

Zaaknummer: 1267103

## ONTWERPBESLUIT HOGERE GRENSWAARDE WET GELUIDHINDER

### Onderwerp

Het verlenen van een hogere grenswaarde geluid om de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de reconstructie van de weg Schouwrooij mogelijk te maken.

### Inleiding

Op 27 augustus 2021 ontvingen wij een aanvraag van de gemeente Boxtel. De gemeente Boxtel vraagt of we de geluidsbelasting op 6 woningen gelegen aan de VLK en de weg Schouwrooij mogen verhogen. De VLK maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket PHS Boxtel. De aanvraag wordt mede getoetst aan de Beleidsregel Wet Geluidhinder Gemeente Boxtel.

### Ontwerpbesluit

1. Wij stellen conform de Beleidsregel Wet Geluidhinder Gemeente Boxtel een hogere grenswaarde vast van maximaal 53 dB voor de woningen gelegen nabij de VLK en 55 dB voor de woningen gelegen aan de weg Schouwrooij te Boxtel overeenkomstig onderstaande tabel.
2. De gemeente Boxtel neemt op basis van de gecumuleerde geluidbelasting uit onderstaande tabel maatregelen waardoor het binnenniveau van 33 dB vanwege wegverkeerslawaaï niet wordt overschreden. De gemeente Boxtel moet ter uitvoering hiervan voorafgaand aan het in gebruik nemen van de VLK en de reconstructie van de weg Schouwrooij de betreffende eigenaren/gebruikers van de woningen aangeboden hebben onderzoek te doen naar het binnenniveau en waar nodig een aanbod voor het treffen van maatregelen zodat aan het binnenniveau wordt voldaan.

### Geluidsbelasting vanuit de VLK en reconstructie Schouwrooij

Adres	Hoogte in [m]	Maximale vast te stellen hogere waarde in [dB] (incl. art. 110g Wgh)	Bron	Cumulatieve geluidbelasting Wegverkeer in dB (excl. art. 110g Wgh)
Bakhuisdreef 2	4,5	49	VLK	54
	7,5	49	VLK	54
Kalksheuvel 47a	4,5	49	VLK	55
Kapelweg 62	1,5	52	VLK	57
	4,5	53	VLK	58
Kapelweg 63	4,5	50	VLK	55
Schouwrooij 12	4,5	50	VLK	59
	7,5	49	VLK	58
Schouwrooij 12	1,5	54	Schouwrooij	59
	4,5	54	Schouwrooij	60
	7,5	54	Schouwrooij	60
Schouwrooij 13c	1,5	54	Schouwrooij	59
	4,5	55	Schouwrooij	60

### Argumenten

1.1. Uit het akoestisch rapport blijkt dat vanuit deze wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel(s) van de woningen wordt overschreden.

Daarom is de gemeente verzocht om een hogere waarde vast te stellen.

De aanvraag omvat de volgende stukken:

- Aanvraagformulier van 27 augustus 2021;
- Akoestisch onderzoek Royal HaskoningDHV, rapportnummer T&PBH3068R001D01 van 2 april 2021.

Deze stukken maken deel uit van dit Ontwerpbesluit en leveren voldoende informatie op voor een goede beoordeling van de aanvraag.

*1.2. Er wordt voor de VLK voldaan aan de maximale ontheffing van de Wet geluidhinder.*

De woningen staan binnen de geluidszone van de VLK. De gevraagde geluidbelasting is maximaal 53 dB inclusief de aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder. De maximale ontheffingswaarde overeenkomstig de Wet geluidhinder is buitenstedelijk 58 dB en stedelijk 63 dB. Hieraan wordt voldaan.

*1.3 Gemotiveerd kan worden dat de in beginsel ten hoogste toelaatbare overschrijding van de grenswaarde als gevolg van "reconstructie van de weg" van 5 dB kan worden toegestaan.*

Bij Schouwrooij 12 is de toename meer dan 5 dB, namelijk 5,8 dB. Dit is alleen toegestaan indien ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen (art. 100a, lid 1a Wgh). Dit is het geval ter hoogte van minimaal 2 woningen aan de (te wijzigen) Kapelweg.

*1.4 De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de reconstructie van de weg Schouwrooij van 63 dB wordt niet overschreden.*

De hoogste geluidbelasting is 55 dB (Schouwrooij 13c) in de toekomstige situatie ten gevolge van de te wijzigen weg Schouwrooij. De toename is voor het grootste deel het gevolg van de toename van het verkeer en in mindere mate door de fysieke wijziging van de weg.

*1.5 Er is voldoende onderzoek gedaan naar maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen.*

Omdat de voorkeursgrenswaarde vanwege de VLK wordt overschreden dan wel er vanuit de reconstructie een toename is van meer dan 1,5 dB moet overeenkomstig de Wet geluidhinder een onderzoek naar geluidreducerende maatregelen worden uitgevoerd. Maatregelen die moeten worden onderzocht zijn bron-, verkeerskundige- en overdrachtsmaatregelen. Daarnaast moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan het wettelijke binnenniveau van 33 dB in de woning. Als met het treffen van maatregelen de geluidbelasting niet teruggebracht kan worden tot de voorkeursgrenswaarde dan wel bij een reconstructie een lagere toename dan 1,5 dB, dan wordt een hogere waarde verleend.

In de Wet geluidhinder staat dat een hogere waarde uitsluitend kan worden verleend als de maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting van de gevel(s) van de betrokken woningen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

In verband met de geconstateerde overschrijdingen zijn voor de aanleg van de VLK en reconstructie Schouwrooij maatregelen onderzocht.

Maatregelen kunnen bestaan uit:

- bronmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen;
- maatregelen bij de ontvanger.

*Bronmaatregelen*

Er wordt op de nieuwe VLK uitgegaan van geluidreducerend asfalt. Het geluidreducerende asfalt loopt voor een gedeelte door op de Kapelweg. Voor de exacte afbakening wordt verwezen naar het akoestische rapport (kenmerk: T&PBH3068R001D01, datum: 02-04-2021, afbeelding 6-1 blz 29).

Bronmaatregelen op de weg Schouwrooij zijn niet gewenst vanuit onderhoud en beheer. Het betreft een industrieterrein met veel optrekkend en remmend zwaar verkeer. Hierdoor wordt geluidreducerend asfalt snel kapot gereden.

*Overdrachtsmaatregelen*

Overdrachtsmaatregelen zijn afgewogen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC). Hieruit volgt dat overdrachtsmaatregelen nergens doelmatig zijn.

*Maatregelen bij de ontvanger*

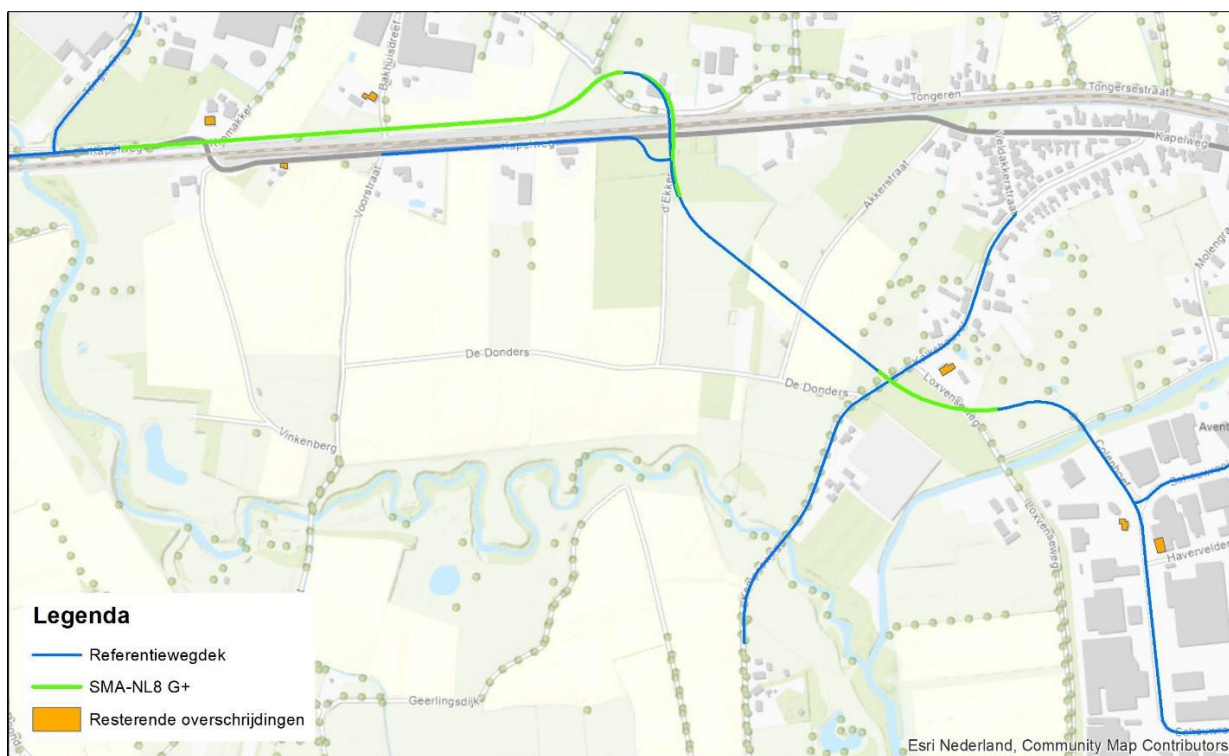
Er moet voldaan worden aan de maximale binnenwaarde van 33 dB uit het Bouwbesluit. Uit aanvullend onderzoek naar de geluidwering van de gevels zal moeten blijken of de vereiste karakteristieke geluidwering van de gevel aan deze eis voldoet. Als hierbij wordt uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting, zoals is weergegeven in onderstaande tabel, kan daarmee een goed woon- en leefklimaat worden geschapen.

### 1.6 Op deze manier kunnen we de aanleg van de VLK en de reconstructie van de weg Schouwrooij mogelijk maken

Als bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet haalbaar zijn of gewenst zijn, is de aanleg van de VLK en de reconstructie van de weg Schouwrooij alleen mogelijk als hogere grenswaarden vastgesteld kunnen worden voor de woningen met een overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege de VLK en reconstructie Schouwrooij.

#### Geluidbelasting vanuit de VLK en reconstructie Schouwrooij

Adres	Hoogte in [m]	Maximale vast te stellen hogere waarde in [dB] (incl. art. 110g Wgh)	Bron	Cumulatieve geluidbelasting Wegverkeer in dB (excl. art. 110g Wgh)
Bakhuisdreef 2	4,5	49	VLK	54
	7,5	49	VLK	54
Kalksheuvel 47a	4,5	49	VLK	55
Kapelweg 62	1,5	52	VLK	57
	4,5	53	VLK	58
Kapelweg 63	4,5	50	VLK	55
Schouwrooij 12	4,5	50	VLK	59
	7,5	49	VLK	58
Schouwrooij 12	1,5	54	Schouwrooij	59
	4,5	54	Schouwrooij	60
	7,5	54	Schouwrooij	60
Schouwrooij 13c	1,5	54	Schouwrooij	59
	4,5	55	Schouwrooij	60



### 2.1 Er zijn maatregelen mogelijk om te voldoen aan het binnenniveau

Uit de aanvraag hogere grenswaarde blijkt dat maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied onvoldoende toepasbaar zijn en niet wenselijk vanwege beheer, financiële en/of stedenbouwkundige redenen. Daarom resteren alleen maatregelen bij de ontvanger. De maximale toegestane binnenwaarde van 33 dB mag niet overschreden worden.

## **Kanttekeningen**

*2.1. De gemeente is verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen aan de gevels van de betreffende woningen mits de eigenaar/gebruiker hiertoe toestemming verleent*

Vanwege de hogere geluidbelasting op de gevel(s) van de woningen, worden aanvullende eisen gesteld. De gemeente Boxtel moet voorafgaand aan het in gebruik nemen van de VLK en de reconstructie van de weg Schouwrooij de betreffende eigenaren/gebruikers van de woningen aangeboden hebben onderzoek te doen naar het binnenniveau en waar nodig een aanbod voor het treffen van maatregelen zodat aan het binnenniveau wordt voldaan. De benodigde maatregelen worden op kosten van de gemeente Boxtel getroffen.

## **Communicatie**

De Procedure wordt uitgevoerd overeenkomstig Afdeling 3.4. (Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure) van de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerpbesluit ligt samen met het ontwerp-bestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken van vrijdag 11 februari 2022 tot en met donderdag 24 maart 2022 gedurende zes weken ter inzage. In deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend.

Boxtel,

Met vriendelijke groet,  
het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

A.E. Kraal  
secretaris

R.S. van Meygaarden  
burgemeester

## Ontwerp-Verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de spoorwegovergang in de Kapelweg (gedeelte tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67) in Boxtel.

Het voorliggende ontwerp-verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de spoorwegovergang in de Kapelweg in Boxtel (gedeelte tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67) wordt, met toepassing van de coördinatie-regeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en enkele andere samenhangende ontwerpbesluiten in procedure gebracht.

### Coördinatiebesluit

Vanwege de samenhang tussen het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en enkele andere besluiten en omdat de procedures tot vaststelling hiervan parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 5 oktober 2021 besloten de coördinatie-regeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening toe te passen.

Het coördinatiebesluit heeft betrekking op de volgende procedures :

- het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022';
- het besluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

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

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

### Samenhang bestemmingsplan en besluiten

Voorliggend verkeersbesluit dient, samen met het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en de andere besluiten, ter uitvoering van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Basis hiervoor is de door de gemeenteraad in november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. De vastgestelde voorkeursvariant is uitgewerkt in het Maatregelenpakket PHS Boxtel en vastgelegd in de bestuursovereenkomst die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, Provincie en de gemeente Boxtel.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit de vijf volgende samenhangende deelprojecten.

1. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen;
3. verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren;
4. capaciteitsuitbreiding Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Met dit Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008, namelijk:

- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg en de huidige drukke verkeersader door het centrum van Boxtel;
- de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de afwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

Voor meer informatie over bovenstaande, zie onderstaande motivering van dit verkeersbesluit alsmede de onderbouwing zoals deze is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022'.

#### Procedure ontwerpbesluit

Op basis van het coördinatiebesluit liggen met ingang van vrijdag 11 februari 2022 tot en met donderdag 24 maart 2022 de volgende ontwerpen ter inzage:

- het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022';
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

## **Verkeersbesluit**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

#### **Gelet op:**

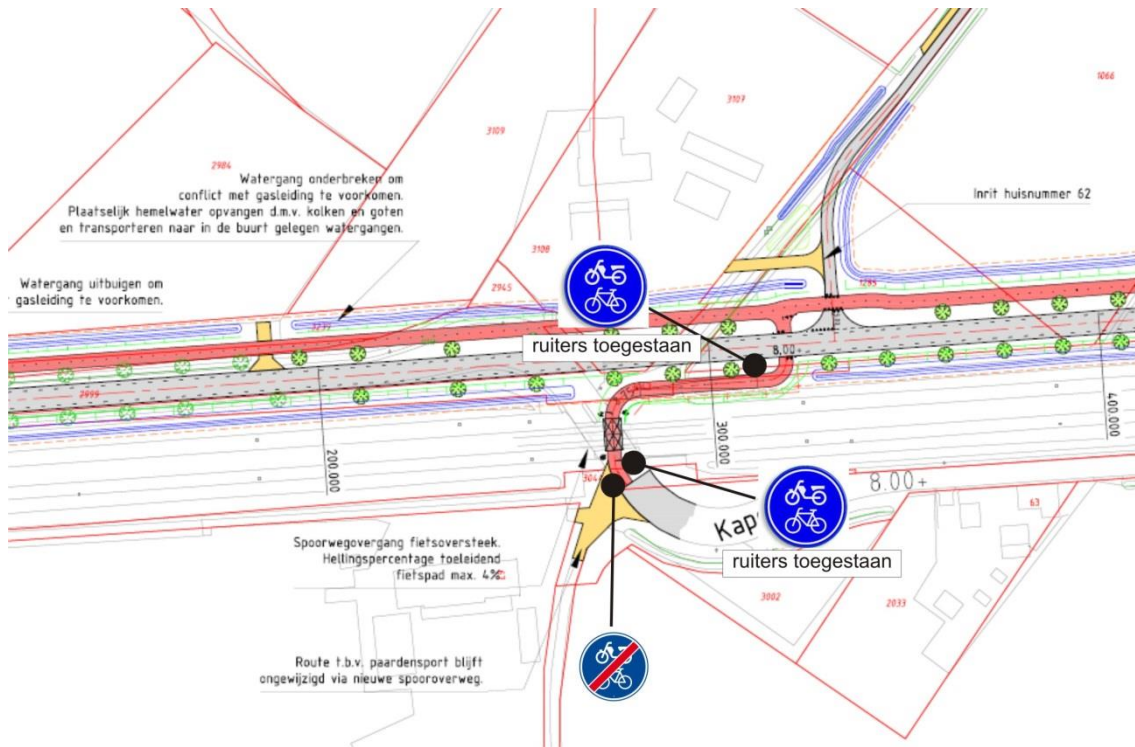
- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994) op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om verkeersbesluiten te nemen voor zover het betreft verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, Provincie of Waterschap;
- artikel 15 lid 1 van de WVV 1994 op grond waarvan een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

#### **Uit het oogpunt van:**

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

#### **Is het gewenst om:**

De spoorwegovergang in de Kapelweg in Boxtel, betreffende het deel tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67 (zie figuur 1), af te sluiten voor alle motorvoertuigen door middel van verkeerstekens. Deze sluiting vindt plaats zodra de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg in gebruik is genomen.



Figuur 1: Gebied waarvoor het verkeersbesluit geldt

### **Motivering verkeersbesluit**

#### *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)*

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

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

#### *Problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat*

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat ten noordwesten van het station Boxtel is gelegen direct na de splitsing van het traject Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (de spoorlijn van/naar 's-Hertogenbosch) en het traject Breda-Eindhoven (de spoorlijn van/naar Tilburg).

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

De huidige dubbele spoorwegovergang zorgt reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008 zijn doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang, het buurtschap Kalksheuvel, het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.



### *Oplossing problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat*

Door het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Ook het autoverkeer zal verder toenemen. Als gevolg daarvan wordt het huidige knelpunt bij de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat groter. Met PHS ontststssy een extra noodzaak om de problematiek van de dubbele overweg aan de Tongersestraat in Boxtel aan te pakken en een andere verkeersstructuur te realiseren. Het Rijk heeft in 2010 een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit is door het Rijk vastgelegd in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010.

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

### *Maatregelenpakket PHS Boxtel*

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

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

- Deelproject 1: Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
- Deelproject 2: Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
- Deelproject 3: Aanpassingen Tongeren ten behoeve van veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
- Deelproject 4: Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan;
- Deelproject 5: Realisatie van een fietsonderdoorgang ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.





*Het voorliggende verkeersbesluit vormt een onderdeel van deelproject 2 (VLK)*

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

In het Maatregelenpakket PHS Boxtel is ten aanzien van de spoorwegovergang Kapelweg nog sprake van twee opties, namelijk het opheffen van de overweg Kapelweg óf het handhaven van deze overweg voor langzaam verkeer.

In de oorspronkelijke plannen voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg werd uitgegaan van een sluiting voor de spoorwegovergang Kapelweg voor alle vormen van verkeer. Naar aanleiding van bezwaren hiertegen is vervolgens, in samenwerking met ProRail, onderzocht of de spoorwegovergang Kapelweg geopend zou kunnen blijven voor langzaam verkeer. De hiervoor uitgevoerde risicoanalyse wijst uit dat met aanvullende maatregelen de spoorwegovergang Kapelweg gehandhaafd kan blijven voor langzaam verkeer.

In de geactualiseerde plannen voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zijn deze maatregelen verwerkt en blijft de spoorwegovergang Kapelweg open voor langzaam verkeer.

In overeenstemming hiermee voorziet het voorliggende verkeersbesluit in de sluiting van de spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer. De sluiting voor gemotoriseerd verkeer kan pas in werking treden zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route is opengesteld voor verkeer.

*Gevolgen verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer*

Het verkeersbesluit heeft consequenties voor de bereikbaarheid.

Als gevolg van het verkeersbesluit is er geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer tussen de noordzijde van de Kapelweg ter hoogte van Kapelweg 62 en de zuidzijde van de Kapelweg ter hoogte van Kapelweg 67.

De percelen aan de noordzijde van het spoor worden in de toekomst richting de zuidzijde van het spoor ontsloten via de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg die ter plaatse van de spoorwegovergang D'Ekker het spoor kruist.

Het westelijk deel van de Kapelweg aan de zuidzijde van het spoor, tussen Kapelweg 67 en spoorwegovergang D'Ekker, wordt doodlopend gemaakt voor doorgaand verkeer. De uitrit van Kapelweg 57 en het naastgelegen zandpad (Vinkenbergh) blijven ongewijzigd aangesloten op het westelijk deel van de Kapelweg waardoor de bereikbaarheid van deze percelen wordt gegarandeerd. Het toekomstige doodlopende westelijk deel van de Kapelweg wordt aan de oostzijde aangesloten op de nieuwe Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zodat een goede bereikbaarheid van alle percelen, gelegen aan dit westelijk deel van de Kapelweg, geborgd blijft.

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

De nieuw ingerichte spoorwegovergang wordt toegankelijk voor voetgangers, fietsers en ruiters die deze overweg kunnen blijven gebruiken als verbinding tussen het zandpad (Vinkenbergh) en de Kromakker.

#### *Inwerkingtreding verkeersbesluit*

Om het gebied rondom de spoorwegovergang Kapelweg bereikbaar te houden, kan deze spoorwegovergang pas worden gesloten wanneer de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is gerealiseerd.

Om die reden is in het verkeersbesluit de opschortende voorwaarde opgenomen dat het verkeersbesluit pas in werking treedt zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is opengesteld voor verkeer.

#### **Overwegende dat:**

- de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een voorkeursvariant heeft vastgesteld ten behoeve van onder meer een oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel;
- deze voorkeursvariant is vertaald in het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- de afspraken over het realiseren van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in mei 2015 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel;
- als deelproject 2 van dit Maatregelenpakket PHS Boxtel is benoemd de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer) en D'Ekker (vernieuwen);
- in het wegontwerp voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is voorzien in een afwaardering van de spoorwegovergang Kapelweg tot een geregelde overweg voor (niet-gemotoriseerd) langzaam verkeer;
- in overeenstemming hiermee voorliggend besluit voorziet in een sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- de bereikbaarheid van alle percelen aan het westelijk deel van de Kapelweg via een aansluiting op Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg geborgd blijft;
- in de bereikbaarheid tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn Tilburg – Boxtel voor gemotoriseerd verkeer wordt voorzien door de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg met een vernieuwde spoorwegovergang D'Ekker;

- de bereikbaarheid voor langzaam (niet gemotoriseerd) verkeer geborgd is via de te vernieuwen spoorwegovergangen Kapelweg en D'Ekker en de bestaande spoorwegovergangen Rhoond en Huisvennen;
- de sluiting voor gemotoriseerd verkeer pas in werking kan treden zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route voor het gemotoriseerd is opengesteld voor verkeer waartoe een opschortende voorwaarde in het besluit is opgenomen.

**Gehoord:**

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie.

**Besluiten:**

1. de spoorwegovergang Kapelweg (gedeelte tussen Kapelweg 62 en Kapelweg 67) zoals aangegeven in figuur 1, af te sluiten voor alle motorvoertuigen door aanleg van een (brom)fietspad middels het plaatsen van het verkeersbord G12a met toevoeging van onderbord OB01 'ruiters toegestaan' uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
2. dit besluit in werking te laten treden zodra de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is opengesteld voor het verkeer.

Boxtel, 9 februari 2022  
Burgemeester en wethouders van Boxtel,  
De secretaris,  
L.H. Derksen

de burgemeester,  
R.S van Meygaarden

Ontwerp-Verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat (gedeelte van de Tongersestraat vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en Tongeren ten oosten van perceel Tongeren 2) in Boxtel.

Het voorliggende ontwerp-verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel (gedeelte van de Tongersestraat vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en Tongeren ten oosten van perceel Tongeren 2) wordt, met toepassing van de coördinatie-regeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en enkele andere samenhangende ontwerpbesluiten in procedure gebracht.

#### Coördinatiebesluit

Vanwege de samenhang tussen het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en enkele andere besluiten en omdat de procedures tot vaststelling hiervan parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 5 oktober 2021 besloten de coördinatie-regeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening toe te passen.

Het coördinatiebesluit heeft betrekking op de volgende procedures :

- het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022';
- het besluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

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

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

#### Samenhang bestemmingsplan en besluiten

Voorliggend verkeersbesluit dient, samen met het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en de andere besluiten, ter uitvoering van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Basis hiervoor is de door de gemeenteraad in november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. De vastgestelde voorkeursvariant is uitgewerkt in het Maatregelenpakket PHS Boxtel en vastgelegd in de bestuursovereenkomst die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, Provincie en de gemeente Boxtel.

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel bestaat uit de vijf volgende samenhangende deelprojecten.

1. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen;
3. verkeersmaatregelen in buurtschap Tongeren;
4. capaciteitsuitbreiding Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat.

Met dit Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen zoals vastgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008, namelijk:

- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg en de huidige drukke verkeersader door het centrum van Boxtel;
- de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de afwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd.

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

Voor meer informatie over bovenstaande, zie onderstaande motivering van dit verkeersbesluit alsmede de onderbouwing zoals opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022'.

#### Procedure ontwerpbesluit

Op basis van het coördinatiebesluit liggen met ingang van vrijdag 11 februari 2022 tot en met donderdag 24 maart 2022 de volgende ontwerpen ter inzage:

- het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022';
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- het ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

## **Verkeersbesluit**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

#### **Gelet op:**

- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994) op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om verkeersbesluiten te nemen voor zover het betreft verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, Provincie of Waterschap;
- artikel 15 lid 1 van de WVV 1994 op grond waarvan een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- artikel 15 lid 2 van de WVV 1999 op grond waarvan een verkeersbesluit moet worden genomen voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

### Uit het oogpunt van:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

### Is het gewenst om:

De dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel, zijnde het deel vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch-Eindhoven tot aan de Van Salmstraat aan de zuidzijde en Tongeren ten oosten van Tongeren 2 (zie figuur 1), af te sluiten voor alle motorvoertuigen door middel van verkeersstekens en fysieke maatregelen. Deze sluiting vindt niet plaats eerder plaats dan nadat tenminste de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, als belangrijkste alternatief voor het gemotoriseerd verkeer, in gebruik is genomen. Uitgangspunt is dat uitvoering van het verkeersbesluit niet eerder plaats vindt dan nadat alle alternatieve maatregelen (VLK, Keulsebaan en Tongeren) voor het gemotoriseerd verkeer zijn uitgevoerd.



Figuur 1: Gebied waarvoor het verkeersbesluit geldt

### Motivering verkeersbesluit

#### *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)*

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

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

#### *Problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat*

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat ten noordwesten van het station Boxtel is gelegen direct na de splitsing van het traject Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (de spoorlijn van/naar 's-Hertogenbosch) en het traject Breda-Eindhoven (de spoorlijn van/naar Tilburg).

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

De huidige dubbele spoorwegovergang zorgt reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2008 zijn doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang, het buurtschap Kalksheuvel, het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.

#### *Oplossing problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat*

Door PHS neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Ook het autoverkeer zal in de toekomst verder toenemen. Als gevolg daarvan wordt het huidige knelpunt bij de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat groter. Met PHS ontstaat een extra noodzaak om de problematiek van de dubbele overweg aan te pakken en een andere verkeersstructuur te realiseren. Het Rijk heeft in 2010 een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat. Dit is door het Rijk vastgelegd in de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010.

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

#### *Maatregelenpakket PHS Boxtel*

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

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

- Deelproject 1: Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
- Deelproject 2: Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
- Deelproject 3: Aanpassingen Tongeren ten behoeve van veiligheid fietsverkeer en snelheidsbeperking gemotoriseerd verkeer;
- Deelproject 4: Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan;
- Deelproject 5: Realisatie van een fietsonderdoorgang ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en Kapelweg en met een aansluiting op Tongeren.





*Het voorliggende verkeersbesluit vormt de eerste fase van deelproject 1*

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

De vijf deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel kunnen niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht. Een fasering in de uitvoering van de verschillende projecten is nodig om er voor te zorgen dat een goede verkeersafwikkeling binnen de gemeente Boxtel geborgd blijft.

In samenhang hiermee wordt gekozen voor een fasering van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Voorliggend verkeersbesluit voorziet in de eerste fase van sluiting, namelijk de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer. In deze fase blijft de dubbele spoorwegovergang open voor langzaam verkeer. In een tweede fase wordt de dubbele spoorwegovergang middels een onttrekkingsbesluit gesloten voor alle vormen van verkeer.

Omdat de dubbele spoorwegovergang een belangrijke verkeersverbinding vormt binnen Boxtel, dient er eerst een goed alternatief zijn voor het gemotoriseerde verkeer voordat tot sluiting kan worden overgegaan, zie onderstaand.

*Gevolgen verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer*

Het verkeersbesluit heeft consequenties voor de bereikbaarheid.

Als gevolg van het besluit is er geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer van de Tongersestraat over de dubbele spoorwegovergang naar de Kapelweg / Van Salmstraat en vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

Het opheffen van de dubbele spoorwegovergang leidt er ook toe dat doorgaand verkeer door Boxtel centrum en Boxtel noord naar het bedrijventerrein Ladonk wordt geminimaliseerd. Ook buurtschap Kalksheuvel profiteert van het opheffen van de overweg Tongersestraat. Op andere wegen, zoals in het gebied Tongeren, leidt de sluiting tot een toename van verkeer.

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

Door de aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel wordt de barrièrewerking voor langzaam verkeer juist verminderd en daarmee voor korte afstanden een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Deze keuze is gebaseerd op de eerder genoemde ambities van de gemeente Boxtel met betrekking tot de verkeersstructuur zoals vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008.

Hieronder een nadere toelichting op de bereikbaarheid en verbindingen voor gemotoriseerd verkeer.

**Bereikbaarheid bedrijventerrein Ladonk.**

De ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk vindt plaats via de Keulsebaan richting A2 en daarnaast in de toekomst via de nieuw aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg richting het westen.

**Verbinding Boxtel Centrum – Tongeren (v.v.)**

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

**Verbinding Boxtel Centrum – Kalksheuvel (v.v.)**

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

**Verbinding Boxtel Centrum – Ladonk (v.v.)**

Bedrijventerrein Ladonk is na realisatie van het Maatregelenpakket per auto bereikbaar via de nieuwe Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Verkeer richting het centrum zal via Ladonk en Keulsebaan naar het centrum rijden. Voor de verbinding richting Boxtel Noord kan het gemotoriseerd verkeer ook gebruik maken via de bestaande wegenstructuur en de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike voor de verbinding Ladonk – Boxtel Noord. Daarnaast blijft de primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk via de Keulsebaan. Met de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan (project 4 van het Maatregelenpakket) wordt deze ontsluiting verder verbeterd.

**Bereikbaarheid hulpdiensten**

De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft advies uitgebracht over het voorgenomen besluit en hierbij aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. De stijging van de opkomsttijd heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op plaats incident geen consequenties. Met de adviezen van de Veiligheidsregio is rekening gehouden. Het moment van afsluiting is in het besluit gekoppeld aan het beschikbaar zijn van de VLK.

De conclusie is dat de nieuw aan te leggen Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg een belangrijke alternatieve route is voor het gemotoriseerde verkeer. De verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer zal daarnaast voor een deel via de bestaande wegenstructuur plaatsvinden. In aanvulling op de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt de verkeersafwikkeling verder verbeterd door de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket, waaronder de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan en de aanpassingen in Tongeren.

### *Inwerkingtreding verkeersbesluit*

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt op dit moment een belangrijke verkeersverbinding in Boxtel. Een sluiting volgens het verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer kan dan ook pas plaatsvinden zodra alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd.

De VLK vormt de belangrijkste maatregel om de effecten van de sluiting voor gemotoriseerd verkeer te compenseren. Zodra de VLK wordt opengesteld voor verkeer, is daarmee de noodzakelijke verkeersveiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd. Vanaf dat moment ontstaat er een acceptabele verkeerssituatie waarbij het aanvaardbaar is om de spoorwegovergang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Vandaar dat een opschortende voorwaarde wordt opgenomen dat het verkeersbesluit pas in werking treedt zodra tenminste de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is opengesteld voor het verkeer. Uitgangspunt is dat uitvoering van het verkeersbesluit niet eerder plaats vindt dan nadat alle alternatieve maatregelen (VLK, Keulsebaan en Tongeren) voor het gemotoriseerd verkeer zijn uitgevoerd.

### **Overwegende dat:**

- de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 een voorkeursvariant heeft vastgesteld ten behoeve van onder meer een oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel;
- deze voorkeursvariant is vertaald in het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- de afspraken over het realiseren van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in mei 2015 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel;
- als deelproject 1 van dit Maatregelenpakket PHS Boxtel is benoemd de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat;
- het Maatregelenpakket in samenhang hiermee voorziet in alternatieve routingten ten behoeve van het verkeer;
- de belangrijkste alternatieve maatregel voor het gemotoriseerde verkeer wordt gevormd door de realisatie van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg; de andere alternatieve maatregelen vormen de deelprojecten Tongeren en Keulsebaan waarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verder wordt verbeterd;
- de deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel niet gelijktijdig in uitvoering kunnen worden gebracht hetgeen leidt tot de keuze voor een gefaseerde sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat;
- voorliggend verkeersbesluit voorziet in de eerste fase, namelijk een sluiting voor gemotoriseerd verkeer;
- met deze sluiting de verkeersveiligheid alsmede de leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang in buurtschap Kalksheuvel en in het centrum van Boxtel wordt verbeterd waarmee aan de doelstellingen van het GVVP 2008 wordt voldaan;
- met de sluiting de bereikbaarheid weliswaar wijzigt en omrijafstanden zullen optreden maar dat deze gevolgen niet onevenredig zijn;
- de sluiting voor gemotoriseerd verkeer op zijn vroegst in werking kan treden zodra (tenminste) de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route is opengesteld voor het gemotoriseerde verkeer waartoe een opschortende voorwaarde in het besluit is opgenomen;
- het uitgangspunt is om niet eerder tot fysieke sluiting over te gaan dan nadat ook de deelprojecten 3 en 4 (Tongeren en Keulsebaan) zijn gerealiseerd.

**Gehoord:**

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie.

**Besluiten:**

1. het gedeelte van de Tongersestraat tussen de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en ten oosten van perceel Tongeren 2, zoals aangegeven in figuur 1, af te sluiten voor alle motorvoertuigen door het plaatsen van het verkeersbord C12 uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) alsmede door het plaatsen van fysieke voorzieningen;
2. dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer.

Boxtel, 9 februari 2022  
Burgemeester en wethouders van Boxtel,  
De secretaris,  
L.H. Derksen

de burgemeester,  
R.S van Meygaarden