	40,36	48,00	-	Nee	37,89	Nee
0040	Kapelweg 55	Won.	43,29	48,00	-	Nee	40,77	Nee
0043	Kapelweg 57	Won.	48,25	48,00	-	Nee	45,59	Nee
0047	Kapelweg 57a	Won.	47,27	48,00	-	Nee	44,57	Nee
0051	Kapelweg 59	Won.	48,84	48,00	0,34	Ja	46,22	Nee
0055	Kapelweg 62	Won.	55,20	48,00	6,70	Ja	52,72	Ja
0058	Kapelweg 63	Won.	51,98	48,00	3,48	Ja	49,44	Ja
0061	Kapelweg 67	Won.	51,45	48,00	2,95	Ja	49,08	Ja
0064	Loxvenseweg 2	Won.	42,99	48,00	-	Nee	40,57	Nee

Rekenpunt	Omschrijving	Functie	Geluidbelasting plan 2028 [dB]	Voorkeursgrens-waarde	Toename t.o.v. voorkeursgrens-waarde	Overschrijding	Geluidbelasting plan 2028 na maatregelen [dB]	Hogere waarde
0065	Loxvenseweg 2a	Won.	42,57	48,00	-	Nee	40,15	Nee
0066	Mezenlaan 5	Won.	38,41	48,00	-	Nee	36,11	Nee
0069	Molengraafseweg 18a	Won.	39,06	48,00	-	Nee	36,76	Nee
0070	Molengraafseweg 20	Won.	39,86	48,00	-	Nee	37,51	Nee
0073	Schouwrooij 12	Won.	55,84	48,00	7,34	Ja	53,69	Ja
0079	Tongeren 1	Won.	39,49	48,00	-	Nee	37,17	Nee
0080	Tongeren 13	Won.	40,06	48,00	-	Nee	38,95	Nee
0082	Tongeren 15	Won.	40,62	48,00	-	Nee	39,49	Nee
0083	Tongeren 17	Won.	41,22	48,00	-	Nee	40,17	Nee
0084	Tongeren 3	Won.	41,54	48,00	-	Nee	39,10	Nee
0088	Tongeren 44	Won.	38,47	48,00	-	Nee	36,20	Nee
0091	Tongeren 46	Won.	38,28	48,00	-	Nee	36,02	Nee
0094	Tongeren 5	Won.	43,60	48,00	-	Nee	41,07	Nee
0096	Tongeren 52	Won.	43,36	48,00	-	Nee	40,84	Nee
0098	Tongeren 52a	Won.	42,79	48,00	-	Nee	40,32	Nee
0099	Tongeren 5a	Won.	43,18	48,00	-	Nee	40,68	Nee
0104	Tongeren 7	Won.	41,06	48,00	-	Nee	38,62	Nee
0107	Tongeren 9	Won.	38,75	48,00	-	Nee	36,47	Nee

BIJLAGE D BIJLAGE 1 EN 2 VAN DE REGELING DOELMATIGHEID GELUIDMAATREGELEN WGH

BIJLAGE 1

Tabel 1 Bronmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

omschrijving bronmaatregel	randvoorwaarden	maatregelpunten
Weg		
wegdek Zeer Open Asfalt Beton	– voldoende verkeersintensiteit – geen wringend of remmend verkeer – snelheid meer dan 70 km per uur	– 4 per **10 m²** t.o.v. DAB
wegdek 2-laags Zeer Open Asfalt Beton	– voldoende verkeersintensiteit – geen wringend of remmend verkeer – snelheid meer dan 70 km per uur	– 26 per **10 m²** t.o.v. DAB – 22 per **10 m²** t.o.v. ZOAB
wegdek dunne deklaag	– snelheid niet boven 80 km per uur – niet op kruisingen of rotondes	– 13 per **10 m²** t.o.v. DAB – 9 per **10 m²** t.o.v. ZOAB

Tabel 2 Overdrachtsmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

omschrijving overdrachtsmaatregel	voorwaarden	maatregelpunten
Weg		
geluidscherm	niet van toepassing	Per strekkende meter bij een hoogte[1] van: 1 m 53 2 m 93 3 m 133 4 m 173 5 m 212 6 m 251 7 m 289 8 m 327 elke m hoogte boven 8 m 44
geluidwal	– ruimtebeslag – grondgesteldheid	Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm
middenbermscherm	niet van toepassing	Per strekkende meter bij een hoogte[1] van: 1 m 64 2 m 112 3 m 160 4 m 207 5 m 254 6 m 301 7 m 347 8 m 392
schermtop (T-top)	– op bestaand scherm passend; – passend in het profiel	44

BIJLAGE 2

Tabel 1 Bepaling reductiepunten, bedoeld in artikel 5

Toekomstige geluidsbelasting op een woning vanwege een weg (dB)	Toekomstige geluidsbelasting op een woning vanwege een spoorweg (dB)	Reductiepunten per woning
48	55	0
49	56	1000
50	57	1300
51	58	1600
52	59	1900
53	60	2100
54	61	2400
55	62	2700
56	63	3000
57	64	3300
58	65	3600
59	66	3900
60	67	4100
61	68	4400
62	69	4700
63	70	5000
64	71	7800
65	72	8100
66	73	8300
67	74	8600
68	75	8900
69	76	9200
70	77	9500
71	78	9800
72	79	10100
73	80	10300
74	81	10600
75	82	10900
76	83	11200
77	84	11500

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

Onze referentie: 079322192 C

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Kadastrale kaart

Legenda

- Wegen plansituatie
- Watergang
- Fietspad
- Kantverharding
- Kunstwerken
- Spoorlijn
- Kadastralegrens
- Adres

Tongeren 17
Tongeren 15a
Tongeren 5a
Tongeren 5
Bakhuisdreef 3
Bakhuisdreef 2
Kapelweg 62
Kapelweg 63
Kapelweg 67
Kapelweg 59
Kapelweg 57
Kapelweg 57a
KAPELWEG
BAKHUISDREEF
VOORSTRAAT
DE DONK

I 3107
I 3108
I 1285
I 2090
I 3043
I 3044
I 3001
I 3002
I 2033
I 1936
I 1937
I 3046
I 3047
I 2088
I 1917
I 3054
I 3286
I 2005
I 2706
I 3265
I 3287
I 2047
I 2048
I 408
I 3055
I 2958
I 3077
I 2798
I 2066
I 2800

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 13-4-2017
schaal (A3): 1:2.000
N
B01064.000362

0 12,5 25 50 75 100 Meters

VLK te Boxtel

Akoestisch onderzoek
Kadastrale kaart

Legenda

- Wegen plansituatie
- Watergang
- Fietspad
- Kantverharding
- Kunstwerken
- Spoorlijn
- Kadastralegrens
- Adres

Kalksheuvel 47a
Loxvenseweg 2
Loxvenseweg 2a
Colenhoef 4
Colenhoef 2
Schouwrooij 4
Schouwrooij 6b
Schouwrooij 11
Schouwrooij 11a
Schouwrooij 8
Schouwrooij 13
Schouwrooij 12
Schouwrooij 12a
Havervelden 8a
Schouwrooij 13b
Havervelden 8b
Schouwrooij 13c
Schouwrooij 14
Schouwrooij 15
Schouwrooij 16
Schouwrooij 16a

I 2769 I 2723 I 2877 I 2878 I 3359 L 1125 L 586 I 3360 E 2644 L 1124 E 2996 E 3090 E 3049 E 3018 E 3264 E 3050 E 3052 E 3051 E 2677 L 1131 E 3263 L 920 E 3267 E 3268 E 3265 E 3043 E 2652 L 1095 E 3048 E 3053 E 2660 E 3054 E 2659 L 616 L 1096 E 2725 E 2663 E 2726 L 922

opdrachtgever:
Gemeente Boxtel

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

datum: 13-4-2017
schaal (A3): 1:1.500
B01064.000362

N

0 10 20 40 60 80 Meters

Verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de spoorwegovergang in de Kapelweg (gedeelte tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67) in Boxtel.

Het voorliggende verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de spoorwegovergang in de Kapelweg in Boxtel (gedeelte tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67) wordt, met toepassing van de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere samenhangende besluiten in procedure gebracht.

Coördinatiebesluit
Vanwege de samenhang tussen het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere besluiten en omdat de procedures tot vaststelling hiervan parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening toe te passen.

Het coördinatiebesluit van de gemeenteraad van 9 mei 2017 heeft betrekking op de volgende procedures :

- het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het besluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Het is niet mogelijk tegen dit coördinatiebesluit als zodanig bezwaar of beroep in te stellen.

De coördinatieregeling maakt het mogelijk om de procedures voor deze samenhangende besluiten gelijk op te laten lopen. De bevoegdheid tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit ligt bij de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag ten aanzien van de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. Het college verzorgt ook de coördinatie van de procedures. Tegen deze besluiten staat gecoördineerd beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Samenhang bestemmingsplan en besluiten
Voorliggend verkeersbesluit dient, samen met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de andere besluiten, ter uitvoering van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Basis hiervoor is de door de gemeenteraad in november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. De vastgestelde voorkeursvariant is 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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit de vijf volgende samenhangende deelprojecten.
1. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen;
3. verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren;
4. opwaardering van de Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Met dit Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008, namelijk :
- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg en de huidige drukke verkeersader door het centrum van Boxtel;
- de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeten en een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de afwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel. Een sluiting van deze dubbele spoorwegovergang kan pas plaatsvinden zodra alternatieven voor het verkeer zijn gerealiseerd.

Voor meer informatie over bovenstaande, zie onderstaande motivering van dit verkeersbesluit alsmede de onderbouwing zoals deze is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017.

<u>Procedure ontwerpbesluit</u>
Op basis van het coördinatiebesluit van 9 mei 2017 hebben met ingang van vrijdag 12 mei tot en met 22 juni 2017 de volgende ontwerpen gedurende zes weken ter inzage gelegen :
- het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

De binnengekomen zienswijzen zijn beantwoord in een integrale ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen’. Voor de beantwoording en de wijzigingen wordt verwezen naar deze nota, die een onderdeel vormt van dit besluit.

De zienswijzen leiden op de volgende onderdelen tot een wijziging van het besluit :
- toegevoegd is een verkeersbord (OB01 ‘ruiters toegestaan’ uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens1990 (RVV 1990) waarmee duidelijk wordt gemaakt dat ruiters ter plaatse zijn toegestaan.

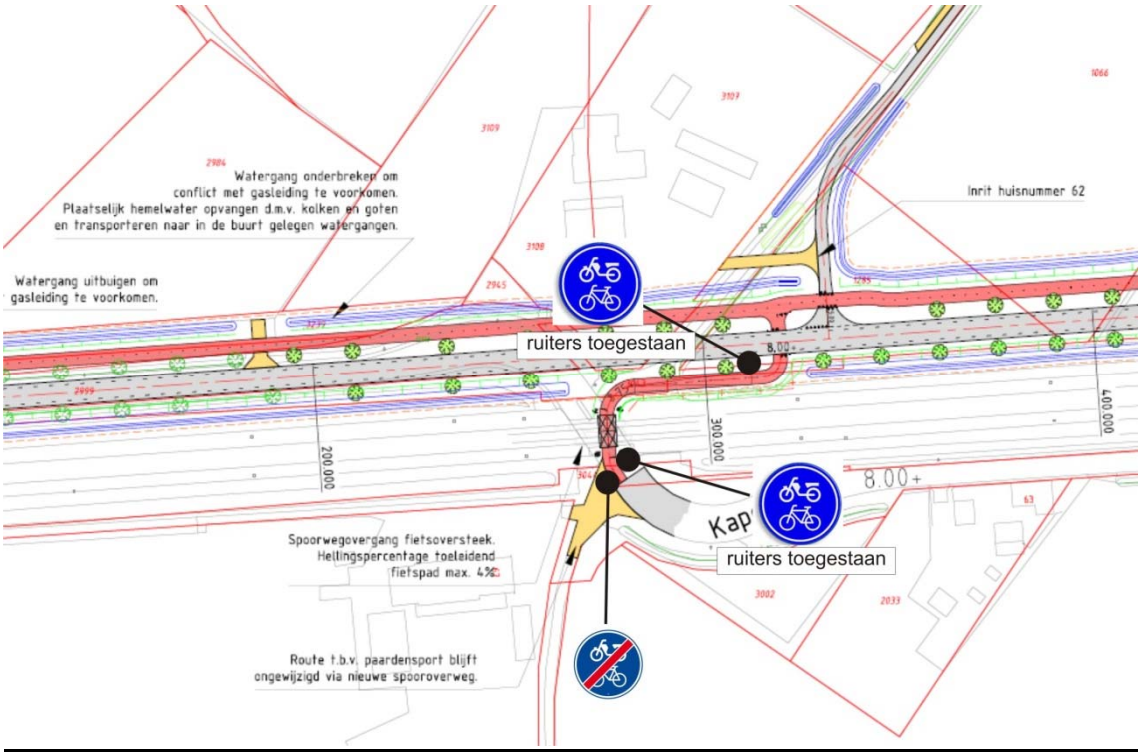
Verkeersbesluit

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

Gelet op:
- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVW 1994) op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om verkeersbesluiten te nemen voor zover het betreft verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, Provincie of Waterschap;
- artikel 15 lid 1 van de WVW 1994 op grond waarvan een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Uit het oogpunt van:
- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Is het gewenst om:
De spoorwegovergang in de Kapelweg in Boxtel, betreffende het deel tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67 (zie figuur 1), af te sluiten voor alle motorvoertuigen door middel van verkeerstekens. Deze sluiting vindt plaats zodra de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg in gebruik is genomen.



Figuur 1: Gebied waarvoor het verkeersbesluit geldt

Motivering verkeersbesluit

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Om de capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk beter te benutten en om ruimte te bieden aan een groeiende hoeveelheid reizigers en goederenvervoer werkt ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). PHS leidt tot een intensivering van het personenvervoer en tot een herroutering van het goederenvervoer.

PHS betekent voor beide trajecten (de spoorlijn van/naar 's-Hertogenbosch en de spoorlijn van/naar Tilburg) een toename van het personenvervoer. Het goederenvervoer zal afnemen op de route Breda-Tilburg-Eindhoven (de Brabantroute) en zal in gelijke mate toenemen op de lijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven.

Oplossing problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

Door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Ook het autoverkeer zal verder toenemen. Als gevolg daarvan wordt het huidige knelpunt bij de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat groter. Met PHS ontstond een extra noodzaak om de problematiek van de dubbele overweg aan de Tongersestraat in Boxtel aan te pakken en een andere verkeersstructuur te realiseren. Het Rijk heeft in 2010 een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat, Dit is door het Rijk vastgelegd in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010.

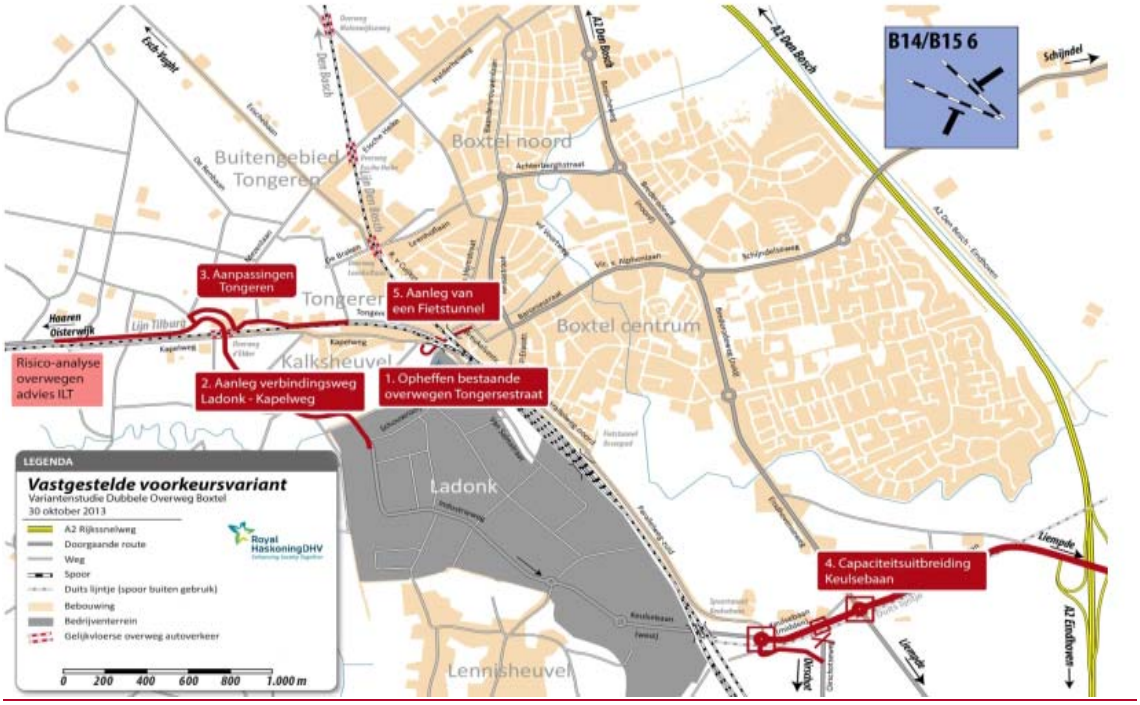
Vervolgens hebben gemeente Boxtel, ProRail, het ministerie van IenM en de provincie Noord-Brabant het onderzoek naar de oplossingsrichtingen gezamenlijk opgepakt waarbij een uitgebreid participatietraject is opgezet. Na een proces van verkenning, trechtering en selectie resulteerde dit in een voorkeursvariant ('omleidingsvariant B14/B15, variant 6'). Deze gekozen voorkeursvariant gaat uit van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang, het realiseren van een langzaamverkeerstunnel en het omleiden van het gemotoriseerde verkeer via de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg en de Keulsebaan. Deze voorkeursvariant is op 26 november 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Boxtel.

Maatregelenpakket PHS Boxtel

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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel betreft een combinatie van onderstaande samenhangende deelprojecten, zie onderstaande afbeelding :

Deelproject 1: Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
Deelproject 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);
Deelproject 3*:* Aanpassingen Tongeren ten behoeve van veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
Deelproject 4: Opwaardering Keulsebaan;
Deelproject 5: Realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.



Het voorliggende verkeersbesluit vormt een onderdeel van deelproject 2
De aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (deelproject 2) vormt, samen met het opheffen van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1), de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

In het Maatregelenpakket PHS Boxtel is sprake van twee opties, namelijk het opheffen van de overweg Kapelweg óf het handhaven van deze overweg voor langzaam verkeer.

In de plannen voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg uit 2013 werd uitgegaan van een sluiting voor de spoorwegovergang Kapelweg voor alle vormen van verkeer. Naar aanleiding van zienswijzen is vervolgens, in samenwerking met ProRail, onderzocht of de spoorwegovergang Kapelweg geopend zou kunnen blijven voor langzaam verkeer. De hiervoor uitgevoerde risicoanalyse overwegen wijst uit dat met aanvullende maatregelen de spoorwegovergang Kapelweg gehandhaafd kan blijven voor langzaam verkeer.

In de geactualiseerde plannen voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg in 2017 zijn deze maatregelen verwerkt en blijft de spoorwegovergang Kapelweg open voor langzaam verkeer.

In overeenstemming hiermee voorziet het voorliggende verkeersbesluit in de sluiting van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer. De sluiting voor gemotoriseerd verkeer kan pas in werking treden zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route is opengesteld voor verkeer.

Gevolgen verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer
Het verkeersbesluit heeft consequenties voor de bereikbaarhied.

Als gevolg van het verkeersbesluit is er geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer tussen de noordzijde van de Kapelweg ter hoogte van Kapelweg 62 en de zuidzijde van de Kapelweg ter hoogte van Kapelweg 67.

De percelen aan de noordzijde van het spoor worden in de toekomst richting de zuidzijde van het spoor ontsloten via de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg die ter plaatse van de spoorwegovergang D'Ekker het spoor kruist.

Het westelijk deel van de Kapelweg aan de zuidzijde van het spoor, tussen Kapelweg 67 en spoorwegovergang D'Ekker, wordt doodlopend gemaakt voor doorgaand verkeer.
De uitrit van Kapelweg 57 en het naastgelegen zandpad (Vinkenberg) blijven ongewijzigd aangesloten op het westelijk deel van de Kapelweg waardoor de bereikbaarheid van deze percelen wordt gegarandeerd. Het toekomstige doodlopende westelijk deel van de Kapelweg wordt aan de oostzijde aangesloten op de toekomstige Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zodat een goede bereikbaarheid van alle percelen, gelegen aan dit westelijk deel van de Kapelweg, geborgd blijft.

De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft advies uitgebracht over het voorgenomen besluit en hierbij aangegeven vanuit hulpverleningsoogpunt geen bezwaar te hebben tegen het besluit.

De nieuw ingerichte spoorwegovergang wordt toegankelijk voor voetgangers, fietsers en ruiters die deze overweg kunnen blijven gebruiken als verbinding tussen het zandpad (Vinkenberg) en de Kromakker. Ten opzichte van het ontwerpbesluit, wordt via een toevoeging door het plaatsen van een verkeersbord (C9) expliciet gemaakt dat ruiters op deze overgang zijn toegestaan.

Inwerkingtreding verkeersbesluit
Om het gebied rondom de spoorwegovergang Kapelweg bereikbaar te houden, kan deze spoorwegovergang pas worden gesloten wanneer de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is gerealiseerd.

Om die reden is in het verkeersbesluit de opschortende voorwaarde opgenomen dat het verkeersbesluit pas in werking treedt zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is opengesteld voor verkeer.

Aanpassing ten aanzien van ontwerpverkeersbesluit
Naar aanleiding van zienswijzen, is het ontwerpbesluit gewijzigd. Toegevoegd wordt het verkeersbord (OB01) 'ruiters toegestaan' waarmee expliciet wordt gemaakt dat ruiters ter plekke zijn toegestaan.

Overwegende dat:

- de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een voorkeursvariant heeft vastgesteld ten behoeve van onder meer een oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel;

- deze voorkeursvariant is vertaald in het Maatregelenpakket PHS Boxtel;

- de afspraken over het realiseren van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in mei 2015 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel;

- als deelproject 2 van dit Maatregelenpakket PHS Boxtel is benoemd 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);

- in het wegontwerp voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is voorzien in een afwaardering van de spoorwegovergang Kapelweg tot een geregelde overweg voor (niet-gemotoriseerd) langzaam verkeer;

- in overeenstemming hiermee voorliggend besluit voorziet in een sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;

- de bereikbaarheid van alle percelen aan het westelijk deel van de Kapelweg via een aansluiting op Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg geborgd blijft;

- in de bereikbaarheid tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn Tilburg – Boxtel voor gemotoriseerd verkeer wordt voorzien door de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg met een vernieuwde spoorwegovergang D'Ekker;

- de bereikbaarheid voor langzaam (niet gemotoriseerd) verkeer geborgd is via de te vernieuwen spoorwegovergangen Kapelweg en D'Ekker en de bestaande spoorwegovergangen Rhoond en Huisvennen;

- de sluiting voor gemotoriseerd verkeer pas in werking kan treden zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route voor het gemotoriseerd is opengesteld voor verkeer waartoe een opschortende voorwaarde in het besluit is opgenomen.

Gehoord:
Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie.

Besluiten:

1. de spoorwegovergang Kapelweg (gedeelte tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67) zoals aangegeven in figuur 1, af te sluiten voor alle motorvoertuigen door aanleg van een (brom)fietspad middels het plaatsen van het verkeersbord G12a met toevoeging van onderbord OB01 'ruiters toegestaan' uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens1990 (RVV 1990);

2. dit besluit in werking te laten treden zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is opengesteld voor het verkeer;

3. bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' vormt een onderdeel van dit besluit.

Boxtel, 26 september 2017
Burgemeester en wethouders van Boxtel,

De secretaris,
Drs. H.A.M. van Berkel



de burgemeester,
M. Buijs



Beroepsprocedure
Met toepassing van de coördinatieregeling ligt dit verkeersbesluit gelijktijdig met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de overige samenhangende besluiten met ingang van 20 oktober 2017 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan tegen deze besluiten beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor meer informatie over de terinzagelegging en de mogelijkheid van beroep, wordt verwezen naar de afzonderlijke integrale publicatie hierover in de Staatscourant op 19 oktober 2017.

Verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (gedeelte van de Tongersestraat vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang ’s-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en Tongeren ten oosten van perceel Tongeren 2) in Boxtel.

Het voorliggende verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel (gedeelte van de Tongersestraat vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang ’s-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en Tongeren ten oosten van perceel Tongeren 2) wordt, met toepassing van de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere samenhangende besluiten in procedure gebracht.

Coördinatiebesluit
Vanwege de samenhang tussen het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en enkele andere besluiten en omdat de procedures tot vaststelling hiervan parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening toe te passen.

Het coördinatiebesluit van de gemeenteraad van 9 mei 2017 heeft betrekking op de volgende procedures :

- het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het besluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Het is niet mogelijk tegen dit coördinatiebesluit als zodanig bezwaar of beroep in te stellen.

De coördinatieregeling maakt het mogelijk om de procedures voor deze samenhangende besluiten gelijk op te laten lopen. De bevoegdheid tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit ligt bij de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag ten aanzien van de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. Het college verzorgt ook de coördinatie van de procedures. Tegen deze besluiten staat gecoördineerd beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Samenhang bestemmingsplan en besluiten
Voorliggend verkeersbesluit dient, samen met het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de andere besluiten, ter uitvoering van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Basis hiervoor is de door de gemeenteraad in november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. De vastgestelde voorkeursvariant is 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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit de vijf volgende samenhangende deelprojecten.
1. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen;
3. verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren;
4. opwaardering van de Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Met dit Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008, namelijk :
- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg en de huidige drukke verkeersader door het centrum van Boxtel;
- de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de afwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel. Een sluiting van deze dubbele spoorwegovergang kan pas plaatsvinden zodra alternatieven voor het verkeer zijn gerealiseerd.

Voor meer informatie over bovenstaande, zie onderstaande motivering van dit verkeersbesluit alsmede de onderbouwing zoals opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017.

<u>Procedure ontwerpbesluit</u>
Op basis van het coördinatiebesluit van 9 mei 2017 hebben met ingang van vrijdag 12 mei tot en met 22 juni 2017 de volgende ontwerpen gedurende zes weken ter inzage gelegen :
- het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

De binnengekomen zienswijzen zijn beantwoord in een integrale ‘Nota van zienswijzen en wijzigingen’. Voor de beantwoording en de wijzigingen wordt verwezen naar deze Nota, die een onderdeel vormt van dit besluit.

De zienswijzen leiden op de volgende onderdelen tot een wijziging van het besluit :
- op figuur 1 is de foutieve vermelding Tongersestraat gewijzigd in Tongeren;
- gebiedsomschrijving in het besluit is verduidelijkt door de vermelding dat het betreft het gebied vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang ’s-Hertogenbosch – Eindhoven;
- kleine aanpassing formulering opschortende voorwaarde, zie onderstaand onder ‘inwerkingtreding besluit’;
- op enkele onderdelen is de motivering van het besluit uitgebreid.

<u>Verkeersbesluit</u>

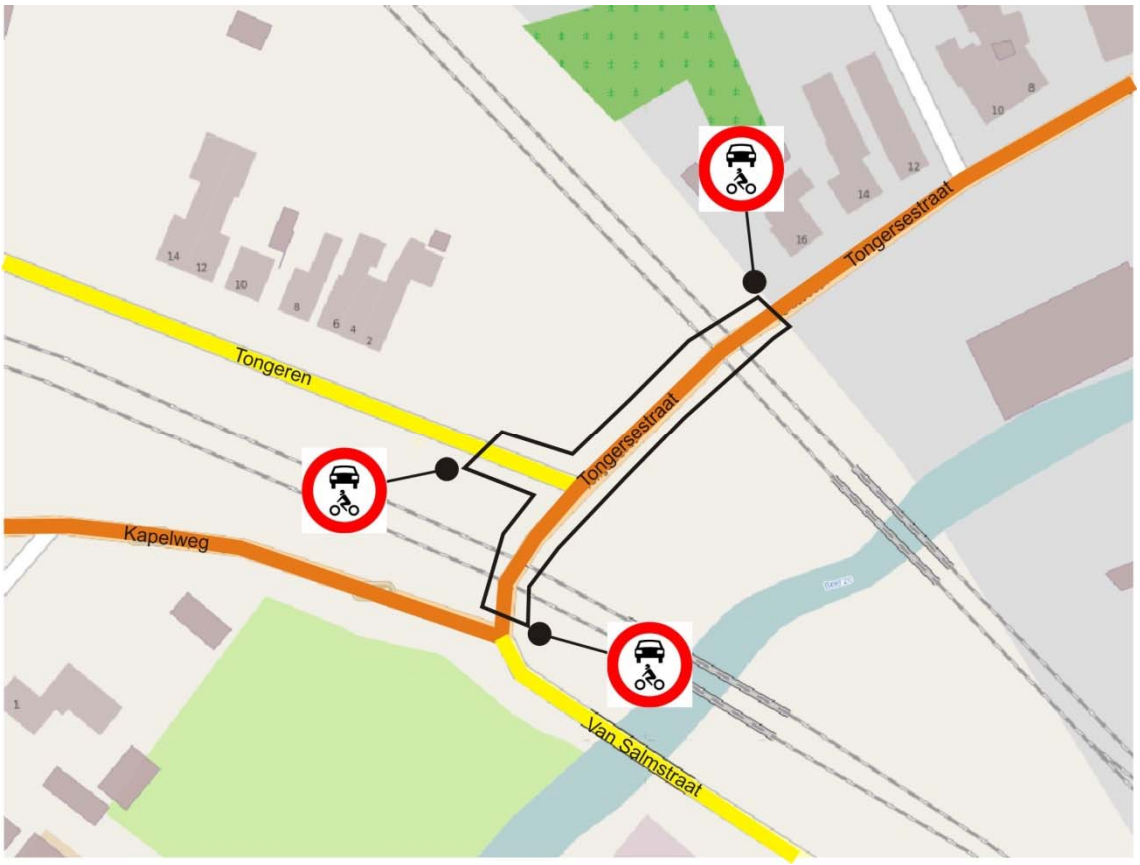
Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

<u>Gelet op</u>:
- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVW 1994) op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om verkeersbesluiten te nemen voor zover het betreft verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, Provincie of Waterschap;

- artikel 15 lid 1 van de WVW 1994 op grond waarvan een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- artikel 15 lid 2 van de WVW 1999 op grond waarvan een verkeersbesluit moet worden genomen voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Uit het oogpunt van:
- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Is het gewenst om:
De dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel, zijnde het deel vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch-Eindhoven tot aan de Van Salmstraat aan de zuidzijde en Tongeren ten oosten van Tongeren 2 (zie figuur 1), af te sluiten voor alle motorvoertuigen door middel van verkeerstekens en fysieke maatregelen. Deze sluiting vindt niet plaats eerder plaats dan nadat tenminste de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, als belangrijkste alternatief voor het gemotoriseerd verkeer, in gebruik is genomen.



Figuur 1: Gebied waarvoor het verkeersbesluit geldt

Motivering verkeersbesluit

Problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat ten noordwesten van het station Boxtel is gelegen direct na de splitsing van het traject Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (de spoorlijn van/naar ‘s-Hertogenbosch) en het traject Breda-Eindhoven (de spoorlijn van/naar Tilburg).

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt op dit moment een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel. De spoorwegovergang verbindt het centrum van Boxtel met onder meer het bedrijventerrein Ladonk en het buurtschap Kalksheuvel.
De huidige dubbele spoorwegovergang zorgt reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008 zijn doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang, het buurtschap Kalksheuvel, het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Om de capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk beter te benutten en om ruimte te bieden aan een groeiende hoeveelheid reizigers en goederenvervoer werkt ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). PHS leidt tot een intensivering van het personenvervoer en tot een herroutering van het goederenvervoer.

PHS betekent voor beide trajecten (de spoorlijn van/naar ’s-Hertogenbosch en de spoorlijn van/naar Tilburg) een toename van het personenvervoer. Het goederenvervoer zal afnemen op de route Breda-Tilburg-Eindhoven (de Brabantroute) en zal in gelijke mate toenemen op de lijn ‘s-Hertogenbosch-Eindhoven.

Oplossing problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

Door PHS neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Ook het autoverkeer zal in de toekomst verder toenemen. Als gevolg daarvan wordt het huidige knelpunt bij de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat groter. Met PHS ontstaat een extra noodzaak om de problematiek van de dubbele overweg aan te pakken en een andere verkeersstructuur te realiseren. Het Rijk heeft in 2010 een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit is door het Rijk vastgelegd in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010.

Vervolgens hebben gemeente Boxtel, ProRail, het ministerie van IenM en de provincie Noord-Brabant het onderzoek naar de oplossingsrichtingen gezamenlijk opgepakt waarbij een uitgebreid participatietraject is opgezet. Na een proces van verkenning, trechtering en selectie resulteerde dit in een voorkeursvariant (‘omleidingsvariant B14/B15, variant 6’). Deze gekozen voorkeursvariant gaat uit van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang, het realiseren van een langzaamverkeerstunnel en het omleiden van het gemotoriseerde verkeer via de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg en de Keulsebaan. Deze voorkeursvariant is op 26 november 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Boxtel.

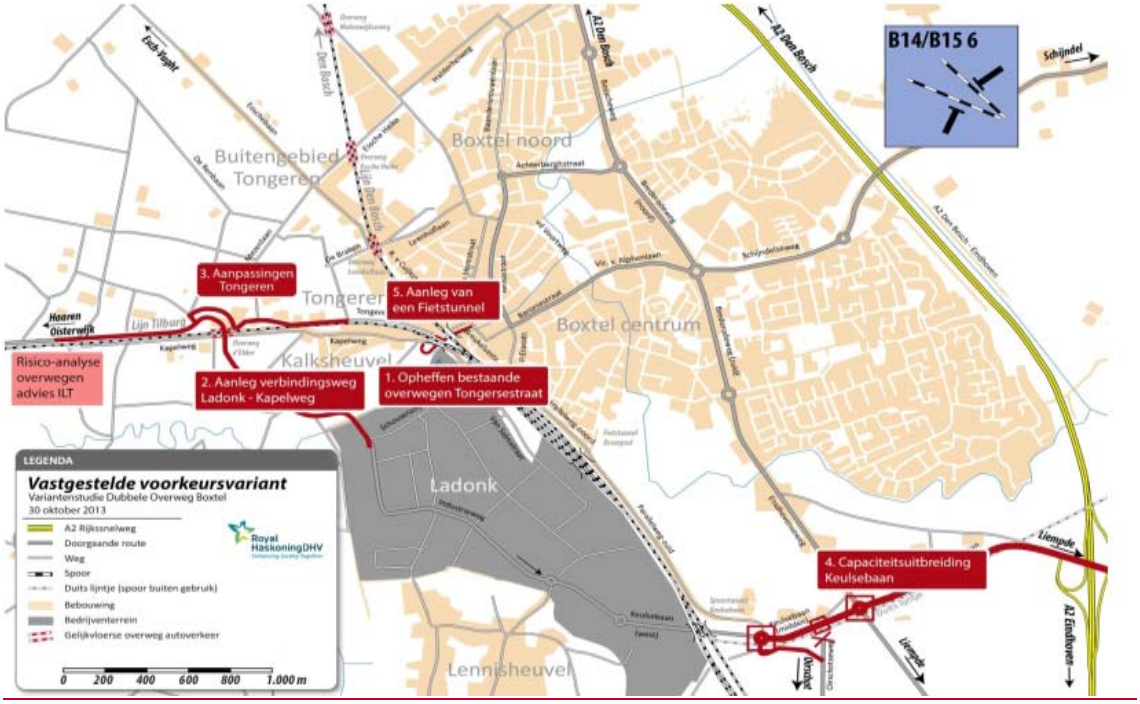
Maatregelenpakket PHS Boxtel

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.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel betreft een combinatie van onderstaande samenhangende deelprojecten, zie onderstaande afbeelding :

Deelproject 1: Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
Deelproject 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);

Deelproject 3: Aanpassingen Tongeren ten behoeve van veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
Deelproject 4: Opwaardering Keulsebaan;
Deelproject 5: Realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.



Het voorliggende verkeersbesluit vormt de eerste fase van deelproject 1
Het opheffen van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (deelproject 1) vormt, samen met de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (deelproject 2), de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

De vijf deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel kunnen niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht. Een fasering in de uitvoering van de verschillende projecten is nodig om er voor te zorgen dat een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente Boxtel geborgd blijft. Als eerste deelproject wordt de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg gerealiseerd.

In samenhang hiermee wordt gekozen voor een fasering van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Voorliggend verkeersbesluit voorziet in de eerste fase van sluiting, namelijk de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer. In deze fase blijft de dubbele spoorwegovergang open voor langzaam verkeer. In een tweede fase wordt de dubbele spoorwegovergang middels een onttrekkingsbesluit gesloten voor alle vormen van verkeer.

Omdat de dubbele spoorwegovergang een belangrijke verkeersverbinding vormt binnen Boxtel, dient er eerst een goed alternatief zijn voor het gemotoriseerde verkeer voordat tot sluiting kan worden overgegaan, zie onderstaand.

Gevolgen verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer
Het verkeersbesluit heeft consequenties voor de bereikbaarheid.

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 vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

Het opheffen van de dubbele spoorwegovergang leidt er ook toe dat doorgaand verkeer door Boxtel centrum en Boxtel noord naar het bedrijventerrein Ladonk wordt geminimaliseerd. Ook buurtschap Kalksheuvel profiteert van het opheffen van de overweg Tongersestraat. Op andere wegen, zoals in het gebied Tongeren, leidt de sluiting tot een toename van verkeer.

Concluderend kan gesteld worden dat voor de lange afstand verkeersrelaties het Maatregelenpakket PHS Boxtel 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 omrijdroutes, via zuidzijde (Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en Keulsebaan) en via de noordzijde (met name via de bestaande spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike).

Door de aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel wordt de barrièrewerking voor langzaam verkeer juist verminderd en daarmee voor korte afstanden een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Deze keuze is gebaseerd op de eerder genoemde ambities van de gemeente Boxtel met betrekking tot de verkeersstructuur zoals vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008.

Hieronder een nadere toelichting op de bereikbaarheid en verbindingen voor gemotoriseerd verkeer.

Bereikbaarheid bedrijventerrein Ladonk.
De ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk vindt plaats via de Keulsebaan richting A2 en daarnaast in de toekomst via de nieuw aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg richting het westen.

Verbinding Boxtel Centrum – Tongeren (v.v.)
Voor Tongeren is het centrum van Boxtel per auto bereikbaar via de toekomstige aansluiting op de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. 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 Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. 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 rijden.

Verbinding Boxtel Centrum – Ladonk (v.v.)
Bedrijventerrein Ladonk is na realisatie van het Maatregelenpakket per auto bereikbaar via de nieuwe Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. 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. Met de opwaardering van de Keulsebaan (project 4 van het Maatregelenpakket) wordt deze ontsluiting verder verbeterd.

Bereikbaarheid hulpdiensten
De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft advies uitgebracht over het voorgenomen besluit en hierbij aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. De stijging van de opkomsttijd heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op plaats incident geen consequenties. Met de adviezen van de Veiligheidsregio is rekening gehouden. Het moment van afsluiting is in het besluit gekoppeld aan het beschikbaar zijn van de VLK.

De conclusie is dat de nieuw aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg een belangrijke alternatieve route voor het gemotoriseerde verkeer. De verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer zal daarnaast voor een deel via de bestaande wegenstructuur plaatsvinden. In aanvulling op de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt de verkeersafwikkeling verder verbeterd door de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket, waaronder de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan en de aanpassingen in Tongeren.

Inwerkingtreding verkeersbesluit
De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt op dit moment een belangrijke verkeersverbinding in Boxtel. Een sluiting volgens het verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer kan dan ook pas plaatsvinden zodra alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd.

De VLK vormt de belangrijkste maatregel om de effecten van de sluiting voor gemotoriseerd verkeer te compenseren. Zodra de VLK wordt opengesteld voor verkeer, is daarmee de noodzakelijke verkeersveiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd. Vanaf dat moment ontstaat er een acceptabele verkeerssituatie waarbij het aanvaardbaar is om de spoorwegovergang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De VLK is inmiddels voldoende ver uitgewerkt en in procedure om deze juridisch te kunnen koppelen.

De overige maatregelen voor gemotoriseerd verkeer (Keulsebaan en Tongeren) dragen bij aan een verdere verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De planvorming van deze projecten is nog niet zover gevorderd om deze projecten juridisch te kunnen koppelen.

Het uitgangspunt is echter, zoals ook in de bestuursovereenkomst is afgesproken, dat de dubbele spoorwegovergang wordt gesloten voor gemotoriseerd verkeer zodat alle alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer (VLK, Tongeren en Keulsebaan) zijn gerealiseerd.

Om bovenstaande uitgangspunt duidelijker in het verkeersbesluit tot uiting te laten komen, is de formulering van de opschortende voorwaarde ten opzichte van het ontwerpbesluit met een kleine toevoeging aangepast.

Overwegende dat:

- de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een voorkeursvariant heeft vastgesteld ten behoeve van onder meer een oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel;

- deze voorkeursvariant is vertaald in het Maatregelenpakket PHS Boxtel;

- de afspraken over het realiseren van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in mei 2015 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel;

- als deelproject 1 van dit Maatregelenpakket PHS Boxtel is benoemd de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat;

- het Maatregelenpakket in samenhang hiermee voorziet in alternatieve routeringen ten behoeve van het verkeer;

- de belangrijkste alternatieve maatregel voor het gemotoriseerde verkeer wordt gevormd door de realisatie van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg; met de deelprojecten Tongeren en Keulsebaan wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verder verbeterd;

- de deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel niet gelijktijdig in uitvoering kunnen worden gebracht hetgeen leidt tot de keuze voor een gefaseerde sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat;

- voorliggend verkeersbesluit voorziet in de eerste fase, namelijk een sluiting voor gemotoriseerd verkeer;

- met deze sluiting de verkeersveiligheid alsmede de leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang in buurtschap Kalksheuvel en in het centrum van Boxtel wordt verbeterd waarmee aan de doelstellingen van het GVVP 2008 wordt voldaan;

- met de sluiting de bereikbaarheid weliswaar wijzigt en omrijdafstanden zullen optreden maar dat deze gevolgen niet onevenredig zijn;

- de sluiting voor gemotoriseerd verkeer op zijn vroegst in werking kan treden zodra (tenminste) de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route is opengesteld voor het gemotoriseerde verkeer waartoe een opschortende voorwaarde in het besluit is opgenomen;

- het uitgangspunt is om niet eerder tot fysieke sluiting over te gaan dan nadat ook de deelprojecten 3 en 4 (Tongeren en Keulsebaan) zijn gerealiseerd.

Gehoord:
Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie.

Besluiten:

1. het gedeelte van de Tongersestraat tussen de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en ten oosten van perceel Tongeren 2, zoals aangegeven in figuur 1, af te sluiten voor alle motorvoertuigen door het plaatsen van het verkeersbord C12 uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens1990 (RVV 1990) alsmede door het plaatsen van fysieke voorzieningen;

2. dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer;

3. bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' vormt een onderdeel van dit besluit.

Boxtel, 26 september 2017
Burgemeester en wethouders van Boxtel,
De secretaris,
Drs. H.A.M. van Berkel

de burgemeester,
M. Buijs





Beroepsprocedure
Met toepassing van de coördinatieregeling ligt dit verkeersbesluit gelijktijdig met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de overige samenhangende besluiten met ingang van 20 oktober 2017 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan tegen deze besluiten beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor meer informatie over de terinzagelegging en de mogelijkheid van beroep, wordt verwezen naar de afzonderlijke integrale publicatie hierover in de Staatscourant op 19 oktober 2017.