



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Onderwerp

TALK - Variantenstudie

Status

informerend / besluitvormend

Voorstel

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

Inleiding

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

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

Probleemanalyse (hypothesefase)

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

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



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

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

Variantenstudie (quick scanfase)

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

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

Als randvoorwaarden zijn hierbij meegegeven dat:

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

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

Conclusie variantenstudie

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

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

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

Uit de variantenstudie volgt uiteindelijk de volgende aanbeveling:

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



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

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

- alternatief 4 nader te onderzoeken.

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

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

MER-advies

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

Noodzaak

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

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

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

Wenselijkheid

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

Conclusie

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

**Raadsvoorstel**

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Klankbordgroep Regenboog

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

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

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

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

Vervolg

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

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



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Boxtel, 16-11-10

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL

de secretaris,

de burgemeester,

drs. J.K. Fraanje

F.H.J.M van Beers

Bijlagen

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

Ter inzage

2. verslagen klankbordgroep Regenboog
3. reacties leden klankbordgroep Regenboog

Contactpersoon

afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

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

projectleider TALK

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



Raadsbesluit

Reg. nr : 1010602

Ag. nr :

Datum : 21-12-10

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie

Besluit

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

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

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

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



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

Onderwerp

TALK – nadere vergelijking alternatieven Ladonk-Kapelweg, en maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg

Status

besluitvormend

Voorstel

1. Kennis te nemen van de rapportage “TALK: Nadere vergelijking alternatieven”;
2. In te stemmen met de keuze voor het samengesteld voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg, zoals weergegeven op bijgevoegde tekening 237214-S-0-04;
3. Het college op te dragen het voorlopig ontwerp en de gebiedsvisie TALK verder uit te werken;
4. In te stemmen met uitvoering van de volgende maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg, voor een bedrag van € 7.500,- ten laste van het budget Kleine Verkeersknelpunten:
 - a. verbetering zichtbaarheid bebording 30 km/uur zone;
 - b. aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het Tweespan;
5. In te stemmen met het voornemen tot installeren in 2012 van radarmeting in combinatie met terugkoppeling naar bestuurders als maatregel 30 km/uur zone Kapelweg, onder voorbehoud van realisatie van de dekking daarvoor bij integrale afweging bij de Meerjarenbegroting 2012.

Inleiding

In het project Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK) zijn reeds diverse stappen gezet. In december 2009 is in uw raad de *Probleemanalyse* behandeld en in december 2010 is de *Variantenstudie* behandeld. In de variantenstudie is aanbevolen de alternatieven 0+/0++, 1, 3a en 4 nader te onderzoeken. Alternatief 0+/0++ betreft aanpassingen van het huidige wegennet. Omdat dit alternatief geen aanleg van een nieuwe weg omvat, is opstellen van een tracé-uitwerking niet aan de orde.

De bijgevoegde rapportage “TALK: Nadere vergelijking alternatieven” d.d. 26 mei 2011 is het resultaat van het hiervoor bedoelde nader onderzoek.

Op basis van de beoordeling van de alternatieven is een trechteringsmethodiek toegepast, met als doel te eindigen met een voorkeursalternatief. De trechtering is gebaseerd op de doelstellingen van de studie en in hoeverre deze behaald worden.

Uit de vergelijking blijkt dat het onderscheidend vermogen tussen de kansrijke alternatieven gering is, en dat elk alternatief een aantal positieve en negatieve effecten kent. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat er best een voorkeursalternatief kan worden samengesteld uit overwegend positieve onderdelen van de onderzochte kansrijke alternatieven. Die mogelijkheid is ook al eerder in zowel de klankbordgroep als bij de behandeling van de variantenstudie in uw raad van december 2010 aangegeven.

Dit samengestelde voorkeursalternatief bestaat uit een aansluiting op bedrijventerrein Ladonk zoals in alternatief 1 en 3a, een ongelijkvloerse schuine kruising met het spoor ter hoogte van de huidige spoorwegovergang d'Ekker, en vervolgens aansluiten op het profiel van de bestaande Kapelweg aan de noordzijde van het spoor zoals in alternatief 4 en 3a. Er lijken mogelijkheden aanwezig voor een gefaseerde uitvoering (zie onder Uitvoering).



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

Tijdens de vergadering van de gemeenteraad in april j.l. is toegezegd dat, in overleg met de klankbordgroep, onderzocht zou worden of er op korte termijn maatregelen te nemen zijn waarmee de maximum snelheid van 30 km/uur op de Kapelweg kan worden afgedwongen. In de klankbordgroep zijn hierop een aantal maatregelen voorgesteld. Uiteindelijk worden in overleg met de klankbordgroep u hiervan drie maatregelen voorgesteld:

- verbetering zichtbaarheid bebording 30 km/uur-zone;
- aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het Tweespan;
- installeren van een radarmeting met terugkoppeling naar bestuurders (evt. in combi met flitskast).

Gelet op de kosten zijn de eerste twee maatregelen nog dit jaar uitvoerbaar op het budget Kleine verkeersknelpunten, maar moet voor de 3^e maatregel geld gevonden worden in de begroting en stellen wij integrale afweging voor bij de Begrotingsbehandeling 2012.

Beoogd effect

Doel van het onderzoek is de kansrijke alternatieven uit de variantenstudie voor de uitwerking van het tracé-deel Ladonk-Kapelweg op basis van tracé-uitwerkingen nader ten opzichte van elkaar en de referentie te vergelijken en te komen tot een voorkeursalternatief.

Tweede doel is maatregelen te treffen voor verbetering op korte termijn van de leefbaarheid van Kalksheuvel, met name voor de 30 km/uur zone Kapelweg.

Argumenten

1. *De rapportage geeft een duidelijke nadere analyse van voor- en nadelen van de kansrijke alternatieven.*
Voor de in de nadere vergelijking onderzochte alternatieven zijn dezelfde effecten in beeld gebracht als in de variantenstudie, met het verschil dat de effecten in deze studie zijn bepaald aan de hand van de tracé-uitwerkingen. Ook zijn de effecten waar mogelijk gedetailleerder en uitgebreider in beeld gebracht.

2.1 *Het samengesteld voorkeursalternatief kent de nodige voordelen.*

Tot voordelen van dit alternatief worden gerekend:

- minder ruimtebeslag;
- minder inbreuk op het landschap en de ensemblewaarden aan de noordzijde van het spoor;
- minder grond- en vastgoed aankopen;
- minder afhankelijk van Prorail / Ministerie I&M i.v.m. gebruik/aanpassing bestaande spoorwegovergang;
- mogelijk faseerbaar naar een ongelijkvloerse spoorkruising;
- logische aansluiting op bedrijventerrein Ladonk.

2.2 *De alternatieven 0+ / 0++ hebben onvoldoende oplossend vermogen*

Uit de variantenstudie is reeds gebleken dat de alternatieven 0+ / 0++ de in de probleemanalyse geconstateerde problemen in Kalksheuvel onvoldoende oplossen. De resultaten van de nadere vergelijking van de kansrijke alternatieven bevestigt deze conclusie.

3. *Voorlopig ontwerp en gebiedsvisie zijn de volgende stappen in het TALK-project.*

Na de vaststelling van het voorkeurstracé is de voorkeursvariant verder uit te werken tot een voorlopig ontwerp (zowel voor de verbinding Ladonk-Kapelweg als de Keulsebaan). Op basis van dit ontwerp is



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

ook een gebiedsvisie voor TALK op te stellen, waarin het ontwerp gedetailleerd in de omgeving wordt ingepast.

4. *Deze maatregelen genieten draagvlak en zijn binnen de begroting uitvoerbaar.*
De verbetering bebording en de voetgangersoversteekplaats hebben draagvlak bij de klankbordgroep en zijn dit jaar uitvoerbaar binnen de begroting. Deze maatregelen zullen bijdragen aan het naleven van de 30 km/uur beperking op de Kapelweg en aan de leefbaarheid en veiligheid in deze omgeving.
5. *De maatregel geniet draagvlak maar hiervoor is nog geen budget beschikbaar binnen de begroting.*
Op zich is er draagvlak bij de klankbordgroep voor de maatregel om radarmeting snelheid met terugkoppeling aan de bestuurder te installeren als maatregel voor het verbeteren van de leefbaarheid rondom de Kapelweg. Voorgesteld wordt de benodigde ruimte van ca. € 30.000 te vinden bij de integrale afweging voor de begroting 2012.

Kanttekeningen

2. *Het samengesteld voorkeursalternatief kent ook enkele nadelen en onzekerheden.*
Tot nadelen van dit alternatief worden gerekend:
 - dunder vanwege schuine (ongelijkvloerse) kruising van het spoor;
 - nieuwe overgang (brug) over het Smalwater (EHS);
 - minder logische aansluiting voor een eventuele, toekomstige, noordelijke ontsluitingsweg.Daarnaast is de faseerbaarheid van de uitvoering nog onvoldoende uitgewerkt, en moeten er wellicht nog bepaalde onzekerheden of belemmeringen worden opgelost. Dit zal nader uitgezocht moeten worden.
4. *Met de besteding van € 7.500 voor de maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg is het budget Kleine verkeersknelpunten voor 2011 uitgeput.*
Het budget is hiermee volledig verbruikt, zodat nieuwe aanvragen in 2011 niet meer zijn te honoreren.

Uitvoering en planning

Afhankelijk van beschikbare middelen, overleg met Prorail en ministerie van I&M met betrekking tot gevolgen van het Programma Hoogfrequent Spoor en fysieke randvoorwaarden van de uitvoering, kan het voorkeursalternatief - naar wij thans verwachten - gefaseerd uitgevoerd worden in de volgorde:

- a) realiseren verbindingsweg tussen Ladonk en de huidige kapelweg aan de zuidzijde van het spoor;
- b) vervolgens aanpassen overweg d'Ekker en gelijkvloers de spoorlijn kruisen, alsmede realiseren verbindingsweg tussen spoorwegovergang d'Ekker en de bestaande Kapelweg aan de noordzijde van het spoor;
- c) tot slot realiseren van een ongelijkvloerse kruising van het spoor.

Een en ander is middels een tracé-uitwerking weergegeven in de bijgevoegde tekening.

Gelet op voornoemde onzekerheden, zal in de komende maanden nader bekeken worden of de fasering ook daadwerkelijk uitvoerbaar is, of dat er nog bepaalde oplossingen voor gevonden moeten worden.

De komende maanden zal ons college ook het voorlopig ontwerp uitwerken en opnemen in een gebiedsvisie. Hierin wordt gekeken naar de meest optimale inpassing voor alle aspecten (o.a. archeologie, flora en fauna,



Raadsvoorstel

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

waterhuishouding, grondeigendommen, etc.), compensatieplicht en –mogelijkheden en kostenefficiency. Hiervoor zal intensief overleg met de omgeving plaatsvinden.

Naar verwachting worden het voorlopig ontwerp en de gebiedsvisie in december 2011 aan u aangeboden. Na vaststelling van voorlopig ontwerp en gebiedsvisie is/zijn de bestemmingsplanprocedure(s) te starten.

Communicatie

De klankbordgroep wordt van uw besluit op de hoogte gesteld.

Ook zullen, door middel van een informatiebijeenkomst, de bewoners en ondernemers van Kalksheuvel e.o., geïnformeerd worden over uw besluit en het vervolgproces. Hierbij zal worden aangegeven dat contact gelegd zal worden met de eigenaren van de gronden die op basis van de tracé-uitwerking (gedeeltelijk) nodig zijn voor realisatie van het voorkeurstracé. Vanwege de mogelijk ingrijpende gevolgen van uw besluit voor sommige bewoners of ondernemers, en vanwege de prioriteit die u gegeven heeft aan een oplossing voor de problematiek in Kalksheuvel, zal deze informatiebijeenkomst nog voor het aanstaande zomerreces plaatsvinden.

De bewoners en ondernemers aan de Keulsebaan e.o. zullen eveneens geïnformeerd worden door middel van een informatiebijeenkomst. Deze bijeenkomst zal direct na het zomerreces plaatsvinden.

Boxtel, 31-05-11

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

F.H.J.M. van Beers

Bijlagen

1. Rapport "TALK: Nadere vergelijking alternatieven" d.d. 26 mei 2011;
2. Tracé-uitwerking (samengesteld) voorkeursalternatief, tekening 237214-S-0-04

Ter inzage

1. Verslagen klankbordgroep Regenboog, d.d. 17-01-2011, 18-04-2011 en 16-05-2011;
2. Reactie leden klankbordgroep Regenboog.

Contactpersoon

Afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling

b.a. Frits Fastenau, tel. 0411-655236, e-mail ffa@boxtel.nl

Projectleider TALK

Ludwig van Duren, tel. 0411-655832, e-mail ldu@boxtel.nl



Raadsbesluit

Reg. nr : 1110245

Ag. nr :

Datum : 28-06-11

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders "TALK – nadere vergelijking alternatieven Ladonk-Kapelweg, en maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg" van 31-05-11;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken 21-06-11

Besluit

1. Kennis te nemen van de rapportage "TALK: Nadere vergelijking alternatieven";
2. In te stemmen met de keuze voor het samengesteld voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg, zoals weergegeven op bijgevoegde tekening 237214-S-0-04;
3. Het college op te dragen het voorlopig ontwerp en de gebiedsvisie TALK e.o. verder uit te werken;
4. In te stemmen met uitvoering van de volgende maatregelen 30 km/uur zone Kapelweg, voor een bedrag van € 7.500,- ten laste van het budget Kleine Verkeersknelpunten:
 - a. verbetering zichtbaarheid bebording 30 km/uur zone;
 - b. aanbrengen voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het Tweespan;
5. In te stemmen met het voornemen tot installeren in 2012 van radarmeting in combinatie met terugkoppeling naar bestuurders als maatregel 30 km/uur zone Kapelweg, onder voorbehoud van realisatie van de dekking daarvoor bij integrale afweging bij de meerjarenbegroting 2012.

Aldus vastgesteld in zijn openbare
vergadering van 28-06-11

DE GEMEENTERAAD VAN BOXTEL,
de plv griffier,
Mw. drs D.N. Bastin

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

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

Onderwerp

TALK: Voorlopig Ontwerp Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK)

Status

Besluitvormend

Voorstel

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

Inleiding

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

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

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

Reg. nr.: 1210412

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

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

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

Beoogd effect

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

Argumenten

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

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

- deel noordzijde spoor
- deel zuidzijde spoor
- spoorkruising

Voorlopig Ontwerp Noordzijde spoor

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

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

Voorlopig Ontwerp Zuidzijde spoor

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

Reg. nr.: 1210412

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

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

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

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

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

Scenario's spoorkruising

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

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

Reg. nr.: 1210412

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

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

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

Voorlopig Ontwerp gelijkvloerse spoorkruising

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

De fasering ziet er dan als volgt:

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

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

Reg. nr.: 1210412

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

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

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

Hoofdpunten inspraakreacties

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

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

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

Reg. nr.: 1210412

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reg. nr.: 1210412

Kanttekeningen

1.1. Fasering van de realisatie van verbindingsweg is kosten verhogend

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reg. nr.: 1210412

Uitvoering en planning

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

1. Bestemmingsplan procedure (Q4 2012 – Q4 2013)

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

2. Aanbestedingsfase (Q4 2013 – Q2 2015)

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

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

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

Communicatie

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

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

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

Reg. nr.: 1210412

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

Financiën

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

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

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

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

Fasering Zuid

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

Fasering Noord

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

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

Reg. nr.: 1210412

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

Inbreng adviesorganen

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

Duurzaamheid

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

Werkgelegenheid

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

Boxtel, 18-9-12

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

J. van Brummen

Bijlagen

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

Reg. nr.: 1210412

Ter inzage

1. Presentatie informatiebijeenkomst gemeenteraad PHS 6 september 2012.

Contactpersoon

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

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

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie RZ;

Besluit

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

Aldus vastgesteld in zijn vergadering van 29-10-12

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

de voorzitter,
J. van Brummen

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135
Datum: 23-4-13

Onderwerp

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Kennis te nemen van het proces van het participatietraject.
2. Kennis te nemen van de eindresultaten van de bewonersparticipatie.
3. De volgende zes varianten nader uit te werken:
 - *Cluster Tongersestraat*
 - 3.1.variant CV9, tunnel ter hoogte van de Tongersestraat
 - 3.2.bundelingsvariant CA2a, viaduct Tongersestraat – Mijlstraat - Tongeren
 - *Cluster Omleidingen*
 - 3.3.variant B10, omleiding noordrand Sparrenrijk
 - 3.4.variant B12a, omleiding stadsrand noord Essche Heike
 - 3.5.variant B13d, omleiding stadsrand noord Leenhoflaan
 - 3.6.variant B14, omleiding zuid
4. Instemmen met de genoemde uitvoering en planning, onderdeel: uitwerking en besluitvorming voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat.

Inleiding

De dubbele overweg in de Tongersestraat in Boxtel is al jaren onderwerp van discussie en wordt door weggebruikers als een knelpunt ervaren. Dit, onder andere als gevolg van de combinatie van intensief spoorvervoer en de verkeerssituatie ter plaatse. Daarbij zijn de beide overwegen aan elkaar gekoppeld, wat tot het veelvuldig gesloten zijn van de overwegen leidt met relatief lange dichtligtijden.

De plannen rond het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vormen een uitgelezen kans om direct ook de problematische situatie rond de dubbele overweg grondig aan te pakken. Financieel kan de gemeente Boxtel dit niet alleen dragen. Het Rijk is echter bereid om gezamenlijk met de gemeente een oplossing te vinden voor de problematiek rond de dubbele overweg. De gemeente zoekt hiervoor eveneens steun bij de provincie en de regio. In de Voorkeursbeslissing voor PHS van juni 2010 heeft het Kabinet besloten om voor deze en drie andere overwegen in totaal een stelpost van € 100 mln. te reserveren. Het Rijk heeft daarbij wel de voorwaarde van 50% cofinanciering gesteld.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

De afgelopen periode is PHS in het nieuws geweest in relatie tot de bezuinigingen. Vooral nog kan worden geconcludeerd dat de bezuinigingen op dit moment geen consequenties hebben voor budget dat beschikbaar is voor onder meer de dubbele overweg Tongersestraat. Wel is besloten PHS niet in de periode tot 2020 uit te voeren maar hiervoor de tijd te nemen tot 2028.

Op 6 september jl. is de gemeenteraad door onder meer het ministerie van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd over de stand van zaken rondom PHS. Toen is ook aangegeven de bewoners van Boxtel mee te laten denken over mogelijke oplossingen. Hier is de afgelopen maanden hard aan gewerkt door een actieve groep bewoners. De bewonersparticipatie is procesmatig en inhoudelijk gefaciliteerd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en de gemeente Boxtel. Naast de deskundige kennis bij de hiervoor genoemde partijen, is Goudappel Coffeng ingeschakeld voor de specifieke verkeerskundige inbreng en ingenieursbureau Movares voor de begeleiding van de participatie en de uitwerking van de resultaten.

In dit raadsvoorstel worden de resultaten van het participatietraject beschreven en een voorstel gedaan voor de nadere uitwerking van een aantal varianten. Dit is een belangrijke processtap om uiteindelijk te komen tot één voorkeursvariant.

Beoogd effect

Het leveren van een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen van:

ProRail / Ministerie van I&M/gemeente Boxtel

- Het herstel van de aantasting en bereikbaarheid als gevolg van de extra treinen vanwege PHS.
- Het wegnemen van de knelpunten in de verkeerssituatie rondom de dubbele overweg.

Gemeente Boxtel

- Weren van doorgaand verkeer door woongebieden en het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid (GVVP).

Argumenten

1. Om de eindresultaten van dit proces te kunnen duiden, is inzicht in de werkwijze, deelname, opdracht en randvoorwaarden relevant.

Via een nieuwsbrief, de informatiebijeenkomst over PHS en een advertentie zijn bewoners in september en oktober opgeroepen mee te denken over oplossingen voor de dubbele overweg Tongersestraat.

Ongeveer 40 betrokken burgers hebben zich gemeld, waarvan circa 30 bewoners actief hebben deelgenomen aan de bijeenkomsten (20 november, 18 december, 5 februari en 5 maart) en werksessies (11 december en 19 februari). Onder de deelnemers zijn veel betrokkenen uit de Leenhoflaan en Kalksheuvel en verder een spreiding van deelnemers binnen Boxtel, (zie bijlage 1).

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Tijdens het proces zijn 4 deelnemers uit de bewonersparticipatie gestapt. Enerzijds omdat zij zich niet konden verenigen met de richting van het advies van de participatiegroep en anderzijds vanwege het verloop van het proces. Afgesproken is dat het proces wordt geëvalueerd, zodat we hiervan kunnen leren en met de resultaten in toekomstige participatietrajecten ons voordeel kunnen doen.

De opdracht waarmee de bewonersparticipatie op 20 november 2012 is gestart luidde als volgt: Ontwikkel circa 4 kansrijke (integraal en toekomstvast) varianten voor een oplossing van de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat, welke aan de gemeenteraad worden voorgelegd voor een nadere uitwerking. Hierbij zijn de volgende randvoorwaarden aangeven:

- De voorkeursbeslissing PHS uit 2010.
- Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).
- De besluitvorming met betrekking tot verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.
- Een variant, die qua oplossend vermogen en kosten vergelijkbaar is met de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg, is bespreekbaar.

Tijdens de bijeenkomsten zijn door de deelnemers de problemen en de keuzecriteria in beeld gebracht. Daarnaast zijn ruim 40 varianten /oplossingsrichtingen door de deelnemers ingebracht. Deze varianten zijn geordend tot een aantal clusters van oplossingen:

- A. Aanpassingen aan het Spoor
- B. Omleidingsroutes
- C. Tongersestraat of directe omgeving

Oplossingen in het cluster omleidingen, zorgen in veel gevallen voor een vermindering van het doorgaand verkeer en een verbetering van de leefbaarheid op onder meer de centrumroute (Baroniestraat, Mgr. Wilmerstraat en Vic. Van Alphenlaan). Keerzijde is de verminderde bereikbaarheid en het verplaatsen van verkeersstromen.

Voor de oplossingsrichtingen in het cluster Tongersestraat (ter plaatste of in de directe omgeving van de dubbele overweg) geldt dat de bereikbaarheid in veel gevallen verbetert. Het weren van doorgaand verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid scoort in het algemeen in dit cluster slechter. Met andere woorden een toename van verkeer op de centrumroute.

De 42 varianten zijn vervolgens teruggebracht tot een aantal kansrijke oplossingsrichtingen. Hierbij heeft een globale toets plaatsgevonden op kosten, beoordelingscriteria en bijdrage aan de doelstellingen. Onder meer alle varianten die uitgaan van een aanpassing aan het spoor zijn in dit stadium afgefallen, omdat de kosten van deze oplossingen ruim boven het in theorie beschikbare budget uit komen.

In bijlage 3 treft u een toelichting aan op dit proces van het clusteren en het terug brengen (trechteren) van de varianten.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

2. De eindresultaten van het participatietraject bieden voldoende 'ruimte' (met optimalisaties) om te komen tot een haalbare oplossing.

De stappen in het proces van clustering en trechtering van de 42 ingebrachte varianten, zijn besproken met de deelnemers van de bewonersparticipatie op 19 februari jl. Dit heeft geresulteerd in een TOP 8. Deze 8 varianten zijn tijdens de bijeenkomst op 5 maart jl. door de deelnemers aan de participatie besproken en van opmerkingen voorzien. De laatste stap in het participatietraject was de gezamenlijke peiling van het draagvlak van deze varianten. In bijlage 4 bij dit voorstel is de notitie opgenomen waarin de draagvlakpeiling is samengevat.

Geconstateerd wordt dat geen enkele ingebrachte variant alle problemen oplost en voldoet aan alle uitgangspunten en randvoorwaarden. De door participanten ingebrachte varianten bieden echter voldoende 'ruimte' (met optimalisaties) om te komen tot een haalbare oplossing. De participatiegroep beveelt de gemeenteraad aan om de volgende zeven oplossingsrichtingen in beeld te houden:

- een oplossing in de buurt van de Tongersestraat, waarbij als denkrichting de varianten CV9 en CV7 worden gebruikt.
- een oplossing uitgaande van een Bundelingsvariant (spoor- en weginfrastructuur bundelen), gecombineerd met (onderdelen van) de variant CA2a en eventueel met onderdelen van de varianten CV9 of CV6.
- een omleidingsroute ten noorden van het centrum, in de vorm van de denkrichtingen zoals in variant B10 (omleiding noordrand Sparrenrijk) of de aangepaste variant B12a (omleiding Essche Heike) zijn verbeeld.
- een omleidingsroute ten zuiden van het centrum, in de vorm van de variant B14 (omleiding Zuid) en de variant B15 (omleiding verbindingsweg Ladonk - Kapelweg + fietstunnel).

Uit de participatie zijn vier omleidingsroutes en drie oplossingen op of in de directe nabijheid van de Tongersestraat naar voren gekomen. Deze oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt in posters en de hiervoor genoemde samenvatting van de resultaten van de draagvlakpeiling (zie bijlage 4 en bijlage 5).

Eén variant B13d 'omleiding Stadsrand noord' is tijdens de draagvlakpeiling afgevalen.

3. Deze zes varianten bieden voldoende mogelijkheden voor optimalisaties en onderlinge combinaties om te komen tot een haalbare voorkeursvariant.

Hieronder wordt per variant een korte beschrijving gegeven en de argumenten benoemd waarom de variant voor nader uitwerking in aanmerking komt. Tot slot wordt aangegeven welke bijdrage wordt geleverd aan de oplossing van het probleem. Voor een nadere toelichting, zie bijlage 2 (werkboek) en bijlage 5 en 6 (posters).

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135

Cluster Tongersestraat

3.1. Variant CV9, tunnel Tongersestraat

In variant CV9 wordt een tunnel aangelegd ter hoogte van de dubbele overweg. Voorgesteld wordt om deze variant nader uit te werken en variant CV7 die ook uit de participatie naar voren is gekomen te laten vervallen. Hiervoor hebben wij de volgende argumenten:

- De beoordeling van CV9 is overall beter dan CV7.
- De draagvlakpeiling onder de deelnemers van de participatie laat ook een lichte voorkeur zien voor CV9.
- CV7 is verkeerskundig een lastige oplossing (verkeersveiligheid), CV 9 wordt als realistischer beoordeeld.
- CV9 heeft meer optimalisatiemogelijkheden dan CV7.

Deze variant gaat uit van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	JA
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	NEE

3.2. Bundelingsvariant CA2a

Deze variant gaat uit van een verkeersviaduct Tongersestraat – Mijlstraat – Tongeren. Doorgaand verkeer gaat via Tongeren richting Haaren aan de noordzijde van het spoor. De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg is hiermee volgens de indieners overbodig. Ondanks de te hoge kosten, de grote stedenbouwkundige ingreep en de strijdigheid met vastgesteld beleid (VLK), wordt voorgesteld deze variant wel nader uit te werken, vanwege:

- het draagvlak bij deelnemers;
- de optimalisatiemogelijkheden, waarbij onderdelen van CV9 gebruikt kunnen worden;

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	JA
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	NEE

Cluster Omleidingen

3.3. Variant B10, omleiding noordrand Sparrenrijk

Variant B10 is de meest noordelijke omleidingsroute en onderscheidt zich daarmee van de andere omleidingen. Vanwege draagvlak bij de deelnemers en het grote onderscheidend vermogen wordt voorgesteld variant B10 nader uit te werken.

Deze variant gaat uit van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	NEE
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	BEPERKT
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	BEPERKT

3.4. Variant B12a, omleiding stadsrand noord Essche Heike

Deze variant gaat uit van een noordelijke omleiding via Essche Heike, die veelal bestaande structuren volgt. Vanwege het draagvlak bij de deelnemers wordt voorgesteld deze variant nader uit te werken.

De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg maakt onderdeel uit van deze variant.

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	BEPERKT
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	JA

Deze variant kan worden gecombineerd en geoptimaliseerd met onderdelen uit variant B13d.

3.5. Variant B13d, omleiding stadsrand noord Leenhoflaan

Deze variant is afgevalen in het participatietraject. In [bijlage 6](#) (poster variant 13d, stadsrand noord) is een beschrijving, de beoordeling, de samenvatting en zijn optimalisatiemogelijkheden van deze variant opgenomen. Ondanks onvoldoende draagvlak bij de participanten wordt voorgesteld deze variant wel mee te nemen in de nadere uitwerking. Hiervoor zijn de volgende overwegingen relevant:

- deze variant sluit aan op het wensbeeld zoals door het college is neergelegd in de Tweede Kamer in Den Haag (zie [bijlage 7](#));
- de variant scoort relatief goed op de verschillende beoordelingscriteria en;
- Ministerie en Prorail zien hierin ook een kansrijke variant (zie [bijlage 8](#))

De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg maakt onderdeel uit van deze variant.

Deze variant kan worden gecombineerd en geoptimaliseerd met onderdelen uit variant B12a.

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	JA
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	JA
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	BEPERKT

3.6. Variant B14, omleiding zuid

Deze variant gaat als enige variant uit van een capaciteitsverruiming van de Keulsebaan. Bij de andere varianten is dat overigens door de deelnemers ook als een gewenste optimalisatie aangegeven. Bij de nadere uitwerking van deze variant kunnen onder meer elementen van B15 worden gebruikt om deze variant verder te optimaliseren. Dat resulteert in een verbetering van de bijdrage aan de doelstellingen, zoals hieronder aangegeven.

Deze variant gaat uit van de aanleg van de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Bijdrage aan beoogde effecten

Herstel aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen:	BEPERKT
Wegnemen knelpunt verkeer rondom dubbele overweg:	NEE
Weren doorgaand verkeer en verbeteren leefbaarheid (GVVP):	NEE

4. *Uitwerking van de oplossingsrichtingen en besluitvorming over één voorkeursvariant in november 2013 is noodzakelijk in verband met het vervolgtraject besluitvorming PHS*

Dit is een belangrijke inhoudelijke stap, die volgt op de huidige procestap. Evenals het participatietraject zal ook het vervolgtraject in nauw overleg met Ministerie en Provincie worden voorbereid en uitgewerkt. Doel hiervan is om eind 2013 een gedragen voorkeursvariant voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu, die begin 2014 kan worden meegenomen in de MER Meteren – Boxtel.

Hiervoor is al geconstateerd dat geen van de door de participanten ingebrachte varianten alle problemen oplost en voldoet aan alle uitgangspunten en randvoorwaarden. De varianten bieden echter wel voldoende 'ruimte' (met optimalisaties en aanpassingen) om te komen tot een haalbare oplossing. Echter er is geen oplossing zonder nadelen.

De komende periode zal in samenwerking met het Ministerie en ProRail de nadere uitwerking plaatsvinden op onder meer ruimtelijke inpassing, verkeer, geluid, kosten, etc.

Deze nadere uitwerking moet resulteren in een voorkeursvariant. Bij deze uitwerking kunnen elementen (bouwstenen) uit andere aangereikte varianten worden gebruikt. Varianten worden dus nog aangepast en verder geoptimaliseerd. Doel is om tot een voorkeursvariant te komen:

- die voldoende bijdraagt aan de doelstellingen en de oplossing van de problemen;
- waarbij eventuele nadelen zoveel mogelijk zijn teruggebracht door optimalisaties en aanpassingen;
- die realiseerbaar is, en
- die wordt gedragen door de partners (Ministerie, ProRail, Provincie).

Onder meer gelet op de beheersing van de kosten zal de uitwerking in de periode april – oktober 2013 getrapt plaatsvinden. Eerste stap in die uitwerking is om, samen met het Ministerie, ProRail en de Provincie op basis van de zes oplossingsrichtingen, te komen tot een beperkt aantal geoptimaliseerde en haalbare varianten. Die varianten worden vervolgens een slag dieper uitgewerkt. Op basis daarvan wordt in november een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd om één voorkeursvariant vast te stellen.

Kanttekeningen

Het is mogelijk dat tijdens de uitwerking blijkt dat varianten te weinig mogelijkheden hebben om te optimaliseren, te duur blijven of onvoldoende scoren op een bijdrage aan de doelstelling. Het is dan niet zinvol om die verder mee te nemen in de uitwerking. Kortom er kunnen, vanwege voorgenoemde redenen, varianten tijdens de uitwerking afvallen.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

De periode waarin de uitwerking tot voorkeursvariant moet plaatsvinden is ambitieus. Dit tijdspad wordt bepaald door de procedure van de MER Meteren – Boxtel. Deze procedure start begin 2014 en inzet is om de voorkeursvariant mee te nemen in deze MER. Een haalbaar maar ambitieus tijdspad, ook gezien het noodzakelijk overleg met het Ministerie van I&M en de provincie Noord Brabant over de inhoudelijke oplossing en de financiën.

Uitvoering en planning

Het vervolgtraject ziet er op hoofdlijnen als volgt uit.

Uitwerking en besluitvorming voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat:

- Uitwerking varianten met Ministerie en Prorail (april – oktober 2013).
- Overleg Ministerie en Provincie (april – oktober 2013).
- Besluitvorming over één voorkeursvariant in de gemeenteraad (november 2013).
- Aanbieden en bespreken realisatiemogelijkheden voorkeursvariant met Minister (december 2013).

Zoals hiervoor aangegeven zal de uitwerking in de periode april – oktober getrapt plaatsvinden. Eerste stap in die uitwerking is te komen tot een beperkt aantal geoptimaliseerde en haalbare varianten. Die varianten worden vervolgens een slag dieper uitgewerkt. Op basis daarvan wordt in november een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd om één voorkeursvariant vast te stellen.

Vervolgtraject besluitvorming PHS:

- Besluit minister voorkeursvariant (Meteren – Boxtel) meenemen in de MER Meteren – Boxtel (begin 2014).
- Ontwerp Tracébesluit Meteren – Boxtel (begin 2015).
- Tracébesluit Meteren – Boxtel (eind 2015).

Communicatie

Naast de bewonersparticipatie is er ook breed gecommuniceerd richting de inwoners van Boxtel. Via een uitgebreide advertentie, een huis-aan-huis krant, de website, een digitaal magazine, straatposters en de tentoonstelling in De Croon eind februari waar de 42 varianten zijn gepresenteerd. Daarnaast is er op verzoek van de deelnemers aan het participatietraject een bijeenkomst met commissie- en raadsleden georganiseerd op 28 maart.

In de eerste week van april wordt/is een tweede tentoonstelling ingericht, waar de resultaten van de bewonersparticipatie worden/zijn gepresenteerd, naast de 42 varianten worden/zijn de kansrijke varianten gepresenteerd.

Deelnemers aan het participatietraject en degene die hebben aangegeven per email op de hoogte gehouden te willen worden, zullen we in de periode mei tot en met november informeren over de voortgang en stand van zaken.

Financiën

Volgt bij de behandeling van de voorkeursvariant in november 2013.

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Inbreng adviesorganen

Het advies vanuit de bewonersparticipatie is in dit voorstel beschreven en als bijlage (bijlagen 2 t/m 5) opgenomen. Het Ministerie en Prorail kunnen zich grotendeels vinden in de nadere uitwerking van de voorgestelde varianten. In bijlage 8 treft u de ambtelijke reactie van het Ministerie en Prorail op de resultaten van de bewonersparticipatie. Bij verdere uitwerking worden door deze partijen de daarin genoemde overwegingen op inhoud en financiën meegenomen.

De Klankbordgroep Regenboog is regelmatig geïnformeerd over de voortgang en resultaten van het participatieproces.

Duurzaamheid

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

Werkgelegenheid

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

Boxtel, 19-3-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

J. van Brummen

Bijlagen

1. Stippenkaart herkomst deelnemers participatie
2. Werkboek bewonersparticipatie: PHS dubbele overweg Tongersestraat
3. Toelichting op proces van beoordelen en trechteren
4. Resultaat participatie: samenvatting draagvlakpeiling en advies van bewonersgroep
5. Resultaat participatie: poster 7 uitgewerkte varianten (B10, B12a, B14, B15, CA2a, CV 7, CV9)
6. Poster toegevoegde variant (B13d)
7. Visie op verkeersstructuur Boxtel (wensbeeld) 2010
8. Reactie Ministerie Prorail op bewonersparticipatie

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135

Ter inzage

1. Voorkeursbeslissing PHS

Contactpersoon

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

Ag. nr.: 9
Reg. nr.: 1310135

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19-3-13 ;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken;

Besluit

1. Kennis te nemen van het proces van het participatietraject.
2. Kennis te nemen van de eindresultaten van de bewonersparticipatie.
3. De volgende 2 varianten nader uit te werken:
 - *Cluster Tongersestraat*: variant CV9;
 - *Cluster Omleidingen*: een combinatie van de varianten B14 en B15.
4. Instemmen met de genoemde uitvoering en planning, onderdeel: uitwerking en besluitvorming voorkeursvariant dubbele overweg Tongersestraat.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 23-4-13;

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

de voorzitter,
J. van Brummen

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436
Datum: 26-11-13

Onderwerp

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat

Status

Besluitvormend

Voorstel

-
1. Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.
 2. Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.
 3. Een keuze te maken uit de twee voorkeursvarianten, waarbij het college omleidingsvariant B14/B15 adviseert.
 4. De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.

Inleiding

De dubbele overweg in de Tongersestraat in Boxtel is al jaren onderwerp van discussie en wordt door weggebruikers als een knelpunt ervaren. Dit, onder andere als gevolg van de combinatie van intensief spoorvervoer en de verkeerssituatie ter plaatse. Daarbij zijn de beide overwegen aan elkaar gekoppeld, wat tot het veelvuldig gesloten zijn van de overwegen leidt met relatief lange dichtligtijden.

De plannen rond het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vormen een uitgelezen kans om de problematische situatie rond de dubbele overweg op te lossen. In de Voorkeursbeslissing voor PHS van juni 2010 heeft het Kabinet besloten om voor deze en drie andere overwegen in totaal € 100 mln. te reserveren. Het Rijk heeft daarbij wel de voorwaarde van 50% cofinanciering gesteld.

Het afgelopen jaar hebben partijen gezamenlijk gezocht naar een oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg. Het participatietraject van november 2012 tot en met maart 2013 is daarin een belangrijke stap geweest. Evenals de besluitvorming die daarop volgde in de gemeenteraad van 23 april 2013, om twee oplossingsrichtingen B14/B15 en CV9 nader uit te werken. Waarbij de gemeenteraad bij amendement heeft bevestigd dat de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg in beide gevallen onderdeel is van de oplossing van de problematiek rondom de dubbele overweg.

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

In dit raadsvoorstel worden de resultaten van de nadere uitwerking van deze twee oplossingsrichtingen beschreven. De gemeenteraad wordt voorgesteld om een voorkeur uit te spreken voor één variant.

Beoogd effect

Het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie, de combinatie van het verkeer en intensief spoorvervoer, rondom de dubbele overweg Tongersestraat.

Argumenten

1. Om de eindresultaten van nadere uitwerking te kunnen duiden, is inzicht in de opdracht, de doelstelling, de randvoorwaarden en de werkwijze relevant.

Op 23 april 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot de nadere uitwerking van de twee oplossingsrichtingen voor de dubbele overweg Tongersestraat, te weten:

- een oplossing ter plaatse van de dubbele overweg (CV 9) en;
- een oplossing in de vorm van omleiding (B14/B15).

Deze nadere uitwerking is uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. Movares en Goudappel Coffeng hebben daaraan een inhoudelijke bijdrage geleverd. Het proces om te komen tot een voorkeursvariant per oplossingsrichting is doorlopen in de volgende drie stappen.

Stap 1: Eerste optimalisatie en trechtering van de oplossingsrichtingen

- Er zijn verschillende uitwerkingen (optimalisaties), in totaal 14 voor beide oplossingsrichtingen samen, gemaakt.

Voor de omleidingsvarianten B14/B15 zaten de verschillen in:

- o Wel of niet aansluiten van Tongeren, via bestaande overweg (lijn Den Bosch) of tunnel met bocht.
- o Wel of niet opwaarderen van Keulsebaan.
- o Wel of niet ongelijkvloers overweg d' Ekker.

Voor de tunnelvarianten CV9 zaten de verschillen in:

- o Lengte van de toerit aan de westzijde.
- o Wijze van aansluiting op bestaande wegstructuur, zowel aan de oost- als aan de westzijde.
- Alle 14 mogelijke uitwerkingen van de twee oplossingsrichtingen zijn getoetst op verkeerskundige effecten en civieltechnische haalbaarheid;
- Dit heeft geresulteerd in een trechtering tot vijf meest kansrijke varianten (twee tunnelvarianten en drie omleidingsvarianten).

Stap 2: Variantenafweging

- Integrale vergelijking van de vijf kansrijke varianten op de volgende beoordelingscriteria:
 - o *verkeerskundige effecten / oplossend vermogen;*
 - o *financiële haalbaarheid*
 - o *beleidskaders van partijen*

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

- *leefbaarheid*
 - *ruimtelijke effecten*
- Dit heeft geresulteerd in een verdere trechtering naar twee uitgewerkte voorkeursvarianten, één omleidingsvariant voor B14/B15 en één tunnelvariant voor CV9.

Stap 3: Eindafweging

In deze stap zijn de voor- en nadelen per voorkeursvariant op een rij gezet. Deze informatie vormt de input voor de keuze van de gemeenteraad om te komen tot één voorkeursvariant.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de rapportage “variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxel”. In hoofdstuk 1 en 2 van deze rapportage wordt onder meer ingegaan op de aanleiding, de doelstelling, de randvoorwaarden en de werkwijze. In hoofdstuk 3 van deze rapportage worden de verschillende varianten, het beoordelingskader en de variantenafweging uitvoerig beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de conclusies op basis van de nadere vergelijking van de beide voorkeursvarianten.

2. Omdat de voorkeursvarianten per oplossingsrichting verschillen in hun consequenties op gebied van verkeer, oplossend vermogen, kosten, beleidskaders, en ruimtelijke effecten.

Het resultaat van de varianten afweging in stap 2 is één omleidingsvariant en één tunnelvariant ter plaatse van de dubbele overweg.

De omleidingsvariant B14/B15 bevat de volgende onderdelen:

- De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg;
- Opheffen bestaande overwegen lijn Tilburg en Den Bosch en omleiding over Keulsebaan;
- Maatregelenpakket Keulsebaan, capaciteitsuitbreiding naar 2x2 rijstroken tussen kruispunt Keulsebaan – Parallelweg Zuid (Everbos) en aansluitingen A2, opwaardering kruispunten Everbos en Eindhovenseweg, omleggen Oirschotseweg en aansluiten op Everbos;
- Aanpassingen Tongeren t.b.v. fiets, keerlus en aansluiting op VLK;
- Fietstunnel ter plaatse van de dubbele overweg Tongersestraat.

De investeringskosten van deze variant bedragen ca. € 32,8 mln. inclusief BTW (kostenraming met een nauwkeurigheid in een bandbreedte van +/- 20% tot +/- 30%). Tijdens de nadere uitwerking is de mogelijkheid verkend waarbij de fietstunnel kan worden gebruikt voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten. Gebleken is dat dit een onevenredig hoge investering vraagt in relatie tot het gebruik (kosten – baten verhouding), wat maatschappelijk niet te verantwoorden is.

De tunnelvariant CV9 bestaat uit:

- De verbindingsweg Ladonk – Kapelweg;
- Opheffen bestaande dubbele overweg en aanleg Verkeerstunnel Tongersestraat Ladonk-Centrum
- Oostelijke aansluiting Breukelsestraat in combinatie met knip in de Van Hornstraat.
- Westelijke aansluiting op de Mijlstraat inclusief een brug over het Smalwater;

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

- Fietspad in tunnel met trap naar Tongeren en fietsaansluiting op Molengraafseweg en Mijlstraat.

De investeringskosten van deze variant bedragen ca. € 41.9 mln. inclusief BTW (kostenraming met een nauwkeurigheid in een bandbreedte van +/- 20% tot +/- 30%).

In hoofdstuk 4 van de rapportage (conclusie) worden de conclusies van de variantenafweging en de voor- en nadelen van beide varianten beschreven. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de omleidingsvariant B14/B15 op de beoordelingscriteria (verkeer/oplossend vermogen, financiële haalbaarheid, beleidskader, leefbaarheid, ruimtelijke effecten) beter scoort dan de tunnelvariant CV9.

Belangrijk verschil tussen beide varianten is dat de tunnelvariant CV9 de bestaande verkeersstromen in met name het centrum van Boxtel handhaaft en de omleidingsvariant B14/B15 zorgt voor een verkeersluw centrum (niet door maar om).

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de rapportage "variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel".

3. Vanwege het feit dat deze variant de problematiek rondom de dubbele overweg effectief oplost, zorgt voor een verkeersluw centrum en draagvlak heeft bij onze partners.

Er zijn verschillende argumenten om de keuze te maken voor de omleidingsvariant B14/B15, te weten:

- deze variant sluit aan op de doelstellingen zoals zijn geformuleerd in het GVVP, een verkeersluw centrum en het opwaarderen van de Keulsebaan;
- de variant lost de problematiek, de combinatie van intensief spoorvervoer i.c.m. met verkeer, rondom de overweg effectief op door het opheffen van de overwegen;
- de variant waarborgt een directe verbinding voor langzaam verkeer ter plekke van de dubbele overweg;
- de investeringskosten van deze variant zijn positief voor de financiële haalbaarheid.

4. Omdat dit noodzakelijk is in verband met de planning van de MER Meteren – Boxtel en de gesprekken met het Ministerie en de Provincie over de financiering van een oplossing voor Boxtel.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het kopje "Uitvoering en planning".

Kanttekeningen

3. Een keuze voor een variant zal naast positieve effecten, altijd in meer of mindere mate negatieve consequenties kennen. Als gevolg hiervan zal er nooit sprake zijn van volledig draagvlak voor een oplossing onder bewoners en ondernemers van Boxtel.

Een kanttekening betreft het draagvlak van een oplossing onder bewoners en ondernemers binnen Boxtel. Zoals eerder geconstateerd bestaat "de ideale oplossing" voor het knelpunt rondom de dubbele overweg Tongersestraat niet. Een keuze zal naast positieve effecten altijd in meer of mindere mate negatieve gevolgen hebben.

4. De gesprekken over de financiële bijdrage van partijen zijn gaande, er is nog geen definitieve duidelijkheid over de financiering / cofinanciering.

Ag. nr.: 16

Reg. nr.: 1310436

Belangrijkste kanttekening heeft betrekking op het verloop van het overleg met het Ministerie en de Provincie over de financiering / cofinanciering van de oplossing. Hierover is nog geen definitieve duidelijkheid. Het feit dat de planvorming voor de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) reeds in een vergevorderd stadium is, speelt daarbij een rol. Partijen zijn op de hoogte van het feit de investeringskosten voor de aanleg van de totale VLK niet volledig zijn gedekt in de gemeentebegroting. Onder meer dit punt is onderwerp van gesprek met partijen over de financiering van de oplossing.

De verwachting is dat over de financiering van de oplossing eind 2013 meer duidelijk bestaat. Het maken van een keuze door de gemeenteraad voor de omleidingsvariant B14/B15 die een duurzame oplossing biedt voor de problematiek past binnen het in theorie beschikbare budget, zijn in dat kader belangrijk punten.

Uitvoering en planning

Op basis van de inhoudelijke voorkeur die wordt uitgesproken, zal het overleg met het ministerie en de provincie worden voortgezet over de financiering van de oplossing en het inbrengen van de voorkeursvariant in MER Meteren – Boxtel. Hiervoor zijn en worden de volgende stappen gezet:

2013

- 19 september Bestuurlijk overleg provincie (beeldvormend)
- 2 oktober Overleg Ministerie, gemeente Boxtel
- 11 oktober Rondetafelgesprek met Provinciale Staten
- 6 november Bestuurlijk overleg provincie (oordeelvormend)
- 25 november Ambtelijk overleg MIRT
- November Afstemming gedeputeerde en staatssecretaris PHS – dossier
- December Bestuursconferentie PHS door Ministerie
- December Bestuurlijk overleg MIRT
- December Gedeputeerde Staten behandeling PHS – dossier

2014

- Januari Commissie mobiliteit en financiën Provincie behandeling PHS - dossier
- Februari Provinciale Staten behandeling PHS – dossier
- Februari MER Meteren – Boxtel (vanaf februari 2014)
- Juni Bestuursovereenkomst PHS – dossier

2015

- Ontwerp Tracébesluit Meteren – Boxtel (begin 2015).
- Tracébesluit Meteren – Boxtel (eind 2015).

Bovenstaande planning geeft aan dat er naar verwachting in december 2013 duidelijkheid is ontstaan over de wijze waarop een oplossing voor het knelpunt rondom de dubbele overweg financieel kan worden gerealiseerd. Volgens de huidige planning maken ministerie, provincie en gemeente hierover eind 2013 afspraken. De afspraken moeten vervolgens bekrachtigd worden door de verschillende bestuursorganen bij het Rijk, de Provincie en de gemeente, zodat deze afspraken in juni 2014 kunnen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

Communicatie

De resultaten van de nadere uitwerking worden/zijn begin november teruggekoppeld naar de deelnemers aan de participatiegroep. Ook wordt/is aansluitend hieraan een tentoonstelling in de Croon georganiseerd, vergelijkbaar met de tentoonstellingen eerder dit jaar in maart en april, waar de resultaten van de nadere uitwerking aan de inwoners Boxtel worden/zijn gepresenteerd.

Financiën

In de voorkeursbeslissing PHS uit 2010 is opgenomen dat er voor vier overwegknelpunten een budget beschikbaar is van € 100 mln. De dubbele overweg Tongersestraat is één van die knelpunten. Voorwaarde hierbij is 50% cofinanciering door de regio. Met in acht name van de cofinancieringseis is daarmee theoretisch € 50 mln. beschikbaar voor het oplossen van de problematiek m.b.t. de dubbele overweg Tongersestraat.

Op basis van de resultaten van de nadere uitwerking, lijkt een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg binnen het theoretische financiële kader haalbaar. Wij zoeken haalbare, realistische en toekomstvastе oplossingen. Ook richting onze partners is dit punt van belang.

De gemeente Boxtel heeft meerdere malen aangegeven niet te kunnen voldoen aan de door het Rijk gestelde cofinancieringseis van 50%. Met betrekking tot de cofinanciering zal het principe van maatwerk, zoals eerder door de Minister mondeling toegezegd, invulling moeten krijgen. Hierin zoekt de gemeente steun bij de provincie. In dat kader heeft onlangs een bestuurlijk overleg en een rondetafel gesprek met leden van Provinciale Staten plaats gevonden.

Aangegeven is dat de gemeente Boxtel bereid is, binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, mede te investeren in een integrale oplossing en hiervoor reeds een bedrag in de begroting gereserveerd is. Voor de resterende cofinanciering doen wij een beroep op de provincie en zoeken wij naar maatwerk bij Rijk en Provincie. De komende twee maanden zal op basis van het overleg met Ministerie en Provincie meer duidelijkheid ontstaan over de financiering van de oplossing.

Inbreng adviesorganen

Ministerie en Prorail geven aan dat beide varianten de problematiek rondom de dubbele overweg oplost. Er is, met uitzondering van de kosten, geen voorbehoud voor één van beide varianten. Kortom: beide voorkeursvarianten worden ondersteund door het Ministerie en Prorail.

Op 23 september jl. is de stand van zaken “nadere uitwerking PHS dubbele overweg Tongersestraat” gepresenteerd in de klankbordgroep Regenboog. Naar aanleiding hiervan heeft het WeB een brief gestuurd aan de leden van de raad en het college. Het college heeft de WeB vervolgens uitgenodigd voor een gesprek.

De hulpdiensten zijn gevraagd advies uit te brengen over de varianten. Hulpdiensten kunnen instemmen met beide de varianten, waarbij een voorkeur bestaat voor een tunnelvariant. Dit geldt in het bijzonder voor de politie.

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

Duurzaamheid

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

Werkgelegenheid

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

Boxtel, 22-10-13
Burgemeester en wethouders van Boxtel,
de secretaris, de burgemeester,
drs. J.K. Fraanje M. Buijs

Bijlagen

1. Rapportage variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel, inclusief bijlagen (Royal Haskoning DHV, d.d.30 oktober 2013)

Ter inzage

n.v.t.

Contactpersoon

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

Ag. nr.: 16
Reg. nr.: 1310436

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 22-10-13 ;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken van 12 november 2013;

Besluit

1. Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.
2. Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.
3. Te kiezen voor omleidingsvariant B14/B15, variant 6.
4. De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.
5. Oplossingsrichting B14/B15, variant 6, zodanig uit te werken dat, binnen deze variant, een betere verkeersdoorstroming op de Eindhovenseweg en de rotonde De Goor gewaarborgd is.
6. Maatregelen te nemen om knelpunten inzake de oversteek van langzaam verkeer van en naar Lennisheuvel bij de rotonde Boseind op te lossen. En deze maatregelen mee te nemen in het plan van aanpak t.b.v. de gekozen variant.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 26-11-13;

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

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Datum: 16-12-14

Onderwerp

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

Status

Besluitvormend

Voorstel

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

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

Inleiding

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

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

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

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

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Beoogd effect

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

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

De uiteindelijke beoogde effecten van deze maatregelen zijn:

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

Argumenten

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

Kanttekeningen

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

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Uitvoering en planning

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

Communicatie

Niet van toepassing voor deze besluitvorming.

Financiën

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

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

Burgerparticipatie

Niet van toepassing voor deze besluitvorming.

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

Duurzaamheid

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

Werkgelegenheid

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

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Boxtel, 18-11-14

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

de burgemeester,
M. Buijs

Bijlagen

n.v.t.

Ter inzage

n.v.t.

Contactpersoon

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

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: BP14.00614

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

Besluit

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

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

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 16 december 2014;

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

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. nr.:**Reg. nr.:** BP17.00167**Datum:**

Onderwerp

Coördinatiebesluit ten behoeve van deelproject Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK), onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Status

Besluitvormend

Voorstel

De coördinatieregeling op grond van de artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van de besluiten ten behoeve van het deelproject VLK, zijnde het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK), de verkeersbesluiten tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer, het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang Bakhuisdreef en het besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder.

Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) maakt het mogelijk om de verschillende besluiten die samenhangen met de realisatie van een project te coördineren. Alle besluiten voor het project kunnen in één procedure worden doorlopen tot en met het beroep bij de rechter.

Het toepassen van de coördinatieregeling leidt tot procedurele en inhoudelijke afstemming van de besluiten, voorkomt stapeling van de procedures, leidt relatief snel tot definitieve duidelijkheid en leidt hiermee tot besparing van tijd en geld voor alle betrokkenen. Voorafgaand aan de procedure is een zogenaamd coördinatiebesluit van de gemeenteraad nodig.

Om te voorkomen dat per project een coördinatiebesluit genomen moet worden, heeft uw raad in 2011 de 'Coördinatieverordening ruimtelijke initiatieven Boxtel' vastgesteld. Op basis van deze verordening kan het college besluiten een bestemmingsplan, een omgevingsvergunning voor het bouwen en eventuele andere besluiten te coördineren.

Ten behoeve van het deelproject VLK is het wenselijk het bestemmingsplan te coördineren met de andere noodzakelijke besluiten. De verordening voorziet echter (nog) niet in de mogelijkheid om een bestemmingsplan met andere besluiten maar zonder een omgevingsvergunning te coördineren. Daarom wordt uw raad, op grond van de oorspronkelijke bevoegdheid van artikel 3.30 van de Wro, voorgesteld om te besluiten de coördinatieregeling van toepassing te verklaren op de besluiten ten behoeve van het deelproject VLK.

Beoogd effect

Duidelijke, efficiënte en snelle besluitvorming ten behoeve van het deelproject VLK.

Argumenten

1.1 Een coördinatiebesluit door de raad is noodzakelijk omdat de gemeentelijke coördinatieverordening (nog) niet voorziet in de mogelijkheid om de besluiten ten aanzien van deelproject VLK te coördineren.

Op 21 december 2011 heeft uw raad de 'Coördinatieverordening ruimtelijke initiatieven Boxtel vastgesteld'. Deze verordening biedt de mogelijkheid dat het college in plaats van de raad besluit tot de toepassing van de coördinatieregeling.

De coördinatieverordening beperkt zich (vooralsnog) enkel tot de combinatie van een bestemmingsplan met een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk en eventuele andere besluiten (zoals een verkeersbesluit, besluit ontheffing Wet geluidhinder etc.).

Ag. nr.:

Reg. nr.: BP17.00167

De coördinatieverordening voorziet (nog) niet in de mogelijkheid om de procedure van een bestemmingsplan te coördineren met andere besluiten maar zonder dat er ook sprake is van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk. Insteek van de verordening was destijds om eerste ervaringen op te doen met het toepassen van de coördinatie. Wanneer het werken met de coördinatieregeling goed bevalt, dan kan volgens de toelichting van de verordening het aantal gevallen uitgebreid worden, bijvoorbeeld door ook toe te staan dat er gecoördineerd mag worden zonder een omgevingsvergunning voor het bouwen. De evaluatie en eventuele aanpassing van de verordening heeft echter nog niet plaatsgevonden.

De afgelopen jaren is de coördinatieregeling voor een aantal initiatieven met succes toegepast. Zo is regeling onder meer toegepast voor de projecten Sint Lucas, Witte School, Cronenborg en voor enkele kleinere projecten (waaronder Brede Heide 4, Savendonksestraat 7). In alle genoemde situaties was sprake van een coördinatie van een bestemmingsplan met een omgevingsvergunning voor het bouwen.

Als eerste deelproject binnen het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt binnenkort het geactualiseerde bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg in procedure gebracht. De intentie is om tegelijkertijd de overige benodigde besluiten in procedure te brengen. Bij dit deelproject VLK is echter geen omgevingsvergunning voor bouwen aan de orde. Gelet op de Coördinatieverordening is hierdoor het college niet bevoegd om een coördinatiebesluit te nemen en berust de bevoegdheid op grond van de Wro bij de gemeenteraad.

1.2 Toepassing van de coördinatieregeling zorgt voor transparantie en duidelijkheid in het besluitvormingsproces.

Het bestemmingsplan en de overige besluiten worden tegelijkertijd in ontwerp ter inzage gelegd. Hiermee wordt de onderlinge samenhang tussen het bestemmingsplan en het overige besluiten in een vroegtijdig stadium duidelijk.

Ook maakt dit de procedure overzichtelijk. Belanghebbenden kunnen in één keer op deze gecoördineerde besluiten reageren.

1.3 Toepassing van de coördinatieregeling zorgt voor een efficiënte procedure.

In de procedure levert toepassing van de coördinatieregeling tijdswinst op omdat :

1. de bekendmaking, de terinzagelegging en de zienswijzemogelijkheid gecombineerd plaatsvinden;
2. de besluitvorming over het bestemmingsplan gelijktijdig met de overige besluitvorming kan plaatsvinden;
3. tegen alle besluiten slechts in één instantie beroep openstaat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De mogelijkheid van beroep bij de Rechtbank tegen de overige besluiten en vergunningen vervalt.

Voor belanghebbenden heeft de coördinatie tot gevolg dat de rechtsbescherming wordt vereenvoudigd en versneld omdat de belanghebbenden tegen de gecoördineerde besluiten in een keer beroep kunnen instellen bij de Raad van State.

Voor de inhoudelijke beoordeling heeft coördinatie als voordeel dat de Afdeling de besluiten in samenhang kan beoordelen.

4. de Raad van State binnen een half jaar na ontvangst van het verweerschrift uitspraak dient te doen. Normaal bedraagt deze termijn een jaar.

De gecombineerde besluitvorming brengt geen extra risico's voor de beroepsprocedure met zich mee. Materieel blijven het op zich zelf staande besluiten. Het beroep tegen een verkeersbesluit kan gegrond zijn terwijl het beroep tegen het bestemmingsplan ongegrond wordt verklaard (of andersom).

Ag. nr.:**Reg. nr.:** BP17.00167

1.4 Het van toepassing verklaren van de coördinatieregeling is louter een procedurele beslissing.

Een coördinatiebesluit is niet meer dan een procedurele beslissing en staat los van de inhoudelijke beoordeling van het project.

Het coördinatiebesluit leidt er toe dat het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-besluiten gelijktijdig ter inzage kunnen worden gelegd.

De inhoudelijke besluitvorming vindt vervolgens plaats door het bevoegde orgaan. Zo besluit de raad over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit en besluit het college over de verkeersbesluiten en de ontheffing Wet geluidhinder.

De vastgestelde besluiten worden vervolgens weer gelijktijdig ter inzage gelegd. In de beroepsprocedure worden de besluiten behandeld als één besluit.

Kanttekeningen

n.v.t.

Uitvoering en planning

Het van toepassing verklaren van de coördinatieregeling is een procedurele beslissing. Op basis hiervan kan de procedure voor de gecoördineerde besluiten op de gebruikelijke wijze starten.

Communicatie

Het besluit om de coördinatieregeling van toepassing te verklaren op het deelproject VLK zal gelijktijdig met de ontwerpbesluiten op de gebruikelijke wijze worden gepubliceerd.

Het coördinatiebesluit zelf staat op de negatieve lijst van de Awb waardoor tegen het coördinatiebesluit geen bezwaar en beroep open staat. Het gaat immers om een procedurele beslissing.

De coördinatieprocedure zelf is met voldoende procedurele waarborgen omkleed. Via een bekendmaking in het digitale gemeenteblad, de Staatscourant en het Brabants Centrum worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen tegen het ontwerpplan en de ontwerpbesluiten kenbaar te maken.

Financiën

Het coördinatiebesluit brengt geen kosten met zich mee. Door efficiëntere procedures leidt toepassing van de coördinatieregeling tot besparing van kosten.

Burgerparticipatie

n.v.t.

Duurzaamheid

n.v.t.

Werkgelegenheid

n.v.t.

Ag. nr.:

Reg. nr.: BP17.00167

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

de burgemeester,
M. Buijs

Bijlagen

1. N.v.t

Ter inzage

1. N.v.t

Contactpersoon

ir. F.A. Fastenau, programmamanager Fysiek, F.Fastenau@mijngemeentedichtbij.nl, (0411) 65 52 36.

Ag. nr.:

Reg. nr.: BP17.00167

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 april 2017;

Besluit

Cöördinatiebesluit vast te stellen

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 6 april 2017;

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

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. nr.:**Reg. nr.:** BP17.00167

Onderwerp

Coördinatiebesluit ten behoeve van deelproject Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK), onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Samenvatting

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) maakt het mogelijk om de verschillende besluiten die samenhangen met de realisatie van een project te coördineren. Alle besluiten voor het project kunnen in één procedure worden doorlopen tot en met het beroep bij de rechter. Het toepassen van de coördinatieregeling leidt tot procedurele en inhoudelijke afstemming van de besluiten, voorkomt stapeling van de procedures, leidt relatief snel tot definitieve duidelijkheid en leidt hiermee tot besparing van tijd en geld voor alle betrokkenen. Voorafgaand aan de procedure is een zogenaamd coördinatiebesluit van de gemeenteraad nodig. Om te voorkomen dat per project een coördinatiebesluit genomen moet worden, heeft de raad in 2011 de 'Coördinatieverordening ruimtelijke initiatieven Boxtel' vastgesteld. Op basis van deze verordening kan uw college besluiten een bestemmingsplan, een omgevingsvergunning voor het bouwen en andere besluiten te coördineren. Ten behoeve van het deelproject VLK is het wenselijk het bestemmingsplan te coördineren met de andere noodzakelijke besluiten. De verordening voorziet echter (nog) niet in de mogelijkheid om een bestemmingsplan met andere besluiten maar zonder een omgevingsvergunning te coördineren. Daarom wordt de raad, op grond van de oorspronkelijke bevoegdheid van artikel 3.30 van de Wro, voorgesteld om te besluiten de coördinatieregeling van toepassing te verklaren op de besluiten ten behoeve van het deelproject VLK.

Voorstel

De gemeenteraad op 9 mei 2017 voor te stellen de coördinatieregeling op grond van de artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van de besluiten ten behoeve van het deelproject VLK, zijnde het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK), de verkeersbesluiten tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer, het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang Bakhuisdreef en het besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder.

Besluit

Datum:

Registratienr.: 1245212

Onderwerp

1245212 - Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat

Status

Besluitvormend

Voorstel

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

Inleiding

Deelproject Fietsonderdoorgang Tongersestraat

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

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

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

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

Registratienr.: 1245212

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

Stikstof

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

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

Zienswijzen

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

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

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

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

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

Registratienr.: 1245212

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

Beoogd resultaat

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

Argumenten

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

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

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

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

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

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

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

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

Registratienr.: 1245212

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registratienr.: 1245212

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registratienr.: 1245212

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

Kanttekeningen

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

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

Financiën

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

Uitvoering

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

Communicatie

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

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

Registratienr.: 1245212

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



de burgemeester,
R.S. van Meygaarden



Bijlagen

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

Ter inzage

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

Contactpersoon

L. van Duren, programmamanager PHS

Registratienr.: 1245212

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

Besluit

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

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 10 november 2020;

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



de voorzitter,
R.S. van Meygaarden



Registratienr.: 1244821

Onderwerp

1244821 - Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Keulsebaan

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan';
2. te besluiten dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan geen plan-MER noodzakelijk is;
3. te besluiten het bestemmingsplan Keulsebaan gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan'.

Inleiding

Deelproject Keulsebaan

Ter besluitvorming ligt voor het bestemmingplan Keulsebaan. Dit bestemmingsplan maakt de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan planologisch mogelijk. Dit project vormt één van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Het deelproject Keulsebaan omvat de volgende maatregelen:

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

Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO), vastgesteld in juni 2018, waarbij de werkgroep Keulsebaan en diverse stakeholders betrokken zijn. Op basis van dit VO is vervolgens het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan opgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft samen met het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen tot een herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) vanaf 3 mei 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In totaal zijn hierop 28 zienswijzen ontvangen.

Registratienr.: 1244821

Stikstof

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

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

Zienschijzen

De 28 zienschijzen zijn ingediend door 8 verenigingen/stichtingen, 18 particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 instanties (provincie en Waterschap).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- onvoldoende integraliteit van het ontwerp
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp
- natuuraspecten, stikstof en herbegrenzing Natuur Netwerk Brabant
- gevolgen voor het woon- en leefklimaat
- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket

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

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

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

Registratienr.: 1244821

Beoogd resultaat

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

Argumenten

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

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op het concrete ontwerp voor de Keulsebaan. Zo wordt onder meer gesteld dat het ontwerpproces onvoldoende integraal is ingestoken, worden vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak van de Keulsebaan wanneer er niet gelijktijdig sprake is van een verbreding van de onderdoorgang onder het spoor, worden er vraagtekens geplaatst bij het benodigde ruimtebeslag en bij de keuze voor verkeersregelinstallaties in plaats van rotondes en wordt gevreesd voor een slechte doorstroming bij verkeersregelinstallaties. Ook wordt gesteld dat onvoldoende aandacht is besteed aan innovatieve verkeersoplossingen en dat andere keuzes ten aanzien van duurzaamheid in onvoldoende mate zijn meegenomen. Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van de Nota. De strekking van de beantwoording is dat het belangrijkste uitgangspunt voor de Keulsebaan is dat er sprake dient te zijn van een robuuste en verkeersveilige verbinding. De Keulsebaan vormt namelijk een zeer belangrijke ontsluiting van Boxtel en met name van het bedrijventerrein richting de A2. Aspecten zoals de benutting van de bestaande infrastructuur, de waarden (natuur, landschap, cultuurhistorie) en de belangen van de omgeving (woon- en leefgenot) zijn in het ontwerpproces en in het plan voor de landschappelijke aanpassing en kwaliteitsverbetering betrokken. De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

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

Een deel van de zienswijzen heeft niet zozeer betrekking op het deelproject Keulsebaan maar op aspecten van het totale Maatregelenpakket. Het betreft aspecten zoals het ontbreken van een actuele en integrale visie op de verkeersstructuur, het ontbreken van een integrale aanpak van alle deelprojecten gezamenlijk, het onvoldoende oplossend vermogen van het Maatregelenpakket, de negatieve gevolgen van het Maatregelenpakket elders in Boxtel en vraagtekens bij het verkeersmodel. De beantwoording van deze algemene zienswijzen is geheel in lijn met de eerdere beantwoording hiervan door de raad. Deze algemene onderdelen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de Nota.

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

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

1.4 De specifieke zienswijzen leiden op kleine onderdelen tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

Registratienr.: 1244821

De zienswijzen leiden op enkele onderdelen tot een wijziging van het bestemmingsplan, zie onder argument 3.3. Deze wijzigingen zijn beperkt van aard.

2.1 Een plan-MER is niet noodzakelijk

Als gevolg van vernietiging van het PAS kan het plan zich niet meer baseren op de Passende Beoordeling en de MER die ten grondslag lagen aan het PAS. Dit heeft tot gevolg dat voor het bestemmingsplan een zelfstandige m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden. Op basis van de m.e.r. beoordelingsnotitie, waarin ook het stikstofaspect is betrokken, kan worden geconcludeerd dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan geen plan-MER nodig is. Deze aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling is als bijlage 2 bij de Nota opgenomen en wordt ook toegevoegd aan het bestemmingsplan.

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

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

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

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

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

In reactie op de zienswijzen worden enkele wijzigingen van de regels en verbeelding voorgesteld. Onderstaand een toelichting op de belangrijkste wijzigingen.

Ter hoogte van Liempdseweg 22 wordt het plangebied enigszins verkleind zodat het aansluit bij de huidige feitelijke en planologische situatie en er geen sprake is van een nadeliger situatie voor de betrokkenen.

Voor de cultuurhistorische beleving van het Duits lijntje wordt in ieder geval één concrete locatie op de verbeelding aangeduid. In de regels wordt ter zekerstelling een voorwaardelijke verplichting voor de invulling hiervan opgenomen. Dit geldt ook voor de landschappelijke inpassing. Ook voor de nieuwe of aanvullende geluidswerende voorzieningen ter hoogte van de Buxtelseweg en Oirschotseweg wordt op de verbeelding een aanduiding met een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze en de overige wijzigingen zijn planologisch beperkt van aard en leiden niet tot een geheel ander plan.

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

Deze toelichting is op diverse onderdelen geactualiseerd. Dit betreft onder meer een actualisatie van het beleid (waaronder het nieuwe verkeersmodel, provinciaal beleid), actualisatie van enkele onderzoeken (geactualiseerd akoestisch onderzoek met besluit hogere waarden, aanvullend natuuronderzoek, stikstofberekeningen met bijbehorende onderbouwingen etc.), een afstemming van het Voorlopig Ontwerp op de laatste ontwikkelingen rondom de

Registratienr.: 1244821

geluidswerende voorzieningen en het toevoegen van de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.beoordeling Keulsebaan.

3.5 De nieuwe hogere waarden Wet geluidhinder worden tijdig vastgesteld.

Op basis van het nieuwe verkeersmodel is het akoestisch onderzoek 2020 geactualiseerd. Hierbij zijn ook de eerder (bij de aanleg van de Keulsebaan) verleende hogere waarden op juiste wijze betrokken. Naar aanleiding hiervan dienen wij een nieuw besluit Hogere Waarden te nemen. Het nieuwe ontwerpbesluit, uitgaande van hogere waarden voor 7 woningen, heeft met ingang van 4 september 2020 ter inzage gelegen. In de loop van september hebben gesprekken met de betrokken bewoners plaatsgevonden. Op 10 november 2020, dus vóór de vaststelling van het bestemmingsplan, nemen wij hierover een definitief besluit. Het geactualiseerde onderzoek en het hogere waarden zijn verwerkt in de Nota en in de toelichting van het bestemmingsplan.

3.6 Gedeputeerde Staten besluiten op 27 oktober over de herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB).

Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan is sprake van ruimtebeslag op het NNB. Een deel van het bosperceel Peerkesbos moet voor de verbreding van de Keulsebaan wijken. De compensatie hiervan zal plaatsvinden op een perceel aan de Dommel ter plaatse van de Voetboog. Hiertoe moet een herbegrenzing van het NNB plaatsvinden. Het verzoek tot herbegrenzing is, samen met de zienswijzen en met de gemeentelijke reactie hierop, bij de provincie ingediend.

Op 27 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten positief besloten tot deze herbegrenzing waarbij de aanduiding NNB voor een deel van het Peerkesbos wordt verwijderd en waarbij op het compensatieperceel aan de Dommel de aanduiding NNB-EVZ wordt opgenomen. De Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant wordt hier op aangepast.

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

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

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

Op basis van AERIUS 2020 is de stikstofdepositie van de aanlegfase van de Keulsebaan berekend op maximaal 0,01 mol/ha/j. De gebruiksfase (het projecteffect) van de Keulsebaan bedraagt (afgerond) maximaal 0,00 mol/ha/j. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van een toename van verkeer ten gevolge van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg en ingebruikname van de VLK wordt meegenomen in de externe saldering ten behoeve van het gehele Maatregelenpakket.

Op 13 oktober 2020 heeft het kabinet het wetsvoorstel 'Stikstofreductie en natuurverbetering' naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel bevat een vrijstelling van de vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming voor bij amvb bepaalde bouwactiviteiten. De reden van

Registratienr.: 1244821

deze vrijstelling is dat bouwactiviteiten tijdelijk en beperkt van aard zijn. De beoogde vrijstelling geldt enkel voor het aspect stikstof en enkel voor de aanlegfase van projecten.

Het betreft echter nog een wetsvoorstel. De verwachting is dat de nieuwe wet en de daarbij behorende amvb in werking is getreden op het moment dat dit project tot uitvoering komt. Een vergunning volgens de Wet natuurbescherming voor de aanleg van dit project is op dat moment niet meer nodig. Voor het geval deze wetgeving niet (tijdig) in werking treedt is uit voorzorg een ecologische voortoets opgesteld. Hierin is zelfstandig geconcludeerd dat de stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg niet leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van een Natura-2000 gebied. Deze ecologische onderbouwing (voortoets) is opgenomen in de toelichtingen van het bestemmingsplan.

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

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

Kantttekeningen

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

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

Financiën

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

Uitvoering

De planning is er op gericht om de Keulsebaan aansluitend op de VLK te realiseren. Dit tijdspad is mede afhankelijk van de voortgang van de planologische procedure en van het grondverwervingstraject dat eind 2020 van start gaat.

Communicatie

De bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan heeft op 2 mei 2019 plaatsgevonden. De grondeigenaren in het gebied zijn via een brief persoonlijk hierover geïnformeerd. Daarnaast is

Registratienr.: 1244821

informatie verstrekt via een speciale uitgave van een krant over het maatregelenpakket PHS Boxtel die in heel Boxtel is verspreid. Op 22 mei 2019 was er een informatiemarkt over het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan, het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Indieners van de zienswijzen en grondeigenaren zijn het afgelopen jaar tussentijds schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken van de procedure. Ook zijn zij geïnformeerd over de raadsvergadering van 10 november 2020. Half december 2020 start de terinzagelegging van het besluit over het vastgestelde bestemmingsplan. Tegen dit besluit kan vervolgens binnen zes weken beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Op deze procedure is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

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



de burgemeester,
R.S. van Meygaarden



Bijlagen

1. Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Keulsebaan met bijlagen.
2. Een niet-geanonimiseerd overzicht van de indieners van zienswijzen. Vanwege privacyoverwegingen is dit overzicht **niet openbaar**.

Ter inzage

1. Ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan
(zie ruimtelijkeplannen.nl. Het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan heeft de imrocode NL.IMRO.0757.BP01Keulsebaan-otw1)
2. De ingediende zienswijzen.

Contactpersoon

L. van Duren, programmamanager PHS

Registratienr.: 1244821

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

Besluit

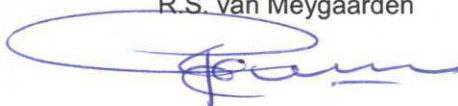
1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan';
2. te besluiten dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan geen plan-MER noodzakelijk is;
3. te besluiten het bestemmingsplan Keulsebaan gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan'.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 10 november 2020;

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



de voorzitter,
R.S. van Meygaarden



Registratienr.: 1272791

Openbaar

Onderwerp

1272791 - Coördinatiebesluit Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) en samenhangende (verkeers)besluiten, deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Status

Besluitvormend

Voorstel

De coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van besluiten ten behoeve van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) en de daarmee samenhangende (verkeers)besluiten, zijnde het bestemmingsplan VLK 2021, het besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder en de verkeersbesluiten tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en van de spoorwegovergang Kapelweg.

Inleiding

Op 9 mei 2017 heeft uw raad besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van de besluiten ten behoeve van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de daarmee samenhangende (verkeers)besluiten, deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Als gevolg van de vernietiging door de Raad van State in augustus 2019 wordt de procedure voor het bestemmingsplan VLK en de daarmee samenhangende besluiten opnieuw doorlopen. In de Raadsinformatiebrief van 1 juni 2021 staat dat de nieuwe procedure kan worden doorlopen op basis van uw eerder coördinatiebesluit uit 2017.

Bij nader inzien blijkt dat de formele grondslag voor het coördinatiebesluit echter is gewijzigd. Dit heeft enerzijds te maken met de aanpassing van de coördinatieverordening en anderzijds met het feit dat in het kader van het nieuwe bestemmingsplan VLK 2021 een plan-MER wordt opgesteld. Hierdoor is het noodzakelijk dat uw raad ten behoeve van de nieuwe procedure opnieuw besluit de coördinatieregeling van toepassing te verklaren. Een coördinatiebesluit is louter procedureel van aard.

Beoogd resultaat

Duidelijke, efficiënte en snellere procedure en besluitvorming ten behoeve van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Argumenten

1.1 De grondslag voor het eerdere coördinatiebesluit is niet meer aan de orde als gevolg van de gewijzigde coördinatieverordening.

Op grond van artikel 3.30 van de Wro is uw raad bevoegd om te besluiten om de coördinatieregeling toe te passen. De Wro geeft de mogelijkheid dat het college in plaats van de raad hiertoe kan besluiten zodat een verdere versnelling van procedures kan worden bereikt. Deze mogelijkheid is vastgelegd in de 'Coördinatieverordening ruimtelijke initiatieven Boxtel' (raadsbesluit 20 december 2011).

De coördinatieverordening uit 2011 beperkte zich tot de combinatie van een bestemmingsplan met een omgevingsvergunning voor het bouwen. Vandaar dat in 2017 een coördinatiebesluit van uw raad nodig was om het bestemmingsplan VLK 2017 te coördineren met de verkeersbesluiten.

Bij raadsbesluit van 18 september 2018 is de reikwijdte van de coördinatieverordening verruimd. Voor het gecoördineerd voorbereiden van een bestemmingsplan met andere besluiten (zoals een verkeersbesluit) is een raadsbesluit niet langer meer noodzakelijk maar kan het college besluiten tot de gecoördineerde voorbereiding.

1.2 Een nieuw coördinatiebesluit van de raad is in dit geval echter wel noodzakelijk omdat in het kader van het bestemmingsplan VLK 2021 een plan-MER wordt opgesteld.

Op grond van de coördinatieverordening (artikel 4a) neemt het college geen coördinatiebesluit in het geval op grond van paragraaf 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Dit is hier het geval. Als gevolg van de stikstofdepositie wordt in het kader van het bestemmingsplan VLK 2021 een Passende Beoordeling en daarmee een plan-MER opgesteld. Hierdoor berust de coördinatiebevoegdheid bij uw raad.

1.3 Er is samenhang tussen de te coördineren besluiten.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) maakt het mogelijk om verschillende besluiten die samenhangen met de realisatie van gemeentelijk ruimtelijk beleid, in casu het Maatregelenpakket PHS Boxtel, in één procedure te coördineren.

Er is samenhang tussen het bestemmingsplan VLK en de verkeersbesluiten omdat de ingebruikname van de VLK een noodzakelijke voorwaarde is voor de inwerkingtreding van de verkeersbesluiten tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en de spoorwegovergang Kapelweg.

1.4 Toepassing van de coördinatieregeling zorgt voor duidelijkheid in het besluitvormingsproces.

Het bestemmingsplan en de samenhangende (verkeers) besluiten worden in het kader van de coördinatieprocedure gelijktijdig in ontwerp ter inzage gelegd. Hiermee wordt de onderlinge samenhang tussen het bestemmingsplan en de overige besluiten in een vroegtijdig stadium duidelijk.

1.5 Toepassing van de coördinatieregeling zorgt voor een efficiënte procedure.

Met de coördinatieregeling wordt de rechtsbescherming vereenvoudigd en versneld omdat tegen de gecoördineerde besluiten rechtstreeks en in één beroepsgang beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State.

1.6 Het van toepassing verklaren van de coördinatieregeling is louter een procedurele beslissing.

Een coördinatiebesluit is niet meer dan een procedurele beslissing en staat los van de inhoudelijke beoordeling van het project. Het coördinatiebesluit leidt er toe dat het ontwerpbestemmingsplan samen met ontwerp-verkeersbesluiten en het ontwerpbesluit Wet geluidhinder ter inzage kunnen worden gelegd.

Registratienr.: 1272791**Openbaar**

De inhoudelijke besluitvorming vindt vervolgens plaats door het bevoegde orgaan. Zo besluit de raad over het bestemmingsplan en het college van B&W over de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. De vastgestelde besluiten worden vervolgens in het kader van de beroepsprocedure weer gelijktijdig ter inzage gelegd.

Kanttekeningen

1.1 Procedurele risico's zijn altijd aanwezig, zowel in een gecoördineerde als in een niet gecoördineerde procedure.

Voor de mogelijkheden voor het instellen van beroep worden de besluiten die gecoördineerd zijn voorbereid als één besluit gezien. Materieel blijven het op zich zelf staande besluiten. Een negatieve uitspraak in de beroepsprocedure over een van de besluiten kan gevolgen hebben voor de samenhangende besluiten. Dat wil niet per definitie zeggen dat een gebrek in een bestemmingsplan tot gevolg heeft dat een samenhangend besluit zoals een verkeersbesluit wordt vernietigd. Dat hangt er van af welke gebrek er precies kleeft aan het bestemmingsplan en hoe aannemelijk is het dat het bestemmingsplan in gewijzigde vorm kan worden vastgesteld. Na de vernietiging van het PAS was er nog geen duidelijkheid over de (landelijke) aanpak van de stikstofproblematiek. Dit was in 2019 de reden dat de Raad van State, zonder verdere inhoudelijke beoordeling van de besluiten, het bestemmingsplan VLK 2017 en de samenhangende besluiten heeft vernietigd. Dit is echter een uitzonderlijke situatie. Overigens is er de mogelijkheid om de coördinatie gedurende de procedure los te laten. Dat de besluiten gelijktijdig ter inzage worden gelegd wil niet per definitie zeggen dat de besluiten daarna gezamenlijk moeten worden vastgesteld. Naar aanleiding van de zienswijzen kan worden besloten om de besluitvorming op te knippen en de besluiten niet langer gecoördineerd verder in procedure te brengen.

Financiën

Het toepassen van de coördinatieregeling brengt geen kosten met zich mee. De coördinatieregeling met efficiëntere procedures leidt tot besparing van doorlooptijd en daarmee tot besparing van kosten.

Uitvoering

Het van toepassing verklaren van de coördinatieregeling is een procedurele beslissing. Op basis hiervan kan de procedure voor de gecoördineerde besluiten op de gebruikelijke wijze starten.

Communicatie

Het besluit om de coördinatieregeling van toepassing te verklaren zal worden gepubliceerd. Het coördinatiebesluit staat op de negatieve lijst van de Awb waardoor tegen het coördinatiebesluit als zodanig geen bezwaar en beroep open staat. Het gaat immers om een procedurele beslissing.

De coördinatieprocedure zelf is met voldoende procedurele waarborgen omkleed. Via de bekendmaking op reguliere wijze wordt gelegenheid geboden om zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan en tegen de andere ontwerpbesluiten kenbaar te maken of tegen deze besluiten in beroep te gaan.

Registratienr.: 1272791

Openbaar

Boxtel, 24 augustus 2021
Burgemeester en wethouders van Boxtel,
de gemeentesecretaris,
A.E. Kraal



de burgemeester,
R.S. van Meygaarden



Bijlagen

-

Ter inzage

-

Contactpersoon

H. Elands, teammanager RMEO-Ruimtelijke Ontwikkeling, h.elands@mijngemeentedichtbij.nl.

Registratienr.: 1272791

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 24 augustus 2021;

Besluit

De coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van besluiten ten behoeve van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) en de daarmee samenhangende (verkeers)besluiten, zijnde het bestemmingsplan VLK 2021, het besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder en de verkeersbesluiten tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en van de spoorwegovergang Kapelweg.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 6 oktober 2021;

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



de voorzitter,
R.S. van Meygaarden

