

Zaaknummer: 1267103

BESLUIT 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.

Tegen het ontwerpbesluit zijn twee zienswijzen ingediend.

Het betreft de adressen Schouwrooij 12 en Kalksheuvel 47a.

1. Schouwrooij 12: Indiener is er van overtuigd dat hun woongenot negatief aangetast zal worden door toenemende (vracht) verkeer. Er heeft een gesprek plaatsgevonden met indiener. Er is nog geen uitsluitel over mogelijke maatregelen. De gesprekken hierover worden voortgezet.
2. Kalksheuvel 47a:
 - a. Indiener vraagt zich af in hoeverre 2019 als basisjaar representatief is voor het akoestische onderzoek, gelet op het feit dat de covid-19 een daling van de verkeersbewegingen tot gevolg had.
Het verkeersmodel is gekalibreerd op de verkeerstellingen die in 2019 zijn uitgevoerd. Dit zorgt voor het meest betrouwbare uitgangspunt.
 - b. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de grenswaarde van 48 dB voor de woning van de cliënten wordt overschreden. Er wordt een bronmaatregel geadviseerd. Het is voor indiener niet duidelijk waarom aanvullende effectieve afschermdende maatregelen niet doelmatig zijn.
Ook na toepassing van geluidsarm asfalt wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met 1 dB overschreden. Daarom zijn aanvullend op de bronmaatregel ook overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen of wallen afgewogen. Uit de afweging op basis van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC) blijkt dat overdrachtsmaatregelen voor de VLK niet kosteneffectief zijn en de minimale reductie van 5 dB niet wordt gerealiseerd. Op pagina 53 van het akoestisch onderzoek wordt hierop ingegaan.
 - c. Het is voor indiener niet uit het akoestisch onderzoek op te maken in hoeverre maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde van het binnenniveau van 33 dB.
Een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde vindt plaats na het vaststellen van de hogere waarden. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit onderzoek.
 - d. Indiener vraagt zich af in hoeverre het toepassen van geluidsarm asfalt gezien kan worden als bijzondere geluidbeperkende maatregel. Indiener is van mening dat het toepassen van hagen langs de weg als geluidsbescherming moet worden opgenomen, zodat de geluidsbelasting op de begane grond van de woning en in de tuin verminderd. Mocht dit niet mogelijk zijn, vraagt indiener om in overleg af te wegen of een aan de woning gekoppeld scherm voor enige rust kan zorgen.
Hagen en groen zorgen niet voor geluidreductie. Mogelijk dat wel andere overwegingen leiden tot het aanbrengen van hagen langs de weg. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bedraagt 1 dB. Deze zeer beperkte overschrijding geeft geen aanleiding tot een nader onderzoek naar bovenwettelijke maatregelen.

In het kader van de gecoördineerde procedure van het ontwerpbesluit Hogere waarden, het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en twee ontwerpverkeersbesluiten, zijn daarnaast ook enkele zienswijzen binnengekomen die in zijn algemeenheid betrekking hebben op de akoestische effecten als het gevolg van het

Maatregelenpakket. Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar de Nota van zienswijzen en wijzigingen, die als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

Besluit

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 besluit en leveren voldoende informatie op voor een goede beoordeling van de aanvraag.

Ten opzichte van het oorspronkelijk voorlopig wegontwerp voor de VLK worden begin 2022 twee kleine wijzigingen van het ontwerp voorgesteld. Het betreft een aanpassing van de bocht ten noorden van de spoorwegovergang D'Ekker en een kleine verschuiving van de weg ter hoogte van de woning Schouwrooij 12. Aanvullend op het akoestisch onderzoek uit 2021 is onderzoek gedaan naar de geluidseffecten en consequenties van deze wijzigingen. Uit dit aanvullende onderzoek blijkt dat er geen geluidseffecten en consequenties zijn, zie bijgaande notitie Geluidseffecten Wijzigingen nieuwe VLK te Boxtel van 25 mei 2022.

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 er 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 Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

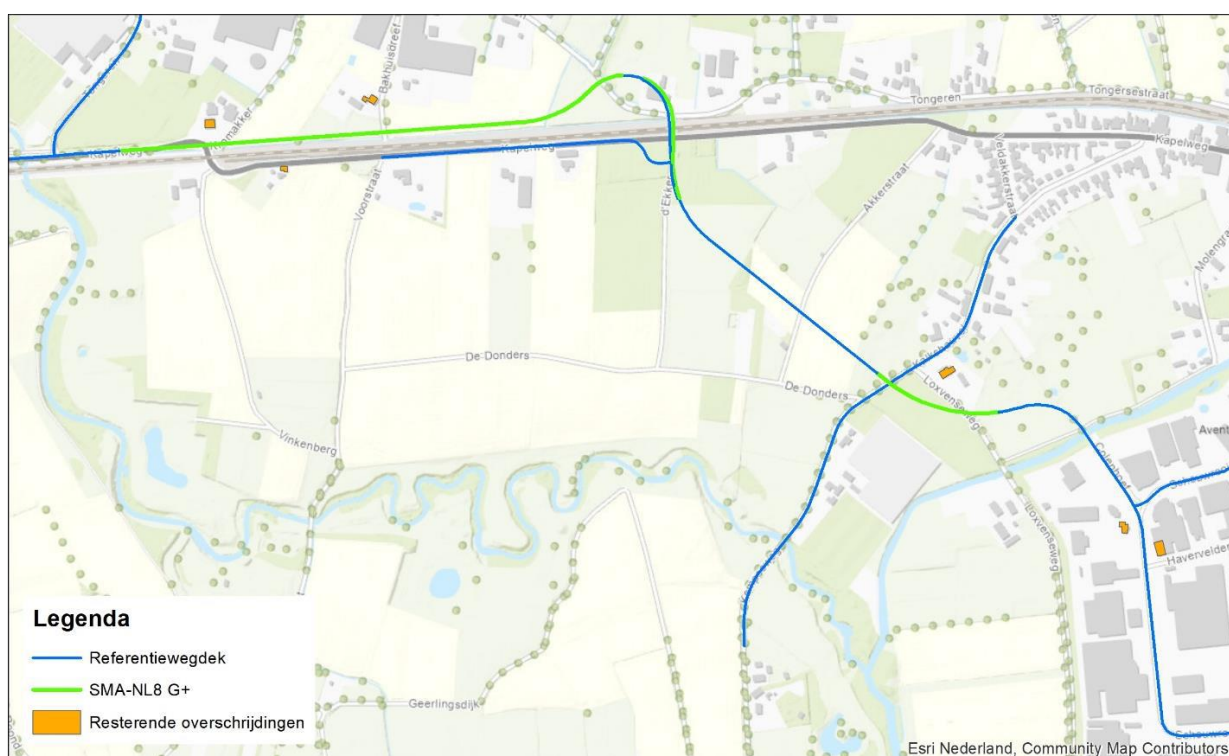
Op de woningen waarvoor een hogere waarde geluid wordt vastgesteld is de cumulatieve geluidbelasting berekend. Voor de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer kan de milieukwaliteit worden beoordeeld als 'redelijk' tot 'matig'. Voor de woningen is geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

1.7 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

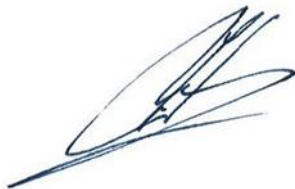
Het ontwerpbesluit heeft samen met het ontwerp-bestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende zes weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn er twee zienswijzen specifiek tegen het ontwerpbesluit hogere grenswaarden ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van zienswijzen en wijzigingen, die een bijlage vormt bij dit besluit.

Het verzoek, het besluit van 14 juni 2022 en de bijbehorende stukken liggen vanaf eind augustus ter inzage, gelijktijdig met het vastgestelde bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022 en de verkeersbesluiten dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en Kapelweg. Voor deze vier besluiten wordt een gecoördineerde procedure gevolgd. Deze terinzagelegging wordt in de loop van augustus op de gebruikelijke wijze gepubliceerd. De indieners van een zienswijzen worden persoonlijk per brief hierover geïnformeerd.

Heeft u direct belang bij deze beslissing? Dan kunt u vanaf het moment dat de stukken ter inzage liggen gedurende 6 weken schriftelijk beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Heeft u een spoedeisende belang? Het beroepsschrift houdt de werking van het besluit niet tegen. Zij die beroep instellen kunnen tevens een verzoek tot treffen van een voorlopige voorziening indienen bij de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Boxtel 14 juni 2022

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,



L.H. Derksen
secretaris



R.S. van Meygaarden
burgemeester

Bijlagen

- 1. Aanvraagformulier van 27 augustus 2021.
- 2. Akoestisch onderzoek Royal HaskoningDHV, rapportnummer T&PBH3068R001D01, 2 april 2021.
- 3. Nota van zienswijzen en wijzigingen Nota van zienswijzen en wijzigingen (coördinatieprocedure deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel).
- 4. Notitie Geluidseffecten Wijzigingen nieuwe VLK te Boxtel van Royal HaskoningDHV, BH3068-103_NT1, 25 mei 2022.

Bijlage 1

Aanvraag Hogere waarde(n) Wet geluidhinder

1. Gegevens aanvrager

Gegevens aanvrager	
Gemeente:	Boxtel
Afdeling:	
Contactpersoon:	Clementine van der Meijden
Adres:	Postbus 10.000
Postcode en woonplaats:	5280 DA Boxtel
Telefoonnummer:	(0411) 65 59 11
Emailadres:	gemeente@boxtel.nl

2. Gegevens akoestisch onderzoek

Gegevens akoestisch onderzoek	
Titel:	Bestemmingsplan VLK 2021 in Boxtel – Akoestisch onderzoek
Datum:	02-04-2021
Rapportnummer:	T&PBH3068R001D01
Uitgevoerd door:	Mw. A. Vermeulen

3. Gegevens ruimtelijke besluit/kader van verzoek

De hogere waarden waar dit verzoek betrekking op heeft, zijn nodig in verband met een*:

- ☐ Bestemmingsplan (art. 3.1. Wro, art. 48, 57 & 76 Wgh en 4.1 Bgh)
- ☐ Wijzigingsplan (art. 3.6, lid 1 onder a Wro & art. 3.3.1 Bro, art. 48, 57 & 76 Wgh en art. 4.1 Bgh)
- ☐ Uitwerkingsplan (art. 3.6, lid 1 onder b Wro & art. 3.3.1 Bro, art. 48, 57 & 76 Wgh en art. 4.1 Bgh)
- ☐ Beperkte afwijking (art. 2.1 lid 1, sub a, onder 2^e Wabo & art. 4 onderdeel 10 Bijlage II Bor en art. 4.2 Bgh)
- ☐ Ruime afwijking (grote buitenplanse afwijking) (art. 2.12 lid 1, sub a, onder 3^e Wabo, art. 49, 57 & 76a Wgh en art. 4.2 Bgh)
- ☐ Zonering industrieterrein (binnen bestemmingsplan)
- ☒ Aanleg en/of reconstructie/wijziging (spoor-)weg (buiten bestemmingsplan: art. 81 & 98 Wgh en art. 4.4 Bgh)

*. Bij railverkeerslawaaï is ook bij een beperkte afwijking sprake van toetsing. Evenals voor wegverkeerslawaaï en industrielawaaï wanneer sprake is van het omzetten van een recreatiewoning naar woning.

4. Ruimtelijke Ordeningsprocedure

Gegevens ruimtelijk plan
Naam vigerend bestemmingsplan:
Buitengebied 2011
Naam bestemmingsplan ten behoeve waarvan dit besluit wordt aangevraagd:
Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2021 (VLK 2021)
Omschrijving bouwplan ten behoeve waarvan dit besluit wordt aangevraagd:
Aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Kapelweg ten noorden van het spoortraject Tilburg-Boxtel en industrieterrein Ladonk, aansluitend op de Colenhoef.
Kenmerk/nummer omgevingsvergunning bouwplan:
-

5. Gegevens verzoek

Het verzoek is vanwege:

- ☐ Industrielawaai
- ☒ Wegverkeerlawaai
- ☐ Spoorweglawaai
- ☒ Aanleg nieuwe (spoor-)weg
- ☐ Reconstructie/wijziging spoorweg

De aanvraag is gebaseerd op artikel 83 lid 1 Wet geluidhinder/~~Besluit geluidhinder~~.

De woningen (of andere geluidgevoelige bestemmingen) zijn gelegen in:

- ☒ Binnen de bebouwde kom
- ☒ Buiten de bebouwde kom
- ☐ Het betreft vervangende nieuwbouw (in de zin van de Wet geluidhinder)

6. Kadastrale registratie

Kadastrale aanduiding percelen waar het verzoek betrekking op heeft (woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen waarvoor hogere waarde wordt aangevraagd):

Gegevens	Kadastraal
Gemeente:	Boxtel
Kadastrale sectie:	E
Kadastrale nummer(s):	3053

Gegevens	Kadastraal
Gemeente:	Boxtel
Kadastrale sectie:	I
Kadastrale nummer(s):	2871, 2878, 2877, 3108, 3107, 2033, 3076

7. Cumulatie

Is er sprake van een gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van woningen en/of andere geluidsgevoelige gebouwen/terreinen:

- ☐ Nee
☒ Ja, L_{cum} wegverkeer bedraagt, in dB, maximaal: 60 dB (inclusief spoor: 71 dB)

8. Hogere waarden

Er wordt verzocht om de volgende hogere grenswaarde(n):

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

De grenswaarden voor de Wet geluidhinder zijn:

- bijbehorende voorkeursgrenswaarden in dB: 48 (VL), 55 (RL) en 50 dB(A) voor IL*
- bijbehorende wettelijke maximale toelaatbare grenswaarden in dB: 63 (VL), 68 (RL) en 55 dB(A) voor IL [excl. uitzonderingsgevallen als vervangende nieuwbouw, MTG, e.a.]

*VL; Verkeerslawaaier, RL: Railverkeerslawaaier en IL: Industrielawaaier.

9. Bron- en/of overdrachtsmaatregelen

Indien het bouwplan kleinschalig van opzet is, is het invullen van onderstaande voor de gemeente Boxtel niet van toepassing.

1. Bronmaatregelen

a. Welke bronmaatregelen zullen ter beperking van de geluidsbelasting worden gerealiseerd?

Er wordt op de nieuwe VLK uitgegaan van geluidreducerend asfalt. Het geluidreducerende asfalt loopt over 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).

b. Welke bronmaatregelen zijn overwogen maar niet mogelijk gebleken? En waarom niet?

De bronmaatregelen op de VLK zijn afgewogen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (DMC). Hieruit volgt dat bronmaatregelen overal doelmatig zijn. Bronmaatregelen zijn dus overal mogelijk gebleken.

Bronmaatregelen op de weg Schouwrooij Bronmaatregelen zijn niet gewenst vanuit onderhoud en beheer.

Aangezien op deze kruising sprake is van veel optrekkend en remmend verkeer, wordt geluidreducerend asfalt snel kapot gereden.

2. Overdrachtsmaatregelen

a. Welke overdrachtsmaatregelen zullen ter beperking van de geluidsbelasting worden gerealiseerd?

Er worden geen overdrachtsmaatregelen gerealiseerd.

b. Welke overdrachtsmaatregelen zijn overwogen maar niet mogelijk gebleken? En waarom niet?

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

Overdrachtsmaatregelen zijn dus nergens mogelijk gebleken.

3. Stedenbouwkundige mogelijkheden

Welke stedenbouwkundige mogelijkheden zijn bij de ontwikkeling van het plan overwogen om tot een, uit het oogpunt van geluid, verbeterde planopzet te komen?

N.v.t.

☐ niet aan de orde bij omgevingsvergunning

4. Omschrijving bron(-nen)

a. Wat is de naam van het industrieterrein, weg(-en) en/of het trajectnummer van de spoorweg die de overschrijding veroorzaakt?

VLK (Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg)

b. Wat is de status van de bron(-nen) die de overschrijding veroorzaakt?

- ☐ Aanwezig
- ☒ Te reconstrueren/wijzigen (spoor-)weg (Schouwrooij)
- ☒ Nieuw aan te leggen (VLK)
- ☐ Te projecteren in het kader van omgevingsvergunning
- ☐ Te projecteren in bestemmingsplan
- ☐ Te revitaliseren (bij een industrieterrein)

Wat is de status van de woningen binnen de zone van de weg die de overschrijding veroorzaakt?

- ☒ Aanwezig
- ☐ In aanbouw
- ☐ Te projecteren in het kader van omgevingsvergunning
- ☐ Te projecteren in bestemmingsplan

10. Bijlagen

Bij dit verzoek is/zijn de volgende bijlage(n)* gevoegd:

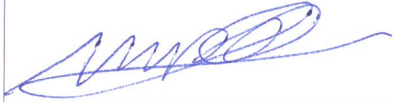
- ☒ Bijlage 1 Akoestisch onderzoek
- ☒ Bijlage 2 Kadastrale kaart
- ☐ Bijlage 3 Geluidskaat(-en)

**De wettelijke verplichte bijlagen:*

Akoestisch onderzoek, dat voldoet aan de inhoudsvereisten als opgenomen in art. 42,77 of 80 Wgh.

Kaarten met bijbehorende verklaring waarop de ligging wordt weergegeven de huidige of de toekomstige geluidszones als bedoeld in de artikelen 40, 52, 74, 106b en 108 Wgh en 25a Luchtvaartwet, alsmede de in die zones voorkomende gebieden waarvoor met het oog op de geluidbelasting toepassing is gegeven aan art. 8.5, derde lid van de Wet luchtvaart en de in die zones voorkomende gebieden, aangewezen overeenkomstig.2, tweede lid van de Wet milieubeheer voor zover de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen waarop het verzoek betrekking heeft, binnen zodanige zones of gebieden zijn of worden gelegen.

11. Handtekening aanvrager

Naam in blokletters	Datum ondertekening	Handtekening
MENNO MOEN	27-8-2021	

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

Het voorliggende verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel (gedeelte van de Tongersestraat vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en Tongeren ten oosten van perceel Tongeren 2) wordt, met toepassing van de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en enkele andere samenhangende besluiten 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 6 oktober 2021 besloten de coördinatieregeling 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 ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel en is 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 het Maatregelenpakket PHS Boxtel, 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 hebben met ingang van vrijdag 11 februari 2022 tot en met donderdag 24 maart 2022 de volgende ontwerpen ter inzage gelegen:

- 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.

Zienschijzen

Binnen de termijn hebben 40 partijen (één of meerdere) zienschijzen ingediend. Deze zienschijzen zijn gericht tegen een of meerdere ontwerpbesluiten.

Het overgrote deel van de zienschijzen heeft betrekking op de aanleg van de VLK (in combinatie met de hogere waarden Wet geluidhinder) en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Gevreesd wordt voor nadelige gevolgen hiervan.

Voor wat betreft de sluiting van de dubbele spoorwegovergang (en deels ook de spoorwegovergang Kapelweg) wordt met name gevreesd voor een verslechtering van de bereikbaarheid, omrijafstanden, nadelige gevolgen voor het omliggende wegennet en hiermee gepaard gaande nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat.

In zijn algemeenheid worden vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in zijn geheel en bij nut en noodzaak van de VLK en van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat afzonderlijk, bij de scope van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en bij het proces dat geleid heeft tot het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Tevens worden enkele oplossingen en alternatieven voorgesteld.

De binnengekomen zienschijzen zijn beantwoord in een integrale 'Nota van zienschijzen en wijzigingen'. Voor de beantwoording en wijzigingen wordt verwezen naar deze Nota, die een onderdeel vormt van dit verkeersbesluit.

De zienswijzen leiden niet tot een inhoudelijk wijzigingen van het besluit. Wel is de onderbouwing van dit besluit op onderdelen aangevuld, onder meer naar aanleiding van de zienswijzen. Voor wat betreft de verkeersgevolgen van het besluit wordt expliciet verwezen naar paragraaf 2.7 van de Nota. Verder is het positieve advies van de politie opgenomen.

Verkeersbesluit

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

Gelet op:

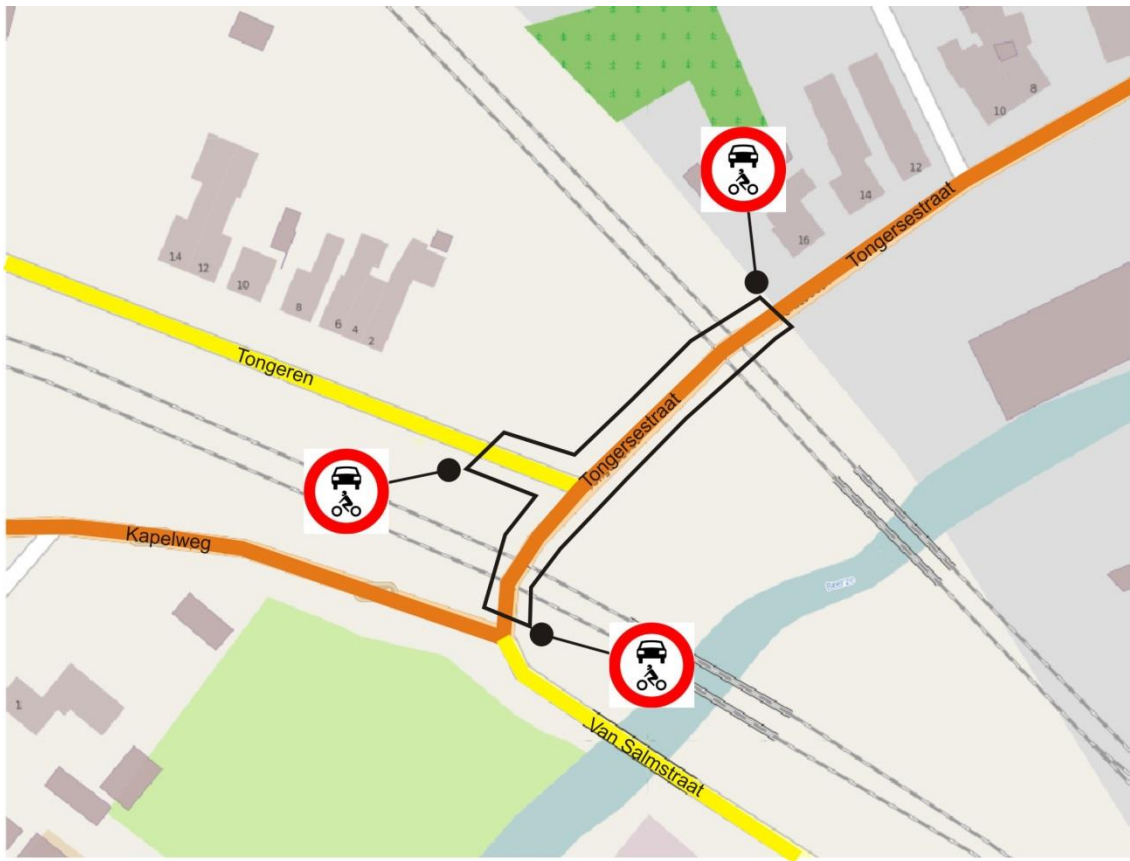
- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994) op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om verkeersbesluiten te nemen voor zover het betreft verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, Provincie of Waterschap;
- artikel 15 lid 1 van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

Uit het oogpunt van:

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

Is het gewenst om:

De dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel, zijnde het deel vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch-Eindhoven tot aan de Van Salmstraat aan de zuidzijde en Tongeren ten oosten van Tongeren 2 (zie figuur 1), af te sluiten voor alle motorvoertuigen door middel van verkeerstekens en fysieke maatregelen. Deze sluiting vindt niet 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 de komst van 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 Bostel.

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

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

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

Gevolgen verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer

Het verkeersbesluit zal leiden tot een verschuiving van de verkeersintensiteiten op wegen in Bostel en tot wijzigingen van de bereikbaarheid.

Voor wat betreft de toekomstige verkeersintensiteiten na realisatie van het gehele Maatregelenpakket (waaronder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat) wordt verwezen naar paragraaf 2.7 van de Nota van zienswijzen en wijzigingen, die onderdeel uitmaakt van dit besluit. Deze paragraaf bevat een tabel met de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten volgens het verkeersmodel met een nadere onderbouwing hiervan.

Voor wat betreft de bereikbaarheid is er als gevolg van dit verkeersbesluit geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer van de Tongersestraat over de dubbele spoorwegovergang naar de Kapelweg / Van Salmstraat en vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

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

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

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

Hieronder een nadere toelichting op de bereikbaarheid en verbindingen voor gemotoriseerd verkeer. Voor een nadere toelichting op de aspecten van bereikbaarheid wordt verwezen naar paragraaf 2.8 van de Nota van zienswijzen en wijzingen die een bijlage vormt bij dit besluit.

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 bij een afsluiting van de dubbele spoorwegovergang. De verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer zal daarnaast voor een deel via de bestaande wegenstructuur plaatsvinden. In aanvulling op het deelproject 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 uitgewerkt in het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- de afspraken over het realiseren van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in mei 2015 zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel;
- als deelproject 1 van dit Maatregelenpakket PHS Boxtel is benoemd de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat;
- het Maatregelenpakket in samenhang hiermee voorziet in alternatieve routeringen ten behoeve van het verkeer;
- de belangrijkste alternatieve maatregel voor het gemotoriseerde verkeer wordt gevormd door de realisatie van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg; de andere alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer zijn 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 omrijdafstanden zullen optreden maar dat deze gevolgen niet onevenredig zijn;

- de sluiting voor gemotoriseerd verkeer op zijn vroegst in werking kan treden zodra (tenminste) de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg als alternatieve route is opengesteld voor het gemotoriseerde verkeer waartoe een opschortende voorwaarde in het besluit is opgenomen;
- het uitgangspunt is om niet eerder tot fysieke sluiting over te gaan dan nadat ook de deelprojecten 3 en 4 (Tongeren en Keulsebaan) zijn gerealiseerd.

Gehoord:

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie. De politie heeft op 11 februari 2022, dit conform haar eerdere advisering in 2017, positief over het besluit geadviseerd.

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 is opengesteld voor het verkeer.

Boxtel, 14 juni 2022

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,



L.H. Derksen
secretaris



R.S. van Meygaarden
burgemeester

Bijhorende bij dit besluit:

Zie Integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen (coördinatieprocedure deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel) zoals opgenomen bij het raadsbesluit van 12 juli 2022 tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022'.

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

Het voorliggende verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel (gedeelte van de Tongersestraat vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch – Eindhoven tot aan de Van Salmstraat en Tongeren ten oosten van perceel Tongeren 2) wordt, met toepassing van de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening, gelijktijdig met het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022' en enkele andere samenhangende besluiten 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 6 oktober 2021 besloten de coördinatieregeling 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 ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel en is 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 het Maatregelenpakket PHS Boxtel, 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 hebben met ingang van vrijdag 11 februari 2022 tot en met donderdag 24 maart 2022 de volgende ontwerpen ter inzage gelegen:

- 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.

Zienschijzen

Binnen de termijn hebben 40 partijen (één of meerdere) zienschijzen ingediend. Deze zienschijzen zijn gericht tegen een of meerdere ontwerpbesluiten.

Het overgrote deel van de zienschijzen heeft betrekking op de aanleg van de VLK (in combinatie met de hogere waarden Wet geluidhinder) en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Gevreesd wordt voor nadelige gevolgen hiervan.

Voor wat betreft de sluiting van de dubbele spoorwegovergang (en deels ook de spoorwegovergang Kapelweg) wordt met name gevreesd voor een verslechtering van de bereikbaarheid, omrijafstanden, nadelige gevolgen voor het omliggende wegennet en hiermee gepaard gaande nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat.

In zijn algemeenheid worden vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel in zijn geheel en bij nut en noodzaak van de VLK en van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat afzonderlijk, bij de scope van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en bij het proces dat geleid heeft tot het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Tevens worden enkele oplossingen en alternatieven voorgesteld.

De binnengekomen zienschijzen zijn beantwoord in een integrale 'Nota van zienschijzen en wijzigingen'. Voor de beantwoording en wijzigingen wordt verwezen naar deze Nota, die een onderdeel vormt van dit verkeersbesluit.

De zienswijzen leiden niet tot een inhoudelijk wijzigingen van het besluit. Wel is de onderbouwing van dit besluit op onderdelen aangevuld, onder meer naar aanleiding van de zienswijzen. Voor wat betreft de verkeersgevolgen van het besluit wordt expliciet verwezen naar paragraaf 2.7 van de Nota. Verder is het positieve advies van de politie opgenomen.

Verkeersbesluit

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,

Gelet op:

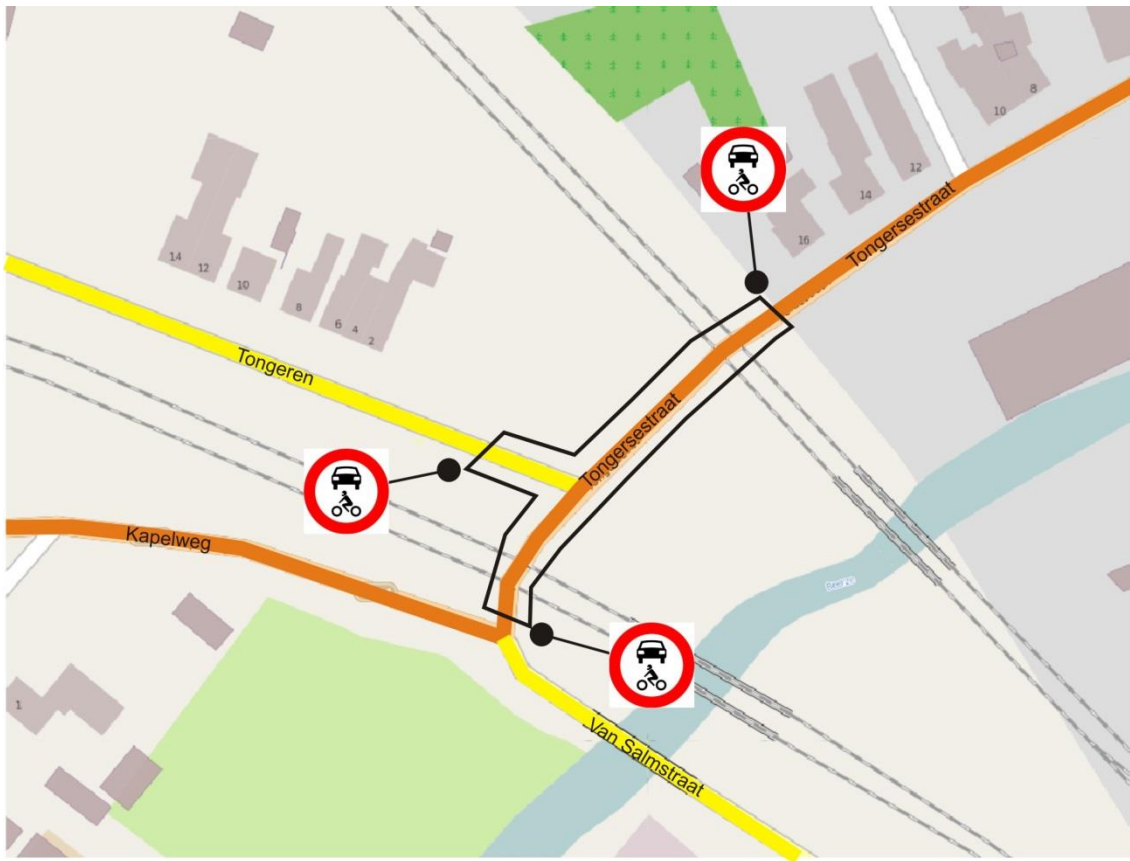
- artikel 18 lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994) op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om verkeersbesluiten te nemen voor zover het betreft verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, Provincie of Waterschap;
- artikel 15 lid 1 van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

Uit het oogpunt van:

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

Is het gewenst om:

De dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel, zijnde het deel vanaf de oostzijde van de spoorwegovergang 's-Hertogenbosch-Eindhoven tot aan de Van Salmstraat aan de zuidzijde en Tongeren ten oosten van Tongeren 2 (zie figuur 1), af te sluiten voor alle motorvoertuigen door middel van verkeerstekens en fysieke maatregelen. Deze sluiting vindt niet 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 de komst van 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 Bostel.

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

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

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

Gevolgen verkeersbesluit voor gemotoriseerd verkeer

Het verkeersbesluit zal leiden tot een verschuiving van de verkeersintensiteiten op wegen in Bostel en tot wijzigingen van de bereikbaarheid.

Voor wat betreft de toekomstige verkeersintensiteiten na realisatie van het gehele Maatregelenpakket (waaronder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat) wordt verwezen naar paragraaf 2.7 van de Nota van zienswijzen en wijzigingen, die onderdeel uitmaakt van dit besluit. Deze paragraaf bevat een tabel met de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten volgens het verkeersmodel met een nadere onderbouwing hiervan.

Voor wat betreft de bereikbaarheid is er als gevolg van dit verkeersbesluit geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer van de Tongersestraat over de dubbele spoorwegovergang naar de Kapelweg / Van Salmstraat en vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

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

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

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

Hieronder een nadere toelichting op de bereikbaarheid en verbindingen voor gemotoriseerd verkeer. Voor een nadere toelichting op de aspecten van bereikbaarheid wordt verwezen naar paragraaf 2.8 van de Nota van zienswijzen en wijzingen die een bijlage vormt bij dit besluit.

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 bij een afsluiting van de dubbele spoorwegovergang. De verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer zal daarnaast voor een deel via de bestaande wegenstructuur plaatsvinden. In aanvulling op het deelproject 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 uitgewerkt 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 voor gemotoriseerd verkeer zijn 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. De politie heeft op 11 februari 2022, dit conform haar eerdere advisering in 2017, positief over het besluit geadviseerd.

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 is opengesteld voor het verkeer.

Boxtel, 14 juni 2022

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,



L.H. Derksen
secretaris



R.S. van Meygaarden
burgemeester

Bijhorende bij dit besluit:

Zie Integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen (coördinatieprocedure deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel) zoals opgenomen bij het raadsbesluit van 12 juli 2022 tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022'.