

Voorlopig Ontwerp TALK: verbindingsweg Ladonk - Kapelweg

Nota van inspraak

Het voorlopig ontwerp voor de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg 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 en op de website www.boxtel.nl. Daarnaast is in de omgeving een nieuwsbrief verspreid en is op 14 juni 2012 een informatiebijeenkomst georganiseerd.

Het voorlopig ontwerp was digitaal raadpleegbaar op de website van de gemeente Boxtel en een analogo exemplaar lag ter inzage in het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek in Boxtel.

Binnen de gestelde termijn zijn 40 schriftelijke inspraakreacties ingediend.

Hieronder zijn de belangrijkste onderwerpen, die in veel van de ingediende reacties naar voren zijn gebracht, opgenomen onder de kop “Algemeen”.

De reacties zijn eveneens opgenomen in bijgaande tabel. Hierin zijn de inspraakreacties samengevat weergegeven met daarachter de gemeentelijke reactie.

De inspraak heeft geleid tot een beperkt aantal aanpassingen op het VO en enkele acties voor de vervolgfase. Onder meer het direct bij realisatie aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg en overleg over de uitwerking van het VO in het vervolgtraject met verschillende partijen en personen.

Algemeen

1. *Voor het vaststellen van het voorlopig ontwerp is onvoldoende informatie beschikbaar en een onvoldoende zorgvuldig proces doorlopen.*

Basis voor de tracéstudie A2 – Landonk – 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 middels een Variantenstudie verschillende oplossingsalternatieven geformuleerd en zijn de effecten van deze alternatieven voor diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. De meest kansrijke hiervan zijn nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. In deze nadere vergelijking zijn de varianten beoordeeld op onder andere leefbaarheid, geluid, natuur etc. Op basis van deze Nadere Vergelijking heeft de gemeenteraad op 28 juni 2011 een voorkeurstracé vastgesteld. Hiermee is een goede ruimtelijke onderbouwing van het voorkeurstracé ontstaan en heeft een zorgvuldige afweging plaats gevonden.

2. *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 een doorgaande route.*

Voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn doelstellingen, randvoorwaarden en criteria geformuleerd.

Eén van de geformuleerde randvoorwaarden is het voorkomen van een doorgaande verbinding tussen de A2 en de N65. Aan deze randvoorwaarde is invulling gegeven door de nieuwe verbinding tussen Ladonk en de Kapelweg een lagere functie dan de Keulsebaan toe te kennen. De Keulsebaan heeft de functie 'Gebiedsontsluitingsweg' en is de hoofdontsluiting van bedrijventerrein Ladonk. De nieuwe verbindingsweg tussen Ladonk en de Kapelweg heeft de functie 'Erftoegangsweg' en vormt een secundaire, ondergeschikte ontsluiting voor bedrijventerrein Ladonk. De nieuwe verbindingsweg wordt overeenkomstig de ontwerpuitsgangspunten voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom ingericht, wat onder andere betekent dat deze smaller wordt dan bijvoorbeeld de Keulsebaan, de maximaal toegestane snelheid 60 km/uur wordt en dat er erfaansluitingen (landbouwpercelen en/of bedrijfs-/huisontsluitingen) mogelijk zijn. Op deze wijze wordt voorkomen dat de oost-westroute tussen Oisterwijk en Schijndel wordt gefaciliteerd.

Zo min mogelijk nieuwe infrastructuur en zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur is één van de criteria waarop de alternatieven zijn getoetst. Tijdens de studie naar mogelijke oplossingen voor de geconstateerde problemen (o.a. leefbaarheid, veiligheid) is uitgebreid onderzocht of er effectieve maatregelen aan de bestaande infrastructuur mogelijk zijn waarmee de geconstateerde knelpunten worden opgelost. Dit heeft geresulteerd in een alternatief 0+/0++, welke gelijktijdig en op eenzelfde wijze als andere alternatieven in een Variantenstudie en vervolgens een Nadere Vergelijking van kansrijke alternatieven, op diverse aspecten zijn onderzocht en afgewogen. Daarnaast is bij alle onderzochte alternatieven gekeken om, waar mogelijk, gebruik te maken van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur. Het alternatief 0+/0++ is afgefallen omdat het oplossend vermogen voor de problematiek ten aanzien van de leefbaarheid in buurtschap Kalksheuvel te beperkt was, en het alternatief geen oplossing bood voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk in westelijke richting.

Ook een zorgvuldige landschappelijke inpassing is één van de criteria waarop de onderzochte alternatieven zijn getoetst. Behoud en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn aspecten die in de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn meegewogen. Het vastgestelde voorkeustracé ligt op voldoende afstand van het Natura 2000 gebied 'Kampina' en doorsnijdt evenmin de historische structuur van Kalksheuvel. Het gebied tussen bedrijventerrein Ladonk en de spoorlijn Tilburg-Eindhoven, waar de nieuwe verbindingsweg gerealiseerd wordt, kenmerkt zich door een open akkerstructuur. Om deze reden voorziet dit gedeelte van het voorlopig ontwerp niet in een geleidende bomenstructuur. Met betrekking tot de hoogteligging van het gebied voorziet het voorlopig ontwerp in een vlakke ligging van de weg, waardoor aanwezige hoogteverschillen in het gebied zichtbaar blijven en beleefd kunnen worden.

Ter versterking van landschappelijke waarden en voor de compensatie van het mogelijke verlies van landschappelijke waarden, voorziet het voorlopig ontwerp tot slot in verschillende compensatiemogelijkheden. Deze compensatiemogelijkheden worden verder uitgewerkt, nadat alle noodzakelijke onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan zijn afgerond en bekend is hoeveel en welke landschappelijke waarden mogelijk verloren gaan.

3. *Door het instellen van een vrachtwagenverbod wordt probleem in Kalksheuvel opgelost. Gepleit wordt om deze procedure alsnog te doorlopen.*

De doelstellingen voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Het instellen van een verbod voor vrachtverkeer in Kalksheuvel draagt slechts gedeeltelijk bij aan het bereiken van deze doelstellingen. Immers, vrachtverkeer vormt (slechts) een deel van alle verkeer wat nu door Kalksheuvel rijdt. De overlast die door het autoverkeer wordt veroorzaakt blijft immers bestaan. Ook draagt een verbod voor vrachtverkeer in Kalksheuvel niet bij aan de doelstelling de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk te verbeteren.

Daarnaast is de handhaafbaarheid van een verbod voor vrachtverkeer in Kalksheuvel niet of nauwelijks realistisch. Een verbod voor vrachtverkeer in Kalksheuvel zal altijd van een uitzondering voor bestemmingsverkeer moeten zijn voorzien. Kalksheuvel moet immers bereikbaar blijven voor verhuishagens, vuilniswagens, leveranciers en dergelijke. In geval van een verbod voor vrachtverkeer betekent dit dat voor iedere vrachtwagen beoordeeld moet worden of deze bestemmingsverkeer is of niet, en dus in overtreding is of niet. Gezien de prioriteitsstelling bij politie en justitie is dit niet reëel.

4. *Overlast mag niet worden verplaatst van de Kapelweg naar de weg Kalksheuvel. Bereikbaarheid van het buurtschap moet worden gegarandeerd.*

Een oplossing voor de geconstateerde problematiek in het buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk mag niet of slechts beperkt leiden tot ongewenste effecten op andere wegen. Met andere woorden het probleem mag niet worden verplaatst. In de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking van kansrijke alternatieven zijn daarom naast de Kapelweg ook de belangrijkste effecten op andere wegen in de omgeving berekend en in beeld gebracht. Waar toch ongewenste effecten op andere wegen bleken, heeft er een afweging plaatsgevonden ten opzichte van de positieve effecten voor de Kapelweg. Uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking blijkt dat deze positieve effecten op de Kapelweg ruimschoots opwegen tegen de beperkte ongewenste effecten op andere wegen in de omgeving.

Met de realisatie van de verbindingsweg tussen Ladonk en de Kapelweg verandert de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel. In de huidige situatie is het buurtschap zowel vanuit het westen (Oisterwijk, Haaren) als het oosten (centrum, Ladonk) bereikbaar via de Kapelweg. Na realisatie van de nieuwe verbindingsweg tussen Ladonk en de Kapelweg is het buurtschap vanuit het westen niet meer bereikbaar via de Kapelweg, maar via de weg Kalksheuvel. Vanuit het oosten blijft Kalksheuvel (vooralsnog) bereikbaar via de Kapelweg. De bereikbaarheid vanaf deze zijde is afhankelijk van mogelijke maatregelen rond de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Mogelijk gaat hierdoor de situatie op termijn wijzigen.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen grote toename is van verkeer op de weg Kalksheuvel als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. Desondanks is uit eerdere reacties gebleken dat met name de bewoners aan de weg Kalksheuvel, een forse toename van verkeer verwachten als gevolg van de realisatie van de verbindingsweg. Om deze reden zijn in het voorlopig ontwerp tijdelijke maatregelen voorgesteld om gedurende een periode van gewinning, het verkeer te stimuleren de gewenste route naar bedrijventerrein Ladonk en het centrum te nemen (via de nieuwe verbindingsweg en niet via het buurtschap Kalksheuvel). Deze maatregelen bestaan uit het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg tussen Ladonk en de Kapelweg. Met deze tijdelijke maatregel wordt verkeer van en naar Haaren en Oisterwijk verplicht de nieuwe verbindingsweg via bedrijventerrein Ladonk te nemen in plaats van de nu gebruikelijke route door buurtschap Kalksheuvel.

Uit de diverse inspraakreacties blijkt echter dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met deze tijdelijke maatregel als onvoldoende wordt ervaren. Op basis van deze reacties, en gezien het feit dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een grote toename van verkeer op de weg Kalksheuvel het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg niet gerealiseerd.

Om het verkeer van en naar Haaren en Oisterwijk te stimuleren gebruik te maken van de nieuwe verbindingsweg, en daarmee mogelijk ongewenst verkeer op de weg Kalksheuvel te voorkomen, zal de weg Kalksheuvel worden ingericht als 30 km/uur-zone en voorzien worden van verkeersremmende maatregelen. Dit zal naar verwachting aansluitend aan de realisatie van de nieuwe verbindingsweg gerealiseerd worden, in combinatie met de voorgenomen vervanging van de bestaande riolering aldaar.

5. *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.*

Op basis van onderzoeken die zijn uitgevoerd met de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn de consequenties op hoofdlijnen in beeld. Hieruit is gebleken dat aanvullend onderzoek geen onderscheidende informatie oplevert voor de afweging en keuze van het voorkeustracé. De informatie uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking was dus voldoende voor de besluitvorming met betrekking tot het voorkeustracé. Om te voorkomen dat mogelijk onnodig kosten zouden worden gemaakt voor onderzoek is besloten het nader onderzoek pas na de besluitvorming over het voorkeustracé te starten. In het kader van het bestemmingsplan zal dit nader onderzoek nu worden uitgevoerd.

Wegverkeerslawaaï

Voor de eerdere studies in 2009 – 2010 (Variantenstudie en Nadere Vergelijking) is grofmazig akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze berekening geeft een indicatie van de geluidsbelasting op woningen langs het tracé. Uit dit vooronderzoek is gebleken dat alle onderzochte kansrijke alternatieven per saldo tot een verbetering leiden, omdat langs de wegvakken waar de geluidproductie toeneemt minder woningen liggen dan langs de wegvakken waar de geluidproductie afneemt.

In het kader van het bestemmingsplan zal nader akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Op basis daarvan kan de gevelbelasting op de woningen langs het tracé definitief worden bepaald. Deze gevelbelasting vormt het uitgangspunt voor het samenstellen van een pakket aan maatregelen (aan de bron, in de overdracht, aan de gevel) om de geluidsbelasting te reduceren. Naar verwachting zal er voor enkele woningen eveneens mogelijk een hogere waarde vastgesteld moeten worden (maximaal 58 dB).

Natuur – ecologie

Bij ingrepen in de bestaande natuurwaarden en ecologische waarden is het compensatiebeginsel van toepassing. In het voorlopig ontwerp is deze compensatie globaal aangegeven in de directe omgeving van het Smalwater. De mate van compensatie wordt nader in beeld gebracht in het kader van het bestemmingsplan.

Uit het in de Variantenstudie en Nadere Vergelijking uitgevoerde globale akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op het Natura 2000-gebied Kampina ruimschoots voldoet aan de richtwaarde voor geluidsverstoring van stiltegebieden en natuurgebieden. Eventuele effecten van de nieuwe verbindingsweg op de stikstofgevoelige habitats zijn, op basis van een globale toetsing, naar verwachting klein maar niet uit te sluiten. Dit wordt dan ook nader onderzocht in het kader van het bestemmingsplan.

Flora en fauna

De Flora- en Faunawet beschermt vrijwel alle gewervelde dieren en een groot aantal plantensoorten. Deze wet kent een algemene zorgplicht ten aanzien van alle soorten en een aantal verbodsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten. Daarnaast beschermt de Flora- en Faunawet ook functionele leefgebieden. De initiatiefnemer van een project (in dit geval de gemeente Boxtel) heeft de verantwoordelijkheid en plicht om aan te tonen dat werkzaamheden in overeenstemming met de Flora- en Faunawet plaatsvinden. Eerste stap hiervoor is het uitvoeren van een quick scan in het gebied. Dit is een bureau- en veldonderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten in het gebied en de habitatgeschiktheid van het gebied voor zeldzame en beschermde soorten. Deze quick scan zal in het kader van het bestemmingsplan worden uitgevoerd. Eventueel nader onderzoek en overige te nemen vervolgstappen zullen in het bestemmingsplan worden benoemd.

Archeologie en cultuurhistorie

Het voorlopig ontwerp loopt door archeologische waardengebieden. Nader onderzoek is dan ook verplicht en zal in het kader van het bestemmingsplan worden uitgevoerd. Dit nader onderzoek betreft een veldonderzoek (boringen en mogelijk een proefsleuvenonderzoek). De resultaten van het nader onderzoek kunnen tot verschillende conclusies/maatregelen leiden, te weten: vervolgonderzoek, behouden (conserveren) van de archeologische waarden of aanpassing van het ontwerp.

Uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking blijkt dat het voorlopig ontwerp geen beschermde cultuurhistorische waarden aantast. Wel doorsnijdt het tracé cultuurhistorische lijnen en structuren. In het voorlopig ontwerp is daarom aandacht voor:

- de herkenbaarheid van de weg/het lint Tongeren;
- aansluiten zandpaden;
- handhaven bestaande structuren.

De nieuwe verbindingsweg doorsnijdt ook een open akkercomplex. Open akkers zijn oude aaneengesloten akkergebieden met een oppervlak van 50 tot meer dan 200 hectare. In het akkercomplex komen nauwelijks bomen of struiken voor. Het open akker complex is niet beschermd in het bestemmingsplan Buitengebied en is geen complex dat op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart wordt beschermd. Dit laat onverlet dat de feitelijke waarden wel bij de afwegingen worden betrokken. Zo dient bij ingrepen aandacht te zijn voor de zandwegenstructuur en de openheid van het akkercomplex. In het voorlopig ontwerp is hiermee rekening gehouden door bestaande zandwegen zoveel mogelijk aan te sluiten en door te laten lopen, en de openheid te borgen, onder meer door aan de zuidzijde van de spoorlijn Eindhoven – Tilburg geen bomenhrij te realiseren langs de nieuwe verbindingsweg.

6. Er zijn onvoldoende middelen beschikbaar om de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg aan te leggen.

Het realiseren van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg vraagt een grote investering. Deze investering betreft niet alleen de aanleg van de weg, maar ook de aankoop van de noodzakelijke gronden. Hoewel het de voorkeur heeft de verbindingsweg in één keer aan te leggen, is met het ontwerp van de verbindingsweg rekening gehouden met een eventuele gefaseerde aanleg. Hierdoor is het mogelijk de noodzakelijke financiële middelen ook gefaseerd beschikbaar te stellen.

In de gemeentelijke begroting zijn reeds middelen gereserveerd voor infrastructuur. Het is echter aan de gemeenteraad van Boxtel om te bepalen welke middelen zij wanneer reserveert en beschikbaar stelt voor de realisatie van deze verbindingsweg Ladonk - Kapelweg. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet onderbouwd worden dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de voorgenomen ontwikkeling binnen de planperiode van 10 jaar te kunnen realiseren.

7. De verbindingsweg biedt geen volledige oplossing voor de problematiek van onder meer de dubbele overweg in de Tongersestraat. Gepleit wordt voor een integrale oplossing in combinatie met de oplossing voor de problematiek rond dubbele overweg.

De problematiek van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat wordt veroorzaakt door een combinatie van de dichtligtijden van de beide overwegen en de verkeerssituatie ter plaatse. De hoeveelheid treinverkeer, wat feitelijk de dichtligtijden van de overwegen bepaalt, is niet of nauwelijks beïnvloedbaar en is van (inter)nationaal belang. Dit betekent dat ingrijpen in de verkeerssituatie ter plaatse de meest voor de hand liggende oplossing is om de problematiek aan te pakken.

Met de realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg verandert de verkeerssituatie bij de dubbele overweg in de Tongersestraat. Verkeer vanuit Haaren/Oisterwijk naar bedrijventerrein Ladonk (vv) rijdt in de huidige situatie via de Kapelweg langs de dubbele overweg. Na realisatie van de verbindingsweg rijdt dit verkeer niet meer via de Kapelweg en de dubbele overweg. Dit betekent dat de hoeveelheid verkeer rond de dubbele overweg afneemt. Ook verkeer vanuit het centrum naar Haaren/Oisterwijk (vv) rijdt na realisatie van de verbindingsweg via bedrijventerrein Ladonk en niet meer via de Kapelweg. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersstromen wijzigen, wat een positief effect heeft op de verkeersafwikkeling aldaar.

De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg levert dus een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat en kan worden gezien als de eerste stap in de integrale oplossing.

In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is de mogelijkheid opgenomen om tot een integrale oplossing te komen voor de problematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat. Op dit moment is echter nog onduidelijk of een realistische, integrale oplossing haalbaar is.

Nr.	Naam indiener	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
1.	Het groene hart Brabant J.J. v. Hoeckel A.A. v. Abeelen Postbus 38 5275 ZG Den Dungen	a. Een nieuwe procedure voor een vrachtwagenverbod op de Kapelweg is de meest voor de hand liggende oplossing voor het probleem, met minder ruimtelijke schade. b. Pas wanneer er een goede oplossing is voor de barrièrewerking van het spoor kunnen definitieve keuzes gemaakt worden voor de verkeersstructuur in Boxtel. c. Ladonk alleen via de Keulsebaan - A2 ontsluiten. Geen westelijke route via Oisterwijk/Haaren voor vrachtverkeer. Verkeer vanuit Schijndel/Veghel via het hoofdwegennet afwikkelen. Kalksheuvel wordt hierdoor ontlast. Personenverkeer via Tongersestraat afwikkelen. d. Diverse opmerkingen over het verkeersonderzoek en het gebruikte verkeersmodel.	a. De werking van een vrachtwagenverbod is afhankelijk van de handhaving ervan. Gestreefd wordt naar een duurzame oplossing die niet afhankelijk is van de mate van handhaving. Daarnaast is in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) het uitgangspunt vastgelegd om doorgaand verkeer zo veel mogelijk uit de woonwijken te weren. Met het weren van vrachtverkeer wordt hieraan slechts beperkt voldaan. b. De gewenste, toekomstige verkeersstructuur in de gemeente Boxtel is vastgelegd in het GVVP en de 'Visie op de Verkeersstructuur'. Deze vormen dan ook de basis voor de oplossingen voor zowel de problematiek in Kalksheuvel als bij de dubbele overweg. c. De doelstellingen voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn tweeledig: het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Hoewel de verbreding van de A2 en opwaardering van de N65 een positief effect zullen hebben op de afwikkeling van verkeer in de richting Tilburg, zal dit de problematiek in Kalksheuvel niet oplossen en onvoldoende bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van Ladonk. d. Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch, wat gebruikt wordt voor alle ruimtelijke afwegingen en keuzes in de regio. Dit type verkeersmodel wordt in het hele land onder andere voor dit

		e. Enkele onderzochte alternatieven zijn strijdig met de voorwaarden (landschappelijke versterking, benutten bestaande infrastructuur en zo min nieuwe infrastructuur) en hadden moeten afvallen. f. Het voorlopig ontwerp voldoet niet aan enkele belangrijke voorwaarden zoals eerder zijn gesteld (o.a. zo min mogelijk nieuwe wegen, landschap versterken en extra sluipverkeer). g. Het voorlopig ontwerp conflicteert met een goede ruimtelijke ordening zoals de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) eist, en is daarmee geen reële optie.	doel toegepast. e. Met de genoemde aspecten is en wordt nadrukkelijk rekening gehouden. Bij alle onderzochte alternatieven is gekeken om, waar mogelijk, gebruik te maken van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur. De landschappelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg in de omgeving vraagt en krijgt bijzondere aandacht. Daarnaast wordt de groencompensatie afgestemd op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Ook bij de verdere uitwerking wordt het aspect van de kwaliteitsverbetering meegenomen. f. Zie de reactie onder '1 e'. g. Er is wel degelijk sprake van een 'goede ruimtelijke ordening', getuige de voorafgaande onderzoeken. Eerst heeft een uitgebreide Probleemanalyse plaatsgevonden. Vervolgens zijn middels een Variantenstudie verschillende oplossingsalternatieven geformuleerd en zijn de effecten van deze alternatieven voor diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. De meest kansrijke hiervan zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd en zijn beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Vervolgens zijn alle effecten beoordeeld met een vijfpuntenschaal. Op basis van de beoordeling is een
--	--	---	---

			voorkeursalternatief vastgesteld. Het voorlopig ontwerp is gebaseerd op dit voorkeursalternatief. In het kader van het bestemmingsplan vindt vervolgens nader onderzoek en onderbouwing plaats.
2.	M.A.J.A. v.d. Sande Kapelweg 59 5281 SK Boxtel	a. De nieuwe verbindingsweg wel aansluiten op Tongeren oost, Kapelweg oost en de weg Kalksheuvel oost. Dit vanwege de bereikbaarheid en het voorkomen van extra af te leggen kilometers. Nu komen we te geïsoleerd te liggen.	a. De bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel vanuit het westelijk gedeelte van de Kapelweg (tussen 'd Ekker en Kromakker) blijft voor langzaam verkeer ongewijzigd. Directe verbindingen voor gemotoriseerd verkeer hebben beleidsmatig geen prioriteit en wegen niet op tegen de algemeen beleidsmatige doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren. Gemotoriseerd verkeer dient na realisatie van de nieuwe verbindingsweg dan ook via deze weg en bedrijventerrein Ladonk naar de genoemde bestemmingen te rijden. Wat betreft de aansluiting van de weg Kalksheuvel blijkt uit de diverse inspraakreacties dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet gerealiseerd.
3.	Bogaerts & Groenen advocaten R.J. Boogers Postbus 127 5280 AC Boxtel Namens A.J.A. v.d. Nieuwelaar	a. Vraagtekens bij de afweging voor alternatief 3a voor wat betreft de gevolgen voor de leefbaarheid in Tongeren, o.a. de Bakhuisdreef, en de ruimtelijke inpasbaarheid.	a. Met betrekking tot leefbaarheid zijn in de voorafgaande onderzoeken alle alternatieven uitgebreid onderzocht en beoordeeld op de effecten van diverse aspecten die de leefbaarheid beïnvloeden. Ook alternatief 3A is hier op beoordeeld. De meest kansrijke alternatieven zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking.

	Bakhuisdreef 2 5232 HD Boxtel	b. Alternatieven 0+ en 0++ scoren op ruimtelijke inpasbaarheid, cultuurhistorie, en archeologie beter. c. In de afweging is de toename van verkeerslawaaï elders onvoldoende meegenomen. Weliswaar ondervinden minder woningen overlast, maar het probleem wordt wel verplaatst. d. Na vaststelling van het VO wordt akoestisch onderzoek verricht naar de consequenties en de maatregelen. Dat is vreemd en zou nu al meegenomen moeten worden in de afweging.	Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd, waaronder leefbaarheid, en zijn beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Alternatief 3A scoorde hierbij minder goed op het aspect leefbaarheid vanwege het grote ruimtebeslag van dit alternatief in Tongeren aan de noordzijde van de spoorlijn Boxtel-Tilburg. b. De constatering dat de alternatieven 0+ en 0++ beter scoren op ruimtelijke inpasbaarheid, cultuurhistorie en archeologie is juist. Het oplossend vermogen van deze alternatieven is echter als onvoldoende beoordeeld, voor wat betreft het primaire doel de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. c. Voor wat betreft wegverkeerslawaaï is uit het vooronderzoek gebleken dat alle onderzochte kansrijke alternatieven per saldo tot een verbetering leiden, omdat langs de wegvakken waar de geluidproductie toeneemt minder woningen liggen dan langs de wegvakken waar de geluidproductie afneemt. Voor de wegvakken waar de geluidproductie toeneemt wordt in het kader van het bestemmingsplan nader akoestisch onderzoek uitgevoerd en eventuele maatregelen voorgesteld. d. In het vooronderzoek is grofmazig akoestisch onderzoek uitgevoerd t.b.v. een zorgvuldige, afgewogen besluitvorming m.b.t. het voorkeursalternatief. In het kader van het bestemmingsplan zal nader akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Zie ook de reactie onder '3 c'.
--	--	--	--

		e. De leefbaarheid in Kalksheuvel scoort beter in alternatief 1 en 4. De leefbaarheid in het voorliggend voorlopig ontwerp dat is gebaseerd op 3a verslechtert. Dit is tegenstrijdig. f. De keuze voor het voorlopig ontwerp is te snel gemaakt, omdat essentiële informatie ontbreekt en de ruimtelijke impact en de leefbaarheid (geluid, lucht) in de omgeving Tongeren onvoldoende is meegenomen. Zeker i.c.m. het spoor. g. De voorgenomen plannen hebben grote gevolgen voor de waarde van de woning. Er dient op korte termijn duidelijkheid te komen over de mate waarin leefbaarheid wordt aangetast, voordat de procedure voor het bestemmingsplan wordt voortgezet. h. Er is onvoldoende gezocht naar alternatieven die een minder grote aantasting tot gevolg hebben en die wel aansluiten op de doelstellingen.	e. Het voorliggende voorlopig ontwerp is een combinatie van de onderzochte alternatieven 1, 3a en 4, en is dus niet alleen gebaseerd op alternatief 3a. De belangrijkste reden waarom alternatief 3a grotere nadelige effecten heeft voor wat betreft leefbaarheid, ten opzichte van de alternatieven 1 en 4, is het grote ruimtebeslag van dit alternatief in Tongeren aan de noordzijde van de spoorlijn Boxtel-Tilburg. Het voorlopig ontwerp voorziet in een veel beperkter ruimtebeslag in Tongeren, waardoor ook de nadelige effecten met betrekking tot leefbaarheid veel beperkter zijn. f. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. g. Indien een belanghebbende meent schade te leiden ten gevolge van het bestemmingsplan waarin de weg planologisch mogelijk wordt gemaakt, bestaat de mogelijkheid om binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen. h. Zie de reactie onder '3 f'.
4.	Stichting Wandelnet A.J.M v. Kooten Niekerk Postbus 846 3800 AV Amersfoort Mede namens	a. Bij de spoorwegovergang Bakhuisdreef is twee jaar geleden gepleit voor het in stand houden van één of meer noordzuid-verbindingen voor langzaam verkeer. Het is vreemd dat dit niet als uitgangspunt voor het VO is meegenomen.	a. Eén van de doelstellingen in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het opheffen van de spoorwegovergang t.h.v. de Kromakker is één van de maatregelen waarmee, op basis van een brede

	Stuurgroep infrastructurele barrierewerking Landelijk fietsplatform Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie	b. Ter hoogte van de Kapelweg zal een mogelijkheid moeten blijven om het spoor gelijkvloers te kruisen. De nieuwe overweg is geen alternatief (zeker op termijn ongelijkvloers niet) voor recreatief langzaam verkeer. De verbinding tussen Kromakker en Vinkenberg in stand houden. c. Met het definitief opheffen van de overweg Bakhuisdreef kan worden ingestemd onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de overweg Kapelweg wordt gehandhaafd. d. De recreatieve routes vanuit de kern Boxtel behouden, vanwege aantrekkelijke routes richting	maatschappelijke afweging, invulling wordt gegeven aan deze doelstelling. In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp en de voorbereidingen voor de bestemmingsplanprocedure zal echter in overleg met ProRail gezien worden of en welke mogelijkheden er zijn voor de gewenste noordzuid-verbindingen voor langzaam verkeer. b. De in het voorlopig ontwerp opgenomen gelijkvloerse spoorwegovergang is naast de bestaande spoorwegovergang 'd Ekker' geprojecteerd. Ook voorziet het voorlopig ontwerp in het aansluiten van alle bestaande routes voor langzaam verkeer. De nieuwe spoorwegovergang, voorzien van een vrijliggend fietspad, biedt dan ook voldoende mogelijkheden voor langzaam verkeer om het spoor Boxtel – Tilburg te kruisen. Wat betreft de verbinding tussen Kromakker en Vinkenberg zal in de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp en de voorbereidingen voor de bestemmingsplanprocedure in overleg met ProRail gezien worden of en welke mogelijkheden er zijn voor de gewenste noordzuid-verbindingen voor langzaam verkeer. c. In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp en de voorbereidingen voor de bestemmingsplanprocedure zal in overleg met ProRail gezien worden of en welke mogelijkheden er zijn voor de gewenste noordzuid-verbindingen voor langzaam verkeer. d. Het voorlopig ontwerp gaat uit van het zoveel mogelijk in stand houden en aansluiten van de
--	---	---	--

		Kampina. Dit zijn de volgende verbindingen: Akkerstraat, Kalksheuvel en het pad langs het Smalwater. Langzaam verkeer kan zo aantrekkelijk naar Kempseweg, Kleine Aa, Loxvenseweg en de Donders. Hiermee in het ontwerp van de nieuwe weg nadrukkelijk rekening houden. e. Er ontbreekt een kaartje in de toelichting op het VO met de recreatieve routes. f. Aansluitingen op zandwegen zoveel mogelijk behouden is een uitgangspunt dat wordt onderschreven. Het VO is hierover niet duidelijk. Ons uitgangspunt is dat de wegen Kromakker, Vinkenbergh, Voorstraat, De Donders, D'Ekker, Akkerstraat en onverhard blijven. g. Bij oversteken voor langzaam verkeer zien wij graag middengeleiders/plateau's met voldoende breedte (oversteek in 2x). h. Hoe is de aansluiting van de Kapelweg op het overige wegennet geregeld, het deel tussen spoorwegovergang Kapelweg en D'Ekker? Wij pleiten ervoor om wegen onverhard te laten. i. Hoe verhoudt het VO zich procedureel tot andere procedures (verkeersbesluit, adviesaanvraag Prorail) om de spoorwegovergang Kapelweg aan	bestaande zandwegen. Het voorlopig ontwerp gaat dan ook uit van het in stand houden en aansluiten van de Akkerstraat en het pad langs het Smalwater. e. In het voorlopig ontwerp is nadrukkelijk rekening gehouden met routes voor langzaam verkeer. Alle huidige routes zijn gehandhaafd, behalve de route Kromakker – Vinkenbergh. Voor deze route wordt verwezen naar de reactie onder '4 b'. f. Zie de reactie onder '4 d' en '4 c'. g. In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal de aanleg van geleiders, plateau's, drempels en andere verkeersremmende en verkeersbegeleidende maatregelen afgewogen worden. h. Het voorlopig ontwerp voorziet in de aansluiting van de Kapelweg (het gedeelte tussen Vinkenbergh en d'Ekker) op de nieuwe verbindingsweg ter hoogte van de (nieuwe) spoorwegovergang. Met betrekking tot het onverhard laten van bestaande onverharde wegen wordt verwezen naar de reactie onder '4 d'. i. Het voorlopig ontwerp is 'slechts' input voor het bestemmingsplan. Verkeersbesluiten staan los van de te volgen planologische procedure. Na
--	--	--	---

		de openbaarheid te onttrekken? Ons inziens moet deze in stand blijven. Dit standpunt dient u ook als onze zienswijze in de procedure m.b.t. het opheffen overweg te beschouwen.	vaststelling van het bestemmingsplan zullen nog diverse procedures (waaronder verkeersbesluiten) doorlopen moeten worden.
5.	M.B.J.A.C. Welvaarts Bakhuisdreef 3 5282 HD Boxtel	a. De nieuwe gelijkvloerse spoorkruising Tongeren leidt tot een onveilige situatie. b. Bezwaar tegen het verleggen van de weg richting het noorden. Veiligheid is in het geding en het woonplezier wordt door de weg belemmerd. Deze plannen moeten goed worden overwogen, omdat het verleggen van de weg niet de juiste oplossing is.	a. De in het voorlopig ontwerp opgenomen gelijkvloerse spoorwegovergang is naast de bestaande spoorwegovergang d'Ekker geprojecteerd. De veiligheid wordt verbeterd (t.o.v. de huidige spoorwegovergang), doordat voor fietsers een vrijliggend fietspad wordt gerealiseerd en de bestaande aansluitingen van Tongeren en het oostelijk deel van de Kapelweg ter plaatse van de spoorwegovergang vervallen (voor gemotoriseerd verkeer). b. Het realiseren van een nieuwe weg aan de noordzijde van het spoor tussen Kromakker en d'Ekker vormt een onderdeel van het voorlopig ontwerp, omdat de verkeersveiligheidsproblematiek die zich in de huidige situatie aan de zuidzijde voordoet daar niet is op te lossen zonder het amoveren van een aantal woningen. Aan de zuidzijde ontbreekt de ruimte om het gemotoriseerd verkeer op een veilige wijze te scheiden van het langzaam verkeer. Aan de noordzijde daarentegen staan de woningen minder dicht op de nieuwe weg, waardoor het daar wel mogelijk is een verkeersveilige situatie te creëren zonder het amoveren van woningen.
6.	DAS Rechtsbijstand J.T.F. v. Berkel Postbus 338 5201 AH 's-Hertogenbosch	a. Bestemmingsplan ter plaatse is pas vastgesteld op 12 april jl. Het nu al wijzigen getuigt niet van weldoordachte en zorgvuldige besluitvorming.	a. Op 10 april 2012 heeft de gemeenteraad voor het gehele buitengebied van Boxtel een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Hierbij is nadrukkelijk de keuze gemaakt om in dit

	Namens T.C.G. v.d. Aker Kalksheuvel 26 5281 LT Boxtel	b. Is er al overleg geweest met de Provincie, die eisen stelt aan wegen buiten bestaand stedelijk gebied (verordening ruimte 2012 artikel 11.13). c. Het in procedure brengen van het VO is zonder zorgvuldig onderzoek niet reëel. Er blijkt nog veel aanvullend onderzoek nodig om de gevolgen van de aanleg inzichtelijke te maken. Onder andere op gebied van de flora en fauna. d. Er is nog geen duidelijke begroting voor de aanleg en er is een beperkt bedrag beschikbaar. Dit heeft als consequentie dat het plan niet kan worden	bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen op te nemen. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg, vragen zorgvuldige afweging en nader onderzoek en zullen daarom via afzonderlijke bestemmingsplannen planologisch mogelijk worden gemaakt. b. Het project is opgenomen in de gemeentelijke Structuurvisie 'Verfrissend Boxtel 2011'. Daarnaast zijn in verschillende overleggen met de provincie de plannen mondeling besproken. c. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. Op basis van onderzoeken die zijn uitgevoerd met de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn de consequenties op hoofdlijnen in beeld. Hieruit bleek dat nader onderzoek geen onderscheidende informatie oplevert voor de afweging en keuze van het voorkeurstracé. De informatie uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking was dus voldoende voor de besluitvorming met betrekking tot het voorkeurstracé. Om te voorkomen dat mogelijk onnodig kosten zouden worden gemaakt voor onderzoek is besloten het nader onderzoek eerst na de besluitvorming over het voorkeurstracé te starten. In het kader van het bestemmingsplan zal dit nader onderzoek nu worden uitgevoerd. d. In de gemeentelijke begroting zijn reeds middelen gereserveerd voor infrastructuur. Hoewel het de voorkeur heeft de
--	--	--	---

		uitgevoerd.	verbindingsweg in één keer aan te leggen, is met het ontwerp van de verbindingsweg rekening gehouden met een eventuele gefaseerde aanleg. Hierdoor is het mogelijk de noodzakelijke financiële middelen ook gefaseerd beschikbaar te stellen. Het is echter aan de gemeenteraad van Boxtel om te bepalen welke middelen zij wanneer reserveert en beschikbaar stelt voor de realisatie van deze verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet onderbouwd worden dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de voorgenomen ontwikkeling binnen de planperiode van 10 jaar te kunnen realiseren.
7.	Stichting Kalksheuvel Leefbaar J.A.H.G. v.d. Akker E.C.H. de Groot p/a Kapelweg 21 5281 LP Boxtel	a. De Stichting kan zich vinden in het plan, maar heeft één grote zorg. Het kan niet zo zijn dat tegenover een verkeersafname op de Kapelweg een toename van verkeer op Kalksheuvel staat. De inrichting van Kalksheuvel moet hierop worden afgestemd en de aansluitingen Kapelweg - van Salmstraat.	a. Een oplossing voor de geconstateerde problematiek op de Kapelweg in het buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk mag niet of slechts beperkt leiden tot ongewenste effecten op andere wegen. Met andere woorden het probleem mag niet worden verplaatst. Met de realisatie van de verbindingsweg ontstaat een nieuwe route. Het is daarbij niet aantrekkelijk om via Kalksheuvel naar Ladonk of de Tongersestraat te rijden. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen grote toename is van verkeer op de weg Kalksheuvel als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. Desondanks is uit eerdere reacties gebleken dat met name de bewoners aan de weg Kalksheuvel, een forse toename van verkeer verwachten als gevolg van de realisatie van de verbindingsweg. Om deze reden zijn in het voorlopig ontwerp tijdelijke maatregelen voorgesteld om gedurende een periode van gewenning, het verkeer te

		b. De Stichting verwacht daarnaast dat de gemeente middels verkeerstellingen de ontwikkelingen zal monitoren. Wanneer hieruit blijkt dat er sprake is van een toename van verkeer moeten passende maatregelen worden getroffen.	stimuleren de gewenste route naar bedrijventerrein Ladonk en het centrum te nemen (via de nieuwe verbindingsweg en niet via het buurtschap Kalksheuvel). Uit de diverse inspraakreacties blijkt echter dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met deze tijdelijke maatregel als onvoldoende wordt ervaren. Op basis van deze reacties, en gezien het feit dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een grote toename van verkeer op de weg Kalksheuvel het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg niet gerealiseerd. Om het verkeer van en naar Haaren en Oisterwijk te stimuleren om gebruik te maken van de nieuwe verbindingsweg, en daarmee mogelijk ongewenst verkeer op de weg Kalksheuvel te voorkomen, zal de weg Kalksheuvel worden ingericht als 30 km/uur-zone en voorzien worden van verkeersremmende maatregelen. Dit zal naar verwachting aansluitend aan de realisatie van de nieuwe verbindingsweg gerealiseerd worden, in combinatie met de voorgenomen vervanging van de bestaande riolering aldaar. b. Bij de verdere uitwerking en na realisatie van de verbindingsweg zal nadrukkelijk naar monitoring worden gekeken. Indien na realisatie sprake is van een (onverwachte) onverantwoorde toename van verkeer zullen passende maatregelen getroffen worden. Voor aanvang van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg zal een zogenaamde nulmeting worden uitgevoerd, waarbij de verkeersintensiteiten op de wegen rond de nieuwe verbindingsweg in beeld gebracht
--	--	--	--

			worden.
8.	A.A.W.M. Spitters Vekemans v. Lieshoutlaan 1 5282 SR Boxtel	De reactie heeft betrekking op perceel Boxtel I 3085 (eigendom) en percelen I 3086 en 3087 (in gebruik). a. Verslechtering van de ontsluiting en de bereikbaarheid van percelen. b. Verslechtering van de gebruiksmogelijkheden (vorm, omvang). c. Verdrogend effect door ontwatering van het tracé van de weg. d. Zichtbaarheid wordt vergroot, waardoor meer kans op diefstal. e. Zwerfvuil als gevolg van de weg op de percelen.	a. Voor de realisering van de nieuwe verbindingsweg Ladonk – Kapelweg is het noodzakelijk (delen van) percelen aan te kopen van onder andere agrariërs. Als gevolg van deze aankopen kan de ontsluiting van percelen wijzigen en kan de bedrijfsvoering van agrariërs wijzigen. Na vaststelling van het voorlopig ontwerp worden gesprekken met grondeigenaren (en eventueel gebruikers) gestart, om te komen tot aankoop van de benodigde gronden. Tijdens deze gesprekken zullen onder andere ontsluiting en bedrijfsvoering aan de orde komen. b. Zie reactie onder '8 a.'. c. Voor het opstellen van het voorlopig ontwerp is overleg gevoerd met het waterschap. Ook bij de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal het waterschap betrokken worden. Het genoemde aspect van verdroging door ontwatering zal in dit overleg aan de orde worden gesteld. d. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat realisatie van nieuwe infrastructuur leidt tot een toename van diefstal van vee of goederen. e. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er, met de realisatie van de nieuwe verbindingsweg, sprake zal zijn van een toename van zwerfvuil op aangrenzende percelen. Overigens zal de nieuwe

		f. Toename van fijnstof en andere vervuulende elementen. g. Gevolgen voor de bedrijfsvoering (kleine percelen, moeilijker te bewerken, meer omrijden, waardevermindering percelen, minder opbrengst). h. Op 26 september 2011 gesprek gehad, waarvan kort verslag is gemaakt. De destijds ingebrachte punten zijn niet terug te vinden in het ontwerp.	verbindingsweg en de bijbehorende bermen op eenzelfde wijze worden onderhouden als vergelijkbare wegen in Boxtel. f. In het vooronderzoek is grofmazig onderzoek naar milieueffecten uitgevoerd. Hieruit bleek dat er met het realiseren van de nieuwe verbindingsweg geen sprake is van overschrijding van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan zal overigens nog nader onderzoek naar de milieueffecten worden uitgevoerd. g. Zie de reactie onder '8 a.'. h. De in september 2011 gevoerde gesprekken met alle grondeigenaren op en langs het voorkeustracé, waren oriënterend van aard en bedoeld om de standpunten en wensen van de eigenaren te inventariseren. Waar mogelijk is in het voorlopig ontwerp rekening gehouden met de geïnventariseerde wensen. In de vervolggesprekken om te komen tot aankoop van de benodigde gronden, kunnen de diverse wensen van de diverse grondeigenaren aan de orde komen.
9.	ARAG Rechtsbijstand R.T. Kirpestein Postbus 230 3830 AE Leusden Namens De heer en mevrouw Veraa Tongeren 52 Boxtel	a. Het tracé van het VO kent een groot aantal inhoudelijke bezwaren op het gebied van cultuurhistorie en ecologie. Er is geen sprake van een afgewogen keuze.	a. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. Op basis van onderzoeken die zijn uitgevoerd met de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn de consequenties op

		b. Ook lijkt er met het voorliggend ontwerp een minder logische aansluiting voor een toekomstige noordelijke ontsluiting. c. Door het realiseren van de plannen wordt het woongenot ernstig aangetast: door de toename van het verkeer, vermindering van de bereikbaarheid en waardevermindering. De schade zal op de gemeente worden verhaald.	hoofdlijnen in beeld. Hieruit bleek dat nader onderzoek geen onderscheidende informatie oplevert voor de afweging en keuze van het voorkeurstracé. De informatie uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking was dus voldoende voor de besluitvorming met betrekking tot het voorkeurstracé. Om te voorkomen dat mogelijk onnodig kosten zouden worden gemaakt voor onderzoek is besloten het nader onderzoek eerst na de besluitvorming over het voorkeurstracé te starten. In het kader van het bestemmingsplan zal dit nader onderzoek nu worden uitgevoerd. b. Eén van de randvoorwaarden voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) is het niet onmogelijk maken van een eventuele toekomstige noordelijke ontsluiting. In het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met een mogelijke doortrekking van het tracé in noordelijke richting. Dit zal slechts een kleine aanpassing van de bocht in het tracé in Tongeren vergen. Het voorlopig ontwerp biedt dan ook voldoende mogelijkheden om in de toekomst een eventuele verbinding naar het noorden te realiseren. c. Indien een belanghebbende meent schade te leiden ten gevolge van het bestemmingsplan waarin de weg planologisch mogelijk wordt gemaakt, bestaat de mogelijkheid om binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen.
10.	Lennishill bv A. Wagenaars Postbus 290 5280 AG Boxtel	a. De weg komt te dicht bij de woning Kalksheuvel 47a. De aarden wal beperkt het uitzicht en daarmee het woongenot. Door het tracé te verschuiven naar De Donders kan dit worden	a. Het tracé van het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria tot stand

		voorkomen/opgelost. b. Het detailniveau van het tracé bij Colenhoef is zodanig dat er nog geen goed beeld kan worden gevormd hoe het zal worden. De aansluiting Colenhoef/Schouwrooij is onduidelijk. Het zuidelijk deel van de Schouwrooij krijgt een doorgaande verbinding op de nieuwe weg en het oostelijk gedeelte sluit aan via een T-kruising. Dit is erg verwarrend. c. De inrit van Schouwrooij 8 wordt zodanig verplaatst, dat er parkeerruimte verdwijnt. Groot vrachtverkeer (18 meter +) kan dan zeer moeilijk op locatie draaien (kan nu wel). Er zullen op het nieuwe kruispunt met de inrit van het bedrijf gevaarlijke situaties ontstaan vanwege het aantal vrachtwagens. Dit is ook slecht voor de doorstroming.	gekomen. Bij de uitwerking van het voorkeurstracé en het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met alle bestaande bebouwing. Daarbij was het uitgangspunt geen bebouwing te amoveren en te zorgen voor zoveel mogelijk afstand van de nieuwe verbindingsweg tot de bestaande bebouwing. Op plaatsen waar de landschappelijke inpassing dit toelaat is een afscherming tussen de weg en de bebouwing voorzien, zodat privacy zoveel mogelijk geborgd wordt. In de vervolgesprekken om te komen tot aankoop van de benodigde gronden kan wens, nut, noodzaak en eventuele alternatieven van deze afscherming aan de orde komen. b. Het voorlopig ontwerp geeft vooral een beeld van het ruimtegebruik. In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij gedetailleerd worden ingevuld. c. Het voorlopig ontwerp voorziet niet in de verplaatsing van de bestaande uitrit. Bij de verdere uitwerking zal samen met de gebruiker worden bekeken hoe de uitrit het best kan worden vormgegeven.
10a.	Lennishill bv A. Wagenaars Postbus 290 5280 AG Boxtel	Aanvullend bezwaar: a. Waarom is het gedeelte van de weg ten zuiden van het spoor 5.50 m breed en is op het laatste deel geen afzonderlijk fietspad gepland, en de weg ten	a. Op basis van de in het GVVP vastgelegde wegcategorisering is de nieuwe verbindingsweg gecategoriseerd als een

		noorden van het spoor 6.50 m. Het zuidelijk deel zal naar verwachting drukker zijn i.v.m. de aansluiting Kalksheuvel. b. Uitgaande van 4000 mvt/per etmaal, zullen er ongeveer 250 verkeersbewegingen per uur zijn op een weg van 5.50 m. Dit heeft negatieve consequenties voor de bereikbaarheid van bedrijven, de verkeersveiligheid en de kans op stremmingen. Dit kan worden voorkomen door een rotonde te realiseren, met aansluiting op de Schouwrooij en aansluiting van MSB (vergelijkbaar met Rabobank en VDL).	erftoegangsweg. Een breedte van 5,50 meter volstaat voor een dergelijk type weg en is vergelijkbaar met de huidige breedte van de Kapelweg (ten zuiden van het spoor). Deze breedte wordt toegepast op het weggedeelte tussen het spoor en de komgrens. Dit weggedeelte is tevens voorzien van een vrijliggend fietspad. Binnen de kom is de rijbaan breder, omdat deze daar is voorzien van fietsstroken. Voor de nieuwe weg aan de noordzijde van het spoor is aansluiting gezocht bij de bestaande Kapelweg aan de noordzijde van het spoor. Het profiel van de bestaande Kapelweg aan de noordzijde van het spoor is daarom doorgezet tot de nieuwe spoorkruising t.h.v. d'Ekker. b. Een wegbreedte van 5.50 meter is voldoende om de verwachte intensiteiten af te kunnen wikkelen. Inritten van bedrijven worden in principe niet rechtstreeks op rotondes aangesloten. Bij Rtonde Vorst betreft het een tijdelijke situatie, in afwachting van verdere ontwikkeling. De verwachte intensiteiten op de kruising Schouwrooij – nieuwe verbindingsweg zijn niet zodanig dat een rotonde daar noodzakelijk is.
11.	Fam. v.d. Sande Kalksheuvel 47a 5281 LS Boxtel	a. De weg komt te dicht bij de woning Kalksheuvel 47a. De aarden wal beperkt het uitzicht en daarmee het woongenot. Door het tracé te verschuiven kan dit worden voorkomen/opgelost.	a. Het tracé van het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria tot stand gekomen. Bij de uitwerking van het voorkeurstracé en het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met alle bestaande bebouwing. Daarbij was het uitgangspunt geen bebouwing te amoveren en te zorgen voor zoveel mogelijk afstand van de nieuwe verbindingsweg tot de bestaande

			bebouwing. Op plaatsen waar de landschappelijke inpassing dit toelaat is een afscherming tussen de weg en de bebouwing voorzien, zodat privacy zoveel mogelijk geborgd wordt. Bij de verdere uitwerking en/of in de vervolggesprekken om te komen tot aankoop van de benodigde gronden, kan wens, nut, noodzaak en eventuele alternatieven van deze afscherming aan de orde komen.
12.	ARAG Rechtsbijstand R.T. Kirpestein Postbus 230 3830 AE Leusden Namens De heer en mevrouw Klomp Kapel 57 Boxtel	a. Het tracé van het VO kent een groot aantal inhoudelijke bezwaren op gebied van cultuurhistorie en ecologie. Er is geen sprake van een afgewogen keuze. b. Ook lijkt er met het voorliggend ontwerp een minder logische aansluiting voor een toekomstige noordelijke ontsluiting.	a. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. Op basis van onderzoeken die zijn uitgevoerd met de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn de consequenties op hoofdlijnen in beeld. Hieruit bleek dat nader onderzoek geen onderscheidende informatie oplevert voor de afweging en keuze van het voorkeurstracé. De informatie uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking was dus voldoende voor de besluitvorming met betrekking tot het voorkeurstracé. Om te voorkomen dat mogelijk onnodig kosten zouden worden gemaakt voor onderzoek is besloten het nader onderzoek eerst na de besluitvorming over het voorkeurstracé te starten. In het kader van het bestemmingsplan zal dit nader onderzoek nu worden uitgevoerd. b. Eén van de randvoorwaarden voor de studie Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) is het niet onmogelijk maken van een eventuele toekomstige noordelijke ontsluiting. In het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met

		c. Vanwege gebrek aan financiën bestaat het risico dat slechts een deel van het tracé (tot aan Kapelweg zuidzijde) kan worden uitgevoerd. Het verkeer zal dan tijdelijk (wellicht wel voor een lange termijn) over de bestaande Kapelweg worden geleid. Dit zal ernstige hinder veroorzaken. d. Verzoek om niet tot besluitvorming over te gaan voordat de nu nog bestaande onzekerheden duidelijk zijn.	een mogelijke doortrekking van het tracé in noordelijke richting. Dit zal slechts een kleine aanpassing van de bocht in het tracé in Tongeren vergen. Het voorlopig ontwerp biedt dan ook voldoende mogelijkheden om in de toekomst een eventuele verbinding naar het noorden te realiseren. c. In de gemeentelijke begroting zijn reeds middelen gereserveerd voor infrastructuur. Hoewel het de voorkeur heeft de verbindingsweg in één keer aan te leggen, is met het ontwerp van de verbindingsweg rekening gehouden met een eventuele gefaseerde aanleg. Het is echter aan de gemeenteraad van Boxtel om te bepalen welke middelen zij wanneer reserveert en beschikbaar stelt voor de realisatie van deze verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet onderbouwd worden dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de voorgenomen ontwikkeling binnen de planperiode van 10 jaar te kunnen realiseren. d. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. Op basis van onderzoeken die zijn uitgevoerd met de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn de consequenties op hoofdlijnen in beeld. Hieruit bleek dat nader onderzoek geen onderscheidende informatie oplevert voor de afweging en keuze van het voorkeurstracé. De informatie uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking was
--	--	--	--

		e. Voorstel om bij de uitvoering van het project aan de noordzijde van het spoor te starten.	dus voldoende voor de besluitvorming met betrekking tot het voorkeurstracé en de uitwerking daarvan in het voorlopig ontwerp. e. De doelstellingen voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Het realiseren van het tracégedeelte aan de noordzijde van het spoor draagt niet of nauwelijks bij aan het behalen van de doelstellingen zolang er aan de zuidzijde geen goede verbinding aanwezig is. Realisatie van het tracégedeelte aan de noordzijde is dus gelijktijdig of na realisatie van het tracégedeelte aan de zuidzijde aan de orde.
13.	Familie Sannen Tongeren 5a 5282 JG Boxtel Mede namens Familie Sannen Tongeren 5	a. De realisatie van de verbindingsweg zorgt voor een doorgaande weg met 3000 mvt (waarvan 1500 vrachtwagens) binnen een straal van 80 meter. Dit is onacceptabel. b. De leefbaarheid in het gebied en de waarde van de panden zal drastisch dalen. Er zijn alternatieven, zoals het gebruik van de Keulsebaan, die minder kostbaar zijn. Verzoek om de plannen niet uit te voeren.	a. Het aandeel (zwaar) vrachtverkeer op de huidige Kapelweg bedraagt 3%. Een percentage van 50 % vrachtverkeer is in de huidige en in de toekomstige situatie dan ook niet aan de orde. Er zijn op dit moment ook geen redenen om aan te nemen dat het aandeel vrachtverkeer drastisch zal wijzigen. De intensiteiten op de nieuwe verbinding zullen vergelijkbaar zijn met de huidige route door het buurtschap Kalksheuvel. b. Met betrekking tot leefbaarheid zijn in de voorafgaande onderzoeken de effecten van diverse aspecten uitgebreid onderzocht en beoordeeld op de verschillende onderzochte alternatieven. De meest kansrijke alternatieven zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd, waaronder leefbaarheid, en zijn

			beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Het alternatief waarbij o.a. het gebruik van de Keulsebaan is geoptimaliseerd (alternatief 0+/0++) is afgefallen omdat het oplossend vermogen voor de problematiek ten aanzien van de leefbaarheid in buurtschap Kalksheuvel te beperkt was, en het alternatief geen oplossing bood voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk in westelijke richting. Indien een belanghebbende meent schade te leiden ten gevolge van het bestemmingsplan waarin de weg planologisch mogelijk wordt gemaakt, bestaat de mogelijkheid om binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen.
14.	H.C.M. Meijs Kapelweg 51 5281 LP Boxtel	De zandweg Akkerstraat niet aansluiten op de nieuwe verbindingsweg, omdat: a. de aansluiting uitnodigt tot sluipverkeer met de nadelige gevolgen voor de daaraan gelegen percelen; b. de aansluiting geen toegevoegde waarde heeft; c. een gevaarlijke verkeerssituatie ontstaat ter plaatse	Het voorlopig ontwerp gaat uit van het zoveel mogelijk in stand houden en aansluiten van de bestaande zandwegen. Het voorlopig ontwerp gaat dan ook uit van het in stand houden en aansluiten van de Akkerstraat en het pad langs het Smalwater. a. aangezien het hier een zandweg betreft, is dit geen aantrekkelijke route voor autoverkeer. Sluipverkeer zal daarom niet of nauwelijks aan de orde zijn; b. de Akkerstraat heeft in het voorlopig ontwerp een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg omdat deze een ontsluitende functie voor de aangrenzende percelen heeft. Daarnaast heeft de Akkerstraat een functie voor recreatief langzaam verkeer; c. er is op dit moment geen aanleiding om te

		van de aansluiting; d. extra kosten voor de aansluiting van de Akkerstraat gemaakt moeten worden; e. dit meer mogelijkheden biedt voor de herindeling - verkaveling van het gebied ten noorden van de nieuwe verbindingsweg.	veronderstellen dat de aansluiting van de Akkerstraat op de verbindingsweg tot een verkeersonveilige situatie zal leiden; d. de kosten die gemoeid zijn met de aansluiting van de Akkerstraat op de verbindingsweg zullen geen grote gevolgen hebben op het projectbudget; e. in de vervolggesprekken om te komen tot aankoop van benodigde gronden kunnen de diverse wensen van de diverse grondeigenaren aan de orde komen.
15.	M. v. Tillaart Kempseweg 5 5281 TH Boxtel	a. Voorstel om rotondes in plaats van kruisingen aan te leggen (met name de aansluiting Kalksheuvel).	a. De realisatie van rotondes is overwogen. Gezien de te verwachten intensiteiten is er geen noodzaak om rotondes te realiseren.
16.	Tiny v.d. Sloot Bosrand 1 5281 TJ Boxtel	a. Tegen de afsluiting van de verbinding Kalksheuvel richting de Kapelweg.	a. Uit de diverse inspraakreacties blijkt dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet gerealiseerd.
17.	Harrie en Jeanne Swinkels Bosrand 4 5281 TJ Boxtel	a. Voor het aansluiten van de nieuwe verbindingsweg op de weg Kalksheuvel. Het tijdelijk afsluiten i.v.m. werkzaamheden is wel acceptabel, daarna echter weer openstellen.	a. Uit de diverse inspraakreacties blijkt dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet

			gerealiseerd.
18.	G. v.d. Heuvel Nergena 9a 5282 JE Boxtel	a. Tevreden met plan en de informatiebijeenkomst. Graag snel starten.	a. Uitgaande van de actuele planning en positieve besluitvorming is start van de realisatie begin 2015 mogelijk.
19.	Hennie v. Roessel Kalksheuvel 25 5281 LS Boxtel	a. Gevaar voor sluipverkeer vanaf de nieuwe verbindingsweg door Kalksheuvel richting de dubbele overweg. Vraag of er maatregelen getroffen kunnen worden om Kalksheuvel onaantrekkelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer. De aansluiting moet i.v.m. de bereikbaarheid wel open blijven.	a. Met de realisatie van de verbindingsweg ontstaat een nieuwe route. Het is daarbij niet aantrekkelijk om via Kalksheuvel naar Ladonk of de Tongersestraat te rijden. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen grote toename is van verkeer op de weg Kalksheuvel als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. Desondanks is uit eerdere reacties gebleken dat met name de bewoners aan de weg Kalksheuvel, een forse toename van verkeer verwachten als gevolg van de realisatie van de verbindingsweg. Om deze reden zijn in het voorlopig ontwerp tijdelijke maatregelen voorgesteld om gedurende een periode van gewenning, het verkeer te stimuleren de gewenste route naar bedrijventerrein Ladonk en het centrum te nemen (via de nieuwe verbindingsweg en niet via het buurtschap Kalksheuvel). Uit de diverse inspraakreacties blijkt echter dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met deze tijdelijke maatregel als onvoldoende wordt ervaren. Op basis van deze reacties, en gezien het feit dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een grote toename van verkeer op de weg Kalksheuvel het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg niet gerealiseerd. Om het verkeer van en naar Haaren en Oisterwijk te stimuleren om gebruik te maken van de nieuwe verbindingsweg, en daarmee

			mogelijk ongewenst verkeer op de weg Kalksheuvel te voorkomen, zal de weg Kalksheuvel worden ingericht als 30 km/uur-zone en voorzien worden van verkeersremmende maatregelen. Dit zal naar verwachting aansluitend aan de realisatie van de nieuwe verbindingsweg gerealiseerd worden, in combinatie met de voorgenomen vervanging van de bestaande riolering aldaar.
20.	Stichting Contra Colenhoef - Kapelweg (S.C.C.K.) T.C.G. v.d. Aker P.J.M. v.d. Sloom p/a Kalksheuvel 21 5281 LS Boxtel	a. De reactie van Het Groene Hart Brabant maakt onderdeel uit van de reactie van S.C.C.K. b. Het VO is in strijd met de uitgangspunten zo min mogelijk infrastructuur aanleggen en het zo min mogelijk aantasten van het landschap.	a. Voor de reactie op de inspraakreactie van Het Groene Hart Brabant wordt verwezen naar de reactie onder '1'. b. Met de genoemde aspecten is en wordt nadrukkelijk rekening gehouden. Alle alternatieven zijn in een Variantenstudie uitgebreid onderzocht en beoordeeld op de effecten van diverse aspecten. De meest kansrijke alternatieven zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd en zijn beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Bij alle onderzochte alternatieven is gekeken om, waar mogelijk, gebruik te maken van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur. De landschappelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg in de omgeving vraagt en krijgt bijzondere aandacht. Daarnaast wordt de groencompensatie afgestemd op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Ook bij de verdere uitwerking wordt het aspect van de kwaliteitsverbetering meegenomen.

	c. In de afwegingscriteria van Oranjewoud wordt geen rekening gehouden met een wegingsfactor. Doorsnijden van de Tongerse Akkers en Smalwater wordt ten onrechte niet als zwaarwegend meegenomen. Geplande ingreep is een zware aantasting. d. Er ligt geen duidelijke begroting ten grondslag aan het voorlopig ontwerp. Verwacht wordt dat er een tekort aan middelen is om het plan uit te voeren. e. De Stichting is van mening dat het College nalatig is geweest m.b.t. het vrachtwagenverbod in 2010 n.a.v. de uitspraak van de bestuursrechter. Wanneer er adequaat was opgetreden, door het opnieuw doorlopen van de procedure van het	c. In de Variantenstudie zijn verschillende oplossingsalternatieven geformuleerd en zijn de effecten van deze alternatieven voor diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. De meest kansrijke hiervan zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd en zijn beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Vervolgens zijn alle effecten beoordeeld met een vijfpuntenchaal. Op basis van de beoordeling is een voorkeursalternatief vastgesteld. Het voorlopig ontwerp is gebaseerd op dit voorkeursalternatief. d. Voor het voorlopig ontwerp is een bij de mate van uitwerking passende raming opgesteld. Ook voor de aankoop van de benodigde gronden is een raming van kosten opgesteld. In de gemeentelijke begroting zijn reeds middelen gereserveerd voor infrastructuur. Het is echter aan de gemeenteraad van Boxtel om te bepalen welke middelen zij wanneer reserveert en beschikbaar stelt voor de realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet onderbouwd worden dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de voorgenomen ontwikkeling binnen de planperiode van 10 jaar te kunnen realiseren. e. De werking van een vrachtwagenverbod is afhankelijk van de handhaving ervan. Gestreefd wordt naar een duurzame oplossing die niet afhankelijk is van de mate van handhaving. Daarnaast is in het Gemeentelijk
--	--	---

		vrachtwagen verbod, zou dat verbod nu zijn geëffectueerd. f. Door de ontwikkelingen “verbreding A2 en de versnelde opwaardering van de N65” ontstaat er op relatief korte termijn een prima verbinding voor vrachtverkeer naar Ladonk i.c.m. de uitbreiding van de Keulsebaan. g. De Stichting is van mening dat een visie op een integrale oplossing waarbij de dubbele overweg essentieel is, ontbreekt binnen de gemeente.	Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) het uitgangspunt vastgelegd om doorgaand verkeer zo veel mogelijk uit de woonwijken te weren. Met het weren van vrachtverkeer wordt hieraan slechts beperkt voldaan, en wordt slechts een oplossing geboden voor een deel van de problematiek. f. De doelstellingen voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn tweeledig: het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Hoewel de verbreding van de A2 en opwaardering van de N65 een positief effect zullen hebben op de afwikkeling van verkeer in de richting Tilburg, zal dit de problematiek in Kalksheuvel niet oplossen en onvoldoende bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van Ladonk. g. De gewenste, toekomstige verkeersstructuur in de gemeente Boxtel is vastgelegd in het GVVP en de ‘Visie op de Verkeersstructuur’. Deze vormen dan ook de basis voor de oplossingen voor zowel de problematiek in Kalksheuvel als bij de dubbele overweg.
21.	P.J.M. v.d. Sloom Kalksheuvel 21 5281 LS Boxtel	a. De reacties van de Stichting Contra Colenhoef – Kapelweg maken onderdeel uit van de reactie van de heer van de Sloom. b. Het is aannemelijk dat de verbindingsweg een drukke sluproute wordt. Hierdoor zal geluid- en stankoverlast ontstaan en de hoeveelheid fijnstof en roet toenemen. Als gevolg hiervan ontstaat er een aanzienlijke waardevermindering van het onroerend goed.	a. Voor de reactie op de inspraakreactie van de Stichting Contra Colenhoef-Kapelweg wordt verwezen naar de reactie onder ‘20’. b. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de intensiteiten op de nieuwe verbinding vergelijkbaar zijn met de huidige route door Kalksheuvel. Er zijn op dit moment geen redenen om aan te nemen dat dit drastisch zal wijzigen. Indien een belanghebbende meent schade te

		c. Er wordt bezwaar gemaakt tegen het volledig afsluiten van de weg Kalksheuvel in westelijke richting. Door de slechte bereikbaarheid zal de vermogensschade toenemen. d. De gemeente laat al jaren kansen liggen om de problematiek rond de dubbele overweg op te lossen en is nalatig geweest in de procedure tot de instelling van een vrachtwagenverbod. Het ontbreekt aan een integrale visie. e. De verbindingsweg zorgt voor een forse aantasting van het unieke landschap en de ecologische hoofdstructuur. Ook de Kampina zal ernstige gevolgen ondervinden. Allemaal zwaarwegende zaken.	leiden ten gevolge van het bestemmingsplan waarin de weg planologisch mogelijk wordt gemaakt, bestaat de mogelijkheid om binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen. c. Uit de diverse inspraakreacties blijkt dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet gerealiseerd. d. Ten aanzien van de dubbele overweg alsmede de leefbaarheid in Kalksheuvel streeft de gemeente naar een structurele oplossing. De oplossingen die in het verleden ter sprake zijn gekomen, zoals een vrachtwagenverbod, hadden slechts een beperkt oplossend vermogen. De gewenste, toekomstige verkeersstructuur in de gemeente Boxtel is vastgelegd in het GVVP en de 'Visie op de Verkeersstructuur'. Deze vormen dan ook de basis voor de oplossingen voor zowel de problematiek in Kalksheuvel als bij de dubbele overweg. e. De nieuwe weg zal landschappelijk zo optimaal mogelijk worden ingepast in de omgeving. Ook de groencompensatie wordt afgestemd op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. De belangrijkste ecologische verbinding ligt langs de Kleine Aa/Smalwater en deze blijft intact. De gevolgen voor de Kampina zijn beoordeeld en zijn nihil. Eventuele gevolgen van
--	--	--	--

		f. Door de aanleg van de verbindingsweg wordt de leefbaarheid en het woongenot ernstig aangetast.	stikstofdepositie worden nog nader onderzocht. Op basis van oriënterend onderzoek worden hier echter geen negatieve gevolgen verwacht. f. Alle alternatieven zijn in de voorafgaande onderzoeken op de effecten van diverse aspecten uitgebreid onderzocht en beoordeeld. De meest kansrijke hiervan zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd, waaronder leefbaarheid, en zijn beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Er heeft dus een brede, zorgvuldige afweging plaatsgevonden.
22.	T.C.G. v.d. Aker Kalksheuvel 26 5281 LT Boxtel	a. De reactie van Het Groene Hart Brabant maakt integraal onderdeel uit maakt van de eerder ingediende zienswijze van 20 juni 2012.	a. Voor de reactie op de inspraakreactie van Het Groene Hart Brabant wordt verwezen naar de reactie onder '1'.
23.	A. Vorstenbosch Veldakkerstraat 10 5281 LW Boxtel	a. In verband met de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid tegen de afsluiting van Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg. Dit mede gelet op de plannen van Prorail om de dubbele overweg af te sluiten. Een integrale benadering van en oplossing voor deze problematiek wordt gemist.	a. Uit de diverse inspraakreacties blijkt dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet gerealiseerd. De gewenste, toekomstige verkeerstructuur in de gemeente Boxtel is vastgelegd in het GVVP en de 'Visie op de Verkeersstructuur'. Deze vormen dan ook de basis voor de oplossingen voor zowel de problematiek in Kalksheuvel als bij de dubbele overweg.
24.	Fietzersbond Pierre v.d. Oord	a. De verbindingsweg is overbodig als het vrachtverkeer wordt geweerd door Kalksheuvel. Dit	a. De doelstellingen voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn tweeledig: het

	Baroniestraat 33 5281 JB Boxtel	verkeer moet gebruik maken van N65 (wordt A65), A2 en Keulsebaan. b. De 30 km/uur-zone op de Kapelweg binnen de bebouwde kom uitbreiden, in combinatie met een verbod voor vrachtverkeer. c. Pas na de realisatie van maatregelen om de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten, komt het tracé eventueel in beeld.	verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Hoewel de verbreding van de A2, opwaardering van de N65 en een vrachtwagenverbod voor de Kapelweg een positief effect zullen hebben op de afwikkeling van verkeer in de richting Tilburg, zal dit de problematiek in Kalksheuvel niet oplossen en onvoldoende bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van Ladonk. b. De handhaafbaarheid van een maximum snelheid van 30 km/uur en/of een verbod voor vrachtverkeer in Kalksheuvel is gezien de prioriteitsstelling bij politie en justitie, niet of nauwelijks realistisch. Een verbod voor vrachtverkeer in Kalksheuvel zal van een uitzondering voor bestemmingsverkeer moeten zijn voorzien. Kalksheuvel moet immers bereikbaar blijven voor verhuishagens, vuilniswagens, leveranciers en dergelijke. In geval van een verbod voor vrachtverkeer betekent dit dat voor iedere vrachtwagen beoordeeld moet worden of deze bestemmingsverkeer is of niet, en dus in overtreding is of niet. Gezien de prioriteitsstelling bij politie en justitie is dit niet reëel. c. Aanpassingen aan de Keulsebaan ten behoeve van het vergroten van de capaciteit, zal onvoldoende afname van het gebruik van de route door Kalksheuvel bewerkstelligen. Zowel voor verkeer uit de kern Boxtel als verkeer van bedrijventerrein Ladonk blijft er een verplaatsingsbehoefte bestaan naar het gebied ten westen van Boxtel.
--	--	--	---

		d. De dubbele overweg is onlosmakelijk verbonden met een goede afwikkeling van het verkeer. Nu moet met een noodoplossing worden voorkomen dat Kalksheuvel te veel verkeer krijgt. Nog een reden om eerst de Keulsebaan aan te pakken. e. Voorwaarde van de fietsersbond bij het vervallen van de overweg Bakhuisdreef, was handhaving van de oversteekbaarheid voor recreatief langzaam verkeer. Behoud van de overweg Kapelweg is van belang en in overeenstemming met de verbetering van recreatieve voorzieningen in de regio. f. Aansluiting van Kromakker en Akkerstraat op de verbindingsweg lijkt niet noodzakelijk, het gaat om bestemmingsverkeer en het geeft extra hinder op de verbindingsweg en het fietspad. g. De aansluiting van de Bakhuisdreef op het fietspad wordt onderschreven. h. De oversteek van het huidige fiets- en wandelpad langs het Smalwater handhaven.	d. Met de realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg verandert de verkeerssituatie bij de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit betekent dat de hoeveelheid verkeer rond de dubbele overweg afneemt. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg levert dus een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de dubbele overweg in de Tongersestraat, en kan worden gezien als de eerste stap in een integrale oplossing. e. In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp en de voorbereidingen voor de bestemmingsplanprocedure zal in overleg met ProRail gezien worden of en welke mogelijkheden er zijn voor de gewenste noordzuid-verbindingen voor langzaam verkeer. f. Het voorlopig ontwerp gaat uit van het zoveel mogelijk in stand houden en aansluiten van de bestaande zandwegen. Daarnaast hebben de Akkerstraat en Kromakker een ontsluitingsfunctie voor de naastgelegen percelen. Het voorlopig ontwerp gaat dan ook uit van het in stand houden en aansluiten van de Akkerstraat en Kromakker. g. Om fietsgebruik te stimuleren en omrijden voor langzaam verkeer te voorkomen wordt de Bakhuisdreef aangesloten op het te realiseren fietspad langs de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. h. Het voorlopig ontwerp gaat uit van het zoveel mogelijk in stand houden en aansluiten van de bestaande zandwegen. Het voorlopig ontwerp gaat dan ook uit van het in stand houden van het pad langs het Smalwater.
--	--	--	---

		i. De overgang voor fietsers op Colenhoef dient plaats te vinden middels fietsstroken in rood en met een minimale breedte van 1,5 m. j. De Fietzersbond wil graag bij de nadere uitwerking van o.a. Tongeren, de oversteek Kalksheuvel en Loxvenseweg, over de detaillering nader overleg voeren. k. Wanneer de aansluiting op de Kapelweg Zuid i.v.m. het beschikbare budget in beeld komt, is nadere detaillering op het wegvak Kapelweg – D 'Ekker nodig om de veiligheid voor langzaam verkeer te borgen.	i. Het voorlopig ontwerp voorziet erin dat op de Colenhoef rode fietsstroken van 1,5 m breed worden gerealiseerd. j. Bij de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal de Fietzersbond worden betrokken. k. Zie de reactie onder '24 j.'.
25.	Olger en Noortje Brouns Kalksheuvel 37 5281 LS Boxtel	a. Met de aanleg van de verbindingsweg wordt het probleem van de Kapelweg verplaatst naar de weg Kalksheuvel. De verbindingsweg ligt in een landschappelijk waardevol gebied. De verbindingsweg is geen oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg. b. Is het niet beter om tot een integrale oplossing voor de problemen te komen? Dit voorkomt ook dat er in	a. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het grootste deel van het huidige verkeer op de Kapelweg gebruik gaat maken van de nieuwe verbindingsweg. Een beperkt deel van het verkeer, overwegend bestemmingsverkeer uit het buurtschap Kalksheuvel, zal gebruik gaan maken van de weg Kalksheuvel. De nieuwe weg zal landschappelijk zo optimaal mogelijk worden ingepast in de omgeving. Ook de groencompensatie wordt afgestemd op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Met de realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg verandert de verkeerssituatie bij de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit betekent dat de hoeveelheid verkeer rond de dubbele overweg afneemt. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg levert dus een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de dubbele overweg in de Tongersestraat. b. De gewenste, toekomstige verkeersstructuur in de gemeente Boxtel is vastgelegd in het GVVP

		een later stadium weer andere maatregelen getroffen moeten worden (extra kosten). c. Wanneer de verbindingsweg wordt aangelegd zal de Keulsebaan drukker worden en die is hier niet op berekend. Zijn hiervan onderzoeken beschikbaar? d. Wat zijn de mogelijkheden om Kalksheuvel alleen voor bewoners aan te sluiten op de nieuwe verbindingsweg? e. Graag een 0-meting uitvoeren op de weg Kalksheuvel, zodat een goede vergelijking kan worden gemaakt van de situatie voor en na aanleg van de verbindingsweg. f. De weg loopt door een natuurgebied, hoe is rekening gehouden met vervoer van gevaarlijke stoffen?	en de 'Visie op de Verkeersstructuur'. Deze vormen dan ook de basis voor de oplossingen voor zowel de problematiek in Kalksheuvel als bij de dubbele overweg. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg levert een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de dubbele overweg in de Tongersestraat, en kan daarmee worden gezien als de eerste stap in een integrale oplossing. c. Voornamelijk als gevolg van de autonome groei zal de Keulsebaan drukker worden. Om deze reden is de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan ook één van de projecten die staat opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP). d. De geprognosticeerde intensiteiten op de weg Kalksheuvel geven geen aanleiding om de weg Kalksheuvel alleen toegankelijk te maken voor bewoners. Daarnaast is handhaving van een eventuele maatregel niet of nauwelijks realistisch. e. Voor aanvang van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg zal een zogenaamde nulmeting worden uitgevoerd, waarbij de verkeersintensiteiten op de wegen rond de nieuwe verbindingsweg in beeld gebracht worden. f. Zowel de huidige route door Kalksheuvel als de toekomstige route via de nieuwe verbindingsweg is/wordt niet aangeduid als een route voor gevaarlijke stoffen. Overigens loopt de nieuwe verbindingsweg door een gebied met diverse waarden. Van een 'natuurgebied' is echter geen sprake.
--	--	---	---

		g. Hoe is rekening gehouden met geluidsoverlast? Is het mogelijk om de weg verdiept aan te leggen? h. Is er een onderzoek waaruit blijkt dat wanneer er geen bomen langs de weg komen, de weg minder zal opvallen? i. Kunnen we ervan uitgaan dat de nieuwe verbindingsweg een voorrangsweg is? j. Direct na de brug over het Smalwater wordt de komgrens aangebracht. Is dat een drempel en hoe wordt er rekening gehouden met geluid, trillingen etc. in verband met remmen en optrekken voor bewoners?	g. Voor de eerdere studies is grofmazig akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het kader van het bestemmingsplan zal nader akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Op basis daarvan kan de gevelbelasting op de woningen langs het tracé definitief worden bepaald. Deze gevelbelasting vormt het uitgangspunt voor het samenstellen van een pakket aan maatregelen (aan de bron, in de overdracht, aan de gevel) om de geluidsbelasting te reduceren. Naar verwachting zal er voor enkele woningen eveneens mogelijk een hogere waarde vastgesteld moeten worden (maximaal 58 dB). Het verdiept aanleggen van de weg is technisch mogelijk, maar is niet haalbaar geacht vanwege de hoge investering die dit vraagt. Daarnaast zal het verdiept aanleggen van de weg grote invloed hebben op de waterhuishouding in het gebied. Dit heeft gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden en landbouwactiviteiten. h. Een dergelijk onderzoek is er niet. Aan de zuidzijde van het spoor is gekozen voor een inrichting zonder bomen om zo optimaal mogelijk aan te sluiten bij de landschappelijke kwaliteit van het gebied. Die kwaliteit betreft de openheid van het gebied. i. De nieuwe verbindingsweg wordt over de hele route tussen Boxtel en Oisterwijk van een voorrangsregime voorzien. j. De invulling van de maatregel bij de grens van de bebouwde kom is nog niet in detail uitgewerkt. Bij de verdere uitwerking wordt deze maatregel verder gedetailleerd, waarbij rekening wordt gehouden met genoemde aspecten.
--	--	---	---

		k. Waarom is de Schouwrooij geen voorrangsweg? Verkeer rijdt dan beter door en de kans is minder groot dat er door Kalksheuvel wordt gereden. l. Is er al meer duidelijk over de groene, landschappelijke invulling langs de weg? m. Kunnen we vooraf maatregelen opstellen wanneer blijkt dat de leefbaarheid van Kalksheuvel verslechtert met de aanleg van de weg?	k. Binnen de bebouwde kom wordt aansluiting gezocht bij de bestaande situatie, en wordt de bestaande voorrangsregeling toegepast. De gelijkwaardigheid van het kruispunt zal niet of nauwelijks gevolgen hebben voor de routekeuze. l. De invulling van de percelen die vooralsnog aangewezen zijn voor groencompensatie is nog niet in detail uitgewerkt. Bij de verdere uitwerking wordt deze invulling verder gedetailleerd. m. Het grootste deel van het huidige verkeer op de Kapelweg zal gebruik maken van de nieuwe verbindingsweg. Een beperkt deel van het verkeer, overwegend bestemmingsverkeer uit het buurtschap Kalksheuvel, zal gebruik gaan maken van de weg Kalksheuvel. De invloed op de leefbaarheid langs de weg Kalksheuvel zal daarom naar verwachting minimaal zijn. Het treffen van eventuele maatregelen is overigens afhankelijk van het soort en de mate van eventuele overlast. Eerst op het moment dat er daadwerkelijk sprake is van overlast kan op basis van de soort en de omvang van de overlast eventuele maatregelen worden bepaald.
26.	Wergroep natuur- en landschapsbeheer Boxtel G. v. Kessel en M.J. Meertens	a. Op het gemeentehuis lagen het rapport voorlopig ontwerp Verbindingsweg Ladonk Kapelweg en de bijbehorende tekening ter inzage. Overige relevante stukken, zoals het raadsbesluit van 28 juni 2011, waren niet fysiek beschikbaar. Daarnaast ontbreken op de website van de gemeente verslagen van de vergaderingen van de klankbordgroep Regenboog en andere relevante stukken die door de leden zijn ingebracht in eerdere vergaderingen.	a. Gedurende de inspraakperiode lagen het voorlopig ontwerp en de bijbehorende toelichting in onder andere het gemeentehuis ter inzage. Op de website van de gemeente staan verslagen van de bijeenkomsten van de klankbordgroep Regenboog en alle relevante documenten t.b.v. de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg.

		b. De melding op de site dat de leden van de werkgroep en de Heemkundige Studiekring uit de klankbordgroep zijn gestapt vinden wij te kort door de bocht. c. Aangegeven wordt dat de conceptontwerpen dus niet zijn besproken met de WNLB en de Heemkundige Studiekring. d. Op pagina 15 staat “vergunning verleend & bestemmingswijziging nieuwbouw agrarisch bedrijf”. Om welk bedrijf en welke wijziging gaat het? e. Er ontbreekt een gebiedsvisie. Bij de beoordeling dient PHS betrokken te worden. In de gebiedsvisie moet ook het spoorprobleem worden opgenomen. f. In paragraaf 3.5 staat dat door de aanleg van een aarden wal de dichtstbijzijnde woningen aan het oog van de weg worden onttrokken en akoestische afscherming wordt gerealiseerd. Dit is de wereld op zijn kop, de weg krijgt prioriteit boven de bewoners. Dergelijke ingreep is niet acceptabel.	b. Op de website van de gemeente staat aangegeven welke belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn/waren in de klankbordgroep Regenboog. Het feit dat belangengroeperingen zich hebben teruggetrokken uit de klankbordgroep is een verantwoordelijkheid van deze belangengroeperingen zelf. De verantwoording van deze besluiten ligt dan ook primair bij deze belangengroeperingen. c. Met het terugtrekken uit de klankbordgroep Regenboog vervalt de mogelijkheid om conceptontwerpen te bespreken met betreffende belangengroeperingen. d. Dit betreft de nieuwe vestiging van een grondgebonden agrarisch bedrijf aan De Donders. Deze mogelijkheid was reeds opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied 2006. e. In de toelichting op het VO is opgenomen op welke wijze de nieuwe verbindingsweg in de omgeving wordt ingepast. De gewenste, toekomstige verkeersstructuur in de gemeente Boxtel is vastgelegd in het GVVP en de ‘Visie op de Verkeersstructuur’. Deze vormen dan ook de basis voor de oplossingen voor zowel de problematiek in Kalksheuvel als bij de dubbele overweg. f. Het tracé van het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria tot stand gekomen. Bij de uitwerking van het voorkeursracé en het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met alle bestaande
--	--	--	---

		g. De aanleg is ongewenst vanwege aantasting van ruimtelijke kwaliteiten. Ecologische, hydrologische, cultuurhistorische en archeologische waarden zijn in het geding. De aanleg van de weg is in strijd en onverenigbaar met deze kwaliteiten. De waarden zijn bepalend voor de aantrekkelijkheid en toekomstwaarde van Boxtel. h. Behoud van het bestaande verkavelingspatroon, landschapselementen en perceelsgrenzen is belangrijk. Deze hebben een directe relatie met de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap Het Groene Woud. i. De anleg van de weg is in strijd met het gemeentelijk uitgangspunt zo min mogelijk nieuwe infrastructuur aan te leggen, gebruik te maken van bestaande infrastructuur, het landschap zo min mogelijk aan te tasten en een doorgaande route tussen A2 en N65 te voorkomen.	bebouwing. Daarbij was het uitgangspunt geen bebouwing te amoveren en zoveel mogelijk afstand van de nieuwe verbindingsweg tot de bestaande bebouwing. Op plaatsen waar de landschappelijke inpassing dit toelaat is in een afscherming tussen de weg en de bebouwing voorzien, zodat privacy zoveel mogelijk geborgd wordt. g. Het tracé van het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria tot stand gekomen. Met genoemde aspecten is en wordt nadrukkelijk rekening gehouden. De landschappelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg in de omgeving vraagt en krijgt bijzondere aandacht. Daarnaast wordt de groencompensatie afgestemd op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Ook bij de verdere uitwerking wordt het aspect van de kwaliteitsverbetering meegenomen. Voor de aspecten archeologie en cultuurhistorie geldt dat deze in het kader van het bestemmingsplan nog nader onderzocht gaan worden. h. Zie de reactie onder '26 g.' i. Tijdens de studie naar mogelijke oplossingen voor de geconstateerde problemen (o.a. leefbaarheid, veiligheid) is uitgebreid onderzocht of er effectieve maatregelen aan de bestaande infrastructuur mogelijk zijn waarmee de geconstateerde knelpunten kunnen worden
--	--	---	--

		j. Aanleg van de weg is in strijd met nationaal en provinciaal uitgangspunt “bundeling van infrastructuur”. Optimaliseren van bestaande infrastructuur langs het spoor is mogelijk. k. De gemeente dient overtuigend aan te tonen dat een dergelijke rigoureuze ingreep onvermijdelijk is. Het nee, tenzij principe is opgenomen in de provinciale Verordening Ruimte (artikel 4.7. wijziging van de begrenzing van EHZ). l. Artikel 2.1 van de verordening bevat ook regels	opgelost. Daarnaast is bij alle onderzochte alternatieven gekeken om waar mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur. Ook behoud en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn aspecten welke in de Variantenstudie, de Nadere Vergelijking en het voorlopig ontwerp zijn meegewogen. Ter versterking van mogelijk verlies van landschappelijke waarden voorziet het voorlopig ontwerp tot slot in verschillende compensatiemogelijkheden. j. Het uitgangspunt is een ‘bundeling van infrastructuur’ waarmee nieuwe doorsnijdingen van het landschap zoveel als mogelijk worden voorkomen. Waar bundeling niet mogelijk is, zoals aan de zuidzijde van het spoor Boxtel-Tilburg het geval is, moet gezocht worden naar oplossingen met een minimum aan aantasting van kwetsbare landschappen en natuurgebieden. Bij het ontwerp is hiermee zoveel als mogelijk rekening gehouden. k. Voor zover het tracé gelegen is binnen de EHS, geldt het ‘nee, tenzij principe’. De onderbouwing van het groot openbaar belang en het ontbreken van alternatieven alsmede de compensatieverplichting worden opgenomen in het bestemmingsplan. Voor het overige deel van het tracé is van belang dat voorzieningen worden getroffen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van het werk. l. De nieuwe verbindingsweg is opgenomen in de
--	--	---	---

		voor zorgvuldig ruimtegebruik bij ontwikkelingen in het buitengebied. Niet gebleken is dat Rijk en provincie instemmen met deze ingreep en het voorlopig ontwerp. m. In de beantwoording van vragen van Combinatie 95, heeft het College aangegeven dat er maatregelen mogelijk zijn om de verkeerssituatie bij de dubbele overweg te verbeteren. Een dergelijke oplossing i.c.m. een vrachtwagenverbod en een 30 km/uur-zone is een goed alternatief. n. Er is geen deugdelijk onderzoek verricht naar de herkomst en bestemming van het verkeer. In het verkeersmodel ontbreken telgegevens en een prognose voor ten minste Tongeren. o. Informatie over verkeerslawaaï op woningen ontbreekt. p. Opgemerkt wordt dat het vreemd is dat de gemeente nog geen nieuw initiatief heeft genomen tot de instelling van een vrachtwagenverbod. Dit gelet op de uitspraak van de rechter, die voldoende aanknopingspunten biedt. U gaat hiermee voorbij aan de mogelijkheid om met een veel minder ingrijpende maatregel een oplossing te bieden.	gemeentelijke Structuurvisie 'Verfrissend Boxtel 2011'. Daarnaast zijn in verschillende overleggen met de provincie de plannen mondeling besproken. m. De in de beantwoording bedoelde maatregelen zijn oplossingen die slechts voor kleine verbeteringen zorgen. Uitgangspunt is echter een structurele, duurzame oplossing. n. Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Dit model wordt gebruikt voor alle ruimtelijke afwegingen en keuzes in de regio. Dit type verkeersmodel wordt in het hele land onder andere voor dit doel toegepast. o. Voor wat betreft wegverkeerslawaaï is uit het vooronderzoek gebleken dat alle onderzochte kansrijke alternatieven per saldo tot een verbetering leiden, omdat langs de wegvakken waar de geluidproductie toeneemt minder woningen liggen dan langs de wegvakken waar de geluidproductie afneemt. Voor de wegvakken waar de geluidproductie toeneemt wordt in het kader van het bestemmingsplan nader akoestisch onderzoek uitgevoerd en eventuele maatregelen voorgesteld. p. De werking van een vrachtwagenverbod is afhankelijk van de handhaving ervan. Gestreefd wordt naar een duurzame oplossing die niet afhankelijk is van de mate van handhaving. Daarnaast is in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) het uitgangspunt vastgelegd om doorgaand
--	--	---	---

		q. We missen in het ontwerp aandacht voor het optimaliseren van de A2 en de N65 waarvoor nu hoge prioriteit is en wat een gunstig effect heeft op de bereikbaarheid van Ladonk. r. De bedragen zijn onvoldoende onderbouwd en er is met veel kosten nog geen rekening gehouden. Daarnaast is nog onduidelijk hoe de Provincie en Prorail betrokken zijn bij het ontwerp.	verkeer zo veel mogelijk uit de woonwijken te weren. Met het weren van vrachtverkeer wordt hieraan slechts beperkt voldaan. q. De doelstellingen voor de Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg (TALK) zijn tweeledig: het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk. Hoewel de verbreding van de A2 en opwaardering van de N65 een positief effect zullen hebben op de afwikkeling van verkeer in de richting Tilburg, zal dit de problematiek in Kalksheuvel niet oplossen en onvoldoende bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van Ladonk. r. Voor het voorlopig ontwerp is een bij de mate van uitwerking passende raming opgesteld. Ook voor de aankoop van de benodigde gronden is een inschatting van kosten opgesteld. Zowel de provincie als ProRail zijn op de hoogte van het tracé van de nieuwe verbindingsweg.
27.	H.W.N.M. Spitters De Volder 68 5283 ZD Boxtel	Reactie heeft betrekking op perceel Boxtel I 3087 (eigendom) en percelen I 3085 en 3086 (in gebruik). a. Verslechtering van de ontsluiting en de bereikbaarheid van percelen. b. Verslechtering van de gebruiksmogelijkheden (vorm, omvang). c. Waardevermindering perceel I 3087 en loslaten van de drie-eenheid van de percelen. d. Verdrogend effect door ontwatering tracé van de weg.	Zie reactie onder '8'.

		e. Zichtbaarheid wordt vergroot, meer kans op diefstal. f. Zwerfvuil als gevolg van de weg op de percelen. g. Toename van fijnstof en andere vervuilende elementen. h. Op 20 september 2011 gesprek gehad, waarvan kort verslag is gemaakt. De destijds ingebrachte punten zijn niet terug te vinden in het ontwerp.	
28.	G.H.H. Timmermans P.A.M. Olijslagers Kalksheuvel 2a 5281 LT Boxtel	a. De reactie van de Stichting Contra Colenhoef-Kapelweg maakt onderdeel uit van deze reactie. b. Aantasting van de verkeersveiligheid als gevolg van de kruising van de weg Kalksheuvel met de verbindingsweg. Dit is een belangrijke recreatieve schakel (NS-wandeling). c. De aansluiting op de weg Kalksheuvel zorgt voor een toename van verkeer. De leefomgeving wordt aangetast. d. Ook het niet aansluiten heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid. Zo is er in die situatie maar één of geen ontsluiting in geval van calamiteiten en moeten bewoners omrijden richting Haaren.	a. Voor de reactie op de inspraakreactie van de Stichting Contra Colenhoef wordt verwezen naar de reactie onder '20'. b. Bij het opstellen van het voorlopig ontwerp is verkeersveiligheid (uiteraard) een belangrijk uitgangspunt geweest. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor kruisende wegen. Ook bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de inrichting van de verschillende kruispunten zal verkeersveiligheid een belangrijk uitgangspunt zijn. c. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het grootste deel van het huidige verkeer op de Kapelweg gebruik zal maken van de nieuwe verbindingsweg. Een beperkt deel van het verkeer, overwegend bestemmingsverkeer uit het buurtschap Kalksheuvel, zal gebruik gaan maken van de weg Kalksheuvel. De invloed op de leefbaarheid langs de weg Kalksheuvel zal daarom naar verwachting minimaal zijn. d. Uit de diverse inspraakreacties blijkt dat de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe

		e. De verbindingsweg vormt een barrière naar het buitengebied/Kampina. f. Het niet aansluiten van Tongeren zorgt voor een verkeerstoename over het baanvak Boxtel – Tilburg (langere wachttijden). g. Toename van geluids-, lucht- en lichtoverlast als gevolg van de toename verkeer. Dit is schadelijk voor de gezondheid.	verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet gerealiseerd. e. Bij het opstellen van het voorlopig ontwerp is het zoveel mogelijk handhaven van alle aansluitingen uitgangspunt geweest. Daarnaast is verkeersveiligheid (uiteraard) een belangrijk uitgangspunt geweest. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor kruisende wegen. Het is dus na realisatie van de verbindingsweg nog steeds mogelijk om het buitengebied / Kampina op een veilige manier te bereiken. f. Om mogelijk ongewenst verkeer via Tongeren te voorkomen voorziet het voorlopig ontwerp niet in het aansluiten van de weg Tongeren op de nieuwe verbindingsweg. De geprognosticeerde intensiteiten geven geen aanleiding te veronderstellen dat hierdoor overlast of verkeersafwikkelingproblemen zullen ontstaan. g. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het grootste deel van het huidige verkeer op de Kapelweg gebruik zal maken van de nieuwe verbindingsweg. Een beperkt deel van het verkeer, overwegend bestemmingsverkeer uit het buurtschap Kalksheuvel, maakt gebruik van de weg Kalksheuvel. De toename van nadelige milieueffecten zal hierdoor ook gering zijn. Uit de verrichte onderzoeken blijkt dat er op de weg Kalksheuvel ook geen sprake zal zijn van overschrijding van wettelijke normen. In het kader van het bestemmingsplan zal dit nogmaals (gedetailleerder worden onderzocht.
--	--	---	--

		h. Aantasting van het buitengebied is onaanvaardbaar en onnodig. Er zijn andere oplossingen, zoals het vrachtwagenverbod.	Uit de verrichtte onderzoeken blijkt wel dat, als gevolg van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg een aantal woningen langs de nieuwe verbindingsweg te maken krijgen met een toename van wegverkeerslawaai. In het kader van het bestemmingsplan zal nader akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Op basis daarvan kan de gevelbelasting op de woningen langs het tracé definitief worden bepaald. Deze gevelbelasting vormt het uitgangspunt voor het samenstellen van een pakket aan maatregelen (aan de bron, in de overdracht, aan de gevel) om de geluidsbelasting te reduceren. Naar verwachting zal er voor enkele woningen eveneens mogelijk een hogere waarde vastgesteld moeten worden (maximaal 58 dB). h. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. De werking van een vrachtwagenverbod is afhankelijk van de handhaving ervan. Gestreefd wordt naar een duurzame oplossing die niet afhankelijk is van de mate van handhaving. Daarnaast is in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) het uitgangspunt vastgelegd om doorgaand verkeer zo veel mogelijk uit de woonwijken te weren. Met het weren van vrachtverkeer wordt hieraan slechts beperkt voldaan.
29.	Richard en Erica Rovers Kalksheuvel 35 5281 LS Boxtel	a. Met de aanleg van de verbindingsweg wordt het probleem van de Kapelweg verplaatst naar de weg Kalksheuvel. De verbindingsweg ligt in een landschappelijk waardevol gebied. De	a. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met

		verbindingsweg is geen oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg.	betrokkenheid van belangengroeperingen tot stand gekomen. Uit verkeersonderzoek blijkt dat het grootste deel van het huidige verkeer op de Kapelweg gebruik maakt van de nieuwe verbindingsweg. Een beperkt deel van het verkeer, overwegend bestemmingsverkeer uit het buurtschap Kalksheuvel, maakt gebruik van de weg Kalksheuvel. De landschappelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg in de omgeving vraagt en krijgt bijzondere aandacht. Daarnaast wordt de groencompensatie afgestemd op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Ook bij de verdere uitwerking wordt het aspect van de kwaliteitsverbetering meegenomen. Met de realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg verandert de verkeerssituatie bij de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit betekent dat de hoeveelheid verkeer rond de dubbele overweg afneemt. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg levert dus een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de dubbele overweg in de Tongersestraat, en kan daarmee worden gezien als de eerste stap in een integrale oplossing.
		b. Waarom kiest de gemeente er niet voor om eerst het meest urgente probleem van de dubbele overweg op te lossen? c. Wanneer de weg Kalksheuvel wordt aangesloten op de verbindingsweg neemt het verkeer toe en de verkeersveiligheid ter plaatse af. Op welke wijze garandeert de gemeente dat er geen stijging ontstaat en is onze veiligheid voldoende geborgd? Wordt er bijvoorbeeld voldaan aan de wettelijke	b. Zie de reactie onder '29 a'. c. Uit verkeersonderzoek blijkt dat het grootste deel van het huidige verkeer op de Kapelweg zal gebruik maakt van de nieuwe verbindingsweg. Een beperkt deel van het verkeer, overwegend bestemmingsverkeer uit het buurtschap Kalksheuvel, maakt gebruik van

		uitruktijden en zo ja hoe wordt dit gemeten en vastgelegd? d. In de documenten zien we geen concrete doelstellingen die met de aanleg van het tracé worden bereikt. Wat is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, kun je dat meten? e. Wat brengt dit tracé Boxtel op economisch vlak en hoe wordt dat gemeten?	de weg Kalksheuvel. Om ongewenst verkeer op de weg Kalksheuvel te voorkomen zal de weg Kalksheuvel worden ingericht als 30 km/uur-zone en voorzien worden van verkeersremmende maatregelen. Dit zal naar verwachting aansluitend aan de realisatie van de nieuwe verbindingsweg gerealiseerd worden, in combinatie met de voorgenomen vervanging van de bestaande riolering aldaar. Deze maatregelen worden afgestemd met de hulpdiensten om de aanrijtijden te kunnen respecteren. d. In het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan is het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer vastgelegd, en zijn hiervoor uitgangspunten geformuleerd. Middels een Variantenstudie zijn de effecten van verschillende alternatieven voor diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. De meest kansrijke hiervan zijn vervolgens nader onderzocht in een Nadere Vergelijking. Voor de beoordeling is een thematische indeling van de onderzochte effecten gehanteerd en zijn beoordelingscriteria geformuleerd, gebaseerd op vastgesteld beleid en wettelijke kaders. Vervolgens zijn alle effecten beoordeeld met een vijf-puntenschaal. Op basis van de beoordeling is een voorkeursalternatief vastgesteld. Het voorlopig ontwerp is gebaseerd op dit voorkeursalternatief. e. Het verbeteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van Boxtel en bedrijventerrein Landonk in het bijzonder, levert een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van Boxtel voor zowel wonen als werken.
30.	t Tweespan	a. Dat er iets moet gebeuren op de Kapelweg is	a. Uit de diverse inspraakreacties blijkt dat de

	Arno en Annemarie v.d. Sloot Kapelweg 28 5281 LR Boxtel	duidelijk. De huidige goede bereikbaarheid (nu via drie wegen) van 't Tweespan moet echter ook in de toekomst gehandhaafd blijven. Gevreesd wordt voor een isolatie van de zaak en een aanzienlijke omzetsdaling. b. Gevraagd wordt om een goede bewegwijzering en het open houden van de afslag Kalksheuvel richting Kapelweg.	bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel met het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg als onvoldoende wordt ervaren. Het tijdelijk niet aansluiten van de weg Kalksheuvel op de nieuwe verbindingsweg wordt naar aanleiding van deze reacties niet gerealiseerd. Hiermee is de bereikbaarheid van het buurtschap Kalksheuvel zowel vanuit het oosten als het westen gegarandeerd. b. Het beleid van de gemeente Boxtel is erop gericht om geen commerciële bedrijven op te nemen in de lokale bewegwijzering. Voor de reactie op het open houden van de afslag Kalksheuvel zie de reactie onder '30 a'.
31.	DAS Rechtsbijstand J.T.F. v. Berkel Postbus 338 5201 AH 's-Hertogenbosch Namens de heer de Jong Veldakkerstraat 4 Boxtel	a. Het bestemmingsplan ter plaatse is pas vastgesteld op 12 april jl. Het nu al wijzigen getuigt niet van weldoordachte en zorgvuldige besluitvorming. b. Is er al overleg geweest met de Provincie, die eisen stelt aan wegen buiten bestaand stedelijk gebied (verordening ruimte 2012 artikel 11.13). c. Het in procedure brengen van het VO is zonder zorgvuldig onderzoek niet reëel. Er blijkt nog veel aanvullend onderzoek nodig om de gevolgen van de aanleg inzichtelijke te maken. Onder andere op gebied van de flora en fauna.	a. Op 10 april 2012 heeft de gemeenteraad voor het gehele buitengebied van Boxtel een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Hierbij is nadrukkelijk de keuze gemaakt om in dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen op te nemen. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg, vragen zorgvuldige afweging en nader onderzoek en zullen daarom via afzonderlijke bestemmingsplannen planologisch mogelijk worden gemaakt. b. Het project is opgenomen in de gemeentelijke Structuurvisie 'Verfrissend Boxtel 2011'. Daarnaast zijn in verschillende overleggen met de provincie de plannen mondeling besproken. c. De keuze voor het voorlopig ontwerp is in een periode van drie jaar middels een zorgvuldig planproces en op basis van alternatieven en een breed spectrum van criteria, en met betrokkenheid van belangengroeperingen tot

		d. Er is nog geen duidelijke begroting voor de aanleg en er is een beperkt bedrag beschikbaar. Dit heeft als consequentie dat het plan niet kan worden uitgevoerd.	stand gekomen. Op basis van onderzoeken die zijn uitgevoerd met de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking zijn de consequenties op hoofdlijnen in beeld. Hieruit bleek dat nader onderzoek onderscheidende informatie oplevert voor de afweging en keuze van het voorkeurstacé. De informatie uit de Variantenstudie en de Nadere Vergelijking was dus voldoende voor de besluitvorming met betrekking tot het voorkeurstacé. Om te voorkomen dat mogelijk onnodig kosten zouden worden gemaakt voor onderzoek is besloten het nader onderzoek eerst na de besluitvorming over het voorkeurstacé te starten. In het kader van het bestemmingsplan zal dit nader onderzoek nu worden uitgevoerd. d. In de gemeentelijke begroting zijn reeds middelen gereserveerd voor infrastructuur. Het is echter aan de gemeenteraad van Boxtel om te bepalen welke middelen zij wanneer reserveert en beschikbaar stelt voor de realisatie van deze verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet onderbouwd worden dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de voorgenomen ontwikkeling binnen de planperiode van 10 jaar te kunnen realiseren.
32.	H. Wagenaars Holding Postbus 143 5280 AC Boxtel	a. De verkeersveiligheid wordt ter plaatse van de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij niet vergroot, maar verslechterd. In de nieuwe situatie is het lastig en onveilig om van het terrein de openbare weg op te komen en omgekeerd. Onduidelijk is of hier onderzoek naar is verricht. b. De huidige inrit functioneert goed, het lijkt erop dat	a. Het voorlopig ontwerp geeft vooral een beeld van het ruimtegebruik. In de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij gedetailleerd worden ingevuld, waarbij rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid van de percelen. b. Het voorlopig ontwerp voorziet niet in de

		in de nieuwe situatie de inrit wordt verplaatst en verkleind. Dit is onveilig en onwerkbaar. c. Ook de veiligheid van fietsers is in gevaar. Voorgesteld wordt om het fietspad door te trekken tot de Schouwrooij en niet bij de komgrens op de rijbaan te laten komen. Bijkomend aspect is dat hierdoor een eventueel toekomstige inrit op de Colenhoef mogelijk is.	verplaatsing van de bestaande uitrit. Bij de verdere uitwerking zal samen met de gebruiker worden bekeken hoe de uitrit het best kan worden vormgegeven. c. Het voorlopig ontwerp gaat in principe uit van de huidige ontsluiting van de aangrenzende percelen. De aansluiting van een inrit op een fietsstrook is (ook op bedrijventerrein Ladonk) niet ongewoon voor deze situaties. Dit leidt niet per definitie tot onveilige situaties.
33.	H. Wagenaars Grond & Bouwstoffen b.v. Postbus 143 5280 AC Boxtel	a. De verkeersveiligheid wordt ter plaatse van de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij niet vergroot, maar verslechterd. In de nieuwe situatie is het lastig en onveilig om van het terrein de openbare weg op te komen en omgekeerd. Onduidelijk is of hier onderzoek naar is verricht. b. De huidige inrit functioneert goed, het lijkt erop dat in de nieuwe situatie de inrit wordt verplaatst en verkleind. Dit is onveilig en onwerkbaar. c. Ook de veiligheid van fietsers is in gevaar. Voorgesteld wordt om het fietspad door te trekken tot de Schouwrooij en niet bij de komgrens op de rijbaan te laten komen. Bijkomend aspect is dat hierdoor een eventueel toekomstige inrit op de Colenhoef mogelijk is.	Zie de reactie onder '32'.
34.	AIM Arubaanse Investerings Maatschappij Henk Wagenaars Postbus 143 5280 AC Boxtel	a. De verkeersveiligheid wordt ter plaatse van de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij niet vergroot, maar verslechterd. In de nieuwe situatie is het lastig en onveilig om van het terrein de openbare weg op te komen en omgekeerd. Onduidelijk is of hier onderzoek naar is verricht. b. De huidige inrit functioneert goed, het lijkt erop dat in de nieuwe situatie de inrit wordt verplaatst en	Zie de reactie onder '32'.

		verkleind. Dit is onveilig en onwerkbaar. c. Ook de veiligheid van fietsers is in gevaar. Voorgesteld wordt om het fietspad door te trekken tot de Schouwrooij en niet bij de komgrens op de rijbaan te laten komen. Bijkomend aspect is dat hierdoor een eventueel toekomstige inrit op de Colenhoef mogelijk is.	
35.	Milieu Service Brabant Henk Wagenaars Postbus 143 5280 AC Boxtel	a. De verkeersveiligheid wordt ter plaatse van de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij niet vergroot, maar verslechterd. In de nieuwe situatie is het lastig en onveilig om van het terrein de openbare weg op te komen en omgekeerd. Onduidelijk is of hier onderzoek naar is verricht. b. De huidige inrit functioneert goed, het lijkt erop dat in de nieuwe situatie de inrit wordt verplaatst en verkleind. Dit is onveilig en onwerkbaar. c. Ook de veiligheid van fietsers is in gevaar. Voorgesteld wordt om het fietspad door te trekken tot de Schouwrooij en niet bij de komgrens op de rijbaan te laten komen. Bijkomend aspect is dat hierdoor een eventueel toekomstige inrit op de Colenhoef mogelijk is.	Zie de reactie onder '32'.
36.	Holland Recycling BV Dennis Bekkema Postbus 143 5280 AC Boxtel	a. De verkeersveiligheid wordt ter plaatse van de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij niet vergroot, maar verslechterd. In de nieuwe situatie is het lastig en onveilig om van het terrein de openbare weg op te komen en omgekeerd. Onduidelijk is of hier onderzoek naar is verricht. b. De huidige inrit functioneert goed, het lijkt erop dat in de nieuwe situatie de inrit wordt verplaatst en verkleind. Dit is onveilig en onwerkbaar. c. Ook de veiligheid van fietsers is in gevaar.	Zie de reactie onder '32'.

		Voorgesteld wordt om het fietspad door te trekken tot de Schouwrooij en niet bij de komgrens op de rijbaan te laten komen. Bijkomend aspect is dat hierdoor een eventueel toekomstige inrit op de Colenhoef mogelijk is.	
37.	Waste Connection bv Mark Kuijken Postbus 143 5280 AC Boxtel	a. De verkeersveiligheid wordt ter plaatse van de aansluiting Colenhoef – Schouwrooij niet vergroot, maar verslechterd. In de nieuwe situatie is het lastig en onveilig om van het terrein de openbare weg op te komen en omgekeerd. Onduidelijk is of hier onderzoek naar is verricht. b. De huidige inrit functioneert goed, het lijkt erop dat in de nieuwe situatie de inrit wordt verplaatst en verkleind. Dit is onveilig en onwerkbaar. c. Ook de veiligheid van fietsers is in gevaar. Voorgesteld wordt om het fietspad door te trekken tot de Schouwrooij en niet bij de komgrens op de rijbaan te laten komen. Bijkomend aspect is dat hierdoor een eventueel toekomstige inrit op de Colenhoef mogelijk is.	Zie de reactie onder '32'.
38.	Fam. H. Schoenmakers Fam. A. Schoenmakers Loxvenseweg 2 en 2a 5281 SM Boxtel	a. Voldoende hoge en wintergroene planten gebruiken voor de groene invulling zoals in het voorlopig ontwerp is aangegeven. b. De huidige staat van onderhoud van de Loxvenseweg is slecht, voorgesteld wordt om deze te verbeteren wanneer de nieuwe weg wordt aangelegd en daarbij graag straatverlichting aanbrengen.	a. Het voorlopig ontwerp voorziet niet in de gedetailleerde invulling van de percelen die aangewezen zijn voor groencompensatie. Bij de invulling zal zoveel mogelijk aangesloten worden bij de kwaliteiten van het gebied en streekeigen beplanting toegepast worden. b. De onderhoudstoestand van de Loxvenseweg zal worden betrokken in de afwegingen bij het opstellen van het programma groot wegenonderhoud 2012-2013.
39.	Cumela Advies Richard Wolting	a. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg heeft tot gevolg dat er een aanzienlijke omweg (ca. 1,5 km)	a. In overleg met de ondernemer wordt bekeken hoe het perceel zo goed mogelijk ontsloten kan

	Postbus 1156 3860 BD Nijkerk Namens M. v. Pinxteren Tongeren 48 Boxtel	gemaakt moet worden om in het werkgebied aan de noord en westzijde van de bedrijfslocatie de bedrijfsactiviteiten uit te kunnen voeren. b. Alternatief dat wordt voorgesteld is een perceelssontsluiting ten noorden van de verbindingsweg die aansluit op de Hoefkens.	worden. b. Zie de reactie onder '39 a'.
40.	Jack Paulissen Elisabeth Bas 24 5281 HM Boxtel	a. De zorg richt zich vooral op het uitgangspunt om een nieuwe gelijkvloerse kruising (overweg) aan te leggen in de spoorlijn Boxtel-Tilburg. ProRail hanteert ten aanzien van nieuwe overwegen altijd een zeer terughoudend beleid. b. Daarnaast voorziet het plan in de toekomst in de bouw van een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn. De gemeente Boxtel zal nooit in staat zijn de kosten hiervoor te dragen. ProRail/Ministerie dragen hieraan alleen bij als er een integraal plan ligt voor de overwegenproblematiek waarvan het opheffen van de dubbele overweg onderdeel uitmaakt. Bij de aanleg zal Boxtel te allen tijde zelf veel geld moeten bijdragen. De orde van grootte	a. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail naar oplossingen gezocht voor de overwegen Tongersestraat. De omvang van deze oplossingen zullen verder reiken dan de Tongersestraat en een breder gebied omvatten. In deze overleggen worden ook de mogelijkheden van gelijkvloerse, danwel ongelijkvloerse spoor kruisingen meegenomen. Met de realisatie van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg verandert de verkeerssituatie bij de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit betekent dat de hoeveelheid verkeer rond de dubbele overweg afneemt. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg levert dus een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de dubbele overweg in de Tongersestraat, en kan daarmee worden gezien als de eerste stap in een integrale oplossing. b. Zie de reactie onder '40 a'.

		daarvan is dusdanig dat een toekomstige tunnel niet realistisch is. Mede vanwege deze onzekerheden is het een verspilling van gemeenschapsgeld om dit plan nu door te zetten.	
--	--	--	--