

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.

Procedure ontwerpbesluit

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.

Verkeersbesluit

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

Gelet op:

- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 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;

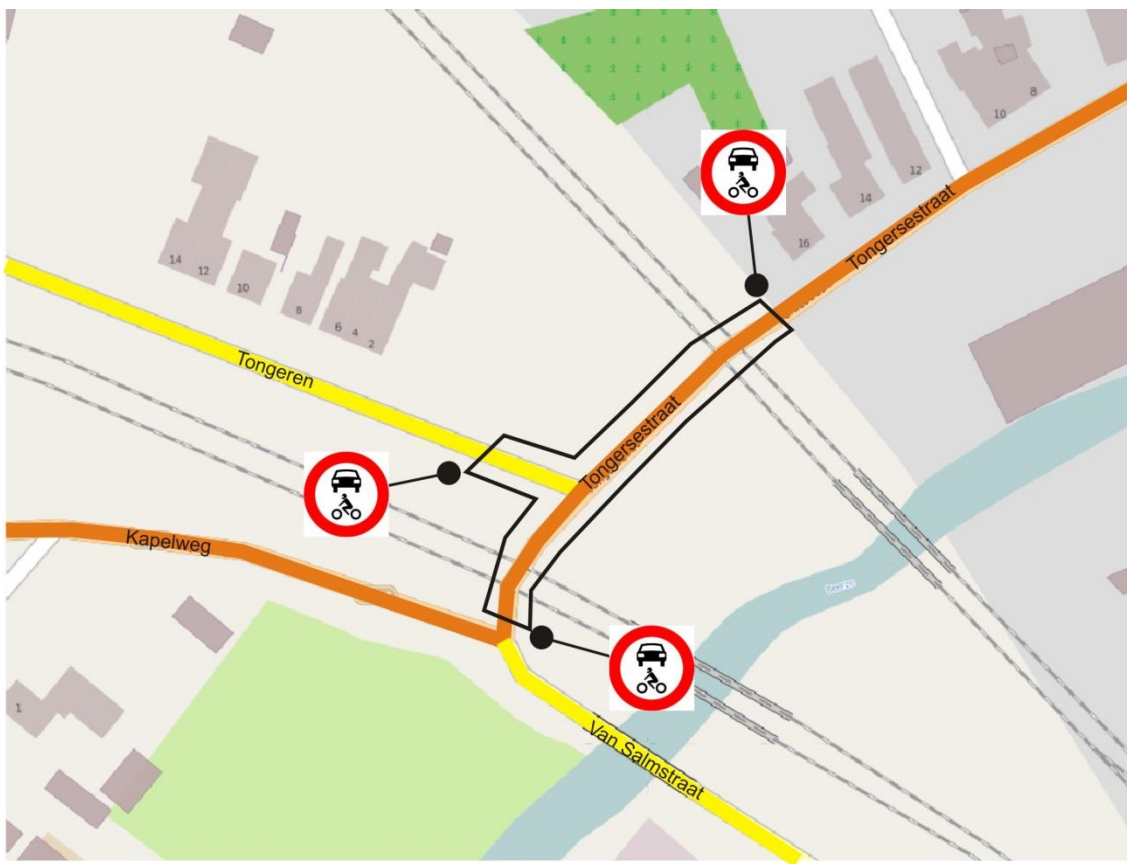
- artikel 15 lid 1 van de WVV 1994 op grond waarvan een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- artikel 15 lid 2 van de WVV 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 herrotering 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.

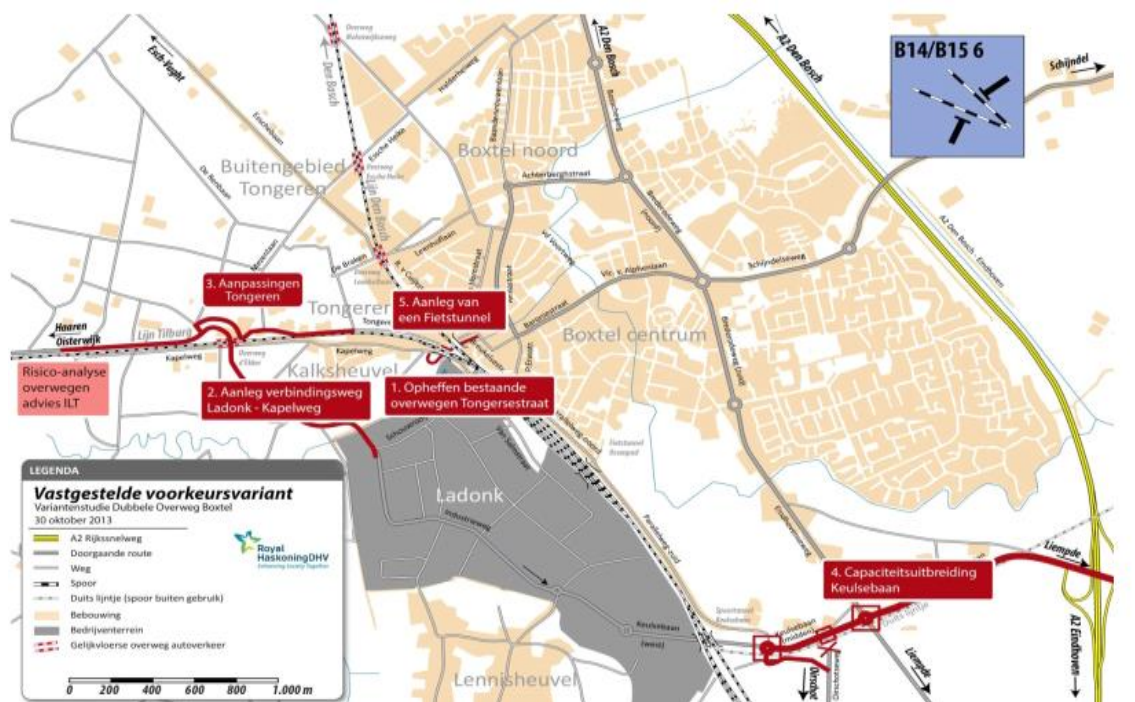
Maatregelenpakket PHS Boxtel

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 Bostel.

De vijf deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Bostel 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 Bostel 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 Bostel, 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 gemotoriseerd verkeer. De verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd 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 routingten ten behoeve van het verkeer;
- de belangrijkste alternatieve maatregel voor het gemotoriseerd 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 Bostel 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 (Tongerensestraat 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 Verkeerstekens 1990 (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.

Bostel, 26 september 2017

Burgemeester en wethouders van Bostel,
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.

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: BP14.00614
Datum: 16-12-14

Onderwerp

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): bijdrage gemeente aan maatregelenpakket PHS Boxtel

Status

Besluitvormend

Voorstel

Op basis van de overeenstemming tussen Rijk en Regio d.d. 16 juni 2014 over de inpassingsmaatregelen PHS in Brabant wordt voorgesteld om:

1. garant te staan om de komende jaren € 5,2 mln. excl. BTW beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan € 2,7 mln. reeds in de begroting is voorzien voor grootschalige infrastructuur
2. het college van B&W opdracht te geven om voor het resterende bedrag van maximaal € 2,5 mln. (excl. BTW) diverse scenario's uit te werken en bij de behandeling van de kadernota voor de begroting 2016 en daarop volgende jaren een voorstel voor te leggen aan de raad met het meest gunstige dekkingsvoorstel.

Inleiding

Op 16 juni 2014 zijn het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de regio (de provincie Noord Brabant en de gemeenten 's-Hertogenbosch, Vught, Haaren en Boxtel) het eens geworden over de inpassingsmaatregelen voor het traject Meteren – Boxtel als gevolg van PHS, waaronder het maatregelenpakket PHS Boxtel. Het college heeft u hiervan op de hoogte gesteld en in de aanloop naar de overeenstemming tussen Rijk en Regio intensief geïnformeerd.

Het maatregelenpakket bestaat uit 5 deelprojecten en de kosten hiervan bedragen € 38,4 mln. incl. BTW, als volgt verdeeld over de deelprojecten:

- | | |
|--------------------------------------|-------------|
| 1. Opheffen overwegen Tongersestraat | € 2,0 mln. |
| 2. Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg | € 9,5 mln. |
| 3. Aanpassingen omgeving Tongeren | € 1,8 mln. |
| 4. Maatregelen Keulsebaan | € 7,9 mln. |
| 5. Fietstunnel | € 17,2 mln. |

Met de maatregelen is een investering gemoeid van € 38,4 miljoen. Op 16 juni is overeengekomen dat het Rijk een financiële bijdrage levert aan het maatregelenpakket PHS Boxtel van € 19,2 mln. incl. BTW en dat de Regio eveneens € 19,2 mln. incl. BTW bijdraagt. De bijdrage van de Provincie is € 13,2 mln. incl. BTW en de bijdrage van de gemeente Boxtel bedraagt € 6,0 mln. incl. BTW (= ca. € 5,2 mln. excl. BTW). Op dit moment wordt de op 16 juni 2014 bereikte overeenstemming tussen Rijk en Regio uitgewerkt in een bestuursovereenkomst tussen partijen. Voor ondertekening van de bestuursovereenkomst dienen partijen, waaronder de gemeente Boxtel, de bijdrage aan het maatregelenpakket zeker te stellen.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Beoogd effect

Het financieel kunnen realiseren van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie, de combinatie van het verkeer en intensief spoorvervoer, rondom de dubbele overweg Tongersestraat door:

- aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg, inclusief maatregelen Tongeren
- capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan
- sluiten van de dubbele overweg en de aanleg van een fietstunnel

De uiteindelijke beoogde effecten van deze maatregelen zijn:

- tegengaan van barrièrewerking spoorwegen voor langzaam verkeer;
- mogelijkheid creëren van een calamiteitenuitweg voor (vracht)verkeer Ladonk;
- vergroten woongenot in Kalksheuvel (en mede oostzijde spoorweg).

Argumenten

- 1.1. *Voor ondertekening van de bestuursovereenkomst dienen partijen, waaronder de gemeente Boxtel, de bijdrage aan het maatregelenpakket zeker te stellen.*
- 1.2. *Het bedrag van € 2,7 mln. excl. BTW dat is gereserveerd voor grootschalige infrastructuur zal worden aangewend voor de verdere planontwikkeling en realisatie van het maatregelenpakket PHS Boxtel.*
Hierbij gaat het voor de komende periode primair om de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg, maatregelen Tongeren en capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.
- 2.1. *Op basis van de investering van 5,2 mln. excl. BTW kan voor Boxtel een maatregelenpakket worden gerealiseerd van in totaal € 38,4 mln. incl. BTW.*
- 2.2. *Rijk en Provincie leveren een bijdrage van 32,4 mln. incl. BTW aan het maatregelenpakket voor Boxtel.*
- 2.3. *Uitwerken van verschillende scenario's geeft een goed beeld van de meest gunstige dekking voor de gemeente.*

Kanttekeningen

- 1.1. *Uitgangspunt van de bereikte overeenstemming is dat de € 38,4 mln. incl. BTW een taakstellend budget is. Gelet op de omvang van het maatregelenpakket PHS Boxtel en het huidige detailniveau van de uitwerking van de maatregelen is er sprake van risico's maar ook kansen op het gebied van de financiën.*
Het huidige detailniveau van de kostenraming zit op +/- 30%. Op basis van de nadere planuitwerking zal duidelijk worden of en zo ja welke risico's zich voordoen. Hierover wordt de gemeenteraad gedurende het project structureel geïnformeerd.
- 1.2. *De aanpassingen voor buurtschap Kalksheuvel naar 30-km zone zijn niet in de financiën opgenomen.*
Het gebied wordt heringericht naar 30- km zone. Hiervoor zijn geen middelen gereserveerd in de genoemde bedragen. Dit betreft een afzonderlijk project..

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Uitvoering en planning

Op dit moment wordt de op 16 juni 2014 bereikte overeenstemming tussen Rijk en Regio uitgewerkt in een bestuursovereenkomst tussen partijen. Ook worden de stappen gezet om te komen tot een projectorganisatie om het maatregelenpakket PHS Boxtel verder voor te bereiden en uit te voeren. Deze projectorganisatie gaat naar verwachting in het eerste kwartaal van 2015 aan de slag. Op dat moment zullen wij u vanzelfsprekend nader informeren (planning, organisatie, risico's, etc.) over de aanpak om te komen tot realisatie van het maatregelenpakket PHS Boxtel.

Communicatie

Niet van toepassing voor deze besluitvorming.

Financiën

De kosten van het maatregelenpakket PHS Boxtel bedragen € 38,4 mln. (taakstellend budget) worden door partijen gedragen in de onderstaande verhouding:

- Rijk: € 19,2 mln. incl. BTW
- Provincie: € 13,2 mln. incl. BTW
- Gemeente: € 6,0 mln. incl. BTW

Burgerparticipatie

Niet van toepassing voor deze besluitvorming.

Het maatregelenpakket PHS Boxtel is tot stand gekomen op basis van gezamenlijk onderzoek en intensief overleg met Rijk, Provincie en ProRail, daarbij zijn eveneens verschillende adviesorganen betrokken.

Duurzaamheid

Een integrale oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg in de Tongersestraat zorgt voor een duurzame verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Werkgelegenheid

Een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van Boxtel voor zowel wonen als werken.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Boxtel, 18-11-14

Burgemeester en wethouders van Boxtel,
de secretaris,
drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,
M. Buijs

Bijlagen

n.v.t.

Ter inzage

n.v.t.

Contactpersoon

F. Fastenau, hoofd afdeling Openbare Ruimte, ffa@boxtel.nl, (0411) 65 52 36.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 november 2014;

Besluit

Op basis van de overeenstemming tussen Rijk en Regio d.d. 16 juni 2014 over de inpassingsmaatregelen PHS in Brabant:

1. garant te staan om de komende jaren € 5,2 mln. excl. BTW beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan € 2,7 mln. reeds in de begroting is voorzien voor grootschalige infrastructuur
2. het college van B&W opdracht te geven om voor het resterende bedrag van maximaal € 2,5 mln. (excl. BTW) diverse scenario's uit te werken en bij de behandeling van de kadernota voor de begroting 2016 en daarop volgende jaren een voorstel voor te leggen aan de raad met het meest gunstige dekkingsvoorstel.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 16 december 2014;

De gemeenteraad van Boxtel,
de griffier,
Mw. Ir. V.M.E. van den Broek

de voorzitter,
M. Buijs



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Onderwerp

TALK - Variantenstudie

Status

informerend / besluitvormend

Voorstel

1. de variantenstudie "Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK), quick scan alternatieven" vast te stellen;
2. de meest kansrijke alternatieven (0++, 3a en 4) nader te onderzoeken;
3. geen MER-procedure te volgen voor de meest kansrijke alternatieven;
4. op basis van de resultaten van het nader onderzoek een voorstel voor een definitieve tracékeuze en beëindiging van de tracéstudie TALK tegemoet te zien.
5. het college op te dragen de nodige stappen te zetten teneinde de oplossing van de verkeersproblematiek dichterbij te brengen.

Inleiding

Naar aanleiding van diverse knelpunten en ontwikkelingen aan de oostzijde van de kern Boxtel is een onderzoek gestart naar maatregelen en alternatieve ontsluitingsmogelijkheden in dit gebied. In het in december 2008 vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) is hiervoor de basis gelegd, door onder andere het benoemen van een aantal projecten. In het project Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK) zijn twee van deze projecten uit het GVVP (verbinding Ladonk – Kapelweg en verbreding Keulsebaan) samengevoegd.

In januari 2009 is de projectbeschrijving van het project TALK vastgesteld. Deze projectbeschrijving omvat het inhoudelijke vraagstuk van het project, en globaal de daarvoor benodigde capaciteit en financiële middelen. Op basis van de vastgestelde informatie uit de projectbeschrijving TALK is voor het project TALK een plan van aanpak opgesteld, wat feitelijk een beschrijving is van het proces om te komen tot het gewenste eindresultaat en de hiervoor noodzakelijke projectorganisatie. Het in dit plan van aanpak beschreven proces bestaat uit een aantal fasen. Elke fase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit, waaraan de reacties uit de klankbordgroep en een ambtelijk advies ten grondslag liggen. De uitgangspunten voor de volgende fase zijn hierdoor helder.

Probleemanalyse (hypothesefase)

Het planproces van het project TALK is in april 2009 gestart met het opstellen van een zorgvuldige, integrale probleemanalyse. Een zorgvuldige, gefundeerde probleemanalyse is noodzakelijk om toekomstige keuzes goed te kunnen onderbouwen.

Uit deze analyse blijkt dat er, in vergelijking met andere woongebieden in Boxtel, sprake is van leefbaarheidsproblemen in en rond de Kapelweg. Als gevolg van de autonome groei van het gemotoriseerd verkeer nemen deze problemen in de tijd toe. Daarnaast neemt op de middellange termijn (2020) de



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk/Vorst af. Er ontstaan afwikkelingsproblemen op zowel kruispunt- als weg-vakniveau. De probleemanalyse bevestigt en onderbouwd hiermee het algemene beeld over de leefbaarheid en de verkeersafwikkeling in het onderzoeksgebied, en vormt een goed fundament voor de discussie in het onderzoek naar oplossingen.

Variantenstudie (quick scanfase)

In januari 2010 is de quick scan fase van het planproces TALK gestart met een variantenstudie. Voor deze variantenstudie zijn de beide in het GVVP genoemde projecten (verbinding Ladonk – Kapelweg en verbreding Keulsebaan) vertaald in de doelstellingen voor deze studie, te weten:

- het vergroten van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van het buurtschap Kalksheuvel;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van Ladonk.

Als randvoorwaarden zijn hierbij meegegeven dat:

- een noordelijke ontsluiting niet onmogelijk mag worden gemaakt;
- een (regionale) doorgaande route tussen de A2 en de N65 voorkomen moet worden.

Op basis van de informatie uit de probleemanalyse zijn in samenspraak met de klankbordgroep Regenboog, een groot aantal oplossingen / maatregelen benoemd. Uit de geformuleerde maatregelen zijn een zestal onderscheidende alternatieven bepaald, waarbij enkele alternatieven nog een aantal varianten kennen. De alternatieven (en varianten) zijn vervolgens onderzocht op de effecten op onder andere milieu, natuur, cultuurhistorie, leefbaarheid, (verkeers)veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, economie, enz.

Conclusie variantenstudie

De beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven is gebaseerd op de eerder genoemde doelstellingen. Uit het onderzoek blijkt dat alle alternatieven leiden tot een verbetering van de leefbaarheid op de Kapelweg in Kalksheuvel. Dit vindt zijn oorsprong in het feit dat in alle alternatieven een verbod voor vrachtverkeer en inrichten van een 30 km/uur-zone op de Kapelweg is opgenomen. De alternatieven 1 t/m 5b leiden tot de sterkste verbetering (deze scoren op de criteria waar leefbaarheid op wordt getoetst, de sterkste verbetering).

Met betrekking tot de bereikbaarheid van Ladonk, dragen ook alle alternatieven bij tot een verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Dit vindt zijn oorsprong in het feit dat in alle alternatieven een verdubbeling van de Keulsebaan is opgenomen. De alternatieven 1, 3a en 4 dragen het meest bij tot het behalen van deze doelstelling (t.o.v. de andere alternatieven). De alternatieven 0, 5 en 6b dragen iets minder bij tot het behalen van deze doelstelling.

Bij de andere criteria scoren de alternatieven 2, 3d en 6b slechter dan de andere alternatieven. Alternatief 5 scoort beter op cultuurhistorie.

Uit de variantenstudie volgt uiteindelijk de volgende aanbeveling:

- van de alternatieven 0+ en 0++ één alternatief te maken (alternatief 0++ vult alternatief 0+ aan; het onderscheid kan in faseerbaarheid binnen alternatief 0++ inzichtelijk blijven) en dit alternatief nader te onderzoeken;
- van de alternatieven 1 en 3a één alternatief te maken en (het verschil tussen alternatief 1 en



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

alternatief 3a is gelijkvloers of ongelijkvloers kruisen van het spoor; ook hier kan het onderscheid met faseerbaarheid inzichtelijk blijven) en dit alternatief nader te onderzoeken;

- alternatief 4 nader te onderzoeken.

Met nader onderzoek wordt bedoeld het opstellen van een tracéschets inclusief de aansluiting op bestaande structuren (wegen, watergangen, houtwallen, etc.) en de (globale) landschappelijke inpassing. Op basis van deze uitwerking worden de effecten van deze alternatieven geactualiseerd en gedetailleerd.

Voor een uitgebreide beschrijving van het proces en de resultaten van de variantenstudie wordt verwezen naar het bijgevoegde rapport "Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK), quick scan alternatieven", d.d. 4 november 2010.

MER-advies

Een onderdeel van de vraagstelling ten behoeve van de variantenstudie betrof een advies met betrekking tot de noodzaak of wenselijkheid van een eventuele MER-procedure.

Noodzaak

Een eventuele verplichte MER-procedure kan betrekking hebben op twee onderdelen van het project TALK: de mogelijke verbreding van de Keulsebaan en de mogelijke wegomlegging rond Kalksheuvel. In beide gevallen is geen sprake van een MER-plicht.

Bij een mogelijke verbreding van de Keulsebaan zou sprake zijn van een MER-plicht indien de Keulsebaan over een lengte van 10 km of meer verbreed zou worden. De mogelijke verbreding van de Keulsebaan betreft 'slechts' maximaal 2,5 – 3 km.

In geval van een wegomlegging rond Kalksheuvel geldt dat sprake zou moeten zijn van de aanleg van een hoofdweg (een weg waarvan het tracé of het ruimtelijk plan door de minister wordt vastgesteld), een autosnelweg of een autoweg (een voor autoverkeer bestemde weg (dus geen langzaam verkeer en landbouwvoertuigen) die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Een mogelijke wegomlegging om Kalksheuvel betreft een voor alle verkeer toegankelijke weg.

Wenselijkheid

Op basis van de variantenstudie die nu is uitgevoerd is een weloverwogen keuze te maken voor een aantal nader te onderzoeken alternatieven. In de studie worden diverse alternatieven beschouwd op basis van een breed spectrum van criteria waaronder leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid, economie, natuur en cultuurhistorie. Bovendien is een afvaardiging van belangengroepen bij het proces betrokken, waarvan het merendeel de uitkomsten van de variantenstudie onderschrijft. Hiermee is invulling is gegeven aan een goede maatschappelijke betrokkenheid.

Conclusie

Een MER-procedure voor het project TALK is formeel niet noodzakelijk. Gezien de zorgvuldigheid in het planproces (probleemanalyse, variantenstudie op basis van een breed spectrum aan criteria en nader onderzoek van de meest kansrijke alternatieven) en de betrokkenheid van belanghebbenden in het planproces wordt een vrijwillige MER-procedure ook niet nodig geacht.

**Raadsvoorstel**

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Klankbordgroep Regenboog

In de reeds eerder genoemde klankbordgroep Regenboog worden alle projecten / ontwikkelingen in en rond bedrijventerrein Ladonk besproken. De klankbordgroep heeft een opiniërende en adviserende rol. Daarnaast heeft deze klankbordgroep als doel de betrokkenheid van belanghebbenden te borgen en het maatschappelijk draagvlak voor het project te vergroten. De klankbordgroep is nauw betrokken geweest bij het proces. Bij de start van de variantenstudie is de klankbordgroep uitgebreid geïnformeerd over de opzet van het onderzoek. Vervolgens heeft de klankbordgroep middels een workshop, op basis van de resultaten van de probleemanalyse, oplossingsrichtingen aangegeven. Daarna is de klankbordgroep via de reguliere vergaderingen van de klankbordgroep Regenboog meegenomen in alle stappen van de variantenstudie.

In deze vergaderingen van de klankbordgroep is, nadat de effectenbepaling en beoordeling van de onderzochte alternatieven was bepaald, de eerste voorkeur van de verschillende leden van de klankbordgroep geïnventariseerd. Deze voorkeur is in onderstaande tabel weergegeven.:

Stichting Kalksheuvel Leefbaar	alternatief 4
Werkgeversvereniging Boxtel (WEB)	alternatief 4
Ondernemersvereniging Boxtel	alternatief 4
Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO) Boxtel – Liempde	alternatief 4
Fietzersbond Boxtel	alternatief 0+ of 1
Heemkundige Studiekring voor Boxtel e.o.	alternatief 0+ en/of 0++
Werkgroep Natuur- en Landschapsbeheer Boxtel	alternatief 0+ en/of 0++
Commissie Ruimtelijke Ordening Lennisheuvel	alternatief 4

Voor een beeld van het in de klankbordgroep doorlopen proces, en de inbreng en standpunten van de verschillende leden wordt verwezen naar de ter informatie bijgevoegde verslagen van de klankbordgroep Regenboog, en de reacties van de verschillende leden gedurende het proces.

Vervolg

Het vervolgproces is grofweg in twee fasen te verdelen. In de eerste fase zal het eerder voorgestelde nader onderzoek plaatsvinden. Deze fase zal naar verwachting 3 à 4 maanden in beslag nemen, waarna op basis van de resultaten hiervan in april/mei 2011 een definitieve tracékeuze kan worden voorgesteld. Gelijktijdig met de definitieve tracékeuze zal worden voorgesteld:

- de tracéstudie TALK te beëindigen;
- het project TALK te splitsen in drie projecten, te weten de 'Keulsebaan tussen A2 en de rotonde Boseind', de 'verbindingsweg Ladonk – Kapelweg' en de 'verkeersroutering Ladonk tussen de rotonde Boseind en de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg';
- het project 'verkeersroutering Ladonk tussen de rotonde Boseind en de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg' onderdeel te laten zijn van het project 'herstructurering Ladonk';
- het project 'Keulsebaan tussen A2 en rotonde Boseind' te starten met het vervaardigen van een ontwerp inclusief faseringsplan en het voorbereiden van een bestemmingsplanwijziging;
- het project 'verbindingsweg Ladonk – Kapelweg' te starten met het vervaardigen van een schetsontwerp en het voorbereiden van een bestemmingsplanwijziging.



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Boxtel, 16-11-10

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL

de secretaris,

de burgemeester,

drs. J.K. Fraanje

F.H.J.M van Beers

Bijlagen

1. variantenstudie "Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK), quick scan alternatieven"

Ter inzage

2. verslagen klankbordgroep Regenboog
3. reacties leden klankbordgroep Regenboog

Contactpersoon

afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

Annemiek Langenhoff , tel: 0411-655300, e-mail: lan@boxtel.nl

projectleider TALK

Ludwig van Duren, tel: 0411-655217, e-mail: ldu@boxtel.nl



Raadsbesluit

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 16-11-10;

gehoord de commissie

Besluit

1. de variantenstudie "Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK), quick scan alternatieven" vast te stellen;
2. de meest kansrijke alternatieven (0++, 3a en 4) nader te onderzoeken;
3. geen MER-procedure te volgen voor de meest kansrijke alternatieven;
4. op basis van de resultaten van het nader onderzoek een voorstel voor een definitieve tracékeuze en beëindiging van de tracéstudie TALK tegemoet te zien.
5. het college op te dragen de nodige stappen te zetten teneinde de oplossing van de verkeersproblematiek dichterbij te brengen.

Aldus vastgesteld in zijn openbare
vergadering van 21-12-10

DE GEMEENTERAAD VAN BOXTEL,
de griffier,
Mw. Ir. V.M.E. van den Broek

de voorzitter,
F.H.J.M. van Beers

Ag. nr.: 6
Reg. nr.: 1210412
Datum: 29-10-12

Onderwerp

TALK: Voorlopig Ontwerp Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK)

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. het voorlopig ontwerp verbindingsweg Ladonk - Kapelweg en de toelichting, inclusief de inspraakreacties, vast te stellen;
2. de (voorbereidingen voor) de bestemmingsplanprocedure op te starten;
3. de (voorbereidingen voor) onteigeningsprocedure in gang te zetten;
4. de mogelijkheden voor het verwerven van externe financiering nader te onderzoeken en daarover te rapporteren bij het dekkingsplan voor de begroting 2014.

Inleiding

Basis voor de tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg is het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP). Het voorkeurstracé voor de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg is in de periode 2008 – 2011 onderzocht. Eerst heeft een uitgebreide Probleemanalyse plaatsgevonden. Vervolgens zijn in een Variantenstudie verschillende oplossingsalternatieven geformuleerd en de effecten van deze alternatieven voor diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. De meest kansrijke zijn nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. In deze nadere vergelijking zijn de varianten beoordeeld op o.a. leefbaarheid, geluid, natuur etc. Op basis van de uitkomsten van deze Nadere Vergelijking is op 28 juni 2011 door de gemeenteraad het voorkeurstracé TALK-VLK vastgesteld

Dit tracé is de afgelopen periode uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Hiermee zijn de exacte ligging, de landschappelijke inpassing, het benodigde ruimtegebruik en de kosten inzichtelijk gemaakt. De uitwerking van het tracé geeft daarmee naar belanghebbende meer duidelijkheid over kruising van wegen, de bereikbaarheid van percelen, aan te kopen gronden, afstand tot woningen etc. Aspecten die voor de mensen in het gebied belangrijke punten zijn. In de toelichting op het VO staat beschreven welke consequenties deze uitwerking en optimalisatie heeft gehad voor de ligging van het tracé. Daarbij is zowel ingegaan op het tracé-ontwerp als de inpassing van de weg in de omgeving.

Op 12 juni jl. hebben wij u met een commissienotitie geïnformeerd over bovenstaande en voorgesteld het ontwerp met een gelijkvloerse spoorkruising in de inspraak te brengen. Dit

Reg. nr.: 1210412

omdat het geoptimaliseerde voorkeurstracé naar verwachting op korte en middellange termijn financieel niet haalbaar is.

Inmiddels heeft het voorlopig ontwerp van 25 mei 2012 tot en met 6 juli 2012 ter inzage gelegen.

Met dit raadsvoorstel informeren wij u over het voorlopig ontwerp en de inspraakreacties die zijn ingediend. Wij stellen u voor om het VO en de inspraakreacties vast te stellen en de voorbereidingen voor de planlogische procedure op te starten.

Beoogd effect

De nieuwe verbinding Ladonk – Kapelweg moet de leefbaarheid en verkeersveiligheid van het buurtschap Kalksheuvel vergroten. Daarnaast dient de nieuwe infrastructuur de bereikbaarheid en daarmee aantrekkelijkheid van bedrijventerrein Ladonk te verbeteren.

Argumenten

1.1. Het voorkeurstracé met ongelijkvloerse kruising naar verwachting op korte en middellange termijn financieel niet haalbaar is, het voorlopig ontwerp gaat uit van een gelijkvloerse kruising

Het tracé van het Voorlopig Ontwerp (VO) verbindingsweg Ladonk – Kapelweg kan worden onderverdeeld:

- deel noordzijde spoor
- deel zuidzijde spoor
- spoorkruising

Voorlopig Ontwerp Noordzijde spoor

Het tracé loopt aan de noordzijde evenwijdig aan het spoor. Er is hier geen sprake van een nieuwe doorsnijding in het landschap maar een uitbreiding van de bestaande doorsnijding. Dit sluit aan op het algemeen beleid met betrekking tot de bundeling van infrastructuur. Gekozen is om hier het profiel zo uniform mogelijk door te trekken in vergelijking met het tracé dat al is gerealiseerd. Dat betekent dat aan beide zijden van de weg in de berm sprake is van een bomenrij die de lijn in het landschap benadrukt.

Het tracé van het voorlopig ontwerp loopt door gebieden met een archeologische verwachtingswaarde. Ook voor de zuidzijde van het spoor geldt deze archeologische verwachtingswaarde. In het kader van het bestemmingsplan wordt nader archeologisch onderzoek verricht (boringen en/of proefsleuvenonderzoek).

Voorlopig Ontwerp Zuidzijde spoor

Gekozen is om het nieuwe tracé zo natuurlijk mogelijk in het bestaande landschap op te nemen. Hier doorsnijdt het tracé een relatief open agrarisch landschap (open akker complex) met enig hoogteverschil en een enkel bosje. Richting het Smalwater ligt het gebied iets lager. De keuze is gemaakt om de weg juist recht door het landschap te trekken,

Reg. nr.: 1210412

waardoor bij de hogere delen de weg in een insnijding komt te liggen. Hierdoor ervaart de weggebruiker de hoogte verschillen in het landschap. Om de openheid van het landschap te behouden is gekozen om geen bomenrij langs de weg te plaatsen.

Pas bij de nabij het Smalwater liggende percelen langs de weg wordt voorgesteld een meer landschappelijke, groene invulling te realiseren buiten de weg. Hierdoor ontstaat ook een geleidelijke overgang van het open agrarisch landschap naar stedelijk bedrijventerrein. Ook ontstaan hierdoor, gekoppeld aan de ecologische verbindingszone (EVZ) van het Smalwater enkele meer natuurlijk ingerichte percelen. Met de landschappelijke, groene invulling van deze percelen wordt tevens voorzien in de noodzakelijke / gewenste groencompensatie.

Het tracé doorsnijdt een bestaand bosje, het resterende bosje blijft ter plaatste gehandhaafd. In verband met het behoud van de openheid van het gebied ten zuiden van het spoor, wordt de compensatie van dit bosje meegenomen in de compensatie ter plekke van het Smalwater zoals hiervoor aangegeven. In het definitief ontwerp zal deze invulling nader worden uitgewerkt.

Aan de zijde van Kalksheuvel wordt deels ook gewerkt met een fysieke afscherming (aarden wal). Hierdoor worden de dichtstbijzijnde woningen aan het oog van de weg onttrokken. Hiermee wordt de privacy van de bewoners geborgd en wordt gelijktijdig een akoestische afscherming gerealiseerd.

Voor mogelijke restpercelen die ontstaan na onderhandelingen met betrekking tot de benodigde grondaankopen, wordt voorgesteld deze als groene solitaire plekken (passend in het open karakter van het landschap) in te richten. De nieuwe groene plekken kunnen bij een zorgvuldige inrichting een positief effect hebben op de beleving van het landschap en positief effect op flora en fauna. Met de invulling van deze mogelijke restpercelen kan eveneens worden voorzien in noodzakelijk / gewenste groencompensatie. Nadat duidelijkheid is ontstaan over deze restpercelen zal de invulling hiervan nader worden uitgewerkt, met in achtneming van het open karakter van het gebied tussen Kalksheuvel en Kapelweg.

Scenario's spoorkruising

Een bijzonder deel van het tracé vormt de kruising met het spoor Tilburg-Eindhoven. De gemeente is hierover, mede in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en ProRail. Vanwege deze nog lopende gesprekken is een aantal mogelijke scenario's uitgewerkt en zijn de ruimtelijke en financiële consequenties daarvan in beeld gebracht. Op deze wijze is inzicht verkregen in de invloed van de verschillende mogelijke scenario's op de ligging van het tracé voor en na deze spoorkruising. Daarnaast kunnen deze scenario's worden betrokken in de gesprekken met het Ministerie en ProRail.

Het in juni 2011 vastgestelde voorkeustracé voorziet in een nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor. De gebogen tunnel die hiervoor is ontworpen kruist de spoorlijn schuin. Op de locatie waar deze tunnelbak is voorzien liggen echter een tweetal gastransportleidingen. Door de tunnel wat minder schuin en wat meer gebogen te realiseren komt de zuidelijke ingang van de tunnel op een dusdanige andere locatie te liggen waardoor de weg weer op

Reg. nr.: 1210412

maaiveld ligt voordat de gasleidingen gekruist worden. Hierdoor kunnen de gasleidingen dus op de huidige locatie gehandhaafd blijven.

Er is ook een voorlopig ontwerp uitgewerkt met een gelijkvloerse spoorkruising. Dit ontwerp voorziet in een nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergang aan de oostzijde van de huidige spoorwegovergang D'Ekker. Het tracé wordt vervolgens met een korte bocht teruggebracht naar de parallelle ligging van het tracé langs de noordzijde van het spoor. Bij de ligging van de nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergang is rekening gehouden met de aanwezige gastransportleidingen en met de faseerbaarheid en bouwbaarheid van een ongelijkvloerse kruising in de toekomst.

In de ontwerpen zijn de tracés aan de noordzijde en zuidzijde van het spoor nagenoeg gelijk en geoptimaliseerd om in geval van fasering eventuele kapitaalvernietiging tot een minimum te beperken. In verband met de faseerbaarheid is daarnaast in de ontwerpen rekening gehouden met een eventuele, tijdelijke aansluiting op de Kapelweg aan de zuidzijde van het spoor. Het ontwerp is gericht op het voorkomen van een doorgaande route tussen de A2 en de N65 en het niet onmogelijk maken van een eventuele noordelijke ontsluiting.

Voorlopig Ontwerp gelijkvloerse spoorkruising

Het geoptimaliseerde voorkeurstracé is naar verwachting op korte en middellange termijn financieel niet haalbaar. Dit betekent dat de noodzakelijke financiële onderbouwing in het bestemmingsplan ook niet mogelijk zal zijn. Om deze reden is, mede op eerder verzoek van de gemeenteraad, de faseerbaarheid van het voorkeurstracé onderzocht. Zoals aangegeven is een voorlopig ontwerp met een gelijkvloerse spoorkruising uitgewerkt en financieel doorgerekend. Voor dit ontwerp achten we de financiële onderbouwing in het bestemmingsplan wel mogelijk. Daarnaast is dit ontwerp op termijn relatief eenvoudig verder te optimaliseren naar het vastgestelde (geoptimaliseerde) voorkeurstracé. Om die reden is het ontwerp met een gelijkvloerse spoorkruising in de inspraak gebracht. Het (geoptimaliseerde) voorkeurstracé blijft conform besluit van de gemeenteraad van juni 2011 het voorkeursperspectief voor de langere termijn.

De fasering ziet er dan als volgt:

- fase 1 Aanleg tracé, inclusief nieuwe gelijkvloerse spoorkruising (korte of middellange termijn);
- fase 2 Aanleg ongelijkvloerse kruising (lange termijn).

Indien gewenst/noodzakelijk is fase 1 vervolgens nog te splitsen in eerst de aanleg van het zuidelijk deel van het tracé met een aansluiting op de huidige Kapelweg en vervolgens het noordelijk deel van het tracé inclusief nieuwe gelijkvloerse spoorkruising. Deze fasering heeft echter tot gevolg dat de verkeersveiligheid van de Kapelweg aan de zuidzijde van het spoor (van Kromakker tot D'Ekker) vooralsnog niet verbeterd. Daarnaast is deze fasering kosten verhogend, zie voor een nadere toelichting het onderdeel financiën.

Reg. nr.: 1210412

1.2. Inspraak heeft geleid tot een beperkt aantal geringe aanpassingen op het VO en enkele acties voor de vervolgfase

Het voorlopig ontwerp heeft van 25 mei 2012 tot en met 6 juli 2012 ter inzage gelegen. Er was gedurende deze periode gelegenheid tot het indienen van schriftelijke reacties op het voorlopig ontwerp. Kennisgeving hiervan heeft plaatsgevonden in het plaatselijk weekblad Brabants Centrum. Daarnaast is in de omgeving een nieuwsbrief verspreid en is op 14 juni 2012 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Binnen de gestelde termijn zijn 40 schriftelijke inspraakreacties ingediend.

In de bijlage bij dit voorstel is een integraal overzicht van alle reacties en de beantwoording daarvan opgenomen: de nota van inspraakreacties. Daarin is ook aangegeven op welke onderdelen de reacties tot verbetering/aanpassing van het voorlopig ontwerp hebben geleid. Hieronder een samenvatting van de belangrijkste punten, die in veel reacties terugkomen. Voor alle reacties en de beantwoording wordt verwezen naar de inspraakrapportage.

Hoofdpunten inspraakreacties

- Het VO is in strijd met de voorwaarden zoals eerder geformuleerd, te weten: landschappelijke versterking, zo min mogelijk nieuwe infrastructuur, gebruik maken van bestaande infrastructuur en het voorkomen van doorgaande route.
- Door het instellen van een vrachtwagenverbod wordt probleem in Kalksheuvel opgelost. Gepleit wordt om deze procedure alsnog te doorlopen.
- Overlast mag niet worden verplaatst van de Kapelweg naar Kalksheuvel. Bereikbaarheid van het buurtschap moet worden gegarandeerd.
- Er moeten nog nadere onderzoeken worden uitgevoerd, die van belang zijn voor de uiteindelijke besluitvorming over de verbindingsweg. Op dit moment zijn nog niet alle consequenties, onder andere op gebied van geluid, ecologie en archeologie in beeld.
- Er zijn onvoldoende middelen beschikbaar om de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg aan te leggen.
- De verbindingsweg biedt geen oplossing voor de problematiek van onder meer de dubbele overleg Tongersestraat. Gepleit wordt voor een integrale oplossing in combinatie met de problematiek dubbele overweg en PHS.

Belangrijkste wijzigingen en acties n.a.v. de inspraakreacties

- In de toelichting op het VO wordt opgenomen dat Kalksheuvel wordt aangesloten op de verbindingsweg en er geen tijdelijke afsluiting wordt gerealiseerd (in VO tekening is dat al zo opgenomen).
- In de toelichting op het VO wordt extra aandacht besteed aan het proces dat ten grondslag ligt aan de vaststelling van de voorkeursvariant (probleemanalyse, variantenstudie, nadere vergelijking alternatieven) en de onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan nog uitgevoerd moeten worden.
- Naar aanleiding van de reacties van stichting Wandelnet en de Fietzersbond, zullen wij met Prorail in gesprek gaan over de oversteekbaarheid van het spoor voor recreatief langzaam verkeer als gevolg van het opheffen van overwegen.

Reg. nr.: 1210412

- Als gevolg van het niet aansluiten van Tongeren op de nieuwe verbindingsweg, wordt voor Tongeren 48 in overleg onderzocht op welke wijze het daar gevestigde bedrijf goed kan worden ontsloten,

1.3. De realisatie van de verbindingsweg heeft een relatie met andere projecten, in dat kader is het van belang dat de VLK tijdig wordt gerealiseerd.

Uitkomsten van de gesprekken met het Ministerie en Prorail in het kader van PHS, kunnen van invloed zijn op het voorlopig ontwerp. Dit heeft primair betrekking op de spoorkruising, maar ook de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg komt in deze gesprekken aan de orde. Duidelijk is echter dat de prioriteit van het Ministerie en Prorail op de corridor Amsterdam Eindhoven ligt. Dit sluit aan op het voorstel om vooralsnog een gelijkvloerse spoorkruising bij D' Ekker te realiseren. Voorts is duidelijk dat TALK en de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg een positieve bijdrage levert aan de doorstroming en veiligheid ter plaatse van de dubbele overweg Tongersestraat.

Het project TALK bestaat, naast de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg, uit de verbinding tussen de A2 en Ladonk: de Keulsebaan. Uit de Probleemanalyse is gebleken dat het noodzakelijk is om na 2020 de Keulsebaan aan te passen zodat deze weg de verkeerstromen ook op de lange termijn kan verwerken. Eerste stap is het uitbreiden van de capaciteit van enkele kruisingen en uiteindelijk zal de Keulsebaan naar verwachting verdubbeld moeten worden om het verkeer te kunnen verwerken.

De realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg is de eerste fase in de uitvoering van TALK. Dit geleet op de aard en urgentie van de problematiek in buurtschap Kalksheuvel.

2.1. Start van de (voorbereidingen voor) bestemmingsplanprocedure is nodig om de verbindingsweg te realiseren binnen huidige de planning.

Voorgesteld wordt om na vaststelling van het voorlopig ontwerp de voorbereidingen voor het bestemmingsplan op te starten. Dit heeft onder meer betrekking op het uitvoeren van alle voor het bestemmingsplan noodzakelijke onderzoeken, waaronder nader onderzoek op gebied van geluid, akoestiek, archeologie en flora en fauna. Dit resulteert uiteindelijk in een ontwerpbestemmingsplan dat in procedure wordt gebracht.

3.1. Start van de (voorbereidingen voor) onteigeningsprocedure is nodig om deze procedure goed af te stemmen op de bestemmingsplanprocedure en om de verbindingsweg tijdig te kunnen realiseren

Uitgangspunt is dat de gemeente in minnelijk overleg met eigenaren tot overeenstemming komt. Dit traject loopt parallel met het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan tot aan de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Mogelijk zal dit niet in alle gevallen tot succes leiden. Om als gevolg hiervan geen verdere vertraging op te lopen, wordt op het moment van de vaststelling van het bestemmingsplan eveneens de onteigeningsprocedure formeel gestart. Daartoe lopen de voorbereidingen parallel aan de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure.

Reg. nr.: 1210412

Kanttekeningen

1.1. Fasering van de realisatie van verbindingsweg is kosten verhogend

De realisatie van de verbindingsweg kan indien gewenst/noodzakelijk worden gesplitst in eerst de aanleg van het zuidelijk deel van het tracé met een aansluiting op de huidige Kapelweg en vervolgens het noordelijk deel van het tracé inclusief nieuwe gelijkvloerse spookruising. Deze fasering is echter wel kosten verhogend. Daarnaast heeft deze fasering tot gevolg dat de verkeersveiligheid van de Kapelweg aan de zuidzijde van het spoor (van Kromakker tot D'Ekker) vooralsnog niet verbetert.

In het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met een gefaseerde uitvoering naar op termijn de ongelijkvloerse voorkeursvariant om eventuele kapitaalvernietiging tot een minimum te beperken. Wanneer er te zijner tijd wordt besloten tot aanleg van een ongelijkvloerse spookruising ontkomen we echter niet aan extra kosten als gevolg van de fasering.

2.1. Uit te voeren onderzoeken in het kader van de bestemmingsplanprocedure kunnen consequenties hebben voor de inhoud, financiën en de planning

De verschillende onderzoeken die in het kader van het bestemmingsplan moeten worden uitgevoerd kunnen inhoudelijke consequenties (zoals aanpassingen tracé/profiel VO), financiële consequenties en consequenties voor de planning hebben.

2.2. Volgende stap in de procedure is het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan

Omdat het voorlopig ontwerp reeds in de inspraak is gebracht, is de volgende stap in de procedure het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan. Er wordt dus geen voorontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht.

3.1. Onderhandeling in het kader van de grondverwerving kunnen consequenties hebben voor inhoud en financiën

In de onderhandelingen met grondeigenaren is het mogelijk dat er zaken naar voren komen die inhoudelijke en financiële consequenties kunnen hebben.

3.2. Indien een onteigeningsprocedure noodzakelijk blijkt, heeft dit gevolgen voor de planning

Wanneer een onteigeningsprocedure noodzakelijk is voor de verwerving van de benodigde gronden heeft dit consequenties voor de planning. De administratieve procedure die hiervoor moet worden doorlopen, start na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Deze procedure loopt daarmee grotendeels parallel aan de bezwaar- en beroepsprocedure in het kader van het bestemmingsplan. De gerechtelijke procedure voor de onteigening start nadat het bestemmingplan onherroepelijk is en kent een doorlooptijd van 12 maanden. De realisatie verschuift in dat geval dus één jaar naar achter.

Reg. nr.: 1210412

Uitvoering en planning

Het vervolgproces, na de besluitvorming in de raad, ziet er op hoofdlijnen als volgt uit.

1. Bestemmingsplan procedure (Q4 2012 – Q4 2013)

- Voorbereiding/start bestemmingsplanprocedure (uitvoeren onderzoeken, opstellen ontwerp bestemmingplan).
- Start minnelijk overleg verwerving.
- Ontwerpbestemmingsplan opstellen en ter inzage leggen, start zienswijzenprocedure.
- Vaststellen Raad bestemmingsplan TALK – VLK (Q4 2013).
- Borging financiële dekking.
- Bezwaar- en beroepsprocedure bestemmingsplan (Q4 2013 - Q4 2014).
- Eventuele administratieve procedure onteigening (Q4 2013 - Q4 2014).
- Eventuele gerechtelijke procedure onteigening (Q4 2014 – Q4 2015).

2. Aanbestedingsfase (Q4 2013 – Q2 2015)

- Voorbereidingen aanbestedingsprocedure (Q4 2013 – Q4 2014).
- Aanbestedingsprocedure. Start van de aanbesteding bij onherroepelijk bestemmingsplan (Q4 2014).
- Gunning (Q2 2015).

3. Realisatiefase (Q4 2014/Q1 2015 – Q1 2016)

- Op basis van het proces en de besluitvorming zoals hierboven beschreven kan de realisatie van de verbindingsweg vanaf medio 2015 tot medio 2016 worden gerealiseerd.
- Wanneer een onteigeningsprocedure volledig moet worden doorlopen, zal de realisatie één jaar naar achter verschuiven (start medio 2016).
- Een eventueel gefaseerde uitvoering is binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar mogelijk, tot 2023.

Communicatie

Het concept van het voorlopig ontwerp is besproken met de klankbordgroep Regenboog. Het voorlopig ontwerp heeft van 25 mei tot en met 6 juli ter inzage gelegen. Op 14 juni jl. is er een informatiebijeenkomst georganiseerd. De reacties die naar aanleiding hiervan zijn ingediend, hebben geleid tot verbeteringen/aanpassingen in het voorliggend VO dan wel acties voor het vervolgproces.

Met betrekking tot de verdere communicatie zijn/worden daarnaast de volgende activiteiten ondernomen:

- begin mei 2012 zijn alle betrokken grondeigenaren, waarmee vorig jaar gesprekken zijn gevoerd, schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken;

Reg. nr.: 1210412

- eind mei 2012 is er een nieuwsbrief verspreidt, waarin het VO is toegelicht en de planning voor de komende maanden;
- degene die een inspraakreactie hebben ingediend, zijn voorafgaand aan deze besluitvorming in de raad geïnformeerd;
- na de raadsbehandeling informeren wij de omgeving over uw besluit, middels een nieuwsbrief.

Financiën

Op basis van het voorlopig ontwerp zijn de kosten voor de aanleg van de weg en de kosten voor de grondverwerving in beeld gebracht.

Voor de raming van de kosten voor grondverwerving is een analyse uitgevoerd. Hierin zijn alle benodigde gronden en opstallen meegenomen. Ook is in de kostenraming rekening gehouden met mogelijke bijkomende kosten. Dit geeft een realistisch beeld van de kosten waarmee rekening gehouden dient te worden.

Kosten aanleg weg totaal	€ 4.2 mln.
Kosten grondverwerving totaal	€ 2.9 mln.
Benodigd budget totaal	€ 7.1 mln.

Faseringskosten	€ 0.3 mln.
Benodigd budget bij gefaseerde uitvoering	€ 7.4 mln.

Fasering Zuid

tracé aanleg weg	€ 2.04 mln.
grondverwerving	€ 1.65 mln.
<u>faseringskosten</u>	<u>€ 0.10 mln.</u>
Totaal	€ 3.79 mln.

Fasering Noord

Tracé noord aanleg weg	€ 2,16 mln.
Grondverwerving Noord	€ 1,24 mln.
<u>Faseringskosten</u>	<u>€ 0.20 mln.</u>
Totaal	€ 3.60 mln.

Bovenstaande betekent dat, wanneer de verbindingsweg in één keer wordt aangelegd, hiervoor in 2015 een bedrag van € 7.1 mln. beschikbaar moet komen. Op dit moment is in de begroting een bedrag van € 2.7 mln. opgenomen voor dekking uit eigen middelen. Hierbij wordt een belangrijke mate van externe financiering gezocht, zoals (provinciale) subsidies en PHS. Dit wordt in de komende maanden onderzocht.

Reg. nr.: 1210412

Wanneer wordt besloten tot een gefaseerde realisatie zal rekening gehouden moeten worden met faseringskosten. Met andere woorden fasering biedt de gelegenheid om over een langere periode tot het noodzakelijk budget te komen (tot 2023), maar heeft extra kosten tot gevolg. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad zal de financiële dekking geborgd moeten zijn. Wij verwachten u daartoe in het dekkingsplan 2014 een sluitend voorstel te kunnen voorleggen.

Inbreng adviesorganen

Op 16 april 2012 is een eerste concept van het voorlopig ontwerp van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg besproken in de Klankbordgroep Regenboog.

Duurzaamheid

De nieuwe verbinding zorgt voor een duurzame verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van het buurschap Kalksheuvel en een duurzame verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.

Werkgelegenheid

Een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van Boxtel voor zowel wonen als werken.

Boxtel, 18-9-12

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

J. van Brummen

Bijlagen

1. Voorlopig Ontwerp met gelijkvloerse spoorkruising.
2. Voorlopig Ontwerp voorkeursvariant (geoptimaliseerd).
3. Toelichting voorlopig ontwerp en scenario's spoorkruising Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.
4. Nota van inspraakreacties.

Reg. nr.: 1210412

Ter inzage

1. Presentatie informatiebijeenkomst gemeenteraad PHS 6 september 2012.

Contactpersoon

afdelingshoofd Openbare Ruimte F. Fastenau, ffa@boxtel.nl, 0411 655911

Ag. nr.: 6
Reg. nr.: 1210412

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18-9-12;

gehoord de commissie RZ;

Besluit

1. het voorlopig ontwerp verbindingsweg Ladonk - Kapelweg en de toelichting, inclusief de inspraakreacties, vast te stellen;
2. de (voorbereidingen voor) de bestemmingsplanprocedure op te starten;
3. de (voorbereidingen voor) onteigeningsprocedure in gang te zetten;
4. de mogelijkheden voor het verwerven van externe financiering nader te onderzoeken en daarover te rapporteren bij het dekkingsplan voor de begroting 2014.

Aldus vastgesteld in zijn vergadering van 29-10-12

De gemeenteraad van Boxtel,
de griffier,
Mw. Ir. V.M.E. van den Broek

de voorzitter,
J. van Brummen

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:**

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

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 alle verkeersknelpunten binnen Boxtel opgelost. In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen;
- 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 wegategorisering 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 omrijafstanden.

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

- 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.

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

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 wijzigingen' 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.

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

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 grenswaarden 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.

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

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.

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

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 informatiekraant, 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.

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, teammanager RMEO-Ruimtelijke Ontwikkeling,
w.vd.heuvel@mijngemeentedichtbij.nl, 073-5531125.

Ag. nr.:

Reg. nr.: BP17.00417

Datum:

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

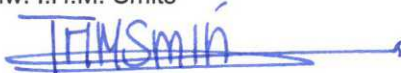
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 31 augustus 2017;

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

