

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: 1800354

Datum: 9 oktober 2018

Onderwerp

Besluitvorming deelproject 3 (Verkeersmaatregelen Tongeren) van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018', behorende bij raadsbesluit van 9 oktober 2018;
2. In te stemmen dat, met behoud van de strekking van de beantwoording van de zienswijzen door uw raad, de toelichting in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018' kan worden aangevuld of aangepast naar aanleiding van de raadsvergadering van 9 oktober 2018;
3. Te besluiten tot het, op enkele kleine onderdelen gewijzigd, vaststellen van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018', behorende bij raadsbesluit van 9 oktober 2018.

Inleiding

Deelproject 3 (Verkeersmaatregelen Tongeren)

Deelproject 3 vormt een van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Doelstelling van dit deelproject is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Daarbij vormt de veiligheid voor de fietser een belangrijk aandachtspunt.

Het deelproject omvat de volgende maatregelen:

- Verbindingsweg Tongeren. Als gevolg van de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) wordt de bestaande rijbaan Tongeren doorsneden. Om de bereikbaarheid van het gebied Tongeren te garanderen wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd tussen de VLK en de Mezenlaan. Deze nieuwe weg sluit ter hoogte van Tongeren 50 aan op de toekomstige VLK en ten noorden van Mezenlaan 5 op de Mezenlaan. Aan de westzijde wordt de bestaande weg Tongeren enigszins aangepast en op de nieuwe verbindingsweg aangesloten;

- Snelheidsremmende voorzieningen op een aantal kruispunten (kruispuntplateaus, aanpassing kruisingen) en wegvakken (drempels). Deze maatregelen zijn gericht op het ontmoedigen van doorgaand verkeer in het gebied Tongeren en op een evenredige verdeling van verkeer op de oost-westverbindingen door Tongeren;

- Het verleggen van de regionale fietsverbinding Oisterwijk – Boxtel die via de VLK en vanaf de overweg d'Ekker via de Kapelweg wordt geleid.

Voor meer achtergrondinformatie over het deelproject wordt uw raad verwezen naar de raadsinformatiebrief van 30 mei 2018 met onder meer een toelichting op het Voorlopig Ontwerp (VO) Tongeren, het advies van de Werkgroep Verkeersmaatregelen Tongeren en de bestuurlijke reactie hierop, de aanpassing van het VO naar aanleiding van uitbreidingsplannen van het bedrijf Tongeren 48, het ontwerpbestemmingsplan en de procedure.

Enkel ten behoeve van de aanleg van de Verbindingsweg Tongeren is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Het ontwerpbestemmingsplan is in procedure gebracht. Dit

Steller: CVDMEIJDEN **Betrokken medewerkers:**

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: Meerdere

bestemmingsplan, gebaseerd op het aangepaste tracé van de verbindingsweg, ligt nu ter besluitvorming aan u voor.

Proces

Met ingang van vrijdag 8 juni tot en met donderdag 19 juli 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel) gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen de termijn zijn 15 zienswijzen binnengekomen waarvan drie identieke zienswijzen. De zienswijzen zijn ingediend door de Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord, WEB, Stichting Kalksheuvel Groen De Betere Weg, het Groene Hart, Fietsersbond, provincie Noord-Brabant en enkele bedrijven (3) en bewoners (6) uit de omgeving.

In het kader van de besluitvorming in 2017 over de eerste twee deelprojecten (sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg) is een integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen opgesteld. Deze Nota maakte onderdeel uit van de besluitvorming van raad en college op respectievelijk 12 en 26 september 2017.

De strekking van de zienswijzen op het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is grotendeels identiek aan de strekking van de zienswijzen op de eerste twee deelprojecten. In enkele zienswijzen worden de zienswijzen uit 2017 onverkort van toepassing verklaard. Om deze reden is gekozen voor het opstellen van één integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen voor **alle drie deelprojecten**. De Nota uit 2017 over de eerste twee deelprojecten is daartoe uitgebreid met de beantwoording van de zienswijzen over deelproject 3 en waar nodig op onderdelen aangevuld en geactualiseerd.

De integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018 vormt een onderdeel van uw besluitvorming over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren.

Vanwege de inhoudelijke samenhang en gelet op de intentie om de Verbindingsweg Tongeren gelijktijdig of direct aansluitend aan de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg te realiseren, willen wij de Raad van State verzoeken om deze drie deelprojecten gelijktijdig te behandelen.

Strekking zienswijzen

De belangrijkste bezwaren in de zienswijzen kunnen als volgt worden samengevat:

- het ontbreken van een integrale toekomstbestendige (verkeers)visie met duurzame robuuste maatregelen;
- het onvoldoende oplossend vermogen van het Maatregelenpakket PHS Boxtel (scope) en de onjuiste keuzes die hierin zijn gemaakt;
- twijfels bij nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket;
- aan nut en noodzaak van deelproject Tongeren als zodanig wordt in mindere mate getwijfeld. De vrees is vooral dat de maatregelen in dit deelproject onvoldoende zijn om de gevolgen van het Maatregelenpakket, in het bijzonder voor Boxtel-Noord, op te vangen.
- de verschuiving van de verkeersdruk naar elders in Boxtel, specifiek Boxtel-Noord, met nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en voor het woon- en leefklimaat. De leefbaarheid van het gebied komt hiermee onevenredig onder druk te staan;
- de bestaande infrastructuur heeft onvoldoende capaciteit om de geprognosticeerde verkeersintensiteiten goed en veilig te verwerken;
- de onjuistheid van het verkeersmodel en de hierin geprognosticeerde verkeersintensiteiten die aan de keuzes en onderbouwing ten grondslag ligt.

Beantwoording zienswijzen

Ag. nr.: 8**Reg. nr.:** Meerdere

De zienswijzen op deelproject 3 zijn grotendeels identiek aan de zienswijzen op de eerste twee deelprojecten, hetgeen inhoudt dat ook de beantwoording en voorgestelde besluitvorming grotendeels identiek is. Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar bijgaande integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018. Op basis hiervan wordt voorgesteld om het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren vast te stellen.

Naar aanleiding van de zienswijze van de Fietzersbond wordt een kleine uitbreiding van het plangebied in de zuidwestzijde voorgesteld. Met deze aanpassing wordt de door de Fietzersbond voorgestelde aanpassing van de aansluiting van het fietspad Tongeren op de VLK bij de uitwerking in het VO niet onmogelijk gemaakt.

Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie worden enkele wijzigingen voorgesteld ter zekerstelling van de kwaliteitsverbetering en mitigerende/compenserende maatregelen in het gebied.

Verder wordt een ambtshalve wijziging van de regels overeenkomstig het bestemmingsplan VLK voorgesteld op basis waarvan een tijdelijke ontsluiting van het bedrijf Tongeren 48 kan worden gerealiseerd in de situatie dat de Verbindingsweg Tongeren niet gelijktijdig met of direct aansluitend aan de VLK kan worden gerealiseerd.

Bovenstaande wijzigingen hebben geen betrekking op (het tracé van) de Verbindingsweg als zodanig.

Beoogd resultaat

Besluitvorming ten behoeve van deelproject 3 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waartoe uw raad eerder heeft besloten en waarover tussen Rijk, provincie en gemeente afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst op basis waarvan dit deelproject kan worden gerealiseerd.

Argumenten

1.1 De zienswijzen op deelproject 3 zijn grotendeels identiek aan de zienswijzen op de eerste twee deelprojecten waardoor ook de lijn van de voorgestelde besluitvorming over de drie deelprojecten identiek is.

Onderstaand de belangrijkste aspecten van deze lijn van besluitvorming:

- het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2008 vormt de geldende integrale gemeentelijke visie op de verkeersstructuur. Met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een groot aantal doelstellingen van het GVVP 2008;
- het Maatregelenpakket PHS Boxtel vormt het uitgangspunt voor de actualisatie van het GVVP 2008 in de MObilitEitsVisiE 2031 (MOVE'31). De noodzaak om te wachten op MOVE'31 ontbreekt;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet álle verkeersknelpunten binnen Boxtel opgelost. In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de deelprojecten VLK, de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat en de Verbindingsweg/ Verkeersmaatregelen Tongeren onderdeel uitmaken, wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel worden hiermee in voldoende mate aangetoond;
- er heeft een zeer uitgebreid en zorgvuldig proces middels burgerparticipatie en besluitvorming plaatsgevonden om te komen tot de tracékeuze voor de VLK en tot de inhoud van het Maatregelenpakket PHS Boxtel;

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: Meerdere

- in dit proces zijn diverse alternatieven en varianten op een groot aantal aspecten uitgebreid onderzocht en bij de besluitvorming zorgvuldig afgewogen, wat heeft geleid tot de keuze van de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- het regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde verkeersmodel voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel geven een representatief en betrouwbaar beeld van het huidige en toekomstige verkeersaanbod en spreiding over de wegen. Dit model heeft ten grondslag gelegen aan de verkeerskundige onderbouwingen en milieuonderzoeken. De geconstateerde verschillen in intensiteiten zijn verklaarbaar;
- het verkeersmodel toont aan dat het aandeel doorgaand verkeer op een aantal wegen in de woonwijken vermindert. Op andere wegen daarentegen (voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel; voor een deel betreft dit wegen bestemd voor doorgaand verkeer zoals de VLK en Keulsebaan) is sprake van een toename van verkeer;
- de toekomstige verkeersintensiteiten passen grotendeels binnen de wegcategorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op de wegen in Boxtel gewaarborgd is en blijft;
- met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang verandert de bereikbaarheid wat zal leiden tot omrijdafstanden.
Bij de besluitvorming door uw raad over de voorkeursvariant, zoals opgenomen in het Maatregelenpakket PHS Boxtel, is besloten de hiermee gepaard gaande omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren. De gevolgen ten aanzien van de bereikbaarheid en omrijdafstanden zullen niet onevenredig zijn;
- de Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft positief ten aanzien van deelprojecten 1, 2 en 3 geadviseerd. Daarnaast heeft ook de politie positief over de verkeersbesluiten geadviseerd;
- van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat of van een onaanvaardbare aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de omgeving of ten aanzien van het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen is geen sprake;
- het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel is geplaatst op de prioritaire lijst van het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De benodigde stikstofdepositieruimte voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel is hiermee verzekerd. De passende beoordeling voor het aspect stikstof heeft plaatsgevonden in het kader van het PAS. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en blijft daarmee het toetsingskader;
- het Maatregelenpakket PHS Boxtel past binnen de vastgestelde beleidskaders van provincie en gemeente en binnen de geldende regelgeving.

1.2 Bij de aanpak van de beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot deelproject 3 wordt aangesloten bij de aanpak in het kader van de deelprojecten 1 en 2.

Bij uw besluitvorming op 12 september 2017 is gekozen voor de aanpak in de vorm van een integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen. Ook is gekozen voor de beantwoording van zienswijzen met een vergelijkbare strekking per onderwerp in een algemeen deel en een beantwoording van de individuele zienswijzen in een tabel. Dezelfde aanpak is bij deelproject 3 gevolgd.

Omdat de strekking van de zienswijzen op deelproject 3 grotendeels identiek is aan de zienswijzen op de eerste twee deelprojecten, is gekozen voor één integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen voor de drie deelprojecten gezamenlijk. De Nota uit 2017 is hiertoe aangevuld en geactualiseerd in de vorm van een Nota 2018.

2.1 Aanpassing van de toelichting van de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' ná behandeling in de raadsvergadering is mogelijk gewenst.

De werkwijze binnen de gemeente Boxtel is dat aan uw gemeenteraad een concept van de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' wordt voorgelegd. Over deze Nota wordt gelijktijdig met

Ag. nr.: 8**Reg. nr.:** Meerdere

het voorstel door uw raad besloten, hetgeen formeel betekent dat ná besluitvorming een aanpassing van de Nota niet meer mogelijk is.

Deze werkwijze biedt echter geen ruimte om hetgeen tijdens de raadsvergadering is besproken of door de insprekers naar voren is gebracht nog op een zorgvuldige wijze in de Nota te kunnen verwerken.

Daarom wordt voorgesteld om de toelichting van voorliggende Nota naar aanleiding van de raadsvergadering desgewenst nader te kunnen aanvullen of aanpassen. De strekking van de beantwoording blijft daarbij in principe ongewijzigd tenzij op basis van een amendement hierin wijzigingen moeten worden aangebracht.

3.1 Voorgestelde wijzigingen in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' hebben slechts betrekking op enkele beperkte (van de juridische bindende) onderdelen van het bestemmingsplan.

De verbeelding en de regels vormen samen de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan.

De zienswijzen van de Fietzersbond en van de provincie Noord-Brabant leiden op enkele onderdelen tot kleine wijzigingen van het bestemmingsplan, zie paragraaf 4.3 (wijzigingen) van de Nota 2018. Naar aanleiding van de zienswijze van de Fietzersbond wordt een uitbreiding van het plangebied voorgesteld om de door de Fietzersbond voorgestelde aanpassing van de aansluiting van het fietspad Tongeren op de VLK bij de uitwerking in het VO niet onmogelijk te maken. Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie worden enkele wijzigingen voorgesteld ter zekerstelling van de kwaliteitsverbetering en mitigerende/compenserende maatregelen in het gebied.

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

De toelichting vormt het niet-juridisch bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

Deze toelichting wordt naar aanleiding van de beantwoording van de zienswijzen en eventueel de behandeling in de raadsvergadering voor zover nodig aangevuld. Verder wordt de toelichting aangevuld met de actualisatie van de onderzoeken als gevolg van de aanpassing van het tracé ter plaatse van het bedrijf Tongeren 48. Ook wordt de inrichtingsschets met de mitigerende en compenserende maatregelen met onderbouwing aan de toelichting toegevoegd.

Kanttekeningen

3.1 Haalbaarheid van het PAS nog ongewis.

Op verzoek van gemeente, Rijk en provincie is het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel geplaatst op de prioritaire lijst van het PAS. De benodigde stikstofdepositieruimte voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel is hiermee verzekerd. Aan het PAS wordt voldaan.

In de eerste beroepsprocedures over het PAS bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, is ter discussie gesteld of het PAS wel in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn. In dat kader heeft de Afdeling overwogen dat een programmatische aanpak zoals het PAS in beginsel een geschikt instrument is om aan de verplichtingen op grond van de Habitatrichtlijn te voldoen. Met zekerheid kan de Afdeling hierover echter pas een uitspraak doen als een aantal vragen hierover in relatie tot de Europese Habitatrichtlijn is beantwoord. In afwachting van de antwoorden van het Europese Hof van Justitie en een nadere onderbouwing door het Rijk, blijft het PAS voorlopig in werking. Zie hierover ook de Raadsinformatiebrief van 20 juni 2018.

Op 25 juli 2018 heeft Advocaat-Generaal Kokott van het Europese Hof van Justitie zich uitgelaten over de verenigbaarheid van het PAS met de Europese Habitatrichtlijn (ECLI:EU:C:2018:622). Naar het oordeel van de Advocaat-Generaal lijkt vast te staan dat het Nederlandse PAS weliswaar veelbelovende oplossingen bevat maar dat er wel enige twijfel

Ag. nr.: 8**Reg. nr.:** Meerdere

bestaat over het antwoord op de vraag of het PAS in zijn huidige vorm geheel voldoet aan de eisen van de Habitatrictlijn. Als redenen worden onder meer genoemd dat het PAS nieuwe stikstofdepositie toestaat, terwijl de kritische depositiewaarden van Natura 2000-gebieden nog altijd worden overschreden. Ook is in de passende beoordeling van het PAS rekening gehouden met de veronderstelde positieve gevolgen van de brongerichte maatregelen en herstelmaatregelen zoals deze in het PAS zijn opgenomen. Prognoses over toekomstige gevolgen en de verwachte daling van stikstofemissies mogen niet worden meegenomen.

Het is nu aan het Hof van Justitie om aan de hand van de conclusies van de Advocaat-Generaal de prejudiciële vragen van de Raad van State over het PAS te beantwoorden. Deze uitspraak van het Europese Hof van Justitie wordt dit najaar verwacht. Vervolgens is het aan de Raad van State om aan de hand van het arrest van het Hof van Justitie een uitspraak te doen. Tot deze uitspraak worden alle lopende beroepsprocedures waarin het PAS aan de orde is, zoals ook de beroepsprocedures in het kader van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, aangehouden.

Financiën

De financiële afspraken tussen rijk, provincie en gemeente over het Maatregelenpakket PHS Boxtel zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst van 2015. Deelproject Tongeren past binnen het taakstellend budget volgens het afsprakenkader in deze bestuursovereenkomst.

Uitvoering

De planning is er op gericht om de Verbindingsweg Tongeren gelijktijdig of direct aansluitend aan de VLK te realiseren. De haalbaarheid hiervan is mede afhankelijk van de voortgang van de planologische procedures en van het grondverwervingstraject. De Raad van State zal worden verzocht om de deelprojecten 1, 2 en 3 gelijktijdig te behandelen.

Communicatie

De bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan heeft op de gebruikelijke wettelijke wijze plaatsgevonden. Tevens zijn de direct omwonenden en de grondeigenaren in het gebied, de indieners van de zienswijzen met betrekking tot de deelprojecten 1 en 2 als ook de leden van de werkgroep Verkeersmaatregelen Tongeren en de Klankbordgroep PHS deelgebied Boxtel – Haaren (Esch) hierover geïnformeerd.

Daarnaast heeft uitgebreide informatieverstrekking plaatsgevonden via nieuwsbrieven en op de gemeentelijke website. Tijdens een informatiemarkt op 27 juni 2018 was informatie beschikbaar en konden vragen worden gesteld over het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren, het deelproject Verkeersmaatregelen Tongeren en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Indieners van zienswijzen zijn via een brief geïnformeerd over de raadsvergadering van 9 oktober 2018. Over de raadsbehandeling is ook melding gemaakt op de gemeentelijke website. Half november start de terinzagelegging van het besluit over het vastgestelde bestemmingsplan en de besluiten. Tegen dit besluit kan vervolgens binnen zes weken beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: Meerdere

Boxtel, 18 september 2018.

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

de burgemeester,
M. Buijs



Bijlagen

1. Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018 met bijlagen 3 en 4
Voor bijlagen 1 en 2 van de Nota wordt verwezen naar het raadsbesluit met bijbehorende Nota van zienswijzen en wijzigingen van 12 september 2017.
2. **Niet openbaar:** overzicht NAW-gegevens indieners zienswijzen.

Ter inzage

1. Ontwerp-bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (zie www.ruimtelijkeplannen.nl onder NL.IMRO.0757.BP01wegTongeren-otw1).

Contactpersoon

W.P.M. van den Heuvel, teammanger RMEO-Ruimtelijke Ontwikkeling,
w.vd.heuvel@mijngemeentedichtbij.nl, 073-5531125.

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: Meerdere

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 september 2018;

Besluit

1. In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018', behorende bij raadsbesluit van 9 oktober 2018;
2. In te stemmen dat, met behoud van de strekking van de beantwoording van de zienswijzen door uw raad, de toelichting in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018' kan worden aangevuld of aangepast naar aanleiding van de raadsvergadering van 9 oktober 2018;
3. Te besluiten tot het, op enkele kleine onderdelen gewijzigd, vaststellen van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018', behorende bij raadsbesluit van 9 oktober 2018.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 9 oktober 2018;

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



de voorzitter,
M. Buijs



Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Coördinatieprocedure deelprojecten 1 en 2 van het
Maatregelenpakket PHS Boxtel [én](#)
[Procedure deelproject 3 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel](#)

- behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 12 september 2017 tot besluitvorming over het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 12 september 2017 tot besluitvorming over het onttrekkingsbesluit van de spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- behorend bij het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Boxtel van 26 september 2017 tot besluitvorming over de vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder;
- behorend bij het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Boxtel van 26 september 2017 tot besluitvorming over het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- behorend bij het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Boxtel van 26 september 2017 tot besluitvorming over het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer;
- [behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 9 oktober 2018 tot besluitvorming over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren.](#)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Procedure	4
1.2	Leeswijzer	9
2	Algemene beantwoording zienswijzen	10
2.1	Integrale visie verkeersstructuur Boxtel	10
	2.1.1 GVP 2008	10
	2.1.2 MOVE'31	11
2.2	Maatregelenpakket PHS Boxtel (Maatregelenpakket)	13
	2.2.1 Maatregelenpakket	14
	2.2.2 Projecten met relevantie voor het Maatregelenpakket	19
	2.2.3 Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket	21
2.3	Nut en noodzaak	22
2.4	Procesverantwoording	27
2.5	Variantenstudies en belangenafweging	30
2.6	Voorgestelde oplossingen en alternatieven	32
	2.6.1 Onderzoek 'nulplus' alternatieven	32
	2.6.2 Vrachtwagenverbod Kapelweg	33
	2.6.3 Pleidooi proefafsluiting	34
	2.6.4 Opwaardering fietstunnel	35
	2.6.5 Uitstel besluitvorming	35
	2.6.6 Overige oplossingen en alternatieven	36
2.7	Verkeer	37
	2.7.1 Regionaal verkeersmodel	38
	2.7.2 Regionaal verkeersmodel met het Maatregelenpakket	39
	2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket	40
2.8	Bereikbaarheid	45
	2.8.1 Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	46
	2.8.2 Bereikbaarheid landbouwverkeer	47
	2.8.3 Bereikbaarheid hulpdiensten	47
2.9	Omgevingsaspecten	48
	2.9.1 Woon/ en leefklimaat	48
	2.9.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	51
	2.9.3 Natura 2000 en het PAS	53
2.10	Beleid en regelgeving	54
2.11	Schadevergoeding	60

3.	Beantwoording per zienswijze	61
3.1	Inleiding	61
3.2	Tabel	61
4	Nota van wijzigingen	62
4.1	Inleiding	62
4.2	Overzicht van de wijzigingen deelprojecten 1 en 2	62
4.3.	Overzicht van de wijzigingen deelproject 3	67

Bijlagen:

Deelprojecten 1 en 2

Bijlage 1	Geanonimiseerd overzicht indieners zienswijzen deelprojecten 1 en 2
Bijlage 2	Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelprojecten 1 en 2 , behorende bij hoofdstuk 3

Deelproject 3

Bijlage 3	Geanonimiseerd overzicht indieners zienswijzen deelproject 3
Bijlage 4	Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 , behorende bij hoofdstuk 3

1 Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming over de eerste twee deelprojecten (sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg) van het Maatregelenpakket PHS Boxtel is een Nota van zienswijzen en wijzigingen opgesteld. Deze Nota maakte integraal onderdeel uit van de besluitvorming over deze twee deelprojecten door raad en college van de gemeente Boxtel in september 2017.

In juni 2018 is de procedure voor het bestemmingsplan van het derde deelproject (Verkeersmaatregelen Tongeren) gestart. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn 15 zienswijzen door de gemeente ontvangen. De strekking van deze zienswijzen is grotendeels identiek aan de strekking van de zienswijzen uit 2017 met betrekking tot de eerste twee deelprojecten. In enkele zienswijzen worden de zienswijzen uit 2017 zelfs onverkort van toepassing verklaard. Om deze reden en vanwege de samenhang is gekozen voor één integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen voor **alle drie deelprojecten**.

Het betreft de volgende drie deelprojecten van het Maatregelen PHS Boxtel:

- sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat (deelproject 1);
- Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (deelproject 2);
- Verkeersmaatregelen Tongeren (deelproject 3).

De Nota uit 2017 over de eerste twee deelprojecten is daartoe uitgebreid met de beantwoording van de zienswijzen over deelproject 3 en tevens waar nodig op onderdelen aangevuld en geactualiseerd.

Ter verduidelijking zijn de aanvullingen en actualisaties in voorliggende Nota 2018 middels blauwe tekstpassages weergegeven. Op deze wijze wordt inzichtelijk op welke onderdelen de nu voorliggende Nota 2018 afwijkt van de Nota uit 2017.

1.1 Procedure

Procedure deelprojecten 1 en 2

Coördinatieregeling

Vanwege de inhoudelijke samenhang tussen het bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) en de overige besluiten én omdat de procedures tot vaststelling van deze besluiten parallel in voorbereiding zijn, heeft de gemeenteraad op 9 mei 2017 besloten de coördinatieregeling op grond van artikel 3.30 en volgende Wet ruimtelijke ordening voor dit bestemmingsplan en de samenhangende besluiten toe te passen.

Genoemde coördinatieregeling maakt het mogelijk om de procedures voor het bestemmingsplan en de samenhangende besluiten gelijk op te laten lopen. De bevoegdheid tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en het onttrekkingsbesluit ligt bij de gemeenteraad. Het college van burgemeester en wethouders (B&W) is bevoegd te besluiten over de verkeersbesluiten en de hogere waarden Wet geluidhinder. Het college van B&W verzorgt ook de coördinatie van de procedures. Tegen deze vastgestelde besluiten staat vervolgens gelijktijdig beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ter visie legging ontwerpen

Met ingang van 12 mei tot en met 22 juni 2017 hebben met toepassing van de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening het volgende ontwerpbestemmingsplan en de volgende hiermee samenhangende ontwerpbesluiten ter inzage gelegen:

- ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017;
- ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder;

- ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer;
- ontwerpbesluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef;
- ontwerpverkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer.

Kennisgeving van de tervisielegging heeft plaatsgevonden op donderdag 11 mei 2017 in de Staatscourant, het GVOP (Gemeenschappelijke Voorziening Officiële Publicaties) en in het plaatselijk weekblad Brabants Centrum. Daarnaast is uitgebreid aandacht besteed aan de start van de procedure in een (binnen de gemeente huis-aan-huis verspreide) informatiekraan, nieuwsbrieven, op de gemeentelijke website en via persberichten. De indieners van zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg uit 2013, de grondeigenaren en de eigenaren van de woningen waarvoor een hogere waarden Wet geluidhinder wordt vastgesteld, zijn via een brief persoonlijk hierover geïnformeerd. Daarnaast heeft de gemeente op 18, 19, 22 en 23 mei 2017 een informatiewinkel georganiseerd voor informatie over het Maatregelenpakket PHS Boxtel, het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 en de hiermee samenhangende ontwerpbesluiten en de procedures. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vormt het totaal pakket aan infrastructurele maatregelen waarvan de VLK onderdeel uitmaakt (zie de toelichting in 2.2.1).

Analoge exemplaren van het ontwerpbestemmingsplan en de overige ontwerpbesluiten lagen ter inzage in het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek in Boxtel.

De ontwerpen waren op de volgende wijze digitaal te raadplegen :

- het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017' was digitaal raadpleegbaar via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl;
- de integrale teksten van de ontwerpverkeersbesluiten en het ontwerp-onttrekkingsbesluit waren opgenomen in de afzonderlijke (en gelijktijdig geplaatste) kennisgevingen over deze ontwerpbesluiten in de Staatscourant;
- het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder was te raadplegen via de gemeentelijke website www.boxtel.nl/PHS;
- de integrale kennisgeving was geplaatst op de gemeentelijke website www.boxtel.nl/PHS. In deze digitale kennisgeving waren diverse links opgenomen naar de ontwerpen.

Zienswijzen

Gedurende de tervisielegging van zes weken stond de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen. Binnen de termijn zijn 161 zienswijzen, waarvan één mondelinge zienswijze, bij de gemeente ingediend.

Eén zienswijze is ruim buiten de termijn binnengekomen. Deze zienswijze, formeel niet ontvankelijk, is identiek aan een aantal wel ontvankelijke zienswijzen. De zienswijze is daarom volledigheidshalve aan de tabel met zienswijzen (zie hoofdstuk 3) toegevoegd. Vanwege de identieke strekking is de zienswijze daarmee ook inhoudelijk in de afweging betrokken. Formeel heeft indiener geen beroepsmogelijkheid tenzij er gegronde redenen zijn voor de te late indiening.

De indieners van de zienswijzen hebben een ontvangstbevestiging ontvangen met een vermelding van het casenummer (GC17.xxx) waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd.

Integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'

Het overgrote deel van de zienswijzen heeft betrekking op de aanleg van de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Gevreesd wordt voor de nadelige gevolgen van deze twee besluiten.

Ten aanzien van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang wordt met name gevreesd voor een verslechtering van de bereikbaarheid, omrijafstanden, nadelige gevolgen voor het omliggende wegennet en hiermee gepaard gaande nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat.

Ten aanzien van de aanleg van de VLK wordt met name gevreesd voor een verslechtering van het woon- en leefklimaat en een aantasting van de gebiedswaarden. Vraagtekens worden geplaatst bij nut en noodzaak van het Maatregelenpakket waar deze twee projecten deel van uitmaken, bij de scope van het Maatregelenpakket, het proces dat heeft geleid tot het Maatregelenpakket. Verder wordt getwijfeld of het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, in overeenstemming is met geldend beleid en regelgeving. Tevens worden oplossingen en alternatieven voorgesteld.

Vanwege de onderlinge verwevenheid is een uitsplitsing van de zienswijzen per plan of besluit niet mogelijk gebleken. Een groot deel van de zienswijzen heeft inhoudelijk betrekking op één of meerdere besluiten.

Hiermee wordt de keuze van de raad van 9 mei 2017 om deze besluiten via de coördinatieprocedure te brengen in ruime mate bevestigd.

Om bovenstaande redenen is gekozen voor één integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'. Deze Nota wordt integraal betrokken bij de afweging en besluitvorming door de gemeenteraad en het college van B&W over het bestemmingsplan VLK en de vier samenhangende, en met toepassing van de coördinatieprocedure gelijktijdig in procedure gebrachte, besluiten.

De voorliggende Nota bevat een samenvatting van alle zienswijzen en de beantwoording hiervan door de gemeente.

Besluitvormingsproces

Behandeling van de Nota vindt plaats in de raadsvergadering van 12 september 2017. De gemeenteraad is bevoegd te besluiten over het bestemmingsplan VLK 2017 en het onttrekkingsbesluit Bakhuisdreef. Behandeling hiervan vindt plaats in de raadsvergadering van 12 september 2017. Vanwege het integrale karakter wordt de gemeenteraad voorgesteld gelijktijdig kennis te nemen van de voorgenomen besluitvorming door het college van B&W,

Het college van B&W is bevoegd te besluiten over de verkeersbesluiten voor de Tongersestraat en Kapelweg en over het besluit hogere waarden Wet geluidhinder. De besluitvorming door het college van B&W vindt plaats op 26 september 2017.

Bij alle bovengenoemde besluiten wordt deze integrale Nota van zienswijzen en wijzigingen betrokken.

In de eerste helft van oktober 2017 worden indieners persoonlijk geïnformeerd over de reactie van de gemeente op de ingediende zienswijze, de besluitvorming en de vervolprocedure. Naar verwachting liggen het vastgestelde bestemmingsplan en de besluiten met ingang van 20 oktober 2017 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Indieners van de zienswijzen zijn op 1 september 2017 schriftelijk geïnformeerd over de behandeling van het raadsvoorstel in de raadsvergadering van 12 september 2017 waarbij is gewezen op de mogelijkheid om tijdens deze vergadering gebruik te maken van het spreekrecht.

Procedure deelproject 3

Ter visie legging ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren

Met ingang van vrijdag 8 juni tot en met donderdag 19 juli 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ter inzage gelegen.

Kennisgeving van deze tervisielegging heeft plaatsgevonden op donderdag 7 juni 2018 in de Staatscourant, het GVOP (Gemeenschappelijke Voorziening Officiële Publicaties) en in het plaatselijk weekblad Brabants Centrum.

Daarnaast is uitgebreid aandacht besteed aan de start van de procedure via enkele nieuwsbrieven, op de gemeentelijke website en tijdens een informatiemarkt. De direct omwonenden en de grondeigenaren in het gebied alsmede de indieners van de zienswijzen met betrekking tot de deelprojecten 1 en 2 zijn persoonlijk via een brief over de start van de procedure geïnformeerd. Ook de leden van de werkgroep Verkeersmaatregelen Tongeren en de Klankbordgroep PHS deelgebied Boxtel – Haaren (Esch) zijn hierover geïnformeerd.

Op 27 juni 2018 heeft een informatiemarkt plaatsgevonden. Tijdens deze informatiemarkt was informatie beschikbaar en konden vragen worden gesteld over het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren, het deelproject Verkeersmaatregelen Tongeren en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Analoge exemplaren van het ontwerpbestemmingsplan lagen ter inzage in het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek in Boxtel.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Tongeren' was digitaal raadpleegbaar via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (planidn) van dit ontwerpbestemmingsplan is NL.IMRO.0757.BP01wegTongeren-otw1.

Zienswijzen

Gedurende de tervisielegging van zes weken stond de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen. Binnen de termijn zijn 15 zienswijzen bij de gemeente ingediend.

Drie van deze zienswijzen waren in eerste instantie als pro-forma zienswijzen ingediend.

Binnen de door de gemeente extra geboden termijn is de inhoudelijke onderbouwing van deze zienswijzen alsnog ontvangen.

De indieners van de zienswijzen hebben een ontvangstbevestiging ontvangen met een vermelding van het betreffende casenummer (GC18.nr xx) waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd. Elke zienswijze heeft een uniek casenummer.

Integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'

Bij de besluitvorming over de eerste twee deelprojecten in september 2017 is gekozen voor één integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'.

Bij de beoordeling van de 15 zienswijzen met betrekking tot deelproject Tongeren is gebleken dat de strekking van deze zienswijzen grotendeels identiek is aan de strekking van de zienswijzen tegen de eerste twee deelprojecten. Dit betekent dat ook de integrale 'Nota van zienswijzen en wijzigingen' van september 2017 inhoudelijk grotendeels onverkort van toepassing is. Daarom is de keuze gemaakt om de integrale Nota uit 2017 uit te breiden met deelproject 3. Om de aanvullingen en actualisaties inzichtelijk te maken, zijn deze teksten in het blauw weergegeven.

Enkele zienswijzen hebben niet zozeer betrekking op de nieuwe Verbindingsweg Tongeren als zodanig maar meer op de wijze van uitvoering van de verbindingsweg en op de wijze van uitvoering van de overige verkeersmaatregelen in het gebied.

Voor zover deze zienswijzen geen betrekking hebben op de Verbindingsweg Tongeren, worden deze zienswijzen als waren dit inspraakreacties beantwoord. Tegen deze betreffende onderdelen kan in het kader van het bestemmingsplan geen beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

De voorliggende Nota 2018 bevat een samenvatting van alle zienswijzen (deelprojecten 1, 2 en 3) en de beantwoording hiervan door de gemeente. De algemene beantwoording is opgenomen in hoofdstuk 2. Voor de individuele beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren wordt verwezen naar de tabel in bijlage 4. Deze aangevulde integrale Nota 2018 vormt een onderdeel van de besluitvorming door de raad op 9 oktober 2018 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren

Besluitvormingsproces

Besluitvorming over het bestemmingsplan vond plaats in de raadsvergadering van 9 oktober 2018. Indieners van de zienswijzen zijn eind september 2018 schriftelijk geïnformeerd over de behandeling van het raadsvoorstel in de raadsvergadering waarbij is gewezen op de mogelijkheid om tijdens deze vergadering gebruik te maken van het spreekrecht.

Voor de tervisielegging worden indieners persoonlijk geïnformeerd over de beantwoording van de gemeente op de ingediende zienswijze, de besluitvorming en de vervolprocedure. Het vastgestelde bestemmingsplan en het raadsbesluit liggen vanaf half november 2018 gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

1.2 Leeswijzer

Deze Nota bevat de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 2 Algemene beantwoording.

In dit hoofdstuk worden de algemene onderwerpen uit de zienswijzen van een gemeentelijk antwoord voorzien. Dit zijn de onderwerpen die in een groot aantal van de zienswijzen naar voren worden gebracht. Zoals onder punt 1.1 is toegelicht, betreft dit onderwerpen die betrekking kunnen hebben op één of meerdere besluiten.

Per paragraaf in hoofdstuk 2 wordt gestart met de strekking van de betreffende zienswijzen, gevolgd door de gemeentelijke beantwoording en een nadere toelichting hierop.

Ter verduidelijking zijn de aanvullingen en actualisaties in voorliggende Nota 2018 middels blauwe tekstpassages weergegeven. Op deze wijze wordt inzichtelijk op welke onderdelen de nu voorliggende Nota 2018 afwijkt van de Nota uit 2017.

De rode tekstpassages, afkomstig uit de Nota van 2017, vormen de belangrijkste passages van de Nota. Deze tekstpassages bevatten de samenvatting van de zienswijzen en de samenvatting van de beantwoording.

Hoofdstuk 3 Beantwoording per zienswijze.

In de tabellen (zie bijlage 2 (deelprojecten 1 en 2) en bijlage 4 (deelproject 3) bij deze Nota) worden de individuele zienswijzen beantwoord.

Bij de samenvatting van de zienswijzen is ten aanzien van elk onderwerp dat wordt ingebracht een beantwoording gegeven. Algemene onderwerpen die door meerdere indieners zijn ingediend, worden in hoofdstuk 2 van een antwoord voorzien. In de reactie op de individuele zienswijzen in hoofdstuk 3 wordt voor een groot deel naar dit algemene hoofdstuk 2 verwezen.

Hoofdstuk 4 Nota van wijzigingen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen van de vastgestelde bestemmingsplannen en de vastgestelde besluiten ten opzichte van de ontwerpen zoals deze ter visie hebben gelegen.

Toegepaste afkortingen in de Nota:

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	PHS
Maatregelenpakket PHS Boxtel	Maatregelenpakket
Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg	VLK
Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan 2008-2020	GVVP 2008
Voorlopig Ontwerp	VO
Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg	TALK
Programmatie Aanpak Stikstof	PAS
Natuur Netwerk Brabant	NNB

2 Algemene beantwoording van de zienswijze

2.1 Integrale visie verkeersstructuur Boxtel

Strekking zienswijzen:

Diverse indieners brengen naar voren dat een actuele en integrale visie op de verkeersstructuur in Boxtel ontbreekt. Tevens wordt gesteld dat het nieuwe beleidskader MOVE'31 dient te worden afgewacht alvorens besluitvorming kan plaatsvinden over deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend.

Beantwoording gemeente:

Het GVVP 2008, als geldend beleidskader, biedt een integrale visie op de verkeersstructuur. Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een groot aantal ambities uit het GVVP 2008. Het GVVP 2008 en het Maatregelenpakket vormen het uitgangspunt voor de actualisatie in MOVE'31.

In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen.

Gelet hierop is er dan ook geen aanleiding om met het Maatregelenpakket te wachten op MOVE'31.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

2.1.1 GVVP 2008

In tegenstelling tot hetgeen in de zienswijzen wordt aangevoerd, beschikt de gemeente Boxtel wel degelijk over een integrale visie op de verkeersstructuur, namelijk het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2020 (GVVP 2008) vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2008. Dit GVVP 2008, met een planhorizon tot 2020, bevat het geldend verkeers- en vervoersbeleid en doelstellingen die nodig zijn om de gemeente Boxtel leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden.

Bij de ambities in paragraaf 5.1 van het GVVP 2008 is een aantal aspecten genoemd die van belang zijn bij het definiëren van de wegenstructuur. Concreet gaat het hierbij om:

- goede interne en externe bereikbaarheid van het centrum en de woongebieden;
- goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijfsterreinen (o.a. Ladonk);
- weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-)verkeer door verblijfsgebieden;
- verbeteren oversteekbaarheid noord-zuid-as;
- verminderen (vracht)verkeersoverlast (Baroniestraat);
- zorgvuldige landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur in het buitengebied;
- verbeteren van de leefbaarheid.

In paragraaf 6.1 van het GVVP 2008 wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die nodig zijn om de voorgestelde wegenstructuur in Boxtel te realiseren.

Als concrete maatregelen worden genoemd het vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan, de verbinding Ladonk Kapelweg, de parallelstructuur en een voorziening voor een veilige oversteek spoorwegovergang. Nut en noodzaak van deze maatregelen worden in het GVVP 2008 nader toegelicht.

Tot slot worden in paragraaf 6.9 de effecten van deze maatregelen (verkeerskundig en voor wat betreft de gevolgen voor lucht en kwaliteit) in beeld gebracht.

Genoemde maatregelen zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het GVVP 2008.

Op basis van dit GVVP 2008 is vervolgens gewerkt aan plannen om de ambities van het GVVP 2008 te realiseren. In het kader van de uitgevoerde variantenstudies voor de VLK en de dubbele spoorwegovergang zijn diverse alternatieven en varianten integraal onderzocht waarbij de afweging heeft plaatsgevonden in hoeverre de varianten bijdragen aan de ambities van het GVVP 2008 (zie paragrafen 2.4 en 2.5).

Deze afweging heeft geleid tot de keuze van de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat met het Maatregelenpakket invulling wordt gegeven aan een groot aantal belangrijke ambities uit het GVVP 2008, zie onder meer paragraaf 2.3.

2.1.2 MOVE'31

Het geldende GVVP 2008 begint dicht bij het eind van haar planhorizon te komen. Daarom is een actualisatie van het GVVP 2008 gewenst. Het GVVP 2008, en het op basis hiervan tot stand gekomen Maatregelenpakket, vormen uitgangspunt voor deze actualisatie.

Dit nieuwe beleidskader heeft MOVE'31. "MOVE" is vrij vertaald de afkorting van MObilitEitsVisiE, waarbij "31" de nieuwe planhorizon aangeeft, zijnde het jaar 2031. Het nieuwe beleidskader MOVE'31 moet leiden tot een actuele visie op mobiliteit.

Op 11 juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met de projectkaders voor MOVE '31. Hierdoor ligt er op dit moment een heldere raadsopdracht, kaderstelling en gedragen aanpak voor MOVE '31.

Het proces om te komen tot een actualisatie van het beleid heeft lang geduurd. Bestuurlijk heeft het traject om te komen tot een geactualiseerd GVVP hoge prioriteit gekregen. Het feit dat de gemeenteraad op 11 juli 2017 heeft besloten fase 2 (beleidsuitwerking) en fase 3 (maatregelenpakket) van MOVE'31 parallel te laten lopen en gezamenlijk voor besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen onderschrijft deze hoge prioriteit.

Ook de Klankbordgroep PHS Boxtel – Haaren, welke het proces rond onder andere het Maatregelenpakket begeleidt, heeft aangedrongen op urgentie bij de actualisatie van het GVVP 2008. Deze Klankbordgroep heeft op 11 april 2017 een brief aan de gemeenteraad gestuurd waarin zij de gemeenteraad oproepen hoge prioriteit te geven aan het opstellen van een, in hun ogen ontbrekende, integrale visie op de verkeersstructuur en de actualisatie van het GVVP 2008. De klankbordgroep heeft haar advies mede gebaseerd op signalen vanuit de verschillende werkgroepen die de diverse deelprojecten van het Maatregelenpakket begeleiden. De gemeenteraad heeft deze brief bij de besluitvorming ten aanzien van MOVE'31 betrokken.

De doelstelling voor MOVE '31 is door de gemeenteraad als volgt verwoord: MOVE '31 moet leiden tot een actuele visie (fase 1) op mobiliteit in de gemeente Boxtel, als basis voor de antwoorden op mobiliteitsvragen van morgen en vooral de uitdagingen van de toekomst. De visie en uitwerking daarvan in het mobiliteitsbeleid (fase 2) vormen een kader voor het oplossen voor grotere en kleinere mobiliteitsvraagstukken waar de gemeente Boxtel voor komt te staan en vormen de basis voor maatregelen (fase 3).

Voor de langere termijn ligt er nog een opgave op de thema's doorstroming en veiligheid. Welke opgave dat is, wordt in MOVE'31 voortvarend, ook middels participatie, opgepakt en vastgesteld.

De gemeenteraad heeft besloten dat de realisatie van het gehele Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Het Maatregelenpakket is een belangrijke eerste stap in het oplossen van knelpunten en komt voort uit de doelstellingen van het GVVP 2008. Er is dus geen aanleiding om met de besluitvorming over de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket te wachten op MOVE'31.

De buiten de kaders van het Maatregelenpakket noodzakelijke en/of gewenste aanpassingen aan de infrastructuur, een verdere vertaling van beleid (zoals de verdere uitwerking van het fietsnetwerk) en nieuwe ontwikkelingen, worden beschouwd en afgewogen binnen MOVE'31 op nut en noodzaak van maatregelen. Dit zal vervolgens leiden tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma, afhankelijk van het vastgestelde ambitieniveau. De ontvangen zienswijzen ten aanzien van de aan het Maatregelenpakket gerelateerde procedures worden betrokken bij de uitwerking van MOVE'31.

Het proces van MOVE'31 voorziet in consultatie van stakeholders en klankbord- en werkgroepen. In het kader van de uitwerking van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket is een aantal werkgroepen in het leven geroepen. Eén daarvan is de werkgroep Onderliggend wegennet welke als doel heeft de infrastructurele gevolgen van het Maatregelenpakket op het wegennet van Boxtel te beschouwen. De doelen van MOVE'31 vallen samen met die van de werkgroep Onderliggend wegennet. Op dit moment wordt bezien of welke wijze deze werkgroep kan worden geïntegreerd in het proces van MOVE'31.

Besluitvorming over de visie voor MOVE'31 (fase 1) is voorzien in mei 2018. Voor meer informatie over het plan van aanpak en het proces voor MOVE'31 wordt verwezen naar het betreffende raadsbesluit van 11 juli 2017.

Stand van zaken (oktober 2018):

Bovengenoemde planning is vanwege een aantal ontwikkelingen (waaronder het participatietraject rond MOVE'31, het tempo van de overige ontwikkelingen met betrekking tot de infrastructuur in Boxtel) niet haalbaar gebleken. De gemeenteraad is op 9 juli 2018 via een raadsinformatiebrief hierover geïnformeerd.

De planning voor MOVE'31 is op dit moment als volgt. Op 23 oktober 2018 wordt het concept van de visie (fase 1) in een beeldvormende raadsvergadering aan raad en belangstellenden toegelicht. Na de vaststelling van de conceptvisie door de raad in december 2018 vindt een consultatieronde plaats en worden het beleid en de maatregelen (fase 2 en 3) verder uitgewerkt. Vaststelling van MOVE'31 is voorzien in het tweede kwartaal van 2019.

2.2 Maatregelenpakket PHS Boxtel (Maatregelenpakket)

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt gesteld dat het Maatregelenpakket te beperkt is en dat meerdere maatregelen nodig zijn om de knelpunten op te lossen. Concreet worden genoemd de situatie in Boxtel-Noord, de noordzuidas en de uitbreiding van de scope van deelproject Keulsebaan (met onder meer een fietstunnel en aanpassingen op Ladonk).

Verder wordt gepleit om te zorgen voor voldoende alternatieven voor gemotoriseerd verkeer vóór dat de dubbele spoorwegovergang wordt gesloten en dit in het verkeersbesluit via extra opschortende voorwaarden te borgen. Als argumentatie wordt daarbij naar voren gebracht:

- *het beperken van de opschortende voorwaarde tot de VLK is onvoldoende omdat de VLK geen volwaardig alternatief vormt voor het sluiten van de dubbele spoorwegovergang. Alle noodzakelijke verkeersmaatregelen dienen als opschortende voorwaarden te worden opgenomen. Deels wordt bedoeld op de overige deelprojecten van het Maatregelenpakket; deels worden nieuwe flankerende maatregelen voorgesteld;*
- *een sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vóór dat deze maatregelen getroffen zijn leidt tot slechte bereikbaarheid, gevaarlijke verkeerssituaties, toename van sluipverkeer en vrachtverkeer;*
- *met het ontbreken van extra opschortende voorwaarden bestaat onvoldoende garantie dat de overige maatregelen zullen worden uitgevoerd.*

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend. In het bijzonder wordt hierbij het ontbreken van een integrale visie en het ontbreken van afdoende maatregelen voor de verkeersafwikkeling in Boxtel-Noord benadrukt.

Beantwoording gemeente:

Paragraaf 2.2.1 bevat een nadere toelichting op het Maatregelenpakket met een toelichting op de stand van zaken van de deelprojecten. Geconcludeerd wordt dat met het Maatregelenpakket een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel worden opgelost. Resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel worden in het kader van MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2) nader beschouwd. In paragraaf 2.2.2 worden enkele andere projecten toegelicht die directe relaties hebben met de deelprojecten van Maatregelenpakket.

Paragraaf 2.2.3 gaat nader in op de uitvoering van het Maatregelenpakket.

Het uitgangspunt is, zoals ook vastgelegd in de bestuursovereenkomst, om de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten zodra de alternatieve maatregelen voor gemotoriseerd verkeer, zijnde de deelprojecten VLK, Tongeren en Keulsebaan, zijn gerealiseerd. Omdat de VLK de belangrijkste maatregel is om de effecten van de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer te compenseren én omdat de uitwerking van dit deelproject inmiddels voldoende ver is gevorderd, is het mogelijk om het deelproject VLK en het verkeersbesluit voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang juridisch te koppelen.

Om bovengenoemde uitgangspunt duidelijker tot uiting te laten komen in het verkeersbesluit, wordt de formulering in de opschortende voorwaarde als volgt aangepast: 'Dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) als alternatieve maatregel voor het gemotoriseerd verkeer is opengesteld voor het verkeer'.

Deze beantwoording met onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van de bestemmingsplannen en/of de besluiten verwerkt maar leiden, behoudens een kleine aanpassing van de formulering van de opschortende voorwaarde, niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

2.2.1 Maatregelenpakket

Allereerst wordt opgemerkt dat het Maatregelenpakket een belangrijke eerste stap is in het oplossen van verkeersknelpunten. Met dit Maatregelenpakket wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle knelpunten binnen Boxtel opgelost. In het kader van MOVE'31, zie onder 2.1.2, worden resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel beschouwd. Op basis van het vast te stellen ambitieniveau en de afweging van nut en noodzaak van maatregelen zal dit in het kader van MOVE'31 leiden tot een geactualiseerd uitvoeringsprogramma. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket, ter uitvoering van het GVVP 2008, geldt als uitgangspunt voor MOVE'31.

De scope van het Maatregelenpakket met de vijf deelprojecten is het resultaat van een uitgebreid afwegings- en besluitvormingstraject (zie onder 2.4). De betrokken partners (het Rijk, Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Boxtel) hebben tot de scope van het Maatregelenpakket besloten en de afspraken hierover in mei 2015 vastgelegd in een Bestuursovereenkomst. Deze Bestuursovereenkomst is op 11 juni 2015 integraal gepubliceerd in de Staatscourant.

Deze Bestuursovereenkomst bevat ook financiële afspraken ter realisatie van het Maatregelenpakket. In artikel 3 van de Bestuursovereenkomst is het volgende hierover opgenomen:

- Het Rijk verbindt zich tot het verlenen van een projectsubsidie van € 19,2 miljoen;
- Provincie Noord-Brabant investeert een bijdrage van € 13,2 miljoen;
- Gemeente Boxtel investeert een bijdrage € 6 miljoen.

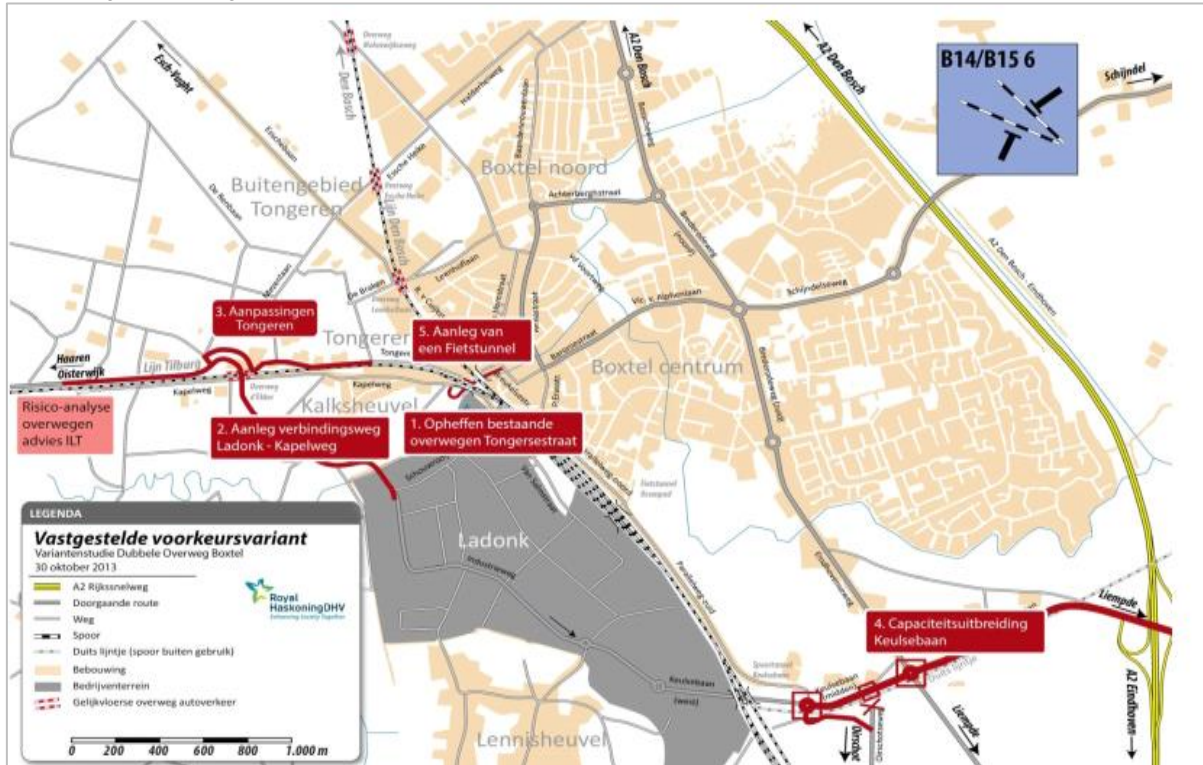
In totaal brengen de drie partijen zo € 38,4 miljoen bijeen voor de realisatie van het Maatregelenpakket.

Het Maatregelenpakket bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten:

1. opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
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);
3. aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer;
4. opwaardering Keulsebaan (in eerste instantie geknipt in deelproject 4a (tussen rotonde De Vorst en rotonde De Goor) en deelproject 4b (tussen rotonde De Goor en de aansluiting met de A2);
5. realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de weg Tongeren.

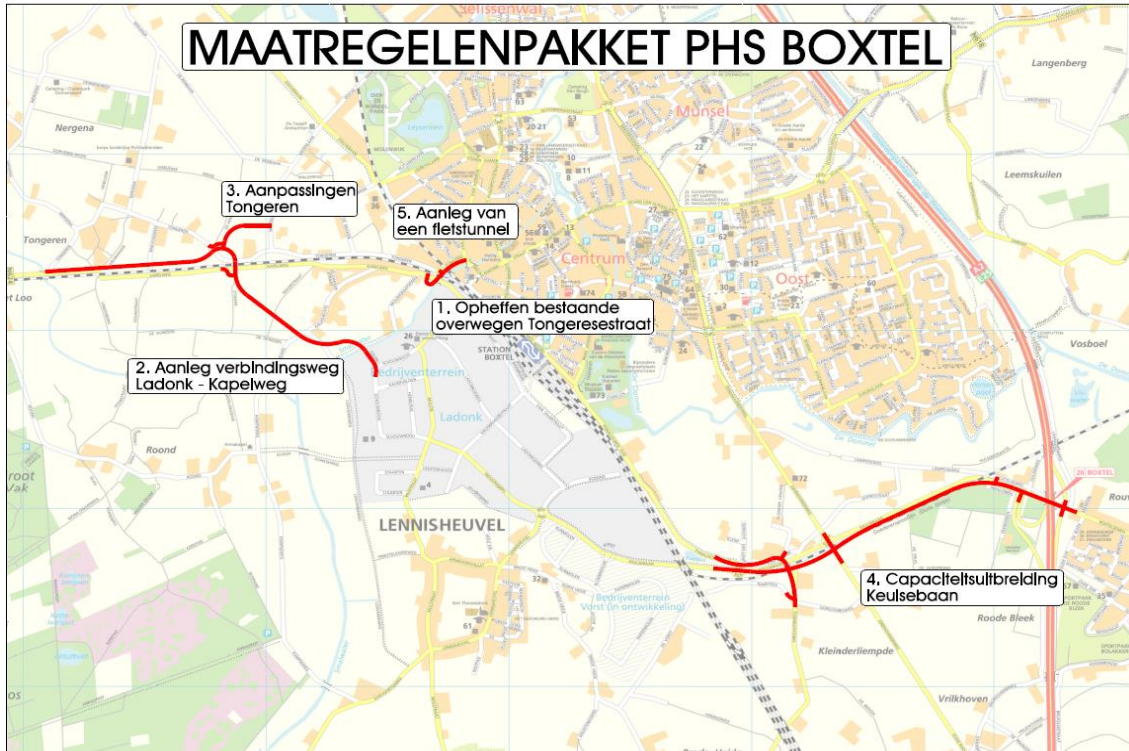
Deze deelprojecten zijn op onderstaande kaart aangegeven.

Afbeelding 1: Maatregelenpakket PHS Boxtel



Onderstaande afbeelding bevat een geactualiseerde kaart waarop de deelprojecten zijn weergegeven volgens de stand van zaken van oktober 2018.

Afbeelding 1a: Maatregelenpakket PHS Boxtel, gebaseerd actuele stand van zaken (oktober 2018)



Onderstaand een korte beschrijving van de vijf deelprojecten met de actuele stand van zaken (augustus 2017), aangevuld met een actualisatie van de stand van zaken per oktober 2018. Voor een specifieke toelichting per deelproject wordt verwezen naar het bestemmingsplan VLK 2017, het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren en de (verkeers)besluiten.

Deelproject 1: opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat.

Dit deelproject behelst de sanering van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat.

In de Bestuursovereenkomst is overeengekomen dat de dubbele spoorwegovergang volledig wordt opgeheven, dus voor al het verkeer. Dit kan echter niet eerder plaatsvinden dan nadat er voor alle verkeerssoorten alternatieve routes beschikbaar zijn.

Voor het gemotoriseerd verkeer zijn dat de VLK, de aanpassingen in Tongeren en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan (deelprojecten 2,3 en 4). Voor het langzaam verkeer is dat de fietstunnel (deelproject 5).

Om Boxtel tijdens de uitvoering bereikbaar te houden, kunnen de vijf deelprojecten niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht, zie onder 2.2.3. Mede om deze reden wordt de sluiting van de dubbele spoorwegovergang gefaseerd uitgevoerd.

De eerste deelprojecten die in uitvoering gaan (in de volgorde VLK, Tongeren en Keulsebaan) zorgen voor alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer. Zodra deze alternatieven zijn gerealiseerd, kan de dubbele spoorwegovergang worden gesloten voor gemotoriseerd verkeer (fase 1).

Zodra op termijn ook het laatste deelproject, de fietstunnel, is gerealiseerd, kan de dubbele spoorwegovergang worden gesloten voor alle vormen van verkeer (fase 2).

Om de dubbele spoorwegovergang te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (fase 1) is een verkeersbesluit nodig. Vanwege de inhoudelijke samenhang wordt dit verkeersbesluit gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK 2017 (zie deelproject 2) en drie andere besluiten (het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer, het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang Bakhuisdreef en het besluit tot vaststelling hogere waarden) gecoördineerd in procedure gebracht.

Voor de sluiting voor al het verkeer, dus inclusief langzaam verkeer (fase2), wordt te zijner tijd een onttrekkingsbesluit genomen.

Stand van zaken (oktober 2018):

Op 26 september 2017 heeft het college van de gemeente Boxtel besloten tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer. Tegen dit besluit is beroep ingesteld bij de Raad van State. Aangezien de uitspraak van het Hof van Justitie over het PAS in het najaar van 2018 wordt verwacht, is de verwachting dat de Raad van State in de loop van 2019 uitspraak zal doen over de eerste deelprojecten van het Maatregelenpakket.

Deelproject 2: Aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen.

Dit deelproject omvat de aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen van de overwegen Kapelweg (opheffen voor gemotoriseerd verkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen).

In 2013 heeft de gemeenteraad ingestemd met het VO voor de VLK. Op basis van dit VO is in augustus 2013 het ontwerpbestemmingsplan VLK 2013 in procedure gebracht. Deze procedure is vervolgens stopgezet in afwachting van de ontwikkelingen rondom PHS.

In 2017 is het eerdere VO uit 2013 op onderdelen geactualiseerd. Bij deze actualisatie zijn de werkgroep VLK en diverse stakeholders betrokken geweest. Het geactualiseerde VO is op 18 april 2017 door het college van B&W vastgesteld. Dit vastgestelde VO vormt de grondslag voor het voorliggende bestemmingsplan VLK 2017. Voor meer toelichting op het VO, zie de toelichting van het bestemmingsplan.

Vanwege de inhoudelijke samenhang worden het bestemmingsplan VLK gelijktijdig met het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer (zie bovenstaand onder deelproject 1) en drie andere besluiten (het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer, het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang Bakhuisdreef en het besluit tot vaststelling hogere waarden) gecoördineerd in procedure gebracht.

Stand van zaken (oktober 2018):

Op 12 september 2017 heeft de raad van de gemeente Boxtel het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 vastgesteld en besloten tot onttrekking van de spoorwegovergang Bakhuisdreef aan de openbaarheid van verkeer.

Op 26 september 2017 heeft het college besloten over de sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en tot het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder.

Tegen deze besluiten is beroep ingesteld bij de Raad van State. Aangezien de uitspraak van het Hof van Justitie over het PAS in het najaar van 2018 wordt verwacht, is de verwachting dat de Raad van State in de loop van 2019 uitspraak zal doen over de eerste deelprojecten van het Maatregelenpakket.

Deelproject 3: Aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid van het fietsverkeer en de snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer.

Voor buurtschap Tongeren is een goede toekomstige bereikbaarheid van groot belang. Anderzijds moet de toename van gebiedsvreemd verkeer door het gebied worden ontmoedigd. De doelstelling van deelproject 3 is om met de toepassing van verkeersremmende maatregelen het gebiedsvreemd verkeer te ontmoedigen en de (fiets) veiligheid te vergroten en om de bereikbaarheid via een aansluiting van buurtschap Tongeren op de VLK te borgen.

Het projectgebied van dit deelproject 3 wordt begrensd door de spoorlijnen Den Bosch-Boxtel en Tilburg-Boxtel. In het kader van dit deelproject zijn onderstaande maatregelen in beeld :

- verkeersremmende voorzieningen op kruispunten (kruispuntplateaus), aangevuld met drempels;
- aansluiting van het oostelijk deel van Tongeren door middel van een nieuwe weg tussen de VLK en de Mezenlaan op de VLK;
- geleiding van de primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel via de VLK en vanaf overweg D'Ekker over de Kapelweg door buurtschap Kalksheuvel.

De stand van zaken van dit deelproject op dit moment is dat de eisen en wensen van belanghebbenden/stakeholders en de werkgroep Tongeren zijn geïnventariseerd. De procedure voor Tongeren start naar verwachting eind 2017.

Stand van zaken (oktober 2018):

In december 2017 is het Voorlopige Ontwerp (VO) van Tongeren vastgesteld. Naar aanleiding van het verzoek van een van de grondeigenaren in het gebied is het tracé van de Verbindingseweg in het voorjaar van 2018 enigszins aangepast. Op basis van het aangepaste VO is het ontwerpbestemmingsplan Verbindingseweg Tongeren opgesteld en vervolgens in procedure gebracht. Het VO en het ontwerpbestemmingsplan zijn op 27 juni 2018 tijdens een informatiemarkt nader toegelicht.

Deelproject 4: Opwaardering van de Keulsebaan

Deelproject 4 betreft de opwaardering van de Keulsebaan zodat er meer capaciteit ontstaat voor het verkeer.

Voor het deelproject Keulsebaan zijn de volgende maatregelen in beeld:

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

Deze maatregelen worden nu uitgewerkt in een VO waarbij de werkgroep Keulsebaan en diverse stakeholders betrokken zijn.

Op dit moment spelen er nog enkele discussies en ontwerpkeuzes binnen dit deelproject. Onder meer worden de aansluitingen op de A2 en het deel van de Keulsebaan tussen de tunnel onder het spoor en bedrijventerrein Ladonk betrokken in het proces omdat deze eveneens geschikt moet zijn om de verwachte verkeersgroei te kunnen verwerken. Daarnaast heeft een fietsveilige oversteek bij rotonde Boseind de nodige aandacht, zie onder paragraaf 2.2.2. Ook de tracébeplanning en inpassing van de snelfietsroute en het onderzoek naar de verbinding tussen de N618 en de A2 worden hierbij betrokken.

Afhankelijk van onder meer de resultaten van bovengenoemde discussies en ontwerpkeuzes kan vervolgens verder worden uitgewerkt. De procedure voor de Keulsebaan start naar verwachting begin 2018.

Stand van zaken (oktober 2018):

In juni 2018 is het Voorlopige Ontwerp (VO) voor de Keulsebaan vastgesteld. Dit VO is op 27 juni 2018 tijdens een informatiemarkt nader toegelicht. In het najaar van 2018 start de procedure over het bestemmingsplan.

Deelproject 5: Realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat

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

Het schetsontwerp voor de fietstunnel is vastgelegd in de Rapportage variantenstudie Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel uit oktober 2013. Momenteel wordt de fietstunnel uitgewerkt tot een VO. Hierbij zijn de werkgroep Fietstunnel en diverse stakeholders betrokken. Onderzocht wordt of de eisen en wensen, zoals een hellingsbaan richting Tongeren en een beperking van het hellingspercentage, ruimtelijk en financieel inpasbaar zijn.

De procedure voor de fietstunnel start naar verwachting begin 2018.

Stand van zaken (oktober 2018):

In juni 2018 is het Voorlopige Ontwerp (VO) voor de Fietstunnel vastgesteld. Dit VO is op 27 juni 2018 tijdens een informatiemarkt nader toegelicht. In het najaar van 2018 start de procedure over het bestemmingsplan.

2.2.2 *Projecten met een relevantie met het Maatregelenpakket*

Het Maatregelenpakket omvat de vijf deelprojecten die onder paragraaf 2.2.1 zijn toegelicht.

Buiten dit Maatregelenpakket zijn enkele andere (infrastructurele) projecten binnen Boxtel in voorbereiding die een relatie hebben met het Maatregelenpakket. Onderstaand een korte toelichting hierop.

Project Boseind

Het deelproject Keulsebaan heeft betrekking op het deel Keulsebaan tussen de A2 en de spoortunnel, zie onder 2.2.1. Het deel Keulsebaan aan de westzijde van de spoortunnel op het bedrijventerrein Ladonk valt buiten dit deelproject.

Uit studie is gebleken dat, kijkend naar de verwachte verkeerstromen voor het prognosejaar 2028, de rotonde bij Boseind op bedrijventerrein Ladonk onvoldoende capaciteit heeft om de groei van het verkeer te kunnen verwerken. Tijdens de ochtend- en avondspits zal het verkeer vastlopen, waarbij mogelijk zelfs een terugslag naar de spoortunnel kan plaatsvinden. De rotonde De Vorst heeft wel voldoende capaciteit om de toename van het verkeer op te vangen. Daarnaast is bij rotonde Boseind de oversteek voor het fietsverkeer van Lennisheuvel naar Boxtel en vice versa al eerder onderkend als een knelpunt. De oversteekbaarheid wordt als lastig en onveilig ervaren.

Daarom wordt aanvullend op het deelproject Keulsebaan op dit moment ook onderzoek gedaan naar de noodzakelijke aanpassingen bij rotonde Boseind. Deze aanpassingen vallen buiten de formele scope van het Maatregelenpakket maar worden nu wel parallel onderzocht en uitgewerkt.

Stand van zaken (oktober 2018):

Dit onderzoek loopt op dit moment nog, waarbij in het bijzonder nader onderzoek wordt gedaan naar de verschillende mogelijkheden voor een verkeersveilige afwikkeling van het fietsverkeer.

Project Kalksheuvel

In combinatie met de noodzakelijke rioleringswerkzaamheden wordt buurtschap Kalksheuvel na aanleg van de VLK heringericht. Uitgangspunt bij deze herinrichting is de toekomstige situatie binnen het buurtschap na de realisatie van het Maatregelenpakket.

Om deze herinrichting vorm te geven is in de zomer van 2015 een burgerparticipatietraject gestart. In overleg met de buurtbewoners zijn de eerste voorkeuren verkend om invulling te geven aan een goede bereikbaarheid van het buurtschap, een verkeersveilige inrichting en een prettige woonomgeving. Onderdelen hiervan vormen het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Belangrijkste raakvlakken met het Maatregelenpakket zijn de aansluiting van de weg Kalksheuvel op de VLK, de inpassing van de fietstunnel, het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Op dit moment wordt gewerkt aan concrete schetsontwerpen hiervoor. De resultaten worden naar verwachting dit najaar aan het buurtschap gepresenteerd. Begin 2018 kan op basis hiervan worden gestart met de uitwerking in een concreet ontwerp voor de herinrichting.

Stand van zaken (oktober 2018):

Op 13 juni 2018 heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarbij de aanwezige bewoners hun voorkeur hebben uitgesproken ten aanzien van de twee (resterende) inrichtingsvoorstellen. Tijdens deze avond is ook aan de orde geweest om de gehele inrichting in twee fasen uit te voeren. De resultaten van deze bewonersavond worden op dit moment nader uitgewerkt en zullen vervolgens ter besluitvorming aan het college worden voorgelegd.

Woningbouwopgave Boxtel waaronder woningbouwlocatie 'De Oksel'

Het gebied in Tongeren tussen beide spoorlijnen (genaamd 'De Oksel') is in beeld als potentiële woningbouwlocatie. Er kan bij de planontwikkeling van het Maatregelenpakket nog geen rekening gehouden worden met de ontwikkeling van woningbouwlocatie De Oksel, omdat hierover nog geen besluit is genomen en het nog niet duidelijk is of deze ontwikkeling doorgaat en in welke omvang. In het kader van de woningbouwopgave en in MOVE'31 worden de verkeerskundige gevolgen en oplossingen van de potentiële woningbouwlocatie 'De Oksel' nader onderzocht.

Stand van zaken (oktober 2018):

Naar verwachting wordt eind 2018/begin 2019 gestart met het opstellen van een ruimtelijke visie voor het gebied De Oksel om de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied nader te verkennen.

Herinrichten Molenwijkseweg

Op de kruisingsvlakken Molenwijkseweg-Essche Heike, Molenwijkseweg-Parkweg en Molenwijkseweg-Leenhoflaan zijn verkeerskundige aanpassingen nodig om de toename van gemotoriseerd als gevolg van het Maatregelenpakket goed te kunnen afwikkelen en sturen. Deze aanpassingen worden betrokken in het project 'Herinrichten Molenwijkseweg' (waarvoor in de gemeentelijke begroting reeds een budget is opgenomen). In het kader van dit project worden de doelstellingen van beide projecten (deelproject Tongeren en project Herinrichting Molenwijkseweg) integraal bekeken en uitgewerkt tot een concreet ontwerp.

Stand van zaken (oktober 2018):

Fase 1 van dit project is in 2017-2018 uitgevoerd. Deze fase behelst de aanleg van een fietsstraat op een deel van de Molenwijkseweg tussen de komgrens met Esch en de Halderheiweg.

In het najaar van 2018 wordt gestart met de planvorming van fase 2. In fase 2 worden maatregelen uit het VO Tongeren (zoals kruispunt Essche Heike – Molenwijkseweg, kruispunt Molenwijkseweg – Parkweg, kruispunt Leenhoflaan – Molenwijkseweg) nader uitgewerkt. De verwachting is dat uitvoering van fase 2 in het najaar van 2019 kan starten.

Op 29 juni 2018 heeft het college van Boxtel besloten om de bestaande 30-km zone Molenwijkseweg uit te breiden met het deel Molenwijkseweg (vanaf de splitsing Essche Heike), Essche Heike, de Parkweg en de Baandervrouwenlaan (Bosscheweg-Parkweg). Met dit besluit zijn alle straten/wegen in de wijk Selissenwal met een verblijfsfunctie als 30 km zone aangewezen. In het kader van procedure voor de uitbreiding van de 30-km zone is het verzoek ontvangen om dit besluit uit te breiden met de gehele Essche Heike. Dit verzoek wordt op dit moment in het kader van de procedure omtrent de 30-km zone nader onderzocht. De aanpassing van de inrichting van straten en kruisingen binnen dit gebied worden gefaseerd en in combinatie met andere projecten (waaronder het project 'Herinrichten Molenwijkseweg') en de reguliere onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

2.2.3 Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket

Om een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling tijdens de uitvoering te kunnen blijven garanderen, kunnen de vijf deelprojecten niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht. Onderstaand een korte toelichting op de fasering in uitvoering in relatie tot de verkeersbesluiten.

Fasering in uitvoering

De dubbele spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel. Bezien is welke maatregelen minimaal nodig zijn om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij een sluiting te waarborgen.

De deelprojecten van het Maatregelenpakket zorgen gezamenlijk voor een alternatief en compensatie van de nadelige effecten van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang. De VLK vormt het belangrijkste alternatief voor het gemotoriseerde verkeer.

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer kan op zijn vroegst plaatsvinden nadat de VLK als alternatief voor gemotoriseerd verkeer in gebruik is genomen. Uitgangspunt is dat de sluiting pas plaatsvindt nadat ook de aanpassingen in buurtschap Tongeren en de opwaardering van de Keulsebaan zijn gerealiseerd. De sluiting voor alle verkeer, dus ook langzaam verkeer, kan plaatsvinden nadat de fietstunnel is aangelegd. Mede op basis daarvan is gekozen voor een gefaseerde sluiting van de dubbele spoorwegovergang (zie paragraaf 2.2.1).

Bovenstaande afwegingen hebben geleid tot de volgende volgorde in de fasering zoals ook vastgelegd in de Bestuursovereenkomst:

1. aanleg van de VLK en de daarbij horende aanpassingen aan de overwegen (deelproject 2);
2. aanpassingen in buurtschap Tongeren (deelproject 3);
3. opwaardering van de Keulsebaan (deelproject 4);
4. sluiten van beide overwegen voor gemotoriseerd verkeer;
5. realisatie van een fietstunnel onder het spoor in de Tongersestraat (deelproject 5);
6. opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat voor alle verkeer (deelproject 1).

Verkeersbesluit dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

In het ontwerpverkeersbesluit voor de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat is het belang van deze belangrijke verkeersverbinding binnen Boxtel benadrukt en is aangegeven dat deze overgang daarom pas voor gemotoriseerd verkeer kan worden gesloten als in ieder geval de VLK is gerealiseerd. Ter waarborging hiervan bevat het ontwerpverkeersbesluit de opschortende voorwaarde dat het besluit in werking treedt zodra de VLK is opengesteld voor het verkeer.

Zoals bovenstaand is toegelicht, vormt de VLK de belangrijkste maatregel om de effecten van de spoorwegafsluiting voor gemotoriseerd verkeer te compenseren. Zodra de VLK wordt opengesteld voor verkeer, is daarmee de noodzakelijke verkeersveiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd. Vanaf dat moment ontstaat er een acceptabele verkeerssituatie waarbij het aanvaardbaar is om de spoorwegovergang af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De overige maatregelen worden uitgevoerd om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid verder te verbeteren. Met het gehele Maatregelenpakket wordt de verkeerssituatie zoveel mogelijk geoptimaliseerd.

De VLK is inmiddels voldoende ver uitgewerkt en in procedure om dit plan juridisch met het verkeersbesluit voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang te kunnen koppelen. Het bestemmingsplan voor de VLK is in procedure.

Het uitgangspunt is om de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer te effectueren zodra niet enkel de VLK maar ook Tongeren en Keulsebaan zijn gerealiseerd. Dit uitgangspunt is ook als zodanig vastgelegd in de Bestuursovereenkomst, zie bovenstaand. Alle inspanningen zijn erop gericht om ook de plannen voor de deelprojecten Tongeren en Keulsebaan zo spoedig mogelijk in procedure te brengen.

Stand van zaken (oktober 2018):

De procedure voor het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is in juni 2018 gestart. Het bestemmingsplan is op 9 oktober 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. De procedure voor het ontwerpbestemmingsplan voor de Keulsebaan start in het najaar van 2018.

Om bovengenoemd uitgangspunt duidelijker tot uiting te laten komen in het verkeersbesluit, wordt de formulering in de opschortende voorwaarde van het verkeersbesluit aangepast. De opschortende voorwaarde in het verkeersbesluit voor de sluiting van de dubbele spoorwegovergang komt als volgt te luiden:
'Dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer.'

Verkeersbesluit spoorwegovergang Kapelweg

Om voldoende bereikbaarheid te garanderen, vindt de sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer niet eerder plaats dan nadat de VLK is gerealiseerd. In dit verkeersbesluit is daarom de opschortende voorwaarde opgenomen dat inwerkingtreding van dit verkeersbesluit pas plaatsvindt zodra de VLK in gebruik is genomen.

2.3 Nut en noodzaak

Strekking zienswijzen:

In een groot aantal zienswijzen wordt getwijfeld aan nut en noodzaak van het Maatregelenpakket waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat deel uitmaken. Tevens wordt gesteld dat nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel onvoldoende worden aangetoond.

In de zienswijzen op het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren worden eveneens twijfels geuit bij nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket.

Aan nut en noodzaak van deelproject Tongeren als zodanig wordt minder getwijfeld. De vrees is meer dat de maatregelen in dit deelproject onvoldoende zijn om de gevolgen van het Maatregelenpakket, in het bijzonder voor Boxtel-Noord, op te vangen.

Beantwoording gemeente:

De VLK als zelfstandige maatregel levert een belangrijke bijdrage aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk. Nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel worden hiermee in voldoende mate aangetoond.

Met PHS wordt de noodzaak van de VLK groter; het aantal treinen neemt immers fors toe waardoor de reeds hoge dichtligtijd van de dubbele spoorwegovergang verder toeneemt. Door middel van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang onderdeel uitmaken, wordt een totaaloplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008 wordt hiermee voldaan. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket worden hiermee in voldoende mate aangetoond.

In paragraaf 2 van deze Nota wordt nader toegelicht dat met het Maatregelenpakket een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel worden opgelost. Resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel worden in het kader van MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2) nader beschouwd. In paragraaf 2.2.2 worden enkele andere projecten toegelicht die directe relaties hebben met de deelprojecten van Maatregelenpakket.

Deze beantwoording en onderstaande toelichting worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

Onderstaand een korte onderbouwing van nut en noodzaak. Voor een uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar:

- de onderliggende studies en onderbouwing, genoemd in de paragrafen 2.4 en 2.5;
- de toelichting en bijlagen (waaronder de verkeersstudie VLK) van het bestemmingsplan VLK 2017;
- de onderbouwing in de verkeersbesluiten.

GVVP 2008

In paragraaf 2.1.1 is toegelicht dat in het GVVP 2008 de volgende concrete ambities zijn geformuleerd:

- goede interne en externe bereikbaarheid van het centrum en de woongebieden;
- goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijfsterreinen (o.a. Ladonk);
- weren gebiedsvreemd en doorgaand (vracht-)verkeer door verblijfsgebieden;
- verbeteren oversteekbaarheid noord-zuid-as;
- verminderen (vracht)verkeersoverlast (Baroniestraat);
- zorgvuldige landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur in het buitengebied;
- verbeteren van de leefbaarheid.

Als oplossing hiervoor worden in het GVVP 2008 onder meer de volgende concrete maatregelen voorgesteld: het vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan, de verbinding Ladonk Kapelweg en een voorziening voor een veilige oversteek spoorwegovergang.

Problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

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

De problematiek van de dubbele spoorwegovergang bestaat al vele jaren. De dubbele spoorwegovergang zorgt voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. In het GVVP 2008 is daarom een aantal doelstellingen opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de dubbele spoorwegovergang, het buurtschap Kalksheuvel en het centrum van Boxtel en ter verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk.

Deze doelstellingen zijn gezamenlijk opgepakt in de Tracéstudie A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK). Deze tracéstudie heeft onder andere geresulteerd in de voorgenomen realisatie van de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.

VLK in relatie tot het GVVP 2008

Reeds in het GVVP 2008 maar ook in de latere studies en afwegingen is geconstateerd dat de VLK een belangrijke bijdrage levert aan twee belangrijke doelstellingen van het GVVP, namelijk het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en de verbetering van de bereikbaarheid van Ladonk.

Nut en noodzaak van de VLK als zelfstandige maatregel zijn hiermee voldoende aangetoond. Zie hiervoor ook de verkeersstudie als bijlage bij het bestemmingsplan VLK.

Met PHS wordt de noodzaak van de VLK groter; het aantal treinen neemt immers fors toe waardoor de reeds hoge dichtligtijd van de dubbele spoorwegovergang verder toeneemt met alle gevolgen van dien. Bij een sluiting van de dubbele spoorwegovergang, vormt de VLK het belangrijkste alternatief voor gemotoriseerd verkeer.

PHS

In de periode van de gemeentelijke tracéstudie voor de VLK, was het Rijk volop bezig met de ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Door PHS neemt het treinverkeer, zowel personenvervoer als goederenvervoer, toe. Voor Boxtel resulteert PHS in een toename van het aantal intercity's en goederentreinen op de lijn Den Bosch-Eindhoven, een toename van het aantal intercity's en een afname van goederentreinen op de lijn Tilburg - Eindhoven.

De komst van PHS heeft tot gevolg dat het huidige knelpunt bij de dubbele overweg in de Tongersestraat nog groter wordt. Daarnaast neemt ook het autoverkeer in de toekomst verder toe. In de aanloop naar de besluitvorming over PHS heeft de gemeente daarom intensief gesproken met het Rijk en de provincie om het knelpunt rondom de dubbele overweg onder de aandacht te brengen.

Op 4 juni 2010 heeft het Rijk in de 'Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)' aangegeven dat de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel vanuit bereikbaarheid, veiligheid en continuïteit aandacht vraagt. De omvang van de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang wordt sterk bepaald door de omvang van het treinverkeer in combinatie met de kruisende verkeersstromen en de ruimtelijke situatie. Het Rijk heeft daarom een financiële bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek rond de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat, onder voorwaarde van cofinanciering door provincie en gemeente.

Voorkeursvariant

Gemeente Boxtel, ProRail, het ministerie van IenM en de provincie Noord-Brabant hebben vervolgens in 2012/2013 een intensief burgerparticipatietraject doorlopen. Gezamenlijk met inwoners en belanghebbenden in Boxtel is in dit kader een oplossing gezocht voor de afnemende kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de toenemende barrièrewerking als gevolg van PHS (namelijk lange(re) dichtligtijden van de dubbele spoorwegovergang) in combinatie met het toenemende wegverkeer over de dubbele spoorwegovergang.

Na een proces van verkenning, trechtering en selectie van oplossingsrichtingen resulteerde dit in een voorkeursvariant ('omleidingsvariant B14/B15, variant 6'). Deze voorkeursvariant gaat uit van het opheffen van de dubbele spoorwegovergang, het realiseren van een tunnel voor langzaam verkeer ter plekke van de dubbele spoorwegovergang en het omleiden van het overige verkeer door de aanleg van de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.

In de overwegingen voor deze voorkeursvariant zijn de verkeerseffecten elders in Boxtel meegenomen (zie paragraaf 2.7.3). Hierbij is geconstateerd dat voor het buurtschap Tongeren aanpassingen nodig zijn en dat voor dit buurtschap een aansluiting op de VLK moet worden gerealiseerd. In het Maatregelenpakket is hiermee rekening gehouden. Op basis van berekende verkeerseffecten voor overige wegen bleek het niet noodzakelijk om in het kader van deze voorkeursvariant aanvullende maatregelen elders te treffen.

In de overwegingen voor deze voorkeursvariant is ook meegewogen dat de voorkeursvariant omrijafstanden tot gevolg heeft (zie paragraaf 2.8) en zijn ook de omgevingsaspecten afgewogen (zie paragraaf 2.9).

De gemeenteraad van Boxtel heeft op 26 november 2013 deze voorkeursvariant vastgesteld.

Maatregelenpakket

De voorkeursvariant is vervolgens vertaald in het Maatregelenpakket dat bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten (zie paragraaf 2.2.1 met overzichtskaart):

1. opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
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);
3. aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer;
4. opwaardering van de Keulsebaan;
5. realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de weg Tongeren.

Dit Maatregelenpakket is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst die in mei 2015 getekend is tussen het Rijk, Provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel (zie paragraaf 2.2.1).

Maatregelenpakket in relatie tot het GVVP 2008

Met het Maatregelenpakket invulling wordt gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, waaronder:

- het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg;
- de aanleg van de VLK om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk te realiseren;
- de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de verkeersafwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd;
- verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid rondom de drukke verkeersroute door het centrum.

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt tot een oplossing voor de reeds bestaande knelpunten rondom de dubbele spoorwegovergang. Met de komst van de PHS nemen deze knelpunten verder toe. Deze sluiting en de aanleg van de VLK dragen bij aan de verbetering van de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel en het centrum.

Met name de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan vormen alternatieven voor gemotoriseerd verkeer zodra de sluiting van de dubbele spoorwegovergang een feit is. Met de twee deelprojecten wordt een goede bereikbaarheid van Ladonk verzekerd.

Door de aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel wordt voor langzaam verkeer voorzien in een rechtstreekse verbinding tussen Kalksheuvel en Ladonk met het centrum.

Met de maatregelen VLK en Keulsebaan wordt ook tegemoet gekomen aan het knelpunt van de barrièrewerking als gevolg van PHS. Ook wanneer de dubbele spoorwegovergang niet zou worden afgesloten, dan zal de overgang als gevolg van intensivering op het spoor in de toekomst langer gesloten zijn.

De conclusie is dan ook dat met het Maatregelenpakket, waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat deel uitmaken, aan een groot aantal ambities van het geldende GVVP 2008 wordt voldaan.

[Nut en noodzaak van de Verbindingsweg Tongeren als onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel is voldoende aangetoond daar deze verbindingsweg als doel heeft om het gebied Tongeren te ontsluiten.](#)

2.4 Procesverantwoording

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen worden kanttekeningen geplaatst bij het doorlopen proces van afweging en besluitvorming om te komen tot het Maatregelenpakket, in het bijzonder ten aanzien van de deelprojecten VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang die nu ter besluitvorming voorliggen.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend. Met name zijn kanttekeningen geplaatst bij het besluitvormingstraject rondom de dubbele spoorwegovergang.

Beantwoording gemeente:

Onderstaand is een beknopt overzicht opgenomen van de doorlopen processtappen ten aanzien van de VLK en het Maatregelenpakket. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat een uitgebreid en zorgvuldig proces middels burgerparticipatie en besluitvorming heeft plaatsgevonden om te komen tot de (tracé)keuze voor de VLK en tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket.

Deze beantwoording met onderstaande onderbouwing wordt in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leidt niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

De diverse besluiten in het proces zijn tot stand gekomen op basis van een uitgebreid en zorgvuldig proces. Onderstaand een korte toelichting op het proces met een chronologisch overzicht. Een uitgebreid overzicht is opgenomen in het bestemmingsplan VLK 2017 [en het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren](#).

GVVP 2008

Het GVVP 2008 is via een uitgebreid proces van inspraak, workshops en consultering van een klankbordgroep tot stand gekomen. Het GVVP 2008 is in december 2008 door de gemeenteraad vastgesteld.

VLK

Ter uitvoering van het GVVP 2008 is vanaf 2009 gewerkt aan de tracékeuze en ontwerpogave voor de VLK. Dit heeft geleid tot de besluitvorming van de gemeenteraad in juni 2011 over het voorkeursalternatief en in oktober 2012 over het VO voor de VLK.

Maatregelenpakket

In het kader van de ontwikkelingen rondom het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) hebben de gemeente Boxtel, het Rijk, de Provincie en ProRail in 2012 gezamenlijk het onderzoek opgepakt naar de oplossing van het knelpunt rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Dit heeft geresulteerd in de besluitvorming door de gemeenteraad van november 2013 over de voorkeursvariant waar de VLK deel van uitmaakt.

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.

Tabel 1: proces

GVVP 2008	2008	Raadsbesluit GVVP 2008 (16-12-2008) <i>Vaststellen met in achtneming van de 5 prioriteiten a t/m e zoals in het raadsvoorstel genoemd.</i> <i>a. Vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan</i> <i>b. Verbinding Ladonk-Kapelweg (voorheen Colenhoef)</i> <i>c. Voorziening veilige oversteek spoorwegovergang</i> <i>d. Aansluiting op de A2 vanaf de Schijndelseweg</i> <i>e. Overige maatregelen</i>
Tracéstudie A2 - Ladonk-Kapelweg (TALK)	2010	Raadsbesluit Tracéstudie A2/Ladonk-Kapelweg (21-12-2010) <i>Vaststellen Tracéstudie en de meest kansrijke alternatieven (0++, 3a en 4) nader onderzoeken.</i>
	2011	Raadsbesluit nadere vergelijking alternatieven A2/Ladonk-Kapelweg (28-06-2011) <i>Instemmen met het samengestelde voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg (positieve onderdelen van de onderzochte kansrijke alternatieven 1, 3a en 4) en het college op te dragen om het voorlopig ontwerp verder uit te werken.</i>
Uitwerking Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg	2012	Raadsbesluit VO VLK (29-10-2012) <i>Vaststellen VO VLK en de toelichting, inclusief inspraakreacties en starten met de (voorbereidingen voor) de bestemmingsplanprocedure.</i>
	2013	<i>Ter inzage ontwerpbestemmingsplan VLK 2013 (23 augustus t/m 3 oktober 2013)</i> <i>Vervolgens uit procedure gehaald vanwege financiële dekking in combinatie met de ontwikkelingen rondom het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).</i>
Burgerparticipatie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	2012 / 2013	Raadsbesluit PHS oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (23-04-2013) <i>Kennismemen van het proces/resultaten uit het participatietraject. De volgende twee oplossingsrichtingen nader te werken/ optimaliseren:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Cluster Tongersestraat: variant CV9 - Cluster Omleidingen: een combinatie van de varianten B14 en B15

<p>Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)</p>	<p>2013</p>	<p>Raadbesluit PHS Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (26-11-2013)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking. - Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15. - Een keuze te maken uit de twee voorkeursvarianten, waarbij het college omleidingsvariant B14/B15 adviseert. - De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing. <p>Besluit: voorkeursvariant B14/B15, variant 6</p>
<p>Bestuursovereenkomst “Oplossing verkeersproblematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat Boxtel”</p> <p>Maatregelenpakket PHS Boxtel</p>	<p>2014</p> <p>2015</p>	<p>Collegebesluit Bestuursovereenkomst (2-12-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> - in stemmen met de inhoud van de bestuursovereenkomst PHS Boxtel; - de burgemeester te mandateren de bestuursovereenkomst te ondertekenen; - de gemeenteraad in de gelegenheid te stellen om wensen en bedenkingen in te brengen over de bestuursovereenkomst in de raadsvergadering van 16 december 2014. <p>Raadsbesluit PHS: bijdrage gemeente aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel (16-12-2014)</p> <p><i>Garant staan om de komende jaren € 5,2 miljoen excl. BTW beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het maatregelenpakket PHS Boxtel.</i></p> <p><i>Ondertekening Bestuursovereenkomst door gemeente, Rijk en provincie (mei 2015)</i></p>
<p>Uitwerking Maatregelenpakket PHS Boxtel</p>	<p>2015-2016</p> <p>2017</p> <p>2017</p>	<p>Start planuitwerking Maatregelenpakket + oprichting klankbordgroep en werkgroepen voor de deelprojecten</p> <p>Collegebesluit VO VLK (18-04-2017) <i>Vaststellen VO VLK</i></p> <p>Raadsbesluit coördinatie procedures (9 mei 2017) Coördinatiebesluit ten behoeve van deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.</p>

	2017	Vijf besluiten gecoördineerd ter inzage van 12 mei tot en met 22 juni 2017 Behandeling en besluitvorming in de gemeenteraad op 12 september 2017 en het college van B&W op 26 september 2017.
	2018	Deelproject 3 Tongeren Ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ter inzage van 8 juni tot en met 19 juli 2018. Besluitvorming gemeenteraad op 9 oktober 2018.

2.5 Variantenstudies en belangenafweging

Strekking zienswijzen:

Meerdere indieners plaatsen kanttekeningen bij het inhoudelijke afwegingstraject dat heeft geleid tot de VLK en tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Aangevoerd wordt dat de gevolgen van de VLK en van het Maatregelenpakket voor wegen elders in Boxtel, voor de bereikbaarheid, voor het woon- en leefklimaat en voor de waarden in het gebied onvoldoende zijn meegewogen.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend, in het bijzonder met betrekking tot de gevolgen voor het gebied Boxtel-Noord.

Beantwoording gemeente:

Om te komen tot een keuze over (het tracé van) de VLK en het Maatregelenpakket hebben de afgelopen jaren diverse studies en onderzoeken plaatsgevonden, zie paragraaf 2.4.

In dit kader is een groot aantal tracés, alternatieven en varianten op een breed scala van aspecten, waaronder ook de door indieners genoemde belangen, uitgebreid onderzocht en zorgvuldig afgewogen. Tijdens dit proces is gebleken dat deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Het gemeentebestuur heeft hierin de verantwoordelijkheid om goed afgewogen keuzes te maken, deze zo breed mogelijk te toetsen en op basis hiervan zorgvuldige besluiten te nemen.

Ten aanzien van de specifieke aangedragen argumenten in de zienswijzen wordt eveneens verwezen naar de paragrafen 2.7.3 (verkeerseffecten), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingsaspecten).

Hetgeen in de zienswijzen wordt aangevoerd leidt inhoudelijk niet tot andere keuzes ten aanzien van het Maatregelenpakket en de VLK. Het bestemmingsplan voor de VLK, de verkeersbesluiten en het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren blijven op hoofdlijnen inhoudelijk ongewijzigd.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en de besluiten verwerkt.

Toelichting beantwoording:

In paragraaf 2.4 is een overzicht gegeven van de diverse studies die hebben plaatsgevonden en die hebben geleid tot de (tracé)keuze voor de VLK en de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket.

In het kader van deze studies is een groot aantal tracés, alternatieven en varianten op een breed scala van aspecten, waaronder ook de door indieners genoemde belangen, uitgebreid onderzocht en zorgvuldig afgewogen. Tijdens dit proces is gebleken dat deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Het gemeentebestuur heeft hierin de verantwoordelijkheid om goede afgewogen keuzes te maken, deze zo breed mogelijk te toetsen en op basis hiervan zorgvuldige besluiten te nemen.

Onderstaand wordt in hoofdlijnen op de belangrijkste studies ingegaan. Voor meer toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan VLK 2017 [en hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren](#). De betreffende studies en besluiten zijn opgenomen als bijlagen bij de toelichting van [beide bestemmingsplannen](#). Voor de besluitvorming in het kader van deze studies wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4.

In de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg (TALK) in 2010 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de maatregelen om de doelstellingen van het GVVP 2008 te realiseren. Hiervoor zijn verschillende oplossingsalternatieven gepresenteerd en zijn de effecten van deze alternatieven ten aanzien van diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de besluitvorming over een voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is uitgewerkt tot het VO voor de VLK. Paragraaf 4.3 van het bestemmingsplan VLK 2017 bevat een uitgebreide toelichting op de onderzochte alternatieven en afwegingen.

In het burgerparticipatietraject 2012-2013 is op basis hiervan gewerkt aan verdergaande oplossingen voor de verkeersproblematiek rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat, de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Op 23 april 2013 heeft de gemeenteraad nogmaals expliciet bevestigd dat het eerder door de gemeenteraad vastgestelde VO voor de VLK deel dient uit te maken van de totaaloplossing.

De 'Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat' uit 2013 ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Deze studie is toegelicht in paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan VLK 2017 [en in paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren](#).

De varianten uit deze studie zijn op basis van het raadsbesluit van april 2013 uitgewerkt en geoptimaliseerd. Dit proces heeft geresulteerd in vijf hoofdvarianten: twee tunnelvarianten en drie omleidingsvarianten. Deze vijf varianten zijn vervolgens in een integrale variantenafweging met elkaar vergeleken en beoordeeld op de volgende vijf hoofdcriteria:

- verkeer / oplossend vermogen
- financiën
- beleidskader
- leefbaarheid
- ruimtelijke effecten

Binnen deze hoofdcriteria zijn diverse subcriteria beoordeeld en afgewogen.

Op basis van bovengenoemde variantenafweging is één voorkeursvariant voor een tunnelvariant en één voor de omleidingsvariant geselecteerd. Deze beide voorkeursvarianten zijn vervolgens nogmaals vergeleken op de aspecten kosten en fasering. Hierbij is geconstateerd dat beide uitgewerkte voorkeursvarianten in ruime mate voldoen aan de gestelde doelen en een oplossing bieden voor de problematiek van de dubbele overweg. Beide varianten hebben ook nadelen of ongewenste neveneffecten.

Op basis hiervan is geconstateerd dat, alle voor- en nadelen afwegend, B14/B15 variant 6 omleiding Zuidelijke Randweg (de zogeheten voorkeursvariant), het beste voldoet aan de gestelde doelstellingen en randvoorwaarden. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad besloten tot deze voorkeursvariant.

Hierbij is de principiële keuze gemaakt om het verkeer niet door maar om het centrum te leiden. De intensiteit in buurtschap Kalksheuvel gaat hiermee fors omlaag en doorgaand vrachtverkeer door het buurtschap komt niet meer voor.

In de afweging van het Maatregelenpakket is geconstateerd dat deze voorkeursvariant op een aantal relaties zorgt voor langere omrijdafstanden. Daarom is, om de barrièrewerking voor een deel tegen te gaan, als alternatief voor de auto en om het fietsgebruik te stimuleren, de fietstunnel ter plaatse van de dubbele overweg in het Maatregelenpakket opgenomen. De fietstunnel biedt een directe en veilige relatie van en naar het centrum en is een goed alternatief voor de relaties binnen Boxtel.

In de overwegingen in de variantenstudie zijn de verkeerseffecten elders in Boxtel meegenomen. Hierbij is geconstateerd dat voor het buurtschap Tongeren aanpassingen nodig zijn en dat voor dit buurtschap een aansluiting op de VLK moet worden gerealiseerd. In het Maatregelenpakket is hiermee rekening gehouden. Op basis van berekende verkeerseffecten voor overige wegen bleek het niet noodzakelijk om in het kader van deze voorkeursvariant elders aanvullende maatregelen te treffen.

2.6 Voorgestelde oplossingen en alternatieven

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt naar voren gebracht dat eerdere aangedragen alternatieven en oplossingen onvoldoende zijn onderzocht. Door indieners worden ook enkele nieuwe alternatieven of oplossingen voorgesteld.

Zienswijzen met een vergelijkbare strekking zijn ook in het kader van deelproject Tongeren ingediend.

Beantwoording gemeente:

Onderstaande beantwoording en toelichtingen worden in de toelichting van de bestemmingsplannen en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

2.6.1 Onderzoek 'nulplus' alternatieven

Strekking zienswijzen:

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat de 'nulplus' alternatieven in het verleden onvoldoende zijn onderzocht en afgewogen.

Beantwoording gemeente:

In het kader van de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg in 2010/2011 (zie paragraaf 2.4) zijn de alternatieven 0+ en 0++ (de 'nulplus'alternatieven) uitgebreid onderzocht en afgewogen. Bij de 'nulplusalternatieven' gaat het om maatregelen aan de bestaande infrastructuur.

Deze alternatieven zijn afgefallen omdat het oplossend vermogen van deze alternatieven voor de problematiek ten aanzien van de leefbaarheid in buurtschap Kalksheuvel te beperkt was en deze alternatieven geen oplossing boden voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk in westelijke richting.

Toelichting beantwoording:

In het kader van de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg zijn diverse varianten onderzocht waarmee de geconstateerde knelpunten volgens het GVVP 2008 zouden kunnen worden opgelost. Hierbij is ook onderzocht of hiervoor effectieve oplossingen aan de bestaande infrastructuur mogelijk zijn. Dit heeft geresulteerd in de alternatieven 0+ en 0++ (de zogenaamde 'nulplus'alternatieven).

Deze 'nulplus' alternatieven zijn gelijktijdig en op eenzelfde wijze als andere alternatieven in de studie van 2010 en vervolgens in de Nadere Vergelijking van kansrijke alternatieven in 2011 op diverse aspecten onderzocht en afgewogen. Een van de beoordelingscriteria hierbij betrof het gebruik maken van bestaande infrastructuur en eventuele nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur, zie paragraaf 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan VLK 2017. De conclusie was dat deze 'nulplus'alternatieven onvoldoende oplossend vermogen boden voor de geconstateerde knelpunten in het GVVP 2008.

2.6.2 Vrachtwagenverbod Kapelweg

Strekking zienswijzen:

Meerdere indieners stellen dat een vrachtwagenverbod op de Kapelweg voldoende oplossend vermogen heeft voor de geconstateerde problematiek in buurtschap Kalksheuvel waardoor aanleg van de VLK niet langer noodzakelijk is. In dat kader wordt ook geïnformeerd naar de in het Beleidsprogramma 2014-2018 aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheid van regulering van het vrachtverkeer teneinde de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren, vooruitlopend op uitvoering van deze maatregelen in het kader van PHS.

Beantwoording gemeente:

Dit onderzoek naar de mogelijkheden van regulering van het vrachtverkeer is uitgevoerd. Hieruit komt opnieuw naar voren dat het oplossend vermogen van een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg onvoldoende is om de doelstellingen in het GVVP 2008 ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk te behalen.

Toelichting beantwoording:

Het oplossend vermogen van een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg is onvoldoende om de doelstellingen in het GVVP 2008 ten aanzien van het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het buurtschap Kalksheuvel en het (duurzaam) verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk te behalen.

Immers, vrachtverkeer vormt (slechts) een deel van alle verkeer dat nu door Kalksheuvel rijdt. Wanneer het vrachtverkeer wordt geweerd blijft de overlast die door het overige autoverkeer door het buurtschap wordt veroorzaakt, mede als gevolg van de smalle weg en de korte afstand tussen de rijbaan en woningen, onverminderd bestaan

Ook draagt een verbod voor vrachtverkeer niet bij aan de doelstelling uit het GVVP 2008 om de bereikbaarheid van Ladonk te verbeteren. Er zal sprake blijven van vrachtverkeer vanuit de richting Haaren dat zijn weg zoekt naar het bedrijventerrein Ladonk. Dit vrachtverkeer gaat

ingeval van een verbod voor vrachtverkeer op de Kapelweg door het buurtschap Tongeren een weg naar Ladonk zoeken, waardoor in Tongeren een vergelijkbare problematiek als op de Kapelweg ontstaat.

2.6.3 Pleidooi proefafsluiting

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen wordt gepleit voor een proefafsluiting van de dubbele spoorwegovergang.

Beantwoording gemeente:

Het voorstel voor een proefafsluiting wordt niet onderschreven. Met een proefafsluiting wordt namelijk slechts bevestigd, hetgeen ook het verkeersmodel laat zien, dat de problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verder zullen toenemen wanneer de dubbele spoorwegovergang wordt gesloten zonder dat alternatieve maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer worden getroffen.

Toelichting beantwoording:

Een voorstel van gelijke strekking is door de fractie van het CDA als motie ingebracht tijdens de raadsvergadering van 11 juli 2017 bij de behandeling van het projectvoorstel MOVE'31. Deze motie is door de raad verworpen.

Wanneer de dubbele spoorwegovergang op dit moment zou worden afgesloten, enkel met als doel om zichtbaar te maken wat de gevolgen zijn voor de verkeersafwikkeling, kan met zekerheid worden gesteld dat dit tot ongewenste verkeers- en verkeersveiligheidssituaties zal gaan leiden. De noodzakelijke maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer zijn op dit moment immers nog niet gerealiseerd. De meerwaarde van een fysieke proefafsluiting is dan ook nihil.

Daarnaast is een fysieke proefafsluiting ook niet nodig om de gevolgen van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang in beeld te brengen. De gevolgen van deze variant (sluiting dubbele spoorwegovergang zonder dat de alternatieven zijn gerealiseerd) zijn op basis van het regionale verkeersmodel in beeld gebracht. Deze doorrekening bevestigt dat – zonder geschikte alternatieve routes - het verkeer op de bestaande wegen verder gaat vastlopen met alle problemen van dien.

Tot slot kan het in beeld brengen van de effecten van een proefafsluiting niet leiden tot het terugdraaien van de besluitvorming over de sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Er zijn immers in het kader van de Bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over een integraal Maatregelenpakket waar ook de sluiting deel van uitmaakt.

In dit kader wordt opgemerkt dat NS en Prorail onlangs hebben bericht dat in de maanden september tot en met december 2017 op de woensdagen tussen 7.00 en 19.00 testdagen gaan plaatsvinden op het spoor tussen Amsterdam en Eindhoven. Dit betekent dat tussen deze steden elke 10 minuten een Intercity gaat rijden. Deze tests zijn een voorbereiding op de nieuwe dienstregeling in december wanneer op dit traject elke dag zes intercity's per uur per richting gaan rijden. Deze testdagen hebben gevolgen voor de dichtligtijden van de overwegen in de gemeente Boxtel. Volgens NS en Prorail nemen naar verwachting de dichtligtijden per uur gemiddeld met zo'n 3 tot 5 minuten toe. Net als tijdens de proeven op dit traject in 2009 en 2010 wordt de situatie op de overwegen tijdens de testdagen uitgebreid gemonitord.

Op basis van de resultaten van deze proefafsluiting kan een evaluatie plaatsvinden van de gevolgen van deze langere dichtligtijden.

2.6.4 Opwaardering fietstunnel

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen wordt gepleit om de geplande fietstunnel te vervangen door een tunnel voor gemotoriseerd verkeer. In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend.

Beantwoording gemeente:

De variant voor een tunnel voor gemotoriseerd verkeer is uitgebreid afgewogen in het kader van het burgerparticipatietraject (2012-2013) ten aanzien van de dubbele spoorwegovergang en de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat in 2013. Hierbij is geconstateerd dat deze variant niet voldoet aan de doelstelling van het GVVP 2008 om het centrum te ontlasten van gebiedsvreemd doorgaand verkeer. Een heroverweging hiervan is nu niet meer aan de orde.

Toelichting gemeente:

In het kader van de Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat in 2013 is geconcludeerd dat in geval van de keuze voor een tunnel voor gemotoriseerd verkeer niet wordt voldaan aan de doelstelling van het GVVP 2008 om het centrum te ontlasten. Alle voor- en nadelen afwegend heeft de raad op 23 november 2013 daarom gekozen voor de voorkeursvariant omdat deze als beste voldoet aan de gestelde doelstellingen en randvoorwaarden.

Bij deze keuze is wel geconstateerd dat de voorkeursvariant op een aantal relaties zorgt voor langere omrijafstanden. Daarom is, om de barrièrewerking voor een deel tegen te gaan, als alternatief voor de auto en om het fietsgebruik te stimuleren de fietstunnel ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang in het Maatregelenpakket opgenomen. De fietstunnel biedt een goede verbinding voor langzaam verkeer van en naar het centrum.

2.6.5 Uitstel besluitvorming

Strekking zienswijzen:

In enkele zienswijzen wordt voorgesteld om de besluitvorming over het verkeersbesluit Tongersestraat uit te stellen omdat de sluiting voorlopig toch nog niet wordt geëffectueerd en inzichten nog kunnen wijzigen. In het kader van deelproject 3 Tongeren wordt er voor gepleit om de besluitvorming uit te stellen in afwachting van de reeds lopende procedures (PAS, beroepsprocedure deelprojecten 1 en 2).

Beantwoording gemeente:

Uitstel van de besluitvorming is geen optie. De sluiting van de dubbele spoorwegovergang vormt één van de twee prioritaire projecten van het Maatregelenpakket waartoe de raad heeft besloten en waarover de Bestuursovereenkomst is gesloten. Het als gevolg van gewijzigde inzichten hiertoe niet besluiten leidt tot een scopewijziging van het Maatregelenpakket. Middels het verkeersbesluit (de eerste fase in de sluiting) wordt de gewenste zekerheid over de haalbaarheid van het Maatregelenpakket volgens afspraken in de Bestuursovereenkomst geboden, zie onderstaande toelichting. Deze zekerheid is noodzakelijk voor de realisatie van het Maatregelenpakket, waarvan de VLK als eerste deelproject zal worden gerealiseerd. In aanvulling hierop is besluitvorming over deelproject 3 Tongeren wenselijk omdat het de intentie is om de Verbindingsweg Tongeren gelijktijdig of direct aansluitend aan de VLK te realiseren.

Toelichting gemeente:

In de Bestuursovereenkomst zijn afspraken vastgelegd over de gezamenlijke financiering van het Maatregelenpakket. Een van de afspraken luidt dat er een voldoende mate van zekerheid moet bestaan met betrekking tot de haalbaarheid van de realisatie van het Maatregelenpakket alvorens de definitieve financiële bijdrage van partijen voor de planrealisatiefase beschikbaar wordt gesteld en alvorens met de aanbesteding van het eerste deelproject kan worden gestart. De strategie is gericht op het zo snel mogelijk doorlopen van de procedures om deze gewenste zekerheid te bereiken. Zekerheid over de haalbaarheid van sluiting van de dubbele spoorwegovergang is hierin cruciaal.

De gezamenlijke partijen van de Bestuursovereenkomst hebben gekozen voor een gefaseerde sluiting van de dubbele spoorwegovergang, zie paragraaf 2.2.3. In eerste instantie, zodra de alternatieven voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd, vindt een sluiting voor gemotoriseerd verkeer plaats. Dit gebeurt via een verkeersbesluit. In tweede instantie, zodra ook het alternatief voor langzaamverkeer is gerealiseerd, vindt de sluiting voor alle vormen van verkeer plaats middels een onttrekkingsbesluit. Op basis van de haalbaarheid van het verkeersbesluit kunnen de benodigde conclusies worden getrokken over de gewenste mate van zekerheid zoals in de bestuursovereenkomst is afgesproken.

Tot slot is de besluitvorming in deze fase gewenst vanwege het integrale karakter van de nu voorliggende plannen en besluiten. Zoals eerder in deze Nota gesteld vormt de VLK de belangrijkste maatregel om de negatieve effecten van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer te compenseren. Gelet hierop is het van belang dat met name deze twee (prioritaire) projecten van het Maatregelenpakket in samenhang worden afgewogen. *De Verbindingsweg Tongeren is in dit kader relevant omdat deze verbindingsweg, aansluitend op deelprojecten 1 en 2, dient te zorgen voor een goede ontsluiting van het gebied Tongeren. De intentie is dan ook om de Verbindingsweg Tongeren gelijktijdig of direct aansluitend aan de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg te realiseren.*

2.6.6 Overige oplossingen en alternatieven**Strekking zienswijzen:**

In de zienswijzen worden aanvullend nog enkele andere alternatieven en oplossingen voorgesteld.

Voor een deel betreft dit nieuwe alternatieven buiten de reeds onderzochte alternatieven in het kader van de variantenstudies. Voor een ander deel betreft het nieuwe oplossingen, zoals de realisatie van een nieuwe noordzuidverbinding of een aansluiting van het oostelijk deel van de Kapelweg op de VLK.

Beantwoording gemeente:

Gelet op de uitgebreide en gedegen studies, waarbinnen een groot aantal alternatieven en varianten uitgebreid zijn onderzocht en afgewogen (zie paragraaf 2.4 en 2.5), zijn nieuwe varianten in deze fase niet meer aan de orde.

De buiten de kaders van het Maatregelenpakket gewenste aanpassingen aan de infrastructuur worden onderzocht en afgewogen binnen MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2).

Een aansluiting van het oostelijk deel van de Kapelweg op de VLK is niet wenselijk, zie onderstaande toelichting.

Toelichting beantwoording:

Zowel in het kader van de Tracéstudie Ladonk Kapelweg als in het kader van het burgerparticipatietraject in 2012/2013 (zie paragraaf 2.4) is een groot aantal, door bewoners en belanghebbenden in Boxtel, aangedragen alternatieven en varianten onderzocht. Via een trechteringsproces is uiteindelijk gekozen voor de voorkeursvariant omdat deze het beste voldoet aan de doelstellingen volgens het GVVP 2008. Op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde voorkeursvariant zijn de voorliggende plannen en besluiten opgesteld en in procedure gebracht. Er is geen aanleiding om in deze fase reeds onderzochte varianten opnieuw te gaan heroverwegen of nieuwe varianten te gaan onderzoeken.

Concreet wordt in enkele zienswijzen voorgesteld of het mogelijk is om het oostelijk deel van de Kapelweg in zijn geheel of gedeeltelijk aan te sluiten op de VLK. Ten aanzien hiervan wordt het volgende opgemerkt.

Het buurtschap Kalksheuvel wordt via de weg Kalksheuvel aangesloten op de VLK. De keuze voor de weg Kalksheuvel in plaats van de Kapelweg is gebaseerd op de volgende overwegingen.

In de eerste plaats het feit dat de Kapelweg door Kalksheuvel conform vigerend beleid (Boxtel Bicycle) gecategoriseerd is als regionale fietsroute. De huidige intensiteit van gemotoriseerd verkeer op de Kapelweg en het huidige profiel van de Kapelweg sluiten onvoldoende aan op de gewenste intensiteiten en vormgeving van primaire fietsroutes. Door de ontsluiting van buurtschap Kalksheuvel via de weg Kalksheuvel en de herinrichting van het buurtschap ontstaat de mogelijkheid om de inrichting van de Kapelweg beter aan te laten sluiten bij de functie als primaire fietsroute.

Daarnaast zal met een aansluiting van de Kapelweg op de VLK het risico op sluipverkeer door het buurtschap naar bedrijventerrein Ladonk toenemen. De Kapelweg is immers ook in de huidige situatie een belangrijke route naar het bedrijventerrein. Met een ontsluiting van het buurtschap via de weg Kalksheuvel zal dit risico nauwelijks aanwezig zijn, omdat het verkeer op de VLK bij de aansluiting met de weg Kalksheuvel al bijna op het bedrijventerrein is, waardoor een eventuele route door Kalksheuvel niet interessant is.

Tot slot hebben ook de eisen van ProRail ten aanzien van overwegveiligheid meegewogen. Op basis van deze eisen dienen aansluitingen op spoor kruisende wegen minstens 50 meter van de spoorwegovergang te liggen. Een aansluiting van de huidige ligging van de Kapelweg op de VLK zou binnen deze 50 meter liggen, met als gevolg dat ter plaatse van een eventuele aansluiting de Kapelweg fors naar het zuiden uitgebogen zou moeten worden met alle ruimtelijke en financiële consequenties van dien.

2.7 Verkeer

Strekking zienswijzen:

Een groot aantal indieners brengt naar voren dat onvoldoende rekening is gehouden met de negatieve effecten van het Maatregelenpakket voor het omliggende wegennet. Gevreesd wordt voor een toename van (vracht)verkeer op wegen elders in Boxtel, waaronder in het bijzonder op wegen in Boxtel-Noord, op de Eindhovenseweg en op de weg Kalksheuvel. Het Maatregelenpakket leidt volgens indieners tot een verschuiving van het verkeerskundig probleem in plaats van het oplossen daarvan.

Daarnaast worden in een aantal zienswijzen vraagttekens geplaatst bij het verkeersmodel en de betrouwbaarheid van de verkeersintensiteiten. Indieners geven aan dat onvoldoende rekening is gehouden met de in 2016 uitgevoerde tellingen (zoals weergegeven in Basec), met het aandeel vrachtverkeer, met nieuwe ontwikkelingen et cetera.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend, met name ten aanzien van de gevolgen voor Boxtel-Noord.

Beantwoording gemeente:

Het regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde verkeersmodel Maatregelenpakket geven een representatief en betrouwbaar beeld van het toekomstig verkeersaanbod en spreiding over de wegen. Op basis hiervan zijn de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket in beeld gebracht. De conclusie hiervan is dat de verkeersdrukke op een aanzienlijk aantal wegen in de autonome situatie 2028, dus zonder dat er sprake zou zijn van het Maatregelenpakket, toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit betekent dat de toenames op een aantal wegen niet of slechts gedeeltelijk worden veroorzaakt door het Maatregelenpakket.

Zowel de eerdere onderzoeken in het kader van het GVVP 2008, de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) als het verkeersmodel tonen aan dat op een groot aantal wegen in woonwijken als gevolg van het Maatregelenpakket sprake is van een afname van verkeer. Op andere wegen daarentegen (voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel; voor een deel wegen bestemd voor doorgaand verkeer zoals de VLK en Keulsebaan) is sprake van een gemiddelde toename van verkeer. Geconcludeerd wordt dat de toekomstige verkeersintensiteiten grotendeels passen binnen de wegcategorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid verkeerskundig gewaarborgd is.

Voor een nadere toelichting op de verkeerseffecten en het verkeersmodel, zie onderstaande toelichting.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

2.7.1 Regionaal verkeersmodel

De regio en de gemeente Boxtel werken met het vigerende verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch (2014). Dit regionaal verkeersmodel is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio. Het verkeersmodel biedt hiermee goede en actuele verkeerprognoses voor de toekomst.

In dit regionale verkeersmodel zijn de ontwikkelingen meegenomen waarover voor 2014 besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het Maatregelenpakket zelf maar ook potentiële woningbouwlocaties, zoals de 'Oksel', waarover voor 2014 nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn hierin dus nog niet meegenomen. Herontwikkelingen van bestaand stedelijk gebied, zoals een herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein, zitten in het model.

Op basis van landelijke uitgangspunten (zoals keuze voor de vervoerswijze en wegcapaciteit) wordt in het verkeersmodel het verkeer toegedeeld aan het wegennet. Het verkeersmodel houdt rekening met de drukke op het wegennet en filevorming. Zo worden spoorwegovergangen gesimuleerd door iedere auto een minuut verliestijd te geven. Daarmee wordt de route over een spoorwegovergang minder aantrekkelijk. Op deze wijze leidt het verkeersmodel tot een reële toedeling van het verkeer op het wegennet.

Deze toedeling in het verkeersmodel wordt getoetst aan de werkelijkheid. Aan de hand van uitgevoerde verkeerstellingen wordt het model daarop aangepast. Pas als voldoende toetspunten in het verkeersmodel overeenkomen met de werkelijkheid, mag het verkeersmodel gebruikt worden om prognoses voor de toekomst te maken. De uitkomsten worden getoetst middels een landelijk vastgestelde methode. De regio en de provincie hebben vastgesteld dat voor de regio 's-Hertogenbosch sprake is van een betrouwbaar verkeersmodel. Daarmee is het verkeersmodel beschikbaar en bruikbaar voor het inschatten van effecten van verkeersmaatregelen

2.7.2 Regionaal verkeersmodel met het Maatregelenpakket

In het regionale verkeersmodel uit 2014 is nog geen rekening gehouden met het Maatregelenpakket.

Om de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket inzichtelijk te maken, is het het Maatregelenpakket daarom ingevoerd in het regionale verkeersmodel.

Op de volgende wijze is het Maatregelenpakket doorgevoerd:

- afsluiting dubbele overweg Tongerensestraat (deelproject 1);
- aanleg VLK (deelproject 2);
- maatregelen Tongeren inclusief aansluiting Tongeren op VLK (deelproject 3)
Om een goede spreiding van het verkeer over de wegen in Tongeren te kunnen realiseren, is een aantal uitgangspunten in het model doorgevoerd. Deels betreft het uitgangspunten waarvoor binnen deelproject Tongeren of binnen andere projecten (Herinrichten Molenwijkseweg) verkeersremmende maatregelen moeten worden getroffen. Voor een ander deel betreft het een doorvoeren in het verkeersmodel van de op deze wegen werkelijk gereden snelheid. Op enkele wegen is de werkelijke maximale snelheid als gevolg van het karakter, het profiel en de inrichting van de weg namelijk lager dan de toegestane maximale snelheid;
- capaciteitsuitbreiding Keulsebaan.

Met de invoering van het Maatregelenpakket in het regionale verkeersmodel worden de verkeerseffecten ná realisatie van het Maatregelenpakket in beeld gebracht. Dit model vormt ook het uitgangspunt voor MOVE'31.

Op basis van dit model zijn vervolgens de verkeerskundige onderbouwingen en de diverse onderzoeken (waaronder geluid, lucht, stikstofberekening) gebaseerd.

Voor de plansituatie, zijnde het jaar waarin alle deelprojecten van het Maatregelenpakket zijn gerealiseerd, wordt uitgegaan van het jaar 2028. Dit is het jaar waarin het gehele Maatregelenpakket is gerealiseerd.

Voor de huidige situatie (2016) wordt uitgegaan van het basisjaar 2010 omdat het regionale verkeersmodel op de telgegevens van 2010 is gebaseerd.

In 2016 zijn nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd. Bij een toetsing van het basisjaar 2010 van het regionale verkeersmodel aan de telgegevens van 2016, kan worden geconcludeerd dat het verkeersmodel betrouwbaar is. De telgegevens uit 2016 komen namelijk grotendeels overeen met de telgegevens uit 2010. Dit is een landelijk trend. De economische crisis wordt hiervoor als oorzaak genoemd.

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat in de diverse onderbouwingen, studies en onderzoeken sprake is van verschillende intensiteiten.

Deze verschillen zijn deels te verklaren omdat voor de verschillende doeleinden (in beeld brengen verkeerseffecten, milieuonderzoeken et cetera) andere gegevens uit dit verkeersmodel gebruikt moeten worden. Zo worden bij een verkeerskundige onderbouwing de effecten in beeld worden gebracht aan de hand van het aantal motorvoertuigen per etmaal. In het akoestisch onderzoek wordt gerekend met het aantal motorvoertuigen per weekdag. Daarnaast worden op basis van de milieuwetgeving voor de milieuonderzoeken de gegevens uit verschillende jaren gehanteerd.

Daarnaast kunnen er verschillen ontstaan omdat de telpunten van de verkeerstellingen uit 2016 niet altijd exact overeenkomen met de locaties waarvoor in het verkeersmodel, in de verkeerskundige onderbouwingen of de milieuonderzoeken de betreffende verkeersintensiteiten in beeld zijn gebracht.

In de zienswijzen zijn ook vragen gesteld of voldoende rekening is gehouden met het aandeel vrachtverkeer. Zowel in het verkeersmodel als bij de verkeerstellingen in 2016 is rekening gehouden met de verdeling van het verkeer naar voertuigsoort (licht, middel en zwaar).

Tevens wordt in de zienswijzen gesteld dat een kentekenonderzoek ontbreekt. Een kentekenonderzoek is niet noodzakelijk omdat vooral de aantallen bepalend zijn. Of dit doorgaand verkeer of lokaal verkeer is, is voor de afwegingen niet relevant.

2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket

In deze paragraaf zijn op basis van een vergelijking tussen de bestaande en toekomstige situatie de verkeerseffecten als gevolg van het gehele Maatregelenpakket in beeld gebracht.

Naar aanleiding van reacties vanuit de werkgroepen en tijdens de informatiewinkel is geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het hanteren van de bestaande situatie volgens de verkeerstellingen uit 2016. De gegevens van deze tellingen zijn namelijk via Basec (www.Basec.nl) voor iedereen raadpleegbaar.

Dit heeft er toe geleid dat de vergelijking in deze paragraaf is gebaseerd op de bestaande situatie volgens de telgegevens uit 2016 en niet op de bestaande situatie volgens het regionale verkeersmodel.

Naar aanleiding hiervan de volgende toelichting:

- de telgegevens uit 2016 zijn in hoofdlijnen vergelijkbaar met de gegevens van bestaande situatie volgens het regionale verkeersmodel maar niet exact gelijk. Zie hiervoor de toelichting onder 2.7.2.
- van niet van alle wegvakken zijn telgegevens uit 2016 beschikbaar. Er is voor gekozen om van de wegvakken waar in 2016 géén tellingen hebben plaatsgevonden ook géén informatie in de tabel te tonen. Het leidt namelijk tot verwarring wanneer voor deze wegvakken gegevens volgens de bestaande situatie van het verkeersmodel zouden worden weergegeven terwijl voor de andere wegvakken de telgegevens van 2016 worden weergegeven;
- in de tabel is de autonome situatie uit het regionale verkeersmodel weergegeven. Deze autonome situatie betreft een doorrekening van de bestaande situatie volgens het verkeersmodel naar de toekomst. Deze autonome situatie betreft dus niet een doorrekening, gebaseerd op de telgegevens uit 2016. Zoals eerder toegelicht kunnen er afwijkingen bestaan tussen de bestaande situatie in het verkeersmodel en de telgegevens uit 2016, maar het algemene beeld komt overeen. Dat is de reden waarom hier de vergelijking tussen de bestaande situatie en de autonome situatie niet is gemaakt. Deze vergelijking kan wel worden gemaakt op basis van de verkeersstudie VLK (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan VLK 2017).

In de tabel 2 en afbeelding 2 in deze paragraaf zijn de verkeerseffecten volgens het verkeersmodel als gevolg van het Maatregelenpakket gevisualiseerd.

De tabel geeft in kolom 1 de verkeersintensiteiten weer in de bestaande situatie. Zoals bovenstaand is toegelicht, is voor deze bestaande situatie gebruik gemaakt van de telgegevens uit 2016 zoals deze in Basec zijn opgenomen. In deze kolom ontbreken voor enkele wegvakken de verkeersintensiteiten omdat voor deze wegvakken geen telgegevens uit 2016 beschikbaar zijn.

In kolom 2 en 3 zijn de geprognoseerde verkeersintensiteiten in de autonome situatie (2028) en in de plansituatie (2028) weergegeven.

De autonome situatie is de situatie waarin er wel autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (zoals groei verkeer en groei economie) en er geen sprake zou zijn van het Maatregelenpakket. Zoals bovenstaand toegelicht betreft het hier de autonome situatie, berekend ten opzichte van de bestaande situatie uit het verkeersmodel.

De plansituatie 2028 gaat uit van autonome ontwikkelingen inclusief de realisatie van het Maatregelenpakket.

In de laatste twee kolommen van de tabel worden deze autonome en plansituatie met elkaar vergeleken. De toe- en afnames zijn weergegeven in absolute aantallen en in percentages, zowel in de tabel als op de afbeelding. Hiermee wordt inzicht geboden in de toe- of afname van de verkeersintensiteiten als gevolg van het Maatregelenpakket ten opzichte van de autonome situatie.

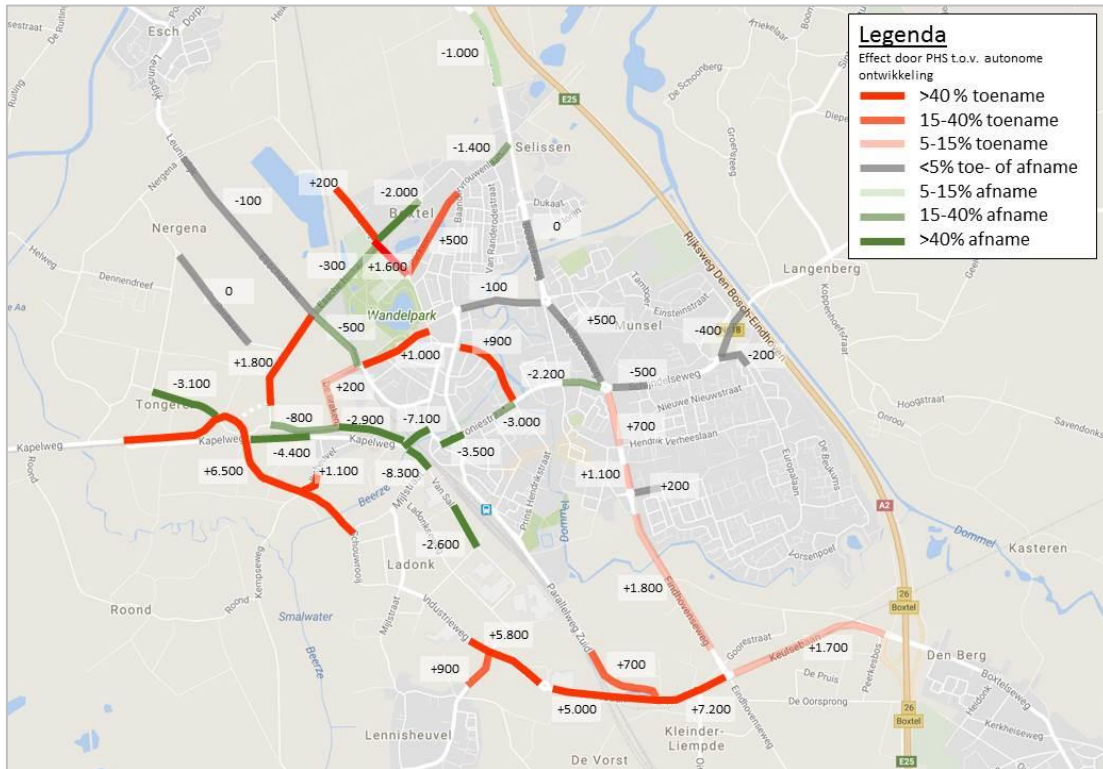
In de tabel is geen vergelijking in aantallen en percentages tussen de bestaande situatie en de autonome situatie weergegeven omdat de autonome situatie in deze tabel op het verkeersmodel is gebaseerd, zie bovenstaande toelichting. Deze vergelijking kan wel worden gemaakt op basis van de verkeersstudie VLK (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan VLK 2017) waarin de bestaande situatie volgens het verkeersmodel is opgenomen.

Tabel 2: verkeerseffecten

Wegvak	Huidige intensiteit (2016)	Autonome situatie (2028, alleen autonome groei)	Nieuwe situatie (2028, incl. PHS/TALK en aanv. maatr. Tongeren)	Effect van maatregelen PHS (autonoom minus nieuwe situatie)	
Noord-zuid-as					
1 Bosscheweg, noordelijk van De Groene Poort	14.800	19.900	18.900	-1.000	-5%
2 Bosscheweg, bij Waterschap	13.400	14.200	14.200	0	0%
3 Brederodeweg, bij oversteek Boerhaavestraat	11.300	12.100	12.600	500	4%
4 Brederodeweg, tussen rotonde en H.Verheeslaan	11.100	12.800	13.500	700	5%
5 Brederodeweg, bij brandweerkazerne	9.800	11.800	12.900	1.100	9%
6 Eindhoveneweg, bij oversteek Dommel	10.700	12.100	13.900	1.800	15%
Oost-west-as					
7 Tongersestraat, dubbele overweg	7.300	7.100	0	-7.100	-100%
8 Baroniestraat, tussen Breukelsestraat en Annastraat	5.500	5.100	1.600	-3.500	-69%
9 Baroniestraat, tussen Angelapad en Molenstraat	7.500	8.000	5.000	-3.000	-38%
10 Vicaris van Alphenlaan, nabij de rotonde N-Z-as	8.400	9.800	7.600	-2.200	-22%
11 Schijndelseweg, nabij rotonde NZ-as	12.400	15.500	15.000	-500	-3%
12 Schijndelseweg, tussen Europalaan en viaduct A2	8.500	9.600	9.200	-400	-4%
Zuid-westzijde					
13 Keulsebaan, tussen A2 en Eindhoveneweg	17.100	23.300	25.000	1.700	7%
14 Keulsebaan, tussen Oirschotseweg en P'weg-Zuid	13.100	12.700	19.900	7.200	57%
15 Keulsebaan, tussen spoor en Lennisheuvel	10.300	10.600	15.600	5.000	47%
16 Industrieweg, tussen Lennisheuvel en Mijlstraat	4.800	4.300	10.100	5.800	135%
17 Van Salmstraat, nabij Ossenpad	1.700	2.900	300	-2.600	-90%
18 Van Salmstraat, nabij spoorwegovergang	7.300	8.300	0	-8.300	-100%
19 Nieuwe verbinding Ladonk-Kapelweg	0	0	6.500	6.500	--
20 Kapelweg, tussen overweg Tongeren en Kalksheuvel	3.800	4.400	0	-4.400	-100%
Nood-westzijde					
21 Essche Heike, bij spoorwegovergang	1.400	1.900	1.600	-300	-16%
22 Baandervrouwenlaan, bij Bosscheweg	4.400	4.200	2.800	-1.400	-33%
23 Achterberghstraat	5.900	5.000	4.900	-100	-2%
24 Molenwijkseweg, ten noorden van Essche Heike	500	100	300	200	200%
25 Leenhoflaan, tussen R.v.Cuijckstr. en J.v.Brabantstr.	2.300	2.500	3.500	1.000	40%
25a Mezenlaan, nabij Esschebaan	800	1.300	3.100	1.800	138%
25b Tongeren, tussen De Braken en Mezenlaan	2.600	3.300	2.500	-800	-24%
25c De Braken, nabij Esschebaan	--	2.300	2.500	200	9%
25d Tongeren, tussen De Braken en Tongersestraat	2.500	3.000	100	-2.900	-97%
25e Esschebaan, tussen Essche Heike en Nergena	2.000	2.600	2.500	-100	-4%
25f Esschebaan, tussen Mezenlaan en De Braken	--	2.400	1.900	-500	-21%
25g Van der Voortweg, thv Beerze	--	1.400	2.300	900	64%
25h Kalksheuvel, rijbaan, nabij VLK	600	500	1.600	1.100	220%
25i Parkweg, tussen Molenwijkseweg en Halderheiweg	--	1.600	2.100	500	31%
25j Halderheiweg	--	2.000	0	-2.000	-100%
25k Molenwijkseweg, tussen Essche Heike en Parkweg	--	200	1.800	1.600	800%
25l Renbaan, tussen De Hoefkens en Nergena	--	<100	<100	0	0%
25m Tongeren, tussen Nergena en VLK	--	3.200	100	-3.100	-97%
25o Lennisheuvel, nabij Keulsebaan	2.300	2.500	3.400	900	36%
Overige wegen					
26 Parallelweg-Zuid, buiten bebouwde kom	4.200	3.300	4.000	700	21%
27 Europalaan, nabij rotonde Schijndelseweg	4.500	4.700	4.500	-200	-4%
28 Hobbendonkseweg (westelijke deel)	8.000	8.600	8.800	200	2%
29 Liempde, Nieuwstraat, tussen Akkerstr. en Kerkstr.	3.100	2.100	2.100	0	0%

Geconstateerd is dat in de Nota 2017 een onjuiste afbeelding 2 is opgenomen, namelijk een afbeelding met de verkeerseffecten in de autonome situatie ten opzichte van de bestaande situatie. In Nota 2018 is deze afbeelding vervangen door onderstaande juiste afbeelding waarop is weergegeven de verkeerseffecten in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie zoals ook weergegeven in tabel 2.

Afbeelding 2: verkeerseffecten plansituatie versus autonome situatie



Tabel 2 en afbeelding 2 laten zien dat de verkeersdrukke op een aanzienlijk aantal wegen in de autonome situatie 2028, dus zonder dat er sprake zou zijn van het Maatregelenpakket, toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit betekent dat de toenames op een aantal wegen niet of slechts gedeeltelijk worden veroorzaakt door het Maatregelenpakket.

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2028 rustiger op de wegen van de oost-west as dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus autonome situatie). De afname is vooral zichtbaar op een aantal wegen waar veel woningen gesitueerd zijn, die ook nog eens dicht op de weg staan, zie tabel 2 en afbeelding 2. Het positieve effect is hier dus groot.

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2028 op een aantal wegen in Boxtel juist drukker dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus autonome situatie). Dit zijn vooral wegen aan de randen van Boxtel die bedoeld zijn voor het verzamelen en het afwikkelen van verkeer, zoals de Keulsebaan, de VLK en de route over Ladonk, zie tabel 2 en afbeelding 2.

De verkeersintensiteiten op de overige wegen waar het drukker wordt zijn getoetst aan de categorisering van de betreffende wegen volgens het GVVP 2008. Op basis van deze toetsing kan worden geconcludeerd dat de toename vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen verkeerskundig voldoende gewaarborgd is.

Zoals eerder aangegeven worden met het Maatregelenpakket niet alle knelpunten in Boxtel opgelost. In het kader van MOVE'31, en mede afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen zoals de woningbouwlocatie 'De Oksel', wordt onderzocht of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Hieronder wordt nader ingegaan op de verkeerskundige effecten van het Maatregelenpakket voor een aantal relevante deelgebieden.

Centrum

Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang zorgt voor een afname van verkeer in en rondom het centrum. Dit zijn de gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid en waar veel woningen dicht op de weg staan. Met name het westelijk deel van de Baroniestraat krijgt minder verkeer te verwerken. Aan de oostzijde van de Baroniestraat is de afname minder. De reden hiervan is dat op dit deel het verkeer uit de wijken samen komt om vervolgens af te wikkelen naar het hoofdwegennet, in het bijzonder de noordzuidas.

Buurtschap Kalksheuvel

Het sluiten van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg van de VLK zorgen er voor dat buurtschap Kalksheuvel wordt ontlast van doorgaand verkeer en zwaar verkeer. De VLK vormt voor dit verkeer het alternatief. Na realisatie van het Maatregelenpakket rijdt er nauwelijks nog verkeer door het buurtschap; enkel bestemmingsverkeer voor de woningen en de bedrijven.

De weg Kalksheuvel sluit vanuit het buurtschap aan op de VLK en krijgt als gevolg daarvan te maken met een toename van verkeer. Het betreft hier overigens enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap Kalksheuvel tussen het buurtschap en de VLK.

Keulsebaan

Het Maatregelenpakket leidt op de Keulsebaan tot een toename van verkeer.

Op het deel Keulsebaan richting de A2 is de verkeersintensiteit het hoogst. Voor het deel van de Keulsebaan tussen de A2 en de Eindhovenseweg is de verwachte intensiteit zodanig hoog dat voor dit wegvak een verdubbeling van het aantal rijstroken nodig is.

Richting het bedrijventerrein Ladonk neemt de intensiteit af als gevolg van verschillende aansluitende wegen op de Keulsebaan richting de kern van Boxtel en Oirschot.

De hoeveelheid verkeer voor de spoortunnel is dan zodanig afgenomen dat deze hoeveelheid op een enkelbaans weg verwerkt kan worden. Verbreding van de tunnel is dan ook niet nodig. Dit geldt ook voor het deel tussen de spoortunnel en de Eindhovenseweg. De kruispunten op dit deel vragen echter wel voldoende opstelruimte voor het wachtende verkeer zodat voor dit deel een verbreding nodig is.

Voor de Keulsebaan is een verkeerssimulatie gemaakt om de afwikkeling van het toekomstige verkeer te toetsen. De simulatie van de Keulsebaan laat zien dat de Keulsebaan met de voorgenomen verbreding en het toepassen van verkeerslichten op de kruispunten zal blijven functioneren.

De rotonde De Vorst heeft voldoende capaciteit om de toename van het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Kijkend naar de verwachte verkeerstromen voor het prognosejaar 2028 heeft de rotonde bij Boseind echter onvoldoende capaciteit om de groei van het verkeer te kunnen verwerken. Tijdens de ochtend- en avondspits zal het verkeer vastlopen waarbij zelfs een terugslag naar de spoortunnel kan plaatsvinden.

Daarnaast wordt de oversteek van het fietspad van de Keulsebaan bij rotonde Boseind, voor het fietsverkeer van Lennisheuvel naar Boxtel en vice versa, als een knelpunt ervaren. De oversteek wordt als onveilig ervaren en de oversteekbaarheid voor de fietser, die daar voorrang moet verlenen, is te laag. Inmiddels wordt onderzoek gedaan naar mogelijke aanpassingen bij rotonde Boseind. Zie ook paragraaf 2.2.2.

Boxtel-Noord

Het Maatregelenpakket heeft effecten in Tongeren en op de wegen in het gebied Boxtel-Noord. Hier wordt het op een aantal wegen drukker ten opzichte van de autonome situatie. De absolute verkeersaantallen blijven, met uitzondering van de Leenhoflaan, onder de theoretische grenswaarden voor deze wegen volgens het GVVP 2008.

Op een aantal wegen is sprake van een grote procentuele toename. Deze procentuele toename wordt veroorzaakt door de huidige beperkte verkeersaantallen op deze wegen. Voorbeelden hiervan zijn de Van der Voortweg, Mezenlaan en Parkweg. Omdat de toekomstige verkeersintensiteiten passend blijven binnen de categorisering van deze wegen volgens het GVVP 2008, blijft de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen gewaarborgd.

Een uitzondering hierop is de Leenhoflaan. De verkeersintensiteiten op deze weg liggen na realisatie van het Maatregelenpakket hoger dan de grenswaarden volgens de categorisering van het GVVP 2008. De woningen in deze straat staan echter wat verder van de weg af, de straat is voldoende breed en er wordt hoofdzakelijk op eigen terrein geparkeerd. Gelet op het karakter, de profilering en de inrichting van deze straat is ook bij deze toename nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan dus goed afgewikkeld worden.

Eindhovenseweg

Ook op de Eindhovenseweg is sprake van een toename van de verkeersintensiteiten. De Eindhovenseweg is in wegcategorisering van het GVVP 2008 aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg. Dit zijn wegen waar meer dan 6.000 mvt/etmaal zijn toegestaan. De relatieve toename als gevolg van het Maatregelenpakket bedraagt 15% en is passend bij de functie van de weg. Hierdoor is nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan het verkeer goed worden afgewikkeld.

2.8 Bereikbaarheid

Strekking zienswijzen:

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op de verminderde bereikbaarheid en omrijafstanden voor met name de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel en bedrijventerrein Ladonk door de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van winkels en bedrijven en voor de bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer. Daarnaast wordt geïnformeerd naar de adviezen van de Veiligheidsregio en politie ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.
In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn vergelijkbare zienswijzen met betrekking tot de bereikbaarheid ingediend.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket verandert de bereikbaarheid van met name de gebieden ten westen van de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven ten opzichte van het centrum. Deze veranderingen zullen leiden tot omrijafstanden. Dit aspect is in bij de besluitvorming door de gemeenteraad over de voorkeursvariant nadrukkelijk afgewogen en als zodanig geaccepteerd. Voor het langzaam verkeer biedt de fietstunnel ter hoogte van de Tongersestraat een directe en veilige relatie van en naar het centrum en een goed alternatief voor de auto. De gevolgen ten aanzien van de bereikbaarheid en omrijafstanden zullen niet onevenredig zijn. Onderstaand worden de gevolgen voor de bereikbaarheid nader toegelicht.

Zowel de Veiligheidsregio als de politie hebben positief ten aanzien van de voorliggende plannen (deelprojecten 1 en 2) geadviseerd.

Stand van zaken (oktober 2018):

De Veiligheidsregio heeft met enkele aanbevelingen ook positief geadviseerd ten aanzien van deelproject 3. Zie paragraaf 2.8.3 van deze Nota voor meer informatie over de advisering door de Veiligheidsregio.

De zienswijze van de Fietsersbond bevatte een voorstel voor de aansluiting van het fietspad. Dit voorstel heeft geleid tot een kleine aanpassing van het bestemmingsplan. Op basis van deze aanpassing is bij de uitwerking van de VO in een DO een aanpassing van het ontwerp mogelijk ter optimalisatie van de aansluiting van het fietspad op de VLK en daarmee ter optimalisatie van de bereikbaarheid voor fietsers.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

Toelichting beantwoording:

In de zienswijzen wordt expliciet aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van het gemotoriseerd verkeer, het landbouwverkeer en de hulpdiensten. Op deze aspecten wordt onderstaand nader ingegaan.

2.8.1 *Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer*

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang heeft consequenties voor de bereikbaarheid binnen Boxtel. 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 vice versa en vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

Concluderend kan gesteld worden dat voor de lange afstand verkeersrelaties het totale Maatregelenpakket 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 de zuidzijde (Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en Keulsebaan) en via de noordzijde (met name via de bestaande spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike).

Onderstaand een nadere toelichting op de gevolgen voor de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer als gevolg van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

Verbinding Boxtel Centrum – Tongeren (v.v.)

Voor buurtschap Tongeren is het centrum van Boxtel per auto bereikbaar via de toekomstige aansluiting van buurtschap Tongeren op de nieuwe VLK. 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 VLK. 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 richting centrum rijden.

Verbinding Boxtel Centrum – Ladonk (v.v.)

Bedrijventerrein Ladonk is bereikbaar via de VLK. 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 /A2. Met de opwaardering van de Keulsebaan (project 4 van het Maatregelenpakket) wordt deze ontsluiting verder verbeterd.

In de zienswijzen is expliciet aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van bedrijven (winkels, horeca en bedrijven) in de directe omgeving van de dubbele spoorwegovergang. Deze bedrijven blijven na sluiting van de dubbele spoorwegovergang bereikbaar. De bereikbaarheid wijzigt met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang natuurlijk wel. Voor zover gelegen aan de centrumzijde van het spoor, blijven de bedrijven voor gemotoriseerd verkeer enkel bereikbaar via het centrum. De bedrijven in buurtschap Tongeren zijn in de toekomst bereikbaar via de nieuwe aansluiting ([Verbindingsweg Tongeren](#)) op de VLK richting het westen en zuiden en via de bestaande spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike. De bedrijven in het buurtschap Kalksheuvel zijn bereikbaar via de VLK, de route over Ladonk en de Keulsebaan.

Met een groot deel van de eigenaren of exploitanten van deze bedrijven heeft overleg plaatsgevonden. Omdat de bereikbaarheid van de bedrijven voldoende blijft gewaarborgd, is aangegeven dat de gemeente geen inspanningsverplichting op zich neemt om de bedrijven te verplaatsen. De gemeente is wel bereid om initiatieven tot verplaatsing en tot een herontwikkeling van de achtergebleven locaties te faciliteren.

2.8.2 Bereikbaarheid landbouwverkeer

De bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer blijft gewaarborgd. In het proces en het ontwerp van het VO van de VLK is hier expliciet aandacht aan besteed. Ook hier geldt dat de bereikbaarheid zal wijzigen. De routes door het buitengebied, inclusief de VLK [en de Verbindingsweg Tongeren](#), blijven beschikbaar voor landbouwverkeer.

De verkeersintensiteiten op een aantal wegen, waar ook het landbouwverkeer gebruik van maakt, nemen toe. De toename is echter passend bij de wegfunctie en vormt geen beperking voor het landbouwverkeer.

De bereikbaarheid voor het landbouwverkeer rondom de Keulsebaan wordt in het deelproject Keulsebaan betrokken.

2.8.3 Bereikbaarheid hulpdiensten

Op 26 juni 2017 heeft de Veiligheidsregio Brabant-Noord een positief advies heeft uitgebracht over de voorgenomen verkeersbesluiten. De Veiligheidsregio constateert dat het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang leidt tot een stijging van de opkomsttijd. De stijging heeft voor het feitelijk optreden van de hulpdiensten op de plaats van het incident geen consequenties. Op 22 juli 2017 heeft ook de Politie Eenheid Oost-Brabant met enkele aanbevelingen een positief advies uitgebracht.

[Op 16 november 2017 heeft de Veiligheidsregio advies uitgebracht in het kader van deelproject Tongeren. De Veiligheidsregio constateert dat hun eerdere opmerkingen in het kader van de planontwikkeling op een juiste wijze in het ontwerp zijn verwerkt. De Veiligheidsregio verwijst in dit kader naar de richtlijnen zoals opgenomen in de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid. De Veiligheidsregio acht voor de weg Tongeren twee aanvullende maatregelen noodzakelijk. Bij de uitvoering wordt hiermee rekening wordt gehouden. Voor het bestemmingsplan heeft dit geen consequenties.](#)

Daarnaast is door de Veiligheidsregio op 2 maart 2018 een aanvullend advies uitgebracht, waarin de beide eerdere adviezen nader worden toegelicht. In dit advies wordt nader toegelicht welke argumenten ten grondslag liggen aan het eerder gegeven advies dat er geen bezwaar bestaat tegen het afsluiten van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.

2.9 Omgevingsaspecten

Strekking zienswijzen:

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op omgevingsaspecten. Door indieners wordt naar voren gebracht dat het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en van het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen. In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met vergelijkbare strekking ingediend.

Beantwoording gemeente:

Onderstaand wordt nader op de aangevoerde aspecten ingegaan. Tijdens het proces is gebleken dat deelbelangen verschillend zijn en soms zelfs haaks op elkaar staan. Het gemeentebestuur heeft de verantwoordelijkheid om daarin zorgvuldige keuzes te maken en besluiten te nemen. Genoemde belangenafwegingen hebben plaatsgevonden in het kader van de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) en de besluitvorming voor de voorkeursvariant. In onderstaande paragrafen wordt nader hier op ingegaan.

Onderstaande beantwoording en onderbouwing worden in de toelichting van de bestemmingsplannen en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

2.9.1 Woon- en leefklimaat

Strekking zienswijzen:

Diverse indieners brengen naar voren dat realisatie van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat. In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket wordt juist beoogd om een oplossing te bieden voor een groot aantal knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Daar waar het Maatregelenpakket leidt tot een afname van verkeer, zoals op wegen in het centrum en in buurtschap Kalksheuvel, leidt het Maatregelenpakket tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat. Daar waar het Maatregelenpakket als gevolg van verkeerverschuivingen leidt tot een toename van verkeer op wegen, zoals op wegen in Boxtel-Noord, zal er mogelijk sprake zijn van een enige verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Het aspect van het woon- en leefklimaat is in het GVP 2008, de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) en op een meer gedetailleerd niveau in de bestemmingsplannen VLK en Verbindingsweg Tongeren onderzocht en afgewogen. Hierbij is geconcludeerd dat er geen sprake is van het ontstaan van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Toelichting beantwoording:

Onderstaand wordt nader ingegaan op een aantal aspecten met betrekking tot een goed woon- en leefklimaat.

- Toename verkeersdruk, verkeersveiligheid en bereikbaarheid
In paragraaf 2.8.4 wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten van het Maatregelenpakket en daarmee ook van de VLK [en deelproject Tongeren](#).

Op de wegen waar sprake is van een afname van verkeer, zoals het in het centrum en buurtschap Kalksheuvel, leidt het Maatregelenpakket tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat. Dit wordt ervaren in de vorm van minder verkeersoverlast, een verbetering van de verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid van het gebied. Het betreft hier gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid waardoor relatief veel bewoners van deze verbetering van het woon- en leefklimaat zullen profiteren.

In de omgeving van de VLK zal de toename van de verkeersdruk worden ervaren als een aantasting van het woongenot. Dit zal ook het geval zijn op de wegen waar onder meer als gevolg van het Maatregelenpakket sprake is van een toename van verkeer, [zoals op wegen in Boxtel-Noord](#).

De verkeerskundige analyse, zie paragraaf 2.8.4, toont aan dat de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op de VLK en op de wegen met een toename voldoende is gewaarborgd.

Voor meer informatie over de verandering van de bereikbaarheid en de daarmee gepaard gaande omrijdafstanden, zie paragraaf 2.8.

- Geluid
De realisatie van het Maatregelenpakket, en daarmee de afname van verkeersbewegingen op een aantal wegen in het centrum en buurtschap Kalksheuvel, leidt op deze wegen tot een aantal positieve effecten ten aanzien van geluid. Omdat het hier gaat om wegen met een vrij hoge bebouwingsdichtheid, gaat het hier om een vermindering van de geluidsbelasting voor een flink aantal woningen.

Op de wegen met een toename van verkeer als gevolg van de verkeerverschuivingen, zal er sprake zijn van een toename van geluid.

In het kader van het bestemmingplan VLK 2017 zijn de akoestische gevolgen onderzocht, zie paragraaf 5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Bij de berekening van de akoestische gevolgen is uitgegaan van de plansituatie 2028, zijnde het jaar waarin het totale Maatregelenpakket is gerealiseerd. Op basis van akoestisch onderzoek is geconstateerd dat aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de omgeving van de VLK grotendeels wordt voldaan. Ondanks de toepassing van geluidsarm asfalt blijft ter plaatse van zes woningen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In overeenstemming met het gemeentelijk beleidskader 'Beleid hogere grenswaarde Wet geluidhinder Gemeente Boxtel' wordt voor deze woningen de volgende hogere waarde vastgesteld: Bakhuisdreef 2 (49 dB), Kalksheuvel 47a (50 dB), Kapelweg 62 (53 dB), Kapelweg 63 (49 dB), Kapelweg 67 (49 dB) en Schouwrooij 12 (54 dB). Deze hogere waarden vallen binnen de maximale grenswaarden volgens het gemeentelijke hogere grenswaardenbeleid.

Geconstateerd wordt dat van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van de geluidsbelasting vanwege de VLK geen sprake is.

Bij de planontwikkeling van de VLK is besloten tot de toepassing van geluidsarm asfalt over het gehele tracé van de VLK. Hiermee wordt voor een groter gebied een betere woonsituatie bereikt dan waartoe de gemeente volgens de wettelijke normen is verplicht.

In het akoestisch onderzoek van de VLK is eveneens gekeken naar de geluidstoenames op andere aansluitende wegen en/of wegvlakken als gevolg van het Maatregelenpakket. Hieruit blijkt het volgende:

- op de Van der Voortweg en Molenstraat neemt de geluidbelasting toe met 2 dB tot 60 dB;
- op de weg Kalksheuvel neemt de geluidbelasting toe met 2 dB tot 52 dB;
- op de Industrieweg neemt de geluidbelasting toe met 3 dB tot 58 dB;
- op de Mezenlaan neemt de geluidbelasting toe met 7 dB tot 51 dB;
- op de Leenhoflaan neemt de geluidsbelasting toe met 2 dB tot 54 dB.

Geconcludeerd kan worden dat de toename van geluid, met uitzondering van de Mezenlaan, 2 dB bedraagt op woningen gelegen in woongebieden en 3 dB op woningen gelegen op het bedrijventerrein. Bij dergelijke toenames is geen sprake van een ontwikkeling die leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De toename van de geluidbelasting op de woningen aan de Mezenlaan is met 7 dB fors te noemen. De geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Mezenlaan neemt toe tot 51 dB. Deze geluidbelasting ligt weliswaar 3 dB boven de voorkeursgrenswaarde maar levert geen onaanvaardbaar woon- en leefklimaat op. De hoogst toelaatbare gevelbelasting van 63 dB uit het gemeentelijk hogere grenswaardenbeleid, wordt niet overschreden.

In de omgeving van de VLK is deels sprake van een samenloop van verschillende geluidsbronnen (wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï). Daarom is eveneens beoordeeld of er vanwege de gecumuleerde geluidbelasting sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aangezien de geluidbelasting van het spoor veel hoger is dan van de weg, is er geen sprake van een substantiële verhoging van de gecumuleerde geluidbelasting (lagere toename dan 2 dB) op de woningen. De gecumuleerde geluidbelastingen leiden vanwege het wegverkeer niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

Akoestische onderzoeken zoals in het kader van de VLK, waarbij ook de doelmatigheid van maatregelen nader wordt onderzocht, zullen ook in het kader van de deelprojecten Keulsebaan en Tongeren worden uitgevoerd.

[In het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar specifiek de gevolgen van de aanleg van deze Verbindingsweg, zie paragraaf 6.7 van de toelichting van het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek blijkt dat de realisatie van deze verbindingsweg niet leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder.](#)

Ook is aanvullend onderzoek gedaan naar de geluidstoenames op andere aansluitende wegen en/of wegvlakken als gevolg van de Verbindingsweg Tongeren. Buiten de reeds bij de VLK onderzochte wegen betreft dit de Molenwijkseweg. De toename tussen de autonome en de plansituatie bedraagt 2 dB. Bij deze woningen is de maximale geluidbelasting 53 dB. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de Molenwijkseweg bedraagt in de plansituatie maximaal 54 dB. Ter hoogte van deze woning is de toename ten opzichte van de autonome situatie nihil (0,14 dB). Noch de toename met 2dB, noch de geluidbelasting van maximaal 54 dB leidt tot een akoestisch onacceptabele situatie.

- Luchtkwaliteit

Met het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zie bijlage van het bestemmingsplan VLK 2017, is aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Toetsing heeft plaatsgevonden voor de meest maatgevende wegen. Daarbij zijn verkeerscijfers voor het jaar 2028 gehanteerd bij het berekenen van de luchtkwaliteit in het jaar 2019. Uit de resultaten opgenomen in het rapport blijkt dat ruimschoots aan de eisen gesteld in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer voldaan wordt. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de VLK is geen sprake.

Vergelijkbare onderzoeken naar de luchtkwaliteit zullen ook in het kader van de deelprojecten Keulsebaan en Tongeren worden uitgevoerd.

In het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is eveneens onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd, zie bijlage 14 van dit bestemmingsplan. Ook uit dit onderzoek blijkt dat van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van dit project geen sprake is.

- Trillingen

Op basis van de afstand van de VLK tot aan de woningen wordt geconcludeerd, zie paragraaf 6.10 van het bestemmingsplan, dat het aspect trillingen verwaarloosbaar is. Dit aspect leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Het aspect trillingen zal ook in de andere deelprojecten nader worden beschouwd.

De afstand van de Verbindingsweg Tongeren tot aan woningen is eveneens zodanig dat het aspect trillingen verwaarloosbaar is, zie paragraaf 6.10 van het bestemmingsplan.

- Vrij uitzicht

Door de aanleg van de VLK zal het uitzicht ter plaatse van een aantal woningen in de omgeving VLK enigszins worden aangetast. Deze aantasting is echter niet van dien aard dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Het aspect van uitzicht zal ook in de andere deelprojecten nader worden beschouwd.

Door de aanleg van de Verbindingsweg Tongeren zal het uitzicht ter plaatse van een enkele woning in de omgeving enigszins worden aangetast. Deze aantasting is echter niet van dien aard dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

2.9.2 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de aanleg van de VLK leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend. Deze zienswijzen hebben vooral betrekking op de gevolgen voor de Kampina en voor het gebied de Donders en niet zozeer op de gevolgen voor het gebied ten noorden van de spoorlijn Boxtel – Tilburg (het gebied Tongeren).

Beantwoording gemeente:

De landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het gebied zijn in de diverse uitgevoerde studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5), met name de studies voor de VLK, nadrukkelijk afgewogen. In het VO voor de VLK is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing van de VLK in het landschap. Van een onevenredige negatieve externe werking op de landschapswaarden in de omgeving is geen sprake.

Toelichting beantwoording:

Status landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Paragraaf 6.6 van het bestemmingsplan VLK 2017 bevat een nadere toelichting op het landschap.

In tegenstelling tot de akkercomplexen rondom Liempde wordt het akkercomplex van Tongeren niet als waardevol akkercomplex aangeduid op de provinciale cultuurhistorische kaart. Het open akkercomplex van Tongeren is dan ook niet als zodanig beschermd in het provinciale beleid. In lijn hiermee bevat ook het bestemmingsplan Buitengebied geen specifieke bescherming voor dit akkercomplex.

Afweging landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Afgezien van de status van het akkercomplex zijn behoud en versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden aspecten in de diverse studies meegewogen (zie paragraaf 2.4 en 2.5). Op grond van de totale weging van alle aspecten, waaronder de landschappelijke en cultuurhistorische waarden, is gekozen voor het voorliggende tracé van de VLK.

Tracé en inpassing van de VLK

Gekozen is voor een tracé van het zuidelijk deel VLK zoveel als mogelijk aan de oostzijde van het akkercomplex, waar de in de zienswijzen aangehaalde kenmerkende waarden van het akkercomplex in mindere mate nog aanwezig zijn.

De kenmerkende waarden in het noordelijk deel van het akkercomplex zijn in het verleden reeds verstoord door de aanleg van de spoorlijn Tilburg-Eindhoven. De VLK wordt hier parallel en direct grenzend aan de spoorlijn aangelegd.

Bij het VO van de VLK is rekening gehouden met een zorgvuldige inpassing in het landschap. Om de nog aanwezige openheid te behouden voorziet het zuidelijk tracédeel in het gebied tussen de aansluiting van de VLK met de weg Kalksheuvel en de spoorlijn niet in een geleidende bomenstructuur of verlichting. Verder voorziet het VO in een vlakke ligging van de weg waardoor de nog aanwezige hoogteverschillen in het gebied zichtbaar blijven en beleefd kunnen worden.

Het deel van de weg Tongeren aan de noordzijde van de spoorlijn, dat als gevolg van de VLK verdwijnt, blijft in de beleving zichtbaar in de vorm van de bomenstructuur. De bomenstructuur blijft hier behouden en wordt waar nodig hersteld.

Verbindingsweg Tongeren

De impact van de Verbindingsweg Tongeren op het buitengebied is beperkt van aard. De bestaande landschappelijke waarden van het gebied ten noorden van de spoorlijn zijn niet groot. Met de aanleg van de Verbindingsweg Tongeren worden de waarden van het gebied juist versterkt. In het bestemmingsplan Tongeren is een inrichtingsschets opgenomen voor de landschappelijke inpassing in combinatie met de mitigerende en compenserende maatregelen in het gebied. Deze inrichting en maatregelen zijn vooral gericht op een optimalisatie van het leefgebied van de steenuilen in het gebied.

Externe werking

Van een onevenredige negatieve externe werking door de VLK op de landschapswaarden in de omgeving, waaronder het beekdal, is geen sprake.

In het kader van de VLK wordt nieuwe natuur gerealiseerd op een perceel aan het Smalwater waarbij aangesloten wordt bij de opgave van de ecologische verbindingszone ter plaatse. Hiermee worden de betreffende waarden voor dit deel van het gebied verder versterkt.

In de omgeving van de Verbindingsweg Tongeren is geen sprake van bestaande specifieke landschapswaarden waarop de Verbindingsweg een onevenredige negatieve werking zou kunnen uitoefenen.

2.9.3 Natura 2000 en het PAS

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat het effect van de VLK op het Natura-2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen onvoldoende is onderzocht. Gesteld wordt dat de stikstofemissies als gevolg van de VLK grote invloed kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied.

Indieners stellen dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt dat aan het PAS wordt voldaan. In het verlengde hiervan wordt gesteld dat een passende beoordeling/MER dient te worden opgesteld. Tot slot wordt aangevoerd dat nog allerm minst zeker is of het PAS in overeenstemming is met Europese wet- en regelgeving.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn eveneens zienswijzen met betrekking tot de houdbaarheid van het PAS ingediend.

Beantwoording gemeente:

Het effect van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen wordt veroorzaakt door de stikstofdepositie als gevolg van de toename van het wegverkeer.

Van overige significante effecten op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen is geen sprake.

Het totale Maatregelenpakket is geplaatst op de prioritaire lijst van het PAS. De benodigde stikstofdepositieruimte voor het Maatregelenpakket is hiermee verzekerd. In het kader van het PAS vinden de compenserende herstelmaatregelen binnen het Natura 2000-gebied plaats. De passende beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof heeft plaatsgevonden in het PAS. In afwachting van het antwoord van het Hof van Justitie blijft het PAS in werking en vormt het PAS daarmee het toetsingskader.

Toelichting beantwoording:

Effect van het Maatregelenpakket op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen

Het effect van het Maatregelenpakket, in het bijzonder de VLK, op het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen wordt veroorzaakt door de stikstofdepositie als gevolg van de toename van het wegverkeer. Overige mogelijke effecten op dit Natura 2000 gebied, zoals mogelijke vernietiging, verdroging en verstoring, zijn uit te sluiten. Zie hiervoor de onderbouwing in paragraaf 6.1.2 van het bestemmingsplan VLK 2017 [en van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren](#).

Toekenning van stikstofdepositieruimte binnen PAS aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel

Op 1 juli 2015 is het landelijke PAS (Programmatische Aanpak Stikstof), inclusief de aanvullende beleidsmaatregel van de provincie, in werking getreden. Het PAS is een totaalpakket met een dubbeldoelstelling:

- het behoud en waar mogelijk herstel van in het PAS opgenomen Natura 2000-gebieden;
- het mogelijk maken van activiteiten (waaronder verkeer) die stikdepositie veroorzaken op nabijgelegen, beschermde Natura 2000-gebieden.

Ten behoeve van ontwikkelingen kan een beroep worden gedaan op de beschikbare stikstofdepositieruimte binnen het PAS. De totale stikstofdepositieruimte is verdeeld over vier segmenten. Eén van deze segmenten betreft de ontwikkelingsruimte voor de zogenaamde prioritaire projecten. Deze ontwikkelingsruimte is gereserveerd voor projecten van nationaal en provinciaal belang. Op verzoek van de partners van de Bestuursovereenkomst (Rijk, provincie en gemeente) is op 10 maart 2017 het Maatregelenpakket opgenomen op de lijst van prioritaire projecten, behorende bij de Regeling natuurbescherming.

In het kader van het vergunningentraject wordt de stikstofdepositieruimte daadwerkelijk toegekend. Voor de prioritaire projecten, waaronder het Maatregelenpakket, is deze toekenning verzekerd.

Ter compensatie van deze stikstofdepositie vinden in het kader van het PAS de nodige herstelmaatregelen binnen de Kampina en Oisterwijkse Vennen plaats.

PAS in relatie tot Europese wet en regelgeving

In de eerste beroepsprocedures over het PAS bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, is ter discussie gesteld of het PAS wel in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn. In dat kader heeft de Afdeling overwogen dat een programmatische aanpak zoals het PAS in beginsel een geschikt instrument is om aan de verplichtingen op grond van de Habitatrichtlijn te voldoen. Met zekerheid kan de Afdeling hierover echter pas een uitspraak over doen als een aantal vragen hierover in relatie tot de Europese Habitatrichtlijn is beantwoord. De Afdeling heeft deze prejudiciële vragen voorgelegd aan het Hof van Justitie in Luxemburg met het verzoek om met voorrang (uiterlijk vóór 1 juli 2018) hierover uitspraak te doen.

In deze beroepsprocedures is ook aan de orde geweest of het mogelijk is om binnen een programma als het PAS vergunning te verlenen voor specifieke projecten zonder dat de initiatiefnemer een passende beoordeling voor het aspect stikstof behoeft over te leggen. De Afdeling acht het gebruik van een passende beoordeling bij een programma mogelijk en acht het niet noodzakelijk om per project of andere handeling een specifieke passende beoordeling op te stellen. Niettemin heeft de Afdeling ook hierover een vraag voorgelegd aan het Hof.

De Afdeling heeft bij het stellen van de prejudiciële vragen geen voorlopige voorziening getroffen. Dit betekent dat, in afwachting van de antwoorden van het Europese Hof van Justitie en een nadere onderbouwing door het rijk, het PAS voorlopig in werking blijft.

2.10 Beleid en regelgeving

Strekking zienswijzen:

In diverse zienswijzen wordt gesteld dat het Maatregelenpakket, in het bijzonder het bestemmingsplan VLK, strijdig is met een aantal (provinciale en gemeentelijke) beleidskaders en met regelgeving. Specifiek genoemd worden de Wet Natuurbescherming, het Natuur Netwerk (voorheen EHS), de Groenblauwe mantel volgens de Verordening Ruimte, de gemeentelijke structuurvisie en het GVVP 2008.

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend ten aanzien van het GVVP 2008 en de Verordening Ruimte.

Beantwoording gemeente:

Het Maatregelenpakket, in het bijzonder de aanleg van de VLK, past binnen de vastgestelde beleidskaders van de provincie en de gemeente en binnen de geldende regelgeving.

Dat er geen sprake is van strijdigheid is met provinciaal beleid blijkt ook uit het feit dat de provincie geen zienswijzen op het bestemmingsplan VLK heeft ingediend.

In het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is een zienswijze van de provincie ontvangen. Deze zienswijze is niet gericht tegen de Verbindingsweg Tongeren op zich maar heeft betrekking op het ontbreken van voldoende inzicht en waarborgen ten aanzien van de invulling van de kwaliteitsverbetering volgens de voorwaarden van de Verordening Ruimte. Middels een inrichtingsplan en een aanpassing van de verbeelding en regels wordt dit inzicht geboden en worden deze waarborgen in het vastgestelde bestemmingsplan opgenomen, zie paragraaf 4.3 met de concrete wijzigingen.

Deze beantwoording en onderstaande onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan en/of de besluiten verwerkt maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan voor wat betreft het bestemmingsplan VLK.

Het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren wordt voor wat betreft de verbeelding, de regels en toelichting op enkele onderdelen aangepast om voldoende waarborgen te bieden ten aanzien van de invulling van de kwaliteitsverbetering.

Onderstaand wordt nader ingegaan op de in de zienswijzen genoemde aspecten.

Wet natuurbescherming

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat de VLK op onderdelen strijdig is met de natuurwetgeving. In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend.

Beantwoording gemeente:

Van een strijdigheid met de natuurwetgeving is geen sprake. Uit de onderzoeken van de soortenbescherming is naar voren gekomen dat mogelijk, afhankelijk van het resultaat van (deels reeds uitgevoerde) mitigerende maatregelen, in het kader van de uitvoering van de VLK en de Verbindingsweg Tongeren een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming is vereist ten aanzien van de steenuilen in het gebied. Duidelijkheid hierover ontstaat op basis van de resultaten van het broedseizoen 2018. Op basis van de nu beschikbare inzichten is voldoende aannemelijk dat een eventuele ontheffing kan worden verleend.

Toelichting beantwoording:

Natuurwetgeving

In de nieuwe Wet natuurbescherming van 2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora en Faunawet opgegaan. Daarmee zijn de onderdelen gebiedsbescherming, bescherming van houtopstanden en soortenbescherming integraal onderdeel geworden van deze Wet. Van een strijdigheid met de Wet natuurbescherming is geen sprake, zie onderstaande toelichting.

Natura 2000 gebieden.

Zie paragraaf 2.9.3.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming ziet toe op de bescherming van alle in het wild levende dieren, planten en vogels.

De aanwezigheid van beschermde soorten is in het kader van het bestemmingsplan VLK 2017 [alsmede in het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren](#) uitgebreid onderzocht. Ook het effect van de te nemen maatregelen op deze soorten is bepaald. Bij de uitvoering van de VLK [en de Verbindingsweg Tongeren](#) wordt met de conclusies en aanbevelingen uit deze onderzoeksrapporten rekening gehouden. Zie voor een nadere onderbouwing de toelichting van [de bestemmingsplannen](#) met bijbehorende onderzoeken.

Aan het vastgestelde bestemmingsplan [VLK](#) worden toegevoegd de recente onderzoeksresultaten naar de steenuilen in het gebied. In het kader van dit aanvullende onderzoek hebben reeds enkele mitigerende maatregelen plaatsgevonden. Ook is hierbij geconcludeerd dat de in het ontwerpbestemmingsplan voorgestelde mitigerende maatregelen in de vorm van een afschermd natuurstrook langs delen van de VLK nodig zijn. Op basis van monitoring in het komende broedseizoen 2018 zal blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn en een ontheffing op de grond van de Wet natuurbescherming is vereist. Op basis van de nu beschikbare inzichten is voldoende aannemelijk dat een eventuele ontheffing kan worden verleend.

Bij de inrichtingsschets voor de kwaliteitsverbetering in het gebied Tongeren worden reeds maatregelen voorgesteld ter optimalisatie van het leefgebied van de steenuilen.

Houtopstanden, hout en houtproducten

De wet ziet toe op het behoud van het bosareaal in Nederland. Houtopstanden met een oppervlakte van 10 are of meer en rijbepanting van meer dan twintig bomen die buiten de daarvoor vastgestelde komgrens liggen, vallen onder de bescherming van deze wet.

Voor de realisatie van de VLK [en de Verbindingsweg Tongeren](#) worden enkele houtopstanden geroid die onder de bescherming van de Wet natuurbescherming vallen. De te rooien houtopstanden worden voldoende gecompenseerd binnen het plangebied. Van het voornemen tot vellen, inclusief het voorstel voor herplant, zal melding plaatsvinden bij de provincie.

Natuur Netwerk Brabant (NNB)

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van de VLK strijdig is met de regels ten aanzien van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) en de ecologische verbindingzone. Gesteld wordt dat ten onrechte niet wordt voldaan aan het 'nee, tenzij-regime'.

Beantwoording gemeente:

Ter plaatse van het Smalwater leidt de VLK weliswaar tot beperkt ruimtebeslag in het NNB maar is er geen sprake van een significante aantasting van de betreffende waarden. Het 'nee, tenzij-regime' is niet van toepassing.

De ecologische verbindingzone wordt ter plaatse van de VLK weliswaar enigszins beperkt maar in een perceel grenzend aan het Smalwater wordt over een breedte van ruim 100 meter nieuwe natuur, passend bij de functie van ecologisch verbindingzone, gerealiseerd. Van een strijdigheid met de Verordening ruimte op dit punt is geen sprake.

Toelichting beantwoording:

De beek Smalwater en de begeleidende beplanting zijn in de provinciale Verordening ruimte aangeduid als 'Natuur Netwerk Brabant (NNB)'. Nieuwe plannen binnen het NNB zijn in beginsel niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. De relevante natuurbeheertypen ter plaatse zijn 'beek en bron' en 'droog bos met productie'.

Een ruimere strook rondom het Smalwater is aangeduid als 'Natuurnetwerk Brabant Ecologische Verbindingszone' (NNB-EVZ). Deze aanduiding betreft een zoekgebied waarbinnen de ecologische verbindingzone (EVZ) moet worden gerealiseerd. Het doel van ecologische verbindingzones is om natuurgebieden te verbinden en daarmee versnippering tegen te gaan. Het gaat hierbij om een verbinding over land. Inrichting, beheer en bescherming op perceelsniveau dienen nader in het bestemmingsplan te worden uitgewerkt.

Van een significante aantasting van de waarden van het NNB en NNB-EVZ als gevolg van de VLK is geen sprake. De brugverbinding wordt zo ontworpen dat er langs de waterkant ruimte blijft voor groen en voor een verbindingstrook (faunapassage). Ongewenste versnippering van de NNB/NNB-EVZ wordt hiermee voorkomen. Gelet op de betreffende waarden is er evenmin is sprake van indirecte effecten als gevolg van de VLK.

Daarnaast wordt de NNB-EVZ voor een deel gerealiseerd. Op een perceel grenzend aan het Smalwater wordt over een strook van ruim 100 meter breed nieuwe natuur ontwikkeld. Binnen deze nieuwe natuur wordt een ecologische stapsteen gerealiseerd. De aanleg en bescherming hiervan is binnen het bestemmingsplan VLK 2017 uitgewerkt en geborgd. Hiermee wordt voldaan aan de opgave van de Verordening ruimte om inrichting, beheer en bescherming van de EVZ nader in het bestemmingsplan uit te werken.

In het geval de VLK wel zou hebben geleid tot significante effecten op het NNB, dan is volgens de Verordening ruimte aanleg alleen toegestaan indien sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieven beschikbaar zijn (volgens het zogeheten 'nee, tenzij regime'). De negatieve gevolgen van de ontwikkeling dienen vervolgens te worden gecompenseerd.

Alhoewel de VLK niet leidt tot significant effecten op het NNB (zie bovenstaand) en het 'nee, tenzij-regime' daarom formeel niet aan de orde is, is volledigheidshalve toch een toetsing uitgevoerd. Uit onderstaande toetsing blijkt dat aan het 'nee, tenzij-regime' wordt voldaan:

1. *er dient sprake te zijn van een groot openbaar belang;*
Zie paragraaf 2.3 (en zie ook hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan) waarin nut en noodzaak van de VLK (als zelfstandige maatregel en als onderdeel van het Maatregelenpakket) en daarmee ook het groot openbaar belang worden onderbouwd.
2. *er dienen voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden te zijn buiten het NNB en er zijn geen andere oplossingen voorhanden waardoor de aantasting van het NNB wordt voorkomen;*
Zie paragraaf 2.5 (en zie ook hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan) met een toelichting op het uitgebreide proces om te komen tot de uiteindelijke (tracé)keuze van de VLK.
3. *de negatieve effecten dienen waar mogelijk te worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten dienen te worden gecompenseerd.*
Zie hiervoor paragraaf 6.5.2 van het bestemmingsplan met een toelichting op de compensatie- en mitigatiemaatregelen.
De juridische borging van deze compensatie heeft plaatsgevonden door de betreffende percelen als natuur te bestemmen en via artikel 5.4.1 van het bestemmingsplan VLK 2017. Daarin is vastgelegd dat het niet is toegestaan de weg in gebruik te nemen voordat de realisatie van de mitigerende en compenserende maatregelen is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd.

Voor wat betreft de feitelijke borging wordt verwezen naar het VO van de VLK. Financieel zijn de maatregelen geborgd door de financiële reservering hiervoor in het taakstellend budget voor de VLK.

Groenblauwe mantel

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat de aanleg van de VLK strijdig is met de regels ten aanzien van de Groenblauwe Mantel volgens de Verordening ruimte.

Beantwoording gemeente:

De VLK doorkruist voor een deel het gebied dat in de Verordening ruimte is aangeduid als 'Groenblauwe Mantel'. Het bestemmingsplan biedt een goede onderbouwing zoals vereist volgens de Verordening ruimte ten aanzien van nieuwe wegen binnen de Groenblauwe Mantel. Verder wordt onder meer met de natuurontwikkeling een positieve bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden. Van een strijdigheid op dit punt met de Verordening ruimte is geen sprake.

Toelichting beantwoording:

De VLK doorkruist gebieden die in de Verordening ruimte zijn aangeduid als 'Groenblauwe Mantel' en als 'Gemengd landelijk gebied'. De Verordening ruimte bevat enkele algemeen geformuleerde regels waaraan een bestemmingsplan, dat voorziet in de aanleg of wijziging van een weg, moet voldoen. Deze regels zijn met name gericht op een goede onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling. Deze regels hierover zijn voor wat betreft de 'Groenblauwe Mantel' (artikel 6.17) en 'Gemengd landelijk gebied' (artikel 7.18) nagenoeg identiek. Extra ten aanzien van de 'Groenblauwe Mantel' is vastgelegd dat een onderbouwing moet worden opgenomen dat de ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken.

Een toetsing aan bovengenoemde regels is opgenomen in paragraaf 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan VLK 2017. De ontwikkeling gaat gepaard met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken in het gebied waaronder de natuurontwikkeling in het gebied tussen Kalksheuvel en Smalwater (zie paragraaf 6.6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan). Dit perceel, dat direct grenst aan de 'Groenblauwe Mantel', is nu nog onderdeel van het 'Gemengd landelijk gebied'.

Ter plaatse van de Verbindingsweg Tongeren is sprake van 'Gemengd landelijk gebied'. Paragraaf 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren bevat een toetsing aan de Verordening ruimte voor wat betreft dit aspect.

GVVP 2008

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat het Maatregelenpakket, waarvan de VLK en deelproject Tongeren onderdeel uitmaken, strijdig is met het GVVP 2008. Onder meer wordt aangevoerd dat er strijdigheid bestaat met het uitgangspunt om gebiedsvreemd verkeer te weren. In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ingediend ten aanzien van het GVVP 2008.

Beantwoording gemeente:

Het Maatregelenpakket levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van het GVVP 2008, onder meer aan de doelstelling om gebiedsvreemd verkeer in verblijfsgebieden, zoals het centrum en buurtschap Kalksheuvel, te weren.

Het Maatregelenpakket leidt weliswaar tot een toename van verkeer op andere wegen maar deze toename is passend binnen de wegategorisering volgens het GVVP 2008, zie paragraaf 2.7. Het Maatregelenpakket bevat daarnaast maatregelen om gebiedsvreemd verkeer in het noordwesten van Boxtel te ontmoedigen.

Van een strijdigheid met het GVVP 2008 is geen sprake

Toelichting beantwoording:

Zie paragrafen 2.3 voor een toelichting op welke wijze het Maatregelenpakket een wezenlijk bijdrage levert aan de doelstellingen van het GVVP 2008.

In het GVVP 2008 is een categorisering voor het wegennet in Boxtel vastgesteld. Zolang de toekomstige verkeersintensiteiten passen binnen de wegategorisering uit het GVVP 2008 blijft de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van deze wegen in voldoende mate gewaarborgd en is van een strijdigheid met het GVVP 2008 geen sprake.

Een van de doelstellingen van het GVVP 2008 is het weren van gebiedsvreemd verkeer in verblijfsgebieden. Met het Maatregelenpakket wordt gebiedsvreemd geweerd uit het centrum en uit buurtschap Kalksheuvel.

In deelproject Tongeren worden de nodige maatregelen genomen om gebiedsvreemd verkeer in Boxtel-Noord te weren.

Structuurvisie Verfrissend Boxtel

Strekking zienswijzen:

Volgens de zienswijzen is er ten aanzien van de VLK sprake van strijdigheid met de gemeentelijke structuurvisie.

Beantwoording gemeente:

De VLK is geheel in lijn met de gemeentelijke Structuurvisie Verfrissend Boxtel (2011).

Toelichting beantwoording:

Op de kaartbeelden van de gemeentelijke Structuurvisie is de VLK reeds als nieuw aan te leggen weg opgenomen. Hierbij is, in lijn met het GVVP 2008, toegelicht dat de nieuwe verbindingsweg zorgt voor:

- ontlasting van het knooppunt ter hoogte van de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat voor autoverkeer;
- verbetering van de leefbaarheid van Kalksheuvel.
- verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen Ladonk en Vorst.

In de diverse (varianten)studies heeft de toetsing plaatsgevonden of de alternatieven en varianten aan de gemeentelijke beleidskaders, zoals het GVVP 2008 en de Structuurvisie, voldoen.

2.11 Schadevergoeding

Strekking zienswijzen:

Een aantal indieners vreest voor schade. Met name wordt gevreesd wordt voor waardevermindering van de woning en voor bedrijfsschade als gevolg van een slechtere bereikbaarheid. Daarnaast wordt gevreesd voor schade aan landbouwpercelen (zoals verdroging, versnippering).

In het kader van deelproject 3 Tongeren zijn zienswijzen met een vergelijkbare strekking ten aanzien van schade voor wat betreft het aspect bereikbaarheid ingediend.

Beantwoording gemeente:

Onderstaand wordt een nadere toelichting gegeven op de twee vormen van schade, namelijk planschade (als gevolg van de wijziging van het bestemmingsplan) en nadeelcompensatie. Wanneer indiener van mening is schade te ondervinden, kan bij de gemeente een verzoek om tegemoetkoming in de schade worden ingediend.

Toelichting beantwoording:

Planschade

Planschade is de financiële schade die het gevolg is van een planologische maatregel. Een voorbeeld van een planologische maatregel is het nieuwe bestemmingsplan VLK. De schade die uit een planologische maatregel voortvloeit kan bestaan uit de waardevermindering van onroerende zaken, bijvoorbeeld als gevolg van de beperking van het woongenot of als gevolg van een belemmerde bereikbaarheid.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) regelt in artikel 6.1 dat een belanghebbende onder bepaalde voorwaarden en beperkingen recht kan doen gelden op tegemoetkoming in de schade als gevolg van een planologische maatregel. Een planschadeverzoek moet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan worden ingediend. De schade wordt berekend op basis van een vergelijking tussen de oude en nieuwe planologische situatie. Schade die valt binnen het 'normaal maatschappelijk risico' komt niet vergoeding in aanmerking.

Voor de wijze waarop een verzoek om planschade kan worden ingediend, wordt verwezen naar de 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade Boxtel 2018', zie gemeentelijke website.

Nadeelcompensatie

Naast het instrument van planschade bestaat het instrument van nadeelcompensatie. Nadeelcompensatie heeft betrekking op schadevergoeding als gevolg van overige overheidsbesluiten en handelingen die in het algemeen belang en rechtmatig zijn genomen, maar die tot nadelige gevolgen voor derden kunnen leiden.

In de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt in artikel 4:126 in titel 4.5 een wettelijke regeling hiervoor opgenomen. In lid 1 van artikel 4:146 is de mogelijkheid voor nadeelcompensatie als volgt geformuleerd:

'Indien een bestuursorgaan in de rechtmatige uitoefening van zijn publiekrechtelijke bevoegdheid of taak schade veroorzaakt die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, kent het bestuursorgaan de benadeelde desgevraagd een vergoeding toe'. Onder lid 2 is benoemd in welke situaties de schade in ieder geval niet voor vergoeding in aanmerking komt en voor rekening van de aanvrager blijft.

meewerkend

boxtel

Te zijner tijd wordt via de gemeentelijke website informatie geboden over de mogelijkheden voor nadeelcompensatie.

3 Beantwoording per zienswijze.

3.1 Inleiding

In een bijgevoegde tabel, [zie bijlagen 2 \(deelprojecten 1 en 2\) en 4 \(deelproject 3\)](#) bij deze Nota, zijn alle zienswijzen beantwoord.

Deze tabel is als volgt opgebouwd:

- kolom 1 bevat het volgnummer van de ontvangst van de zienswijze;
- kolom 2 bevat het casenummer waaronder de zienswijze bij de gemeente is geregistreerd;
- kolom 3 geeft in hoofdlijnen aan op welke onderwerpen de zienswijze betrekking heeft. De omschrijving betreft een grove rubricering van de (onderdelen van) de zienswijzen in hoofd- en subonderwerpen. Deze rubricering is bij de samenvatting van de zienswijzen als hulpmiddel opgesteld. De rubricering is zeker niet volledig en correct maar biedt wel een eerste beeld van de (sub) onderwerpen. Om die reden is deze kolom ter informatie in de tabel gehandhaafd. [Bij deelproject Tongeren is deze kolom niet opgenomen omdat een nadere rubricering hier minder relevant is;](#)
- kolom 4 bevat een samenvatting van de zienswijzen, waarbij een splitsing is aangebracht per subonderwerp;
- kolom 5 bevat de gemeentelijke reactie hierop.

Met het oog op privacyoverwegingen, is deze tabel geanonimiseerd. De tabel bevat dus geen NAW-gegevens (naam, woonplaats en adres) van de indieners. Instanties en belangengroeperingen worden wel als zodanig vermeld. De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders hebben kennis genomen van alle zienswijzen en bijbehorende NAW-gegevens.

Alle indieners van een zienswijze hebben een ontvangstbevestiging ontvangen. In deze ontvangstbevestiging is het casenummer vermeld waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd. [In bijlagen 1 en 3](#) bij deze Nota is een overzicht van de casenummers met bijbehorend volgnummer opgenomen op basis waarvan de indieners hun zienswijze en de gemeentelijke beantwoording hierop kunnen terugvinden.

In de tabel zijn de zienswijzen per onderwerp uitgesplitst en voorzien van een gemeentelijk antwoord. Bij deze beantwoording hiervan wordt regelmatig verwezen naar de beantwoording in de paragrafen van de algemene beantwoording in hoofdstuk 2.

Ook in het geval geen specifieke verwijzing naar de algemene beantwoording heeft plaatsgevonden, wordt indieners aangeraden om kennis te nemen van hoofdstuk 2.

3.2 Tabel

Vanwege de omvang is de tabel met de beantwoording per individuele zienswijze opgenomen als [bijlage 2](#) en [bijlage 4](#) bij de Nota.

4 Nota van wijzigingen

4.1 Inleiding

Onderstaand overzicht (4.2) bevat een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 en ten opzichte van de vier ontwerpbesluiten zoals deze ter inzage hebben gelegen.

Het overzicht onder punt 4.3 bevat een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren zoals deze ter inzage heeft gelegen

In de laatste kolom wordt vermeld of sprake is van een wijziging naar aanleiding van een zienswijze. Is dit het geval dan wordt hierbij verwezen naar het volgnummer van de zienswijze(n) naar aanleiding waarvan de wijziging heeft plaatsgevonden.

Daarnaast bevat het overzicht onder 4.2 enkele ambtshalve wijzigingen naar aanleiding van geconstateerde omissies in het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 en de ontwerpbesluiten.

4.2 Overzicht van de wijzigingen *deelprojecten 1 en 2*

Tabel 3: wijzigingen

Wijziging	Toelichting op wijziging	Aanleiding
Bestemmingsplan VLK 2017		
Verbeelding		
Toevoegen van de aanduiding 'overige zone mitigatie/ compensatie' aan de plandelen met de bestemming 'Natuur'.	Deze aanduiding is abusievelijk niet opgenomen op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 en wordt alsnog toegevoegd.	Volgnummers 121,131 en 148
De bestemming 'verkeer' ter plaatse van het Smalwater beperken tot de brugdekken volgens het VO VLK 2017.	Geconstateerd is dat de bestemming 'verkeer' ter plaatse van Smalwater ruimer is dan noodzakelijk voor de realisatie van het VO 2017. Dit is aangepast.	Ambtelijke wijziging
De begrenzing van de gebiedsaanduidingen 'milieuzone beekherstel' en 'ecologische verbindingzone' ter plaatse van het Smalwater exact afstemmen op de betreffende begrenzingen volgens de Verordening ruimte.	Geconstateerd is dat de begrenzing van de beide gebiedsaanduidingen niet exact overeenstemmen met de begrenzingen van de aanduiding 'Natuur Netwerk – Ecologische verbindingzone' en van de aanduiding 'Behoud en herstel watersystemen' volgens de Verordening ruimte. Dit is aangepast.	Ambtelijke wijziging
Doortrekken van de strook ter behoeve van de mitigerende maatregelen met de bestemming 'Natuur' ter hoogte van perceel Tongeren 50 tot aan weg Tongeren.	Op verzoek van de eigenaar van het buurperceel wordt deze strook doorgetrokken tot aan de weg. Met de mitigerende maatregelen op deze strook wordt de weg eveneens aan het zicht onttrokken.	Volgnummer 135
Aanpassen van de belemmeringenstrook regionale aardgasleiding ter hoogte van deel van Tongeren van 5 meter	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52

meewerkend

boxtel

naar 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de gasleiding.		
--	--	--

Regels		
Aan artikel 4.1 een lid i toevoegen met de volgende formulering: 'een tijdelijke ontsluiting ten behoeve van het perceel Tongeren 48'.	Deze expliciete toevoeging biedt de garantie dat de afgesproken tijdelijke ontsluiting, zoals opgenomen in het VO van de VLK, kan worden gerealiseerd.	Volgnummer 135
Artikel 7.2 komt als volgt te luiden: 'In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt dat op of in de tot 'Leiding-gas' aangewezen gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) mogen worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid'.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52
Artikel 7.3 komt als volgt te luiden: 'Bij een omgevings-vergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 7.2 en worden toegestaan dat wordt gebouwd ten dienste van de overige op deze gronden voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten'.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52
Artikel 7.4.4 komt als volgt te luiden: 'Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevings-vergunning, als bedoeld in 7.4.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen'.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52
Artikel 11.1.2 sub c wordt als volgt aangevuld: '.. en de belangen van de leiding volgens artikel 7 Leiding-gas niet worden geschaad'.	Aanpassing op verzoek van Gasunie Transport Services B.V.	Volgnummer 52

meewerkend

boxtel

<p>Aan artikel 8.2.2.a. en artikel 8.3.4.a. wordt telkens een vierde lid toegevoegd: '4. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, pas te starten nadat het nader archeologisch onderzoek afgerond is en de eventueel te treffen maatregelen ter bescherming van de archeologische resten bepaald en getroffen zijn dan wel veiliggesteld zijn'.</p>	<p>Aanpassing op verzoek van Heemkunde Boxtel en Archeologische Vereniging Kempen en Peelland.</p>	<p>Volgnummers 153 en 154, 121 en 123</p>
<p>Toelichting bestemmingsplan</p>		
<p>De toelichting is op een aantal aspecten nader aangevuld.</p>	<p>Uit de zienswijzen is naar voren gekomen dat de onderbouwing in de toelichting van het bestemmingsplan op een aantal aspecten onvoldoende is. Dit betreft onder meer een toelichting op de inhoud, het proces en de gevolgen van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel waarvan de VLK en de sluiting van de dubbele spoorwegovergang onderdeel uitmaken. De toelichting van het bestemmingsplan VLK 2017 is hierop aangevuld in lijn met de onderbouwing in hoofdstuk 2 van deze Nota. In de verkeersbesluiten wordt naar de toelichting op het bestemmingsplan verwezen.</p>	<p>Diverse zienswijzen</p>
<p>Toevoegen extra bijlagen.</p>	<p>Ter onderbouwing van het bestemmingsplan en de besluiten zijn extra bijlagen toegevoegd waaronder de variantenstudie en besluitvorming van de gemeenteraad hierover en het recente rapport van Ecologica.</p>	<p>Diverse zienswijzen</p>
<p>Besluit hogere waarden Wet geluidhinder</p>		
<p>De toelichting is op een enkel punt aangepast.</p>	<p>Naar aanleiding van enkele geconstateerde omissies, is de afweging in de toelichting op een enkel punt aangepast. Het besluit zelf is niet gewijzigd.</p>	<p>Ambtshalve wijziging</p>
<p>Besluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer</p>		
<p>Het verkeersbesluit is aangevuld met een onderbord 'ruiters toegestaan'.</p>	<p>In enkele zienswijzen zijn vraagtekens geplaatst of in de toekomstige situatie op het fietspad ook wel ruiters zijn toegestaan. Middels een extra onderbord wordt expliciet duidelijk gemaakt dat ruiters zijn toegestaan.</p>	<p>Volgnummer 5</p>
<p>Besluit tot het definitief onttrekken aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef</p>		
<p><i>Geen wijzigingen</i></p>		

Besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer		
Op figuur 1 in het verkeersbesluit is de vermelding Tongersestraat correct gewijzigd in Tongeren.	Naar aanleiding van zienswijzen is geconstateerd dat op figuur 1 in het ontwerpbesluit foutief de vermelding Tongersestraat ter plaatse van de straat Tongeren is opgenomen. Deze omissie is hersteld.	Volgnummers 121 en 129
Aanpassing gebiedsomschrijving door toe te voegen dat het betreft het gebied vanaf de oostzijde van de 's-Hertogenbosch – Eindhoven	In de zienswijzen is naar voren gebracht dat in de gebiedsomschrijving onvoldoende duidelijk is of de spoorwegovergang Eindhoven-Den Bosch wel of geen onderdeel uitmaakt van het gebied waarop het verkeersbesluit betrekking heeft. Door de toevoeging wordt voldoende duidelijk dat het gaat om het gebied inclusief de spoorlijn.	Volgnummers 121 en 129
Het besluit onder punt 2 is als volgt aangepast: 'dit besluit in werking te laten treden zodra (ten minste) de Verbindingsweg Ladonk Kapelweg (VLK) is opengesteld voor het verkeer'	De fasering in uitvoering, mede in relatie tot de inwerkingtreding van de besluiten wordt in meerdere zienswijzen aan de orde gesteld, zie paragraaf 2.2.3. De formulering van de opschortende voorwaarde is met een kleine toevoeging aangepast om het uitgangspunt (namelijk dat de fysieke sluiting plaatsvindt zodra de maatregelen voor gemotoriseerd verkeer zijn gerealiseerd) duidelijker tot uiting te laten komen.	Diverse zienswijzen

4.3 Overzicht van de wijzigingen deelproject 3

Tabel 4: wijzigingen

Wijziging	Toelichting op wijziging	Aanleiding
Bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren		
Verbeelding		
Beperkte uitbreiding van het plangebied aan de zuidwestzijde van het plangebied aan welke uitbreiding de bestemming 'Groen' is toegekend binnen welke bestemming een fietspad is toegestaan.	Met deze wijziging wordt bij de uitwerking op termijn van het VO in een DO een directe aansluiting van het fietspad vanaf de weg Tongeren op de VLK niet onmogelijk gemaakt.	Volgnummer 6

Uitbreiding van het plangebied met het perceel van het voormalige volkstuintencomplex aan de weg Tongeren waarbij de bestaande bestemming 'Recreatie-volkstuinen' van dit perceel wordt gewijzigd in de bestemming 'Agrarisch gebied met waarden-Landschap'.	Ter zekerstelling van een passende bestemming op de gronden waar de kwaliteitsverbetering en mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorzien.	Volgnummer 15
Uitbreiding van het plangebied met het resterende deel in de binnenbocht van de Verbindingsweg Tongeren waarbij de bestaande bestemming 'Agrarisch' wordt gewijzigd in de bestemming 'Agrarisch gebied met waarden-Landschap'.	Ter zekerstelling van een passende bestemming op de gronden waar de kwaliteitsverbetering en mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorzien.	Volgnummer 15
Toevoegen van de aanduiding 'overige zone mitigatie/compensatie' aan alle plandelen binnen het bestemmingsplan met de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschap'.	Ter zekerstelling dat deze plandelen mede zijn bestemd voor de kwaliteitsverbetering en mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van de wegaanleg.	Volgnummer 15
Regels		
Aan artikel 3.1 (bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschap') wordt een lid sub f toegevoegd, inhoudende dat de gronden mede bestemd zijn voor mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van de wegaanleg ter plaatse van de aanduiding 'overige zone – mitigatie/compensatie'.	Ter zekerstelling dat deze plandelen mede zijn bestemd voor de kwaliteitsverbetering en mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van de wegaanleg.	Volgnummer 15
Aan artikel 3.1 (bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschap') wordt een lid sub g toegevoegd, inhoudende dat de gronden mede bestemd zijn voor een tijdelijke ontsluiting ten behoeve van het perceel Tongeren 48.	Overeenkomstig het bestemmingsplan VLK wordt hiermee mogelijk gemaakt dat ten behoeve van het bedrijf Tongeren 48 een tijdelijke ontsluiting op de VLK kan worden gerealiseerd in de situatie dat de Verbindingsweg Tongeren niet gelijktijdig met of direct aansluitend aan de VLK kan worden gerealiseerd.	Ambtshalve wijziging
Aan artikel 5 wordt een specifieke gebruiksregel (artikel 5.4) toegevoegd met een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van de mitigerende en compenserende maatregelen onder verwijzing naar het als bijlage 1 aan de regels toegevoegde inrichtingsplan.	Ter zekerstelling van de uitvoering van de kwaliteitsverbetering en mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van de wegaanleg.	Volgnummer 15

meewerkend

boxtel

Bijlage 3 bij Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Geanonimiseerd overzicht indieners zienswijzen

Nummer	Kenmerk	Indiener	Pagina's
1	GC18.02910		1
2	GC18.02911	Stichting Bewonersbelangen Boxtel Noord	1 - 4
3	GC18.02938	Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	4 - 7
4	GC18.03045		7 - 11
5	GC18.03224		11
6	GC18.03242	Fietsersbond afd. Boxtel	11 - 13
7	GC18.03338		13
8	GC18.03339		13
9	GC18.03342		14
10	GC18.03358	Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg	14 - 18
11	GC18.03368		18 - 19
12	GC18.03374		19 - 20
13	GC18.03387	Het Groene Hart	20 - 22
14	GC18.03388		22 - 31
15	GC18.03393	Provincie Noord-Brabant	31 - 32

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
1a	Brief d.d. 20 juni 2018 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC18.02910	Deze zienswijze sluit aan op de zienswijze die de Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend. De inhoud van deze zienswijze dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd.	Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie op de zienswijze van de Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord onder volgnummer 2.
1b	Brief d.d. 20 juni 2018 Ontvangen 21 juni 2017 Kenmerk GC18.02910	Het belangrijkste bezwaar betreft het ontbreken van integraliteit en het ontbreken van een visie en maatregelen voor de verkeersafwikkeling in Boxtel-Noord, specifiek de Parkweg. Deze weg is al niet berekend op de huidige verkeersstromen, mist deugdelijke voorzieningen voor voetgangers en fietsers en zal bij de aanleg van de Verbindingsweg Tongeren alleen maar drukker en gevaarlijker worden.	Dit argument bevat een samenvatting van de bezwaren van indiener. Onder de zienswijze van de Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord (volgnummer 2) wordt nader hierop ingegaan.
2a	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911 Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	De Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord behartigt de woonbelangen van bewoners in Boxtel-Noord onder andere in de straten Baandervrouwenlaan, Parkweg, Halderheiweg en Molenwijkseweg en heeft als zodanig al eerder ingesproken in het kader van de grootschalige infrastructuur en het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017. De stichting komt ook op voor de leefbaarheid in de betreffende wijk. De zienswijze van 19 juni 2017 en het beroepschrift van 30 november 2017 dienen als herhaald en ingelast te worden beschouwd.	Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder volgnr. 21) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener.
2b	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911 Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	De gemeente Boxtel heeft toepassing gegeven aan de coördinatieprocedure van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening. Het gemeentebestuur heeft echter nagelaten alle verkeersbesluiten en deelplannen gelijktijdig in procedure te brengen. Ten onrechte wordt daardoor gecoördineerde rechtsbescherming aan de burgers onthouden. Genoemd worden ondermeer het ontbreken van maatregelen op Ladonk en bij rotonde Boseind en de plannen voor de opwaardering van de Keulsebaan. Besluitvorming over alle deelprojecten dient gelijktijdig plaats te vinden.	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op de procedure die voor de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt gevolgd. Deze deelprojecten kunnen niet los van elkaar worden gezien. Voor wat betreft de samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. De procedures voor drie van de vijf deelprojecten zijn in 2017 (Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg / sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer) en in 2018 (Verbindingsweg Tongeren) gestart. De planologische procedures voor de Keulsebaan en de Fietstunnel Tongerstraat volgen later in 2018. De plannen voor alle deelprojecten zijn dan daadwerkelijk in procedure gebracht. Hiermee is en wordt een duidelijk signaal afgegeven dat alle deelprojecten worden uitgevoerd. Deze werkwijze geeft duidelijkheid over de samenhang en zorgt voor een goede borging van de rechtsbescherming van belanghebbenden. Buiten de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel zijn enkele andere (infrastructurele) projecten binnen Boxtel in voorbereiding die

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
			een relatie hebben met het Maatregelenpakket. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2.
2c	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911 Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	Het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren geeft ook geen duidelijkheid over de koppeling tussen de uitvoering en de openstelling van de Verbindingsweg Tongeren en de beoogde sluiting van de dubbele spoorwegovergang. Dat de samenhang met de overige deelprojecten en de te treffen maatregelen ontbreekt blijkt ook uit het feit dat het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren op zich staat en geen enkele visie heeft op de verdere afwikkeling van het verkeer via de Mezenlaan. Doordat maatregelen ontbreken zal ook door deze verbindingsweg de druk op de noord-zuidas (de Brederodeweg en de Eindhovenseweg) en op de woongebieden in Boxtel Noord ten onrechte toenemen. In feite vindt dan een verschuiving van verkeersdruk in Boxtel plaats en wordt de verkeersoverlast op andere plekken vergroot. De stichting pleit dan ook niet alleen voor een integrale visie die gelijktijdig in procedure gebracht dient te worden en gelijktijdig tot uitvoering dient te komen, maar ook voor extra (verkeers)maatregelen en extra gemeentelijk budget daarvoor.	<p>Het uitgangspunt is, mede op verzoek van de werkgroep Tongeren, om de Verbindingsweg Tongeren gelijktijdig of direct aansluitend aan de VLK, te realiseren. De haalbaarheid hiervan is mede afhankelijk van de voortgang van de planologische procedures en het traject van de grondverwerving. Voor wat betreft de koppeling met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en fasering van de vijf deelprojecten wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.</p> <p>De gevolgen van het Maatregelenpakket voor de verkeersstructuur van Boxtel zijn wel degelijk zorgvuldig bij de besluitvorming over het Maatregelenpakket betrokken. Verwezen wordt naar de paragrafen 2.2 en 2.7 voor een inhoudelijke toelichting hierop.</p> <p>Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Daarnaast is de veiligheid voor de fietser een belangrijk aandachtspunt. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3.</p> <p>Met betrekking tot de verdere verkeersafwikkeling in de toekomst wordt verwezen naar paragraaf 2.1. en in het bijzonder paragraaf 2.1.2. over de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in MOVE'31.</p> <p>Verder wordt verwezen naar 2.2.1 voor een nadere toelichting op de stand van zaken ten aanzien van het project Herinrichting Molenwijkseweg in relatie tot de uitbreiding van de 30-km zone in het gebied. Voor deze projecten is budget beschikbaar.</p>
2d	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911	Door de sluiting van de dubbele spoorwegovergang wordt de belangrijkste overgang in het centrum afgesloten voor auto's waardoor ook een tweedeling in het dorp plaatsvindt zonder dat beschikt kan worden over deugdelijke en vervangende ontsluitingsalternatieven. Daarnaast ontbreken ook afdoende verkeersmaatregelen. Door de voorgenomen	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten om te komen tot een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang uitgebreid onderzocht en integraal afgewogen. Op basis hiervan is gekozen voor de voorkeursvariant 'B14/B15, variant 6'. Deze voorkeursvariant ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Het besluit is

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	verkeersmaatregelen, de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg van de verbindingsweg Tongeren wordt het gemotoriseerd verkeer in Boxtel ook gedwongen om langere afstanden te rijden, hetgeen vanuit milieuoogpunt onwenselijk is. Daar komt bij dat de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de verbindingsweg Tongeren al het verkeer automatisch naar genoemde straten in Boxtel-Noord leiden. Blijkens de verkeerstudie VLK Boxtel van 18 april 2017 zijn de gevolgen daarvan niet eens onderzocht. Daardoor ontbeert het ontwerpbestemmingsplan een draagkrachtige motivering.	tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Hierbij zijn de verkeerseffecten als gevolg het Maatregelenpakket nadrukkelijk beschouwd en afgewogen, zie paragraaf 2.7 hetgeen mede de grondslag is geweest voor de keuze van de verschillende deelprojecten. Deze onderbouwing ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan.
2e	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911 Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	Dat sprake is van een onvoldragen ontwerpbestemmingsplan blijkt ook uit het feit dat snelheidsremmende voorzieningen op de Mezenlaan, het Essche Heike, de Molenwijkseweg, de Parkweg en de Baandervrouwenlaan ontbreken. Het plan zou wel voorzien in maatregelen die zijn gericht op het ontmoedigen van doorgaand verkeer in het gebied Tongeren, maar dergelijke maatregelen ontbreken voor de hiervoor genoemde straten.	Het VO Tongeren bevat een aantal maatregelen om het verkeer in het gebied Boxtel-Noord te ontmoedigen. Deze maatregelen vallen deels binnen de scope van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en deels binnen het project van de herinrichting Molenwijkseweg. Binnen beide projecten is voor deze maatregelen budget beschikbaar. De nadere uitwerking van de verkeersmaatregelen in het gebied Molenwijkseweg vindt plaats in de tweede fase van het project Herinrichting Molenwijkseweg, zie paragraaf 2.2.2.
2f	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911 Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	Tussen de bij het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ter inzage gelegde stukken bevinden zich als bijlage een aantal voorstellen voor verkeersmaatregelen die echter buiten het plangebied gelegen zijn. De toelichting op het ontwerpbestemmingsplan vermeldt in paragraaf 2.2 daarnaast dat de maatregelen op het kruispunt Essche Heike-Molenwijkseweg, kruispunt Molenwijkseweg-Parkweg en kruispunt Leenhoflaan-Molenwijkseweg in het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren nog niet verder zijn uitgewerkt. Deze uitwerking zou worden opgepakt in het project "Herinrichting Molenwijkseweg" maar de toelichting vermeldt ook dat de betreffende maatregelen buiten de scope van het maatregelenpakket PHS Boxtel vallen. Daartegen maakt de stichting bezwaar, omdat daarmee ook de integraliteit van de totale verkeersplannen doorbroken wordt en een lappendeken van maatregelen, besluiten en plannetjes ontstaat. Ook de effecten op het Essche Heike, de Molenwijkseweg, Halderheiweg, Parkweg en Baandervrouwenlaan hadden in het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Daardoor is het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onzorgvuldig voorbereid en mist het plan ook een draagkrachtige motivering.	Ondanks het feit dat deze maatregelen geen onderdeel uitmaken van het Maatregelenpakket, zijn deze maatregelen in het VO Tongeren opgenomen om hiermee een goed beeld te geven van de voorgestane maatregelen in het gehele gebied. Dat de nadere civieltechnische uitwerking op termijn in een ander project plaatsvindt, doet aan dit totaalbeeld niets af. Voor een toelichting op de gevolgen van het totale Maatregelenpakket voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Deze paragraaf bevat een toelichting op het verkeersmodel waarin Maatregelenpakket PHS Boxtel is verwerkt. Het verkeersmodel biedt inzicht in de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor de gehele gemeente, dus ook op de genoemde wegen in Boxtel-Noord. Deze effecten zijn in de afwegingen van de voorkeursvariant en daarmee van de het Maatregelenpakket betrokken.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
2g	Brief d.d. 19 mei 2017 Ontvangen 22 mei 2017 Kenmerk GC18.02911 Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord	Ook in het kader van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren speelt de problematiek van het PAS. Het PAS bevat een nieuw beoordelingskader voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op nabij gelegen, beschermende Natura 2000 gebieden die in de omgeving aanwezig zijn. Met andere woorden het PAS voorziet in een toestemmingsregime voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op Natura 2000 gebieden, zoals de aanleg van een verbindingsweg. Mogelijk is de aanleg van de verbindingsweg dicht tegen de Kampina strijdig met het PAS. In de beroepszaak met betrekking tot de VerbindingswegLadonk - Kapelweg 2017 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in dat verband prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie in Luxemburg. Daarbij staat de vraag ter discussie of het PAS in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn en dus juridisch houdbaar is.	Het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan het deelproject Tongeren onderdeel van uitmaakt, is door Rijk en provincie aangemerkt als een prioritair project. Hiermee is zeker gesteld dat voor het Maatregelenpakket de benodigde ontwikkelingsruimte (= stikstofdepositieruimte) vanuit het PAS is gereserveerd. De Raad van State is van mening is dat het PAS in overeenstemming is met Europese regelgeving maar heeft zekerheidshalve hierover vragen voorgelegd aan het Europese Hof van Justitie. In de tussentijd blijft het PAS onverkort van kracht en daarmee dus ook het toetsingskader. De verwachting is dat de uitspraak van het Hof van Justitie najaar 2018 volgt. In afwachting hiervan worden alle beroepszaken waarin het PAS aan de orde is, door de Raad van State aangehouden. Dit geldt dus voor alle plannen in Nederland waarop het PAS van toepassing is, inmiddels al ruim 200. Op deze plek willen wij benadrukken dat deze vragen dus niet specifiek in relatie tot de beroepszaak tegen de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg 2017 aan het Europese Hof zijn voorgelegd. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken wordt verwezen naar paragraaf 2.9.3.
3a	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	WeB heeft ook een zienswijze ingediend met betrekking tot het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg 2017 en de daarmee samenhangende verkeersbesluiten. Daartegen heeft zij ook beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren borduurt voort op het bestemmingsplan "Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg 2017" en dient dan ook in samenhang met dat plan en de overige verkeersbesluiten gezien te worden. De zienswijze van 19 juni 2017 en het beroepschrift van 28 november 2017 dienen als herhaald en ingelast te worden beschouwd.	Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder volgnummer 22) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener. De Verbindingsweg Tongeren is geen zelfstandige maatregel, maar vormt één van de deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten moeten in samenhang worden gezien. Voor wat betreft deze samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. De procedures voor drie van de vijf deelprojecten zijn in 2017 (Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg / afsluiting spoorwegovergang Tongerestraat voor gemotoriseerd verkeer) en in 2018 (Verbindingsweg Tongeren) gestart. De planologische procedures voor de Keulsebaan en de Fietstunnel Tongerstraat volgen later in 2018. De plannen voor alle deelprojecten zijn dan daadwerkelijk in procedure gebracht. Deze werkwijze geeft duidelijkheid over de samenhang en zorgt voor een goede borging van de rechtsbescherming van belanghebbenden.
3b	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018	Het belang van WeB is gediend met een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijventerreinen, specifiek van Ladonk. Inhoudelijk	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel en de wijze waarop dit

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	geeft WeB geen bezwaren tegen de Verbindingsweg Tongeren, noch tegen de daarin opgenomen gebiedsbestemming voor het perceel Tongeren 50, maar zij stelt zich wel op het standpunt dat deze verbindingsweg in samenhang bezien dient te worden met de overige noodzakelijke verkeersmaatregelen zoals opgenomen in het maatregelenpakket, vastgelegd in het GVVP 2008-2020 en vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de PHS-partners, waarbij WeB ook nog aandacht vraagt voor extra noodzakelijke (verkeers)maatregelen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. Zonder de besluitvorming over dit totale maatregelenpakket had het onderhavige ontwerpbestemmingsplan niet ter inzage gelegd moeten worden. De Verbindingsweg Tongeren dient geen zelfstandige maatregel te zijn, maar onderdeel te zijn van een integraal pakket. De terinzagelegging van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is dan ook prematuur.	Maatregelenpakket tot stand gekomen is. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Voor wat betreft de samenhang van de deelprojecten wordt verwezen naar het voorgaande antwoord onder 3a. In aanvulling hierop het volgende. Buiten de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel zijn enkele andere (infrastructurele) projecten binnen Boxtel in voorbereiding die een relatie hebben met het Maatregelenpakket, zoals de aanpassing van de rotonde Boseind. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van deze overige projecten wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2.
3c	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	Er ontbreken voor WeB sluitende garanties dat het totaal gewenste en noodzakelijke maatregelenpakket ook daadwerkelijk in procedure gebracht zal worden en uitgevoerd zal worden. WeB wordt daarin gesterkt door uitlatingen van de verantwoordelijke wethouder in het Brabants Dagblad van 19 juni 2018 waarin erkend wordt dat zich op Ladonk en bij de rotonde Boseind nieuwe verkeersproblemen zullen voordoen en dat daarvoor nog geen maatregelen bedacht zijn, laat staan dat die getroffen kunnen worden. Dit bewijst eens te meer dat alle maatregelen, plannen en noodzakelijke verkeersbesluiten gelijktijdig en integraal in procedure gebracht hadden moeten worden.	Zie de beantwoording onder argumenten 3a en 3b.
3d	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	Onderdeel van het maatregelenpakket PGHS Boxtel is de opwaardering van de Keulsebaan. De plannen daarvoor worden pas in het najaar van 2018 ter inzage gelegd. Uit het advies van de werkgroep Keulsebaan blijkt dat de voorgestelde oplossingen voor de Keulsebaan nader overwogen moeten worden en zo nodig aangepast moeten worden in verband met de geplande snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven en de beschikbaarheid van het Duits lijntje voor de verbreding van de Keulsebaan. Ook de hiervoor genoemde te verwachten nieuwe verkeersproblemen op Ladonk dienen daarbij betrokken te worden. Een en ander maakt ook duidelijk dat de beoogde afsluiting van de dubbele overweg ook heroverwogen dient te worden. WeB stelt zich primair nog steeds op het standpunt dat de dubbele overweg niet afgesloten dient te worden, althans niet vervangen dient te worden door slechts een	In deze fase vindt geen heroverweging van eerder genomen besluiten plaats en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie paragraaf 2.6. Aanbevelingen en bezwaren ten aanzien van de Keulsebaan kunnen worden ingebracht tijdens de procedure voor de Keulsebaan. Deze procedure start in het najaar van 2018.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
		fietstunnel maar door een volwaardige tunnel die ook geschikt is voor gemotoriseerd verkeer.	
3e	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	Het College van B&W heeft zich eerder op het standpunt gesteld dat de vijf deelprojecten niet gelijktijdig in uitvoering gebracht kunnen worden teneinde Boxtel tijdens de uitvoering van die projecten bereikbaar te houden. Mede om die reden zou de sluiting van de dubbele spoorwegovergang naar de mening van de gemeente gefaseerd uitgevoerd worden. Dat laat echter onverlet dat de besluitvorming over al deze deelprojecten wel gelijktijdig had moeten plaatsvinden, zoals de eisen van een goede ruimtelijke ordening en de principes van de coördinatieprocedure ook verlangen. Temeer omdat ook in de bestuursovereenkomst PHS uitgegaan wordt van gelijktijdige besluitvorming.	Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder argumenten 3a, 3b en 3c. Zoals aangegeven wordt voor een nadere toelichting op de samenhang en fasering verwezen naar paragraaf 2.2.3.
3f	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	Het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren geeft ook geen duidelijkheid over de koppeling tussen de uitvoering en de openstelling van de Verbindingsweg Tongeren en de beoogde sluiting van de dubbele spoorwegovergang.	Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder argumenten 3a, 3b en 3c. Zoals aangegeven is het uitgangspunt dat de dubbele spoorwegovergang niet wordt gesloten zolang de VLK, de Verbindingsweg en de maatregelen Tongeren en de Keulsebaan nog niet zijn gerealiseerd, zie paragraaf 2.2.3.
3g	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	Dat de samenhang met de overige deelprojecten en de te treffen maatregelen ontbreekt blijkt ook uit het feit dat het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren op zich staat en geen enkele visie heeft op de verdere afwikkeling van het verkeer via de Mezenlaan. Doordat maatregelen ontbreken zal ook door deze verbindingsweg de druk op de noord-zuidas (de Brederodeweg en de Eindhoveneweg) en op de woongebieden in Boxtel Noord ten onrechte toenemen. In feite vindt dan een verschuiving van verkeersdruk in Boxtel plaats en wordt de verkeersoverlast op andere plekken vergroot. WeB pleit dan ook niet alleen voor een integrale visie die gelijktijdig in procedure gebracht dient te worden en gelijktijdig tot uitvoering dient te komen, maar ook voor extra (verkeers)maatregelen en extra gemeentelijk budget daarvoor.	De gevolgen van het Maatregelenpakket voor de verkeersstructuur van Boxtel zijn wel degelijk zorgvuldig bij de besluitvorming over het Maatregelenpakket betrokken. Verwezen wordt naar de paragrafen 2.2 en 2.7. Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Daarnaast is de veiligheid voor de fietser een belangrijk aandachtspunt. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3. Met betrekking tot de verdere verkeersafwikkeling in de toekomst wordt verwezen naar paragraaf 2.1. en in het bijzonder paragraaf 2.1.2. over de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in MOVE'31. Verder wordt verwezen naar 2.2.1 voor een nadere toelichting op de stand van zaken ten aanzien van het project Herinrichten Molenwijkseweg in

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
			relatie tot de uitbreiding van de 30-km zone in het gebied. Voor deze projecten is budget beschikbaar.
3h	Brief d.d. 21 juni 2018 Ontvangen 25 juni 2018 Kenmerk GC18.02938 Werkgeversvereniging Boxtel en omgeving	Ook in het kader van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren speelt de problematiek van het PAS. Het PAS bevat een nieuw beoordelingskader voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op nabij gelegen, beschermende Natura 2000 gebieden die in de omgeving aanwezig zijn. Met andere woorden het PAS voorziet in een toestemmingsregime voor activiteiten die stikstofneerslag veroorzaken op Natura 2000 gebieden, zoals de aanleg van een verbindingsweg. Mogelijk is de aanleg van de verbindingsweg dicht tegen de Kampina strijdig met het PAS. In de beroepszaak met betrekking tot de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg 2017 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak in dat verband prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie in Luxemburg. Daarbij staat de vraag ter discussie of het PAS in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn en dus juridisch houdbaar is. Mocht dat niet het geval zijn dan is dat ook een extra reden om het onderhavige bestemmingsplan niet vast te stellen.	Het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan het deelproject Tongeren onderdeel uitmaakt, is door Rijk en provincie aangemerkt als een prioritair project. Hiermee is zeker gesteld dat voor het Maatregelenpakket de benodigde ontwikkelingsruimte (= stikstofdepositieruimte) vanuit het PAS is gereserveerd. De Raad van State is van mening dat het PAS in overeenstemming is met Europese regelgeving, maar heeft zekerheidshalve hierover vragen voorgelegd aan het Europese Hof van Justitie. In de tussentijd blijft het PAS onverkort van kracht en daarmee dus ook het toetsingskader. De verwachting is dat de uitspraak van het Hof van Justitie najaar 2018 volgt. In afwachting hiervan worden alle beroepszaken waarin de PAS aan de orde is, door de Raad van State aangehouden. Dit geldt dus voor alle plannen in Nederland waarop het PAS van toepassing is, inmiddels al ruim 200. Op deze plek willen wij benadrukken dat deze vragen dus niet specifiek in relatie tot de beroepszaak tegen de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg 2017 aan het Europese Hof zijn voorgelegd. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken wordt verwezen naar paragraaf 2.9.3.
4a	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	De komst van de verbindingsweg is absoluut noodzakelijk. Indiener is van mening dat de verbindingsweg Tongeren en de bijbehorende verkeersremmende maatregelen in het gebied de ondercapaciteit waar voornoemd gebied mee te maken heeft niet gaan oplossen. Nog los van de grote hoeveelheid verkeer die het gebied zal blijven doorkruisen, resteert er nog altijd veel bestemmingsverkeer. Gezien de ligging van voornoemd gebied — buiten het centrum - zal dit met name voor het gemotoriseerd verkeer op een goede wijze gefaciliteerd moeten worden, tevens in ogenschouw genomen het aantal woningen en bedrijven dat in voornoemd gebied is gelegen. De afstanden zijn gewoon te groot om alle momenten van de dag met langzaam verkeer uit te voeren. Bovendien is dit lang niet in alle situaties mogelijk. In dit gebied kom je de grootst mogelijke verscheidenheid aan voertuigen tegen, vanwege het feit dat het agrarisch gebied is. Bovendien is indiener beloofd dat haar bereikbaarheid gewaarborgd zal worden.	Indiener is voorstander van de komst van de verbindingsweg Tongeren maar vreest anderzijds dat deze weg en de verkeersmaatregelen de ondercapaciteit in het gebied niet gaat oplossen. Het Maatregelenpakket leidt tot wijzigingen in de bereikbaarheid en tot verschuivingen van het verkeer hetgeen nadrukkelijk is meegenomen en afgewogen in de besluitvorming . Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Daarnaast is de veiligheid voor de fietser een belangrijk aandachtspunt. Ook het gebruik van het gebied door vrachtverkeer en landbouwverkeer is hierbij betrokken. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3. Via de verbindingsweg Tongeren wordt een direct aansluiting van het gebied op de VLK gerealiseerd waarmee een goede bereikbaarheid van het gebied wordt

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
			gewaarborgd. Het uitgangspunt is om deze verbinding gelijktijdig of direct aansluitend aan de VLK te realiseren.
4b	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	De Mezenlaan is niet geschikt om al het verkeer, waaronder vrachtverkeer, af te wikkelen: de weg is hiervoor simpelweg te smal. Uit de toelichting komt naar voren dat er 5500 motorvoertuigen per etmaal zich over de Mezenlaan zullen voortbewegen. Daar het cliënt is gebleken dat de cijfermatige onderbouwing in verschillende voorstudies niet goed bleek uitgevoerd, is het cliënt onvoldoende duidelijk of deze cijfers waarheidsgetrouw zijn. Het is echter de bedoeling dat al dit verkeer zich gelijkmatig gaat verdelen over het totale gebied, hetgeen tot gevolg heeft dat er op alle wegen veel tweerichtingsverkeer zal plaatsvinden. De wegen waarover dit tweerichtingsverkeer zal moeten plaatsvinden, zijn echter bij lange na niet breed genoeg om dit daadwerkelijk te faciliteren. Het gevolg hiervan is dan ook dat er geen sprake zal zijn van een goede doorstroming van het verkeer. De bereikbaarheid van het bedrijf van indiener komt hiermee ernstig in het geding.	Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. Het genoemde aantal van 5500 motorvoertuigen is overigens niet juist. Zie tabel 3 in paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan : na realisatie van het gehele Maatregelenpakket bedraagt de verkeersintensiteit op de Mezenlaan volgens het verkeersmodel 3100 motorvoertuigen. Uitgangspunt voor deelproject Tongeren is het ontmoedigen van doorgaand verkeer in het gebied. De bestaande inrichting van het gebied draagt hiertoe al bij. Dit betekent dat de bestaande wegcategory wordt gehandhaafd en de infrastructuur niet wordt opgewaardeerd/verruimd. Er is dan ook geen sprake van functie- of bereikbaarheidsverlies ten opzichte van de huidige situatie. In het kader van MOVE'31 vindt de monitoring plaats van de verkeerskundige effecten van het Maatregelenpakket. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1
4c	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Ter aanvulling op het bovenstaande, spreekt indiener reeds nu haar vrees uit voor het invoeren van eenrichtingsverkeer op de betreffende wegen, omdat ook dit verder afbreuk zal doen aan de bereikbaarheid van bedrijf van indiener. Indiener merkt hierbij nog op dat zij op de hoogte is van de plannen om van de Tongeren een fietsstraat te maken, waar auto's als het ware 'te gast' zijn. Indiener spreekt eveneens reeds nu haar vrees uit voor het daadwerkelijk invoeren van een dergelijke fietsstraat in het kader van haar bereikbaarheid.	Op dit moment zijn er geen plannen voor het invoeren van eenrichtingsverkeer in het gebied of het inrichten van Tongeren als fietsstraat. Wanneer hiertoe in de toekomst plannen worden ontwikkeld, dan wordt de omgeving hierbij betrokken.
4d	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Het (vracht)verkeer dat op het plateau Mezenlaan/Verbindingsweg rijdt, zal zich ook over het plateau Mezenlaan/Tongeren moeten voortbewegen dat aanzienlijk kleiner is. De huidige bocht is te krap om te nemen indien er sprake is van (vracht)verkeer met een oplegger, zeker niet met de op dit moment aanwezige bomen. De bereikbaarheid van bedrijf van indiener wordt hier onvoldoende mee gefaciliteerd.	Uitgangspunt van deelproject Tongeren is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit betekent dat de bestaande wegcategory wordt gehandhaafd en de infrastructuur niet wordt opgewaardeerd/verruimd. De vormgeving van de voorgestelde kruispuntplateaus zijn afgestemd op de huidige situatie. De voorgestelde kruispuntplateaus zijn getoetst op toegankelijkheid voor (vracht-)verkeer. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de kruispuntplateaus toegankelijk zijn voor (vracht-)verkeer. Er is dan ook geen sprake van functie- of bereikbaarheidsverlies ten opzichte van de huidige situatie.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
4e	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Het plateau Mezenlaan/Tongeren wordt in de huidige plannen voorzien van groene bermstroken. Naar opvatting van indiener moeten deze groene bermstroken worden vervangen door graskeien, zodat het voor vrachtverkeer mogelijk blijft om de bocht te nemen. Indien er wordt vastgehouden aan de groene bermstroken, dan zullen deze binnen de kortste keren stuk worden gereden door vrachtverkeer. Het vrachtverkeer loopt hierbij tevens het risico om in de sloot te belanden, omdat uithalen onvoldoende mogelijk is.	In aanvulling op de beantwoording onder argument 4d: in het vastgestelde voorlopig ontwerp (VO) worden de voorgestelde plateaus reeds voorzien van een strook grasbetonstenen.
4f	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Ten slotte merkt indiener ten aanzien van het bovenstaande nog op dat de drempel, die staat ingetekend op de Tongeren, voor een vrachtwagen wel berijdbaar moet zijn. Concreet zal dit betekenen dat er geen paaltjes aan de zijkanen van de drempel kunnen worden geplaatst.	In aanvulling op de beantwoording onder argument 4d: de plateaus worden over de gehele breedte van de weg gerealiseerd zodat het plaatsen van paaltjes naar verwachting niet nodig is.
4g	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Aansluiting Verbindingsweg Tongeren op de VLK. Allereerst merkt indiener op dat het absoluut niet haar voorkeur heeft om in een bocht een afslag te maken, aangezien dit een situatie vormt waarbij er al sprake is van verminderd (over)zicht, voor zowel afslaand verkeer als het overige. Het tweerichtingsfietspad vergroot dit probleem enorm. Met name het vrachtverkeer - waar zoals bekend de bedrijfsvoering van indiener afhankelijk van is - zal hier overlast van ondervinden, hetgeen tot zeer verkeersonveilige situaties kan leiden.	Uitgangspunt is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit betekent dat het kruisingsvlak als voorrangskruising wordt uitgevoerd. De vormgeving van de inrichting van het kruisingsvlak is afgestemd op de CROW-normeringen. Daarnaast is de afwikkelcapaciteit van het kruisingsvlak getoetst. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat deze toegankelijk is voor (vracht-)verkeer. Het kruisingsvlak is overzichtelijk en de inrichting sluit aan bij de bestaande kruisingsvlakken in de Kapelweg. Er is dan ook geen sprake van functie- of bereikbaarheidsverlies.
4h	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Voor de fietsers in het gebied Tongeren wordt in de toelichting (paragraaf 2.3 onder punt 3) opgemerkt dat er een routing bedacht gaat worden binnen het nieuwe GVVP 'Move'31'. Het is echter reeds op voorhand duidelijk, dat de gemeente over onvoldoende financiële middelen beschikt om dit daadwerkelijk te verwezenlijken. Daarnaast zal zich de situatie voordoen dat al het bestemmingsverkeer een dergelijke routing zal verhinderen, waardoor er altijd een mix zal ontstaan van langzaam en (groot) snelverkeer op de wegen. Het feit dat alle problemen die door PHS veroorzaakt worden, gaan worden 'ondergebracht' en opgelost in het GVVP Move'31, baart indiener ernstige zorgen.	Met het Maatregelenpakket wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel opgelost, zie paragraaf 2.2.
4i	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Indiener heeft geconstateerd dat de gemeente (al dan niet ernstig) rekening houdt met het scenario waarbij de VLK er wel is, maar de verbindingsweg Tongeren nog niet. Indiener leidt dit af uit bijgevoegde verbeelding, waarop er ten behoeve van het bedrijf Tongeren 48 een extra (onverharde) ontsluiting wordt gecreëerd. Nog los van het feit dat indiener, zoals ook betoogd in de zienswijze en het beroepschrift tegen het (ontwerp)bestemmingsplan VLK, van mening is dat de plannen alleen	Het uitgangspunt is dat de Verbindingsweg Tongeren gelijktijdig of direct aansluitend aan de VLK wordt gerealiseerd waarmee de bereikbaarheid van het gehele gebied en daarmee ook de bereikbaarheid van het bedrijf van indiener wordt gegarandeerd. De haalbaarheid hiervan is echter wel mede afhankelijk van de voortgang van de planologisch trajecten en de trajecten van grondverwerving. Om die reden is voorzien in de door indiener

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
		gezamenlijk ten uitvoer kunnen worden gelegd, is indiener van mening dat wanneer er maatwerk kan worden geleverd ten aanzien van het bedrijf Tongeren 48 om zodoende de bereikbaarheid van dit bedrijf te waarborgen, er eveneens maatwerk dient te worden toegepast om de bereikbaarheid van bedrijf van indiener te waarborgen.	genoemde tijdelijke ontsluiting, waarbij er vanuit gegaan wordt dat deze niet noodzakelijk zal zijn.
4j	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Ten aanzien van het deelproject Keulsebaan, is reeds door de gemeente Boxtel bevestigd dat dit deelproject op problemen stuit en deze problemen zullen moeten worden opgelost buiten de PHS financiering om die de gemeente ontvangt. Indiener maakt zich dan ook ernstige zorgen over de financiële haalbaarheid van het PHS, uitgaande van de situatie waarbij ook de maatregelen worden genomen buiten de financiering van de PHS om.	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op scope van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Buiten de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel zijn enkele andere (infrastructurele) projecten binnen Boxtel in voorbereiding die een relatie hebben met het Maatregelenpakket, zie paragraaf 2.2.2. De financiering hiervoor maakt geen onderdeel uit van het beschikbare budget voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Voor deze projecten is voor een groot deel budget beschikbaar.
4k	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Het is indiener bekend geworden dat PHS voor meer geluid en trillingen gaat zorgen dan in een eerdere fase werd verwacht, hetgeen uiteraard ook gevolgen heeft voor de mate van overlast (onder andere geluid en trillingen) die cliënten gaan ondervinden. Er is geen geld beschikbaar vanuit de landelijke overheid om dit probleem op te lossen en extra maatregelen te nemen. In juridische zin is dit strikt gezien niet noodzakelijk, aangezien de overlast binnen de wettelijke normen valt. Wat indiener echter onbegrijpelijk vindt, is dat men voor de wettelijke norm in de MER uitgaat van een gemiddelde per jaar. Indiener kan deze manier van meten niet volgen, omdat (in het kader van geluidsoverlast) het verhogen van het aantal 'stille treinen' er niet toe leidt dat er afbreuk wordt gedaan aan het geluid dat wordt geproduceerd door het zware treinverkeer.	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar een zorg over het toekomstig leefklimaat langs de spoorwegen. Ook de gemeente Boxtel heeft een zienswijze ingediend op het Ontwerp Tracé Besluit en daarin zorgen geuit over het leefklimaat. Deze zorgen zijn inmiddels onderbouwd in een TNO-rapport. Vanwege dit rapport en de bestuurlijke druk vanuit de gezamenlijke gemeenten langs de spoorlijn Meteren – Boxtel, lijkt er bij het ministerie van I&W bereidheid te zijn om aanvullend onderzoek en mogelijk aanvullende (bovenwettelijke) maatregelen te treffen. Boxtel blijft zich binnen de gemeentelijke samenwerking inzetten om zo veel mogelijk (bovenwettelijke) maatregelen gerealiseerd te krijgen. Maatregelen gericht op de goederentreinen die de hoogste piekgeluiden, de grootse trillingshinder en slaapverstoring in de nacht veroorzaken, hebben hierbij onze hoogste prioriteit.
4l	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Ten slotte merken indieners op ernstig teleurgesteld te zijn in het voorlopig ontwerp dat is gepresenteerd ten aanzien van de fietstunnel. Deze teleurstelling vloeit met name voort uit het feit dat er geen hellingbaan in de straat van indieners zal worden aangebracht, maar dat men zich enkel middels het gebruik van een trap door de tunnel kan voortbewegen. Het voornoemde is uiteraard onmogelijk voor mindervaliden, die hierdoor geen gebruik kunnen maken van de fietstunnel. Mindervaliden zijn hierdoor genoodzaakt om de omweg via de Braken en de gevaarlijke schuine overweg bij de Leenhoflaan te gebruiken. Een verbinding met de wijk Kalksheuvel komt hiermee voor deze groep te vervallen.	Dit argument heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren maar op de fietstunnel. Het ontwerpbestemmingsplan voor dit deelproject wordt in het najaar van 2018 in procedure gebracht.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
4m	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Indieners maken zich eveneens zorgen over de manier waarop de trap is ingetekend. Het vermoeden van indieners is dat deze dermate onpraktisch is ontworpen, zodat er in het definitieve ontwerp aanpassingen kunnen worden aangebracht om zo aan te tonen dat er daadwerkelijk iets wordt gedaan met de input van de buurtbewoners. Indieners hebben dit reeds ervaren met het vaststellen van het hellingspercentage. In het advies van de werkgroep is unaniem opgenomen dat een hellingbaan op Tongeren cruciaal is. Bovendien is in 2013 een motie aangenomen omtrent een alternatief voor de trap.	Dit argument heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren maar op de fietstunnel. Het ontwerpbestemmingsplan voor dit deelproject wordt in het najaar van 2018 in procedure gebracht.
4n	Brief d.d. 28 juni 2018 Ontvangen 29 juni 2018 Kenmerk GC18.03045	Indiener ziet met name praktische bezwaren voor wat betreft de te treffen verkeersmaatregelen. Zo is indiener van mening dat het aanbrengen van plateaus en drempels een efficiënte verkeersafwikkeling op De Renbaan en de Mezenlaan belemmert.	Uitgangspunt is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit betekent dat de bestaande wegcategory wordt gehandhaafd en de infrastructuur niet wordt opgewaardeerd/verruimd. De vormgeving van de voorgestelde kruispuntplateaus zijn afgestemd op de huidige situatie. De voorgestelde kruispuntplateaus zijn getoetst op toegankelijkheid voor (vracht-)verkeer. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de kruispuntplateaus toegankelijk zijn voor (vracht-)verkeer. Er is dan ook geen sprake van verkeersveiligheid-, functie- of bereikbaarheidsverlies ten opzichte van de huidige situatie.
5a	Brief d.d. 10 juli 2018 Ontvangen 11 juli 2018 Kenmerk GC18.03224	Indiener ziet met name praktische bezwaren voor wat betreft de te treffen verkeersmaatregelen. Zo is indiener van mening dat het aanbrengen van plateaus en drempels een efficiënte verkeersafwikkeling op De Renbaan en de Mezenlaan belemmert.	Uitgangspunt is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit betekent dat de bestaande wegcategory wordt gehandhaafd en de infrastructuur niet wordt opgewaardeerd/verruimd. De vormgeving van de voorgestelde kruispuntplateaus zijn afgestemd op de huidige situatie. De voorgestelde kruispuntplateaus zijn getoetst op toegankelijkheid voor (vracht-)verkeer. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de kruispuntplateaus toegankelijk zijn voor (vracht-)verkeer. Er is dan ook geen sprake van verkeersveiligheid-, functie- of bereikbaarheidsverlies ten opzichte van de huidige situatie.
5b	Brief d.d. 10 juli 2018 Ontvangen 11 juli 2018 Kenmerk GC18.03224	Indiener is bovendien van mening dat de Mezenlaan en De Renbaan niet zijn ingericht c.q. niet breed genoeg zijn om de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen op een aanvaardbare wijze te verwerken.	Uitgangspunt is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. De bestaande inrichting van het gebied draagt hiertoe al bij. Dit betekent dat de bestaande wegcategory wordt gehandhaafd en de infrastructuur niet wordt opgewaardeerd/verruimd. Er is dan ook geen sprake van functie- of bereikbaarheidsverlies ten opzichte van de huidige situatie.
6a	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242	De voorstellen van de fietsersbond zijn gebaseerd op het streven de fietser zo veel mogelijk te ontvlechten. Met andere woorden : probeer conflictsituaties met snelverkeer indien mogelijk te mijden. We hebben in onze zienswijze enerzijds getracht waar mogelijk gebruik te maken van de	Deze zienswijze bevat enkele aanbevelingen voor deelproject Tongeren en, in de twee bijlagen van de zienswijze, ook enkele aanbevelingen voor het deelproject VLK (uitwerking langzaam verkeer en aangrenzende infra) en het deelproject Fietstunnel waarvoor onze dank. De aanbevelingen zullen bij de

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Fietsersbond afd. Boxtel	ingeplande fietspaden (VLK) en anderzijds de fietsers over minder drukke en aantrekkelijker (veiligheid, comfort en directheid) wegen te leiden. De Tongerenweg oost en de Braken voldoen hieraan en kunnen gezien de auto-intensiteit als fietsstraat ingericht worden. Verder streven wij ernaar bij elke lokale verandering het totale fietsbeeld te betrekken. Om die reden is bij deze zienswijze een visie PHS tunnel en een uitwerking langzaam verkeer VLK- en aangrenzende infra toegevoegd als bijlage 1 en 2.	nadere uitwerkingen van deze projecten worden betrokken. De aanbevelingen hebben voor het merendeel betrekking op de concrete inrichting van de wegen in het gebied en de te nemen verkeersmaatregelen hetgeen geen consequenties heeft voor de bestemmingsplannen.
6b	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242 Fietsersbond afd. Boxtel	Zie tekening in zienswijze: Een verbinding vanuit de weg Tongeren (oost) naar het VLK-fietspad is directer en veiliger. Vooral veiliger omdat de links afslaan fietser (komend vanuit Tongeren) vanuit de verbindingsweg naar het VLK fietspad weinig overzicht heeft. Die fietser is heel wat beter af met de extra fietsverbinding, immers op de kruising VLK-verbindingsweg heeft de fietser meer uitzicht en is in de voorrang.	Indiener stelt voor fietsers vanaf de weg Tongeren een directe aansluiting op de VLK te maken. We hebben begrip voor het voorstel en de argumenten van indiener. Of en in welke vorm dit voorstel haalbaar is zal worden afgewogen bij de verdere uitwerking van het Voorlopig ontwerp (VO) van de Verbindingsweg Tongeren in een definitief ontwerp (DO). Om deze mogelijkheid op voorhand niet onmogelijk te maken, wordt het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Het plangebied in het bestemmingsplan Tongeren wordt ter plaatse enigszins verruimd. Aan deze uitbreiding wordt de bestemming Groen toegekend waarbinnen de door de fietsersbond voorgestelde aansluiting van het fietspad is toegestaan. Het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze op dit punt gewijzigd vastgesteld.
6c	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242 Fietsersbond afd. Boxtel	Zie tekening in zienswijze: De landweg Tongeren oost is bij uitstek geschikt voor een inrichting als fietsstraat omdat de intensiteit van het snelverkeer beperkt is (verkeersmodel). Voor de fietser van/naar Tongeren west is het aantrekkelijker en veiliger de route Tongeren west-VLK fietspad extra fietsverbinding-Tongeren oost in plaats van de route over de verbindingsweg met 3x een T-splitsing met (vracht) autoverkeer.	Een inrichting van de weg Tongeren als fietsstraat is op dit moment niet aan de orde. Volgens vaststaand gemeentelijk beleid vormt de Kapelweg de primaire fietsroute. Via de Kapelweg wordt een veilige route richting het centrum geboden.
6d	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242 Fietsersbond afd. Boxtel	Zie tekening in zienswijze: De Mezenlaan zal naar verwachting drukker worden dan de Braken (verkeersmodel). Om die reden en de beperkte breedte in verband met de bomen zal de fietser vanuit Tongeren west eerder gaan kiezen voor de Braken om naar/van de wijken, scholen en andere activiteiten in Boxtel noord te rijden. Voor Boxtel centrum is de meest logische verbinding via de Oksel. Indiener verwijst naar zijn concept zienswijze tunnel FB180708 bij zijn zienswijze Verbindingsweg Tongeren.	Zoals onder argument 6c is toegelicht, vormt de Kapelweg volgens gemeentelijk beleid de primaire fietsroute. Deze fietsroute zal als zodanig worden ingericht. Het is aan de fietser zelf om hierin een andere keuze te maken.
6e	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242	Zie tekening in zienswijze: Hier moet een bord verboden voor Vrachtverkeer (C07) m.u.v. bestemming komen. Dit om te voorkomen dat doorgaand vrachtverkeer op deze manier gebruik gaat maken van allerlei landwegen en de bebouwde kom om naar de A2 te rijden. Op dit moment	Naar aanleiding van signalen die de gemeente heeft ontvangen over een mogelijk verdwenen verbodsverbod in het gebied, zal nog eens kritisch naar de aanwezige bebording met bijbehorende verkeersbesluiten worden

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Fietsersbond afd. Boxtel	is bij d'Ekker nog geen bord voorzien. De route Mezenlaan-Essche Heike-Molenwijkse weg-Heikantweg-Gestelseweg-Essche weg- A2 is niet voorzien van deze borden.	gekeken. Wanneer hieruit blijkt dat de feitelijke situatie niet meer overeen stemt met de genomen verkeersbesluiten, zal dit worden hersteld.
6f	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242 Fietsersbond afd. Boxtel	Zie tekening in zienswijze : Bestaande weg Tongeren aansluitend op de VLK i.p.v. de meer uitnodigende verbinding direct naar Tongeren west en verder naar wijken Boxtel Oost. Wellicht biedt deze directe verbinding over het bestaande wegvak Tongeren west een bescheiden financieel voordeel met behoud van aankoopgrens.	Indiener stelt voor om de bestaande weg Tongeren rechtstreeks aan te sluiten op de VLK en om de Verbindingsweg Tongeren vervolgens aan te sluiten op de weg Tongeren. Om de volgende reden is niet voor dit voorstel gekozen. Wanneer het westelijk deel van Tongeren rechtstreeks op de VLK wordt aangesloten, sluit deze aan in de overgang van de bochten die het tracé van de VLK daar maakt. Daardoor ontstaat een onoverzichtelijke situatie voor het verkeer komende vanuit de westelijke rijbaan Tongeren dat de VLK richting Ladonk op willen draaien. Dit probleem is er niet in het vastgestelde voorlopig ontwerp.
6g	Brief d.d. 8 juli 2018 Ontvangen 12 juli 2018 Kenmerk GC18.03242 Fietsersbond afd. Boxtel	Als bijlagen zijn bijgevoegd een reactie op het ontwerp fietstunnel (bijlage 1) en een uitwerking langzaam verkeer VLK- en aangrenzende infra (bijlage 2).	De aanbevelingen in de bijlagen zullen in het kader van de nadere uitwerkingen van de genoemde projecten worden afgewogen.
7	Proforma zienswijze: brief d.d. 17 juli 2018, ontvangen 18 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling: brief 21 juli 2018, ontvangen 30 juli 2018. Kenmerk GC18.03338	Bij brieven van 19 juni 2017 zijn met betrekking tot eerdere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel/ontwerp-bestemmingsplan VLK zienswijzen ingediend. Bij de gemeente bekend onder de nummers GC 17.03638 en GC 17.03641. De inhoud van al deze reacties/zienswijzen dienen als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd. <i>Voor de inhoudelijke aanvulling, zie onder volgnummer 14</i>	Omdat deze zienswijze identiek is aan de zienswijze onder volgnummer 14, verwijzen wij voor onze beantwoording naar de beantwoording onder volgnummer 14. Voor het overige wordt naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder volgnumrs. 116 en 119) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener.
8	Proforma zienswijzen: brief d.d. 17 juli 2018, ontvangen 18 juli 2018 Inhoudelijke aanvulling: brief 21 juli 2018, ontvangen 27 juli 2018. Kenmerk GC18.03339	Bij brieven van 19 juni 2017 zijn met betrekking tot eerdere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel/ontwerp-bestemmingsplan VLK zienswijzen ingediend. Voor deze zienswijzen wordt verwezen naar de reacties zoals die zijn opgenomen in uw dossiers onder de nummers GC 17.03639 en GC 17.03640. De inhoud van al deze reacties/zienswijzen dienen als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd. <i>Voor de inhoudelijke aanvulling, zie onder volgnummer 14</i>	Omdat deze zienswijze identiek is aan de zienswijze onder volgnummer 14, verwijzen wij voor onze beantwoording naar de beantwoording onder volgnummer 14. Voor het overige wordt naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder volgnumrs. 117 en 118) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
9a	Brief d.d. 16 juli 2018 Ontvangen 18 juli 2018 Kenmerk GC18.03342	De zienswijze richt zich tegen het gehele plan en tegen alle onderdelen ervan. Het ontwerpbestemmingsplan maakt deel uit van een pakket infrastructurele maatregelen ten westen van Boxtel. Het plangebied waarvoor nu het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd sluit aan op het plangebied van het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk- Kapelweg en samenhangende besluiten. Tegen dit bestemmingsplan en de samenhangende besluiten hebben indieners beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. De aanvulling op het beroepschrift, gedateerd 22 december 2017 dient hierbij herhaald en ingelast te worden beschouwd.	Deze zienswijze betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen alleen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Voor onze reactie hierop wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijzen van indieners (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder oa volgnummers. 73, 121, 123, 131, 149 en 150) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indieners.
9b	Brief d.d. 16 juli 2018 Ontvangen 18 juli 2018 Kenmerk GC18.03342	Indieners menen dat als gevolg van het samenstel van infrastructurele maatregelen de leefbaarheid in het buurtschap Kalksheuvel ontoelaatbaar wordt aangetast. Indieners krijgen dientengevolge te maken met meer verkeer, meer geluidsoverlast, en met meer luchtverontreiniging. Als gevolg van de aanleg van de wegen worden ook landschappelijke waarden en wordt de natuur ontoelaatbaar aangetast. Nu het onderhavige ontwerpplan deel uitmaakt van het totaal aan infrastructurele voorzieningen, menen indieners dat ook dit plan niet in redelijkheid kan worden vastgesteld.	Deze zienswijze betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De verkeerseffecten hiervan en de effecten voor de woonomgeving zijn in de variantenstudie en nader in de deelprojecten onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten).
9c	Brief d.d. 16 juli 2018 Ontvangen 18 juli 2018 Kenmerk GC18.03342	Daarbij komt dat, zoals indieners ook in hun aanvulling op het beroepschrift van 22 december 2017 hebben aangegeven, er goede alternatieven zijn. Indieners menen dat, zeker gezien deze alternatieve maatregelen, dient te worden afgezien van vaststelling van het bestemmingsplan.	Deze zienswijze betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie paragraaf 2.6.
10a	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358 Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg	De stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg tekent bezwaar aan tegen het Ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren. De zienswijze richt zich ook tegen het gehele plan PHS Boxtel en de gevolgen. De zienswijze van Milieuvereniging het Groene Hart dient als integraal onderdeel van deze zienswijze te worden beschouwd.	Deze zienswijze betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen alleen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Voor onze reactie hierop wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
			<p>onder volgnr. 87) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener.</p> <p>Voor wat betreft de zienswijze van het Groene Hart en onze beantwoording hiervan, wordt verwezen naar volgnr. 13 van deze tabel.</p>
10b	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	<p>Het voorliggende plan is een verlengstuk van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. Dit plan is nog onderhevig aan een toetsing door de Raad van State. Het staat nog niet vast dat het plan voor de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg kracht van onherroepelijkheid zal krijgen. Dat betekent dat het zinloos is om op dit moment een ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ter inzage te leggen.</p>	<p>De Verbindingsweg Tongeren is inderdaad geen zelfstandige maatregel, maar vormt één van de deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten kunnen niet los van elkaar worden gezien. Juist daarom is het wel zinvol om dit plan in procedure te brengen. De lopende beroepsprocedure is daarop niet van invloed.</p> <p>Voor wat betreft de samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. De procedures voor drie van de vijf deelprojecten zijn in 2017 (verbindingsweg Ladonk - Kapelweg / sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer) en in 2018 (Verbindingsweg Tongeren) gestart. De planologische procedures voor de Keulsebaan en de Fietstunnel Tongerstraat volgen later in 2018. De plannen voor alle deelprojecten zijn dan daadwerkelijk in procedure gebracht. Deze werkwijze geeft duidelijkheid over de samenhang en zorgt voor een goede borging van de rechtsbescherming van belanghebbenden.</p>
10c	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	<p>Er is geen integrale visie op de verkeersstructuur in Boxtel. Die integrale visie zou eerst moeten worden ontwikkeld voordat er allerlei ontwerpbestemmingsplannen, die deel uitmaken van het project PHS Boxtel, ter inzage worden gelegd.</p>	<p>Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.</p> <p>Met betrekking tot de verdere verkeersafwikkeling in de toekomst wordt verwezen naar paragraaf 2.1. en in het bijzonder paragraaf 2.1.2. over de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in MOVE'31.</p>
10d	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	<p>De mogelijke aanleg van de VLK en de verbindingsweg Tongeren vormen een ernstige bedreiging voor het nabijgelegen natura 2000 gebied De Kampina. De provincie Noord Brabant heeft in haar structuurvisie van 2012 aangegeven dat er geen infrastructurele projecten mogen plaatsvinden in de nabijheid van natura 2000 gebieden. Het natuurreservaat De Kampina zal ernstige schade gaan lijden als gevolg van de neerslag van stikstof door het vele gemotoriseerde verkeer dat gebruik zal gaan maken van de VLK en Verbindingsweg Tongeren. De unieke flora en fauna in de Blauwgroene</p>	<p>Het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan het deelproject Tongeren onderdeel uitmaakt, is door Rijk en provincie aangemerkt als een prioritair project. Hiermee is zeker gesteld dat voor het Maatregelenpakket de benodigde ontwikkelingsruimte (= stikstofdepositieruimte) vanuit het PAS is gereserveerd.</p> <p>De Raad van State is van mening dat het PAS in overeenstemming is met Europese regelgeving, maar heeft zekerheidshalve hierover vragen voorgelegd aan het Europese Hof van Justitie. In de tussentijd blijft het PAS</p>

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
		Zone in het gebied De Donders dreigt volledig te verdwijnen. Het is voor de stichting Kalksheuvel Groen volledig ongeloofwaardig dat de gemeente Boxtel de stikstofdepositieruimte in het kader van de Pas zal gaan compenseren in het natuurreservaat De Kampina en bij de Oisterwijkse vennen.	<p>onverkort van kracht en daarmee dus ook het toetsingskader. De verwachting is dat de uitspraak van het Hof van Justitie najaar 2018 volgt.</p> <p>In afwachting hiervan worden alle beroepszaken waarin het PAS aan de orde is, door de Raad van State aangehouden. Dit geldt dus voor alle plannen in Nederland waarop het PAS van toepassing is, inmiddels al ruim 200. Op deze plek willen wij benadrukken dat deze vragen dus niet specifiek in relatie tot de beroepszaak tegen de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg 2017 aan het Europese Hof zijn voorgelegd. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken wordt verwezen naar paragraaf 2.9.3.</p> <p>In het kader van het landelijke PAS vinden de nodige herstelmaatregelen binnen de Kampina plaats. Uitvoerder van het PAS en de herstelmaatregelen binnen Brabant is de provincie Noord-Brabant. Een deel van deze herstelmaatregelen is inmiddels in opdracht van de provincie uitgevoerd.</p> <p>Het gebied De Donders maakt geen onderdeel uit van het Natura-2000 gebied. Voor onze afweging ten aanzien van de waarden in het gebied De Donders wordt verwezen naar paragraaf 2.9.2 en de toelichting van het bestemmingsplan VLK.</p>
10e	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de gemeente Boxtel een T-splitsing wil aanleggen met de mogelijke Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg bij spoorwegovergang Tongeren/D'Ekker. Dat kan levensgevaarlijk situaties opleveren voor het fietsverkeer richting het centrum van Boxtel.	Uitgangspunt van deelproject Tongeren is het ontmoedigen van doorgaand verkeer. Dit betekent dat het kruisingsvlak als voorrangskruising wordt uitgevoerd. De vormgeving van de inrichting van het kruisingsvlak is afgestemd op de CROW-normeringen. Daarnaast is de afwikkelcapaciteit van het kruisingsvlak getoetst. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat deze toegankelijk is voor (vracht-)verkeer. Het fietsverkeer zit op een vrijliggend fietspad naast de VLK in de voorrang. Het kruisingsvlak is overzichtelijk en de inrichting sluit aan bij de bestaande kruisingsvlakken op de Kapelweg. Er is dan ook geen sprake van verkeersveiligheids-, functie- of bereikbaarheidsverlies.
10f	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	Voor het gemotoriseerd verkeer geldt dat er een sluiproute gaat ontstaan vanuit Haaren via de mogelijke verbindingsweg Tongeren richting Mezenlaan, Essche Heike, Molenwijkseweg, Leenhoflaan en verder richting het centrum van Boxtel.	Voor een toelichting op de gevolgen van het totale Maatregelenpakket voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Deze paragraaf bevat een toelichting op het verkeersmodel waarin het Maatregelenpakket PHS Boxtel is verwerkt. Het verkeersmodel biedt inzicht in de verkeerseffecten van het Maatregelenpakket voor de gehele gemeente. Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
			<p>bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3.</p> <p>Met betrekking tot de verdere verkeersafwikkeling in de toekomst wordt verwezen naar paragraaf 2.1. en in het bijzonder paragraaf 2.1.2. over de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in MOVE'31.</p>
10g	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	<p>Het gemotoriseerd verkeer vanaf Industrierrein De Ladonk en de Buurtschap Kalksheuvel richting Boxtel Noord en Centrum wordt verplaatst van de Dubbele Spoorwegovergang naar de spoorwegovergang bij Tongeren/D'Ekker. De werkgroep Tongeren heeft zich in haar advies van 10 september 2017 al beklagd dat er niet getornd kan worden aan het verkeersbesluit om de Dubbele Spoorwegovergang te sluiten en zij dus geen inspraak heeft gehad over dit discutabele verkeersbesluit. De Stichting Kalksheuvel Groen sluit zich hierbij aan. Het sluiten van de Dubbele Spoorwegovergangen die slechts gecompenseerd worden door een fietstunnel van geringe omvang (hoogte en breedte) zal de buurtschap Kalksheuvel isoleren van de rest van Boxtel.</p>	<p>Deze zienswijze is niet zozeer gericht op de Verbindingsweg Tongeren maar meer op het totale Maatregelenpakket, in het bijzonder op de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.</p> <p>Voor onze reactie hierop wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder volgnr. 87) en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener. Het besluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang ligt nu ter beoordeling voor aan de Raad van State.</p>
10h	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p> <p>Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg</p>	<p>De stichting bestrijdt het argument dat de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de verbindingsweg Tongeren voor een betere leefomgeving voor bewoners zou zorgen zoals vermeldt in het GVVP en de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening van de Provincie. Integendeel. Door de infrastructurele maatregelen zal de buurtschap Kalksheuvel niet meer levensvatbaar zijn. De detailhandel zal door de infrastructurele maatregelen (vooral het sluiten van beide spoorwegovergangen bij de Tongersestraat) snel verdwijnen.</p>	<p>Deze zienswijze is niet alleen gericht op de Verbindingsweg Tongeren, maar op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel en in het bijzonder de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Kalksheuvel.</p> <p>Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel en heeft daarmee ook consequenties voor de leefbaarheid / verkeersveiligheid. Per saldo levert de realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel hier een positieve bijdrage aan. Deze (verkeers)effecten voor onder meer Kalksheuvel zijn in de variantenstudie onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten).</p> <p>Voor de in Kalksheuvel aanwezige detailhandel verandert de bereikbaarheid. De bereikbaarheid van deze bedrijven blijft echter ook in de nieuwe situatie gegarandeerd, zie paragraaf 2.8.</p>
10i	<p>Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358</p>	<p>De gemeente Boxtel geeft in het vermelde ontwerpbestemmingsplan aan dat de aanleg van de VLK en de verbindingsweg Tongeren vooral zijn bedoeld om het industrieterrein Ladonk te ontsluiten en het gemotoriseerd verkeer op de woonstraat Kapelweg te verminderen. Verder zou vooral de</p>	<p>Deze zienswijze is niet alleen gericht op de Verbindingsweg Tongeren, maar op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel.</p> <p>Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het</p>

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg	bereikbaarheid van industrieterrein Ladonk gediend zijn met de mogelijke aanleg van de VLK. Het gevolg van deze maatregelen is dat de buurtschap Kalksheuvel vrijwel geheel omsloten wordt en dat er lange omrijtijden gaan ontstaan voor de inwoners. De buurtschap Kalksheuvel zal onbereikbaar worden als de voorgestelde aanleg van de VLK en vooral het sluiten van de Dubbele Spoorwegovergangen een feit worden. De stichting Kalksheuvel Groen is sterk voorstander van een autotunnel voor personenauto's in plaats van de voorgestelde fietstunnel. De inwoners van het buurtschap Kalksheuvel blijven dan een open verbinding houden met het centrum van Boxtel en dat is van belang voor het woon- en leefklimaat van de buurtschap. Waarom kiest de gemeente Boxtel niet voor de veel goedkopere en voor de hand liggende maatregel: het instellen van een vrachtwagenverbod op de woonstraat Kapelweg? Op die manier wordt ook de verkeersdruk bij de Dubbele Spoorwegovergangen aanzienlijk verminderd.	voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Naar aanleiding van de voorgestelde autotunnel in combinatie met een vrachtwagenverbod voor de Kapelweg wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2. In deze fase vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht.
10j	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03358 Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg	De gemeente Boxtel lijkt met een vooropgezet doel met allerlei ontwerpbestemmingsplannen (VLK, Verbindingsweg Tongeren) en verkeersbesluiten (het sluiten van de Dubbele Overweg) voldongen feiten te scheppen die een dwingende en beperkende invloed zullen hebben op het vaststellen van een overkoepelende verkeersvisie. De gemeente Boxtel stelt in het vermelde ontwerpbestemmingsplan dat eventuele verkeersknelpunten zullen worden opgelost in het nieuwe Gemeentelijke Vervoers- en Verkeersplan, het zogenaamde Mobiliteitsvisie '31. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente Boxtel in haar project PHS Boxtel geen rekening houdt met de verkeersproblemen elders in Boxtel die gegarandeerd gaan ontstaan na een mogelijke realisatie van PHS Boxtel. Er wordt een omgekeerde procedure gevolgd die in strijd is met een goede procesorde. Hier volgt niet de uitvoering de visie maar de visie de uitvoering.	Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het GVVP 2008 in MOVE'31. De realisatie van het volledige Maatregelenpakket geldt als uitgangspunt voor MOVE'31. Voor meer informatie, zie paragraaf 2.1.
11a	Brief d.d. 10 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03368	In de bijeenkomsten van de werkgroepen is uitdrukkelijk gesproken over de noodzaak van een hellingbaan vanuit de straat Tongeren naar de fietstunnel onder de sporen door. In de nieuwe plannen wordt echter gesproken over een trap omdat dit vanuit het kostenplaatje beter uit zou komen. Vanuit het veiligheidsaspect, maar ook vanuit het praktisch oogpunt is het echter veel beter om meteen een hellingbaan vanuit Tongeren richting centrum te maken omdat dit voor de fietsers maar ook vanuit verkeersveiligheid in de zin van het gebruik door paarden,	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op de fietstunnel. Hiervoor volgt de planologische procedure later dit jaar. Met betrekking tot de reactie over de hulpdiensten wordt verwezen naar paragraaf 2.8.3.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
		wandelwagens, fietsers, rolstoelen en rollators een veel praktischere en bruikbare oplossing is. Verder kan een hellingbaan met de juiste hoogte natuurlijk ook gebruikt worden door de hulpdiensten zoals tijdens de presentatie van deze dienst ook werd verteld. Er wordt in de publicaties gesproken over een "voorlopige" trapverbinding, maar wanneer een trap na verloop van enkele jaren vervangen zou moeten worden door een hellingbaan omdat in de praktijk toch gebleken is dat een trap absoluut niet voldoet, gaat dat natuurlijk veel meer kosten omdat die trap dan afgebroken moet worden.	
11b	Brief d.d. 10 juli 2018 Ontvangen 19 juli 2018 Kenmerk GC18.03368	Verder sluit indiener zich geheel aan bij de zienswijze van de fietsersbond.	Zie voor onze beantwoording onder volgnummer 6.
12a	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03374	Door het realiseren van de Verbindingsweg Tongeren ontstaat er een ontsluiting op de VLK. De wegen die daartoe leiden zijn naar mening van indiener niet toereikend om de verkeersstroom op te vangen ter vervanging van de dubbele overweg. Om van de andere kant van het spoor (centrum Boxtel, Breukelen ed.) naar wijk Kalksheuvel te komen waar onze zaak zich bevindt hebben de wegen die naar de verbindingsweg Tongeren en de VLK niet voldoende capaciteit. Mede door de verkeersontmoedigende verkeersmaatregelen zal de bereikbaarheid van 't Tweespan ook in het geding komen.	Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. Voor een toelichting op de gevolgen hiervan voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer. Anderzijds hebben de maatregelen tot doel het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3. Met de Verbindingsweg Tongeren op de VLK wordt de bereikbaarheid van het gebied Tongeren en ook het gebied ten zuiden van de spoorlijn (Kalksheuvel) geborgd.
12b	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03374	Hierdoor zal de klandizie dusdanig teruglopen dat onze inkomsten door het exploiteren van 't Tweespan dusdanig verlagen dat het indienen van planschade niet uit zal blijven. Mocht de situatie zo nijpend worden dat zelfs het bestaansrecht van 't Tweespan in het geding komt dan zal dit nog een extra gevolg hebben tot de leefbaarheid van de wijk Kalksheuvel.	Als gevolg van het Maatregelenpakket verandert inderdaad de bereikbaarheid, maar bedrijven en woningen blijven wel bereikbaar. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.8. Daarbij loopt in de toekomst de primaire fietsroute vanuit de richting Haaren - Oisterwijk, conform vastgesteld gemeentelijk beleid (Boxtel Bicycle), vanaf overweg D'Ekker over de Kapelweg door het buurtschap Kalksheuvel richting de fietstunnel Tongersestraat hetgeen naar verwachting een positief effect zal hebben op de klandizie.
12c	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03374	Verder wil indiener aandacht vragen voor het volgende, door bovenstaande maatregel zal ook het uitblijven van klanten voor de overige bedrijven gevestigd aan de Kapelweg (met name; Aldi, Interieurshop, Boerenbond en	Zoals hiervoor aangegeven zal de bereikbaarheid voor de in Kalksheuvel aanwezige bedrijven als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel veranderen. De bereikbaarheid van deze of mogelijke andere bedrijven in de

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
		Brezan) zodanig zijn. Dat deze bedrijven zich ergens anders zullen vestigen waardoor ook de leefbaarheid van de wijk Kalksheuvel nog verder achteruit gaat.	toekomst, blijft echter ook in de nieuwe situatie gegarandeerd. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.8.
12d	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03374	Wij hopen dat er extra onderzoek zal komen om in plaats van verkeersontmoedigende verkeersmaatregelen een oplossing te zoeken, om dit om te zetten in goede wegen, zodat er een goede verkeersdoorstroming kan plaats vinden. Dit om zo de doorstroming van en naar Haaren alsmede van en naar de VLK af te wikkelen. Het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld alvorens andere alternatieven zijn onderzocht.	Deze zienswijze is niet alleen gericht op de Verbindingsweg Tongeren, maar op het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. De (verkeers)effecten hiervan zijn in de variantenstudie onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten). In deze fase vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie paragraaf 2.6.
13a	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03387 Het Groene Hart	Het voorliggende plan is een verlengstuk van de VLK. Dit laatste plan is nog onderhevig aan een toetsing door de Raad van State. Zo lang niet komt vast te staan dat dit plan kracht van onherroepelijkheid kan verkrijgen heeft een voortborduren daarop geen zin. De kosten die dit met zich meebrengt dragen een speculatief karakter en zijn verloren geld als straks de VLK niet haalbaar blijkt te zijn. Geld dat beter aan een mogelijk beter doelmatig plan besteed kan worden. Hetgeen door de Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere Weg is ingebracht wordt hierbij ingelast als onderdeel van deze zienswijze.	De Verbindingsweg Tongeren is inderdaad geen zelfstandige maatregel, maar één van de deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten kunnen dan ook niet los van elkaar worden gezien. Juist daarom is het wel zinvol om dit plan in procedure te brengen. De lopende beroepsprocedure is daarop niet van invloed. Voor wat betreft de samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. De procedures voor drie van de vijf deelprojecten zijn in 2017 (verbindingsweg Ladonk - Kapelweg / afsluiting spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer) en in 2018 (Verbindingsweg Tongeren) gestart. De planologische procedures voor de Keulsebaan en de Fietstunnel Tongerstraat volgen later in 2018. De plannen voor alle deelprojecten zijn dan daadwerkelijk in procedure gebracht. Deze werkwijze geeft duidelijkheid over de samenhang en zorgt voor een goede borging van de rechtsbescherming van belanghebbenden. Voor de beantwoording van de zienswijze van de Stichting Kalksheuvel Groen, De Betere weg wordt verwezen naar volgnr. 10 van deze tabel.
13b	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03387	Het steeds maar weer doorborduren op onzekere plannen verhoogt de druk om daaraan vast te blijven houden. Dit is niet bevorderlijk voor een vrije en onafhankelijke kijk op de zaak.	Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het GVVP is bestaand beleid en betreft dus geen onzeker plan. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Het Groene Hart		besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.
13c	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03387 Het Groene Hart	Daarnaast gaat de beoogde uitvoering van het ontwerpplan ten koste van groene ruimte en ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Van een onderzoek naar minder schadelijke alternatieven is niet gebleken.	Bij het ontwerp van het tracé is gezocht naar een zo direct mogelijke verbinding tussen de VLK en het gebied Tongeren met een zo gering mogelijk aantasting van de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. Hierbij is tevens rekening gehouden met een mogelijke toekomstige uitbreiding van een bedrijf in het omgeving van de Verbindingsweg. Ten opzichte van de bestaande situatie vindt een kwaliteitsverbetering van het gebied plaats. Een inrichtingsschets hiervoor is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren. Door middel van een passende bestemming en aanduiding en door middel van een borging in de regels is gewaarborgd dat deze kwaliteitsverbetering plaatsvindt. Het bestemmingsplan wordt op dit punt gewijzigd vastgesteld. Zie voor een nader onderbouwing hiervan de toelichting van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren en onder volgnummer 15 van deze tabel.
13d	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03387 Het Groene Hart	Een deelplan als het onderhavige dient altijd integraal beoordeeld te worden in het grotere verband van heel de verkeerstructuur van de gemeente. Dit vereist dat er een overkoepelend afgerond plan voorhanden is met betrekking tot de verkeerstructuur van de gemeente waarin het puzzelstukje van het deelplan dient te passen. Aan dat plan dient dan een onderzoek ten grondslag te liggen waarbij geen enkele optie bij voorbaat wordt uitgesloten. Alleen dan pas kan geloofwaardig aangetoond worden dat een gemaakte keuze met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen.	Deelproject Tongeren vormt een van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket. Het Maatregelenpakket PHS Boxel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. De effecten ten aanzien van de omgeving hiervan zijn in de variantenstudie onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten).
13e	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03387 Het Groene Hart	Helaas moeten we vaststellen dat de afgelopen jaren er een reeks deelbeslissingen zijn genomen terwijl het onzeker is of deze eventueel wel passen in een overkoepelend verkeersplan. Dat lijkt met een vooropgezet doel plaats gevonden te hebben; het tussentijds scheppen van voldongen feiten die een dwingende en beperkende invloed hebben op het vervolgens vast te stellen overkoepelende verkeersplan. Hier volgt de uitvoering niet het koepelplan maar het koepelplan de uitvoering. Een omgekeerde procedure dus die in strijd is met een goede procesorde.	Het Maatregelenpakket PHS Boxel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het GVVP 2008, als geldend beleidskader, biedt een integrale visie op de verkeerstructuur. Met het Maatregelenpakket PHS Boxel wordt invulling gegeven aan een groot aantal ambities uit het GVVP 2008. Het GVVP 2008 en het Maatregelenpakket vormen het uitgangspunt voor de actualisatie van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan in MOVE'31. Wanneer wordt terug gekomen op genomen besluiten, zetten we geen stappen vooruit om de infrastructuur in Boxel structureel te verbeteren. Dit blijft overigens een continue proces, het is nooit af.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
13f	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 20 juli 2018 Kenmerk GC18.03387 Het Groene Hart	Deze bewuste beperking van de verkeerskundige ontwikkelingsmogelijkheden binnen de gemeente is in strijd met een goede uitoefening van de ruimtelijke ordeningsbevoegdheid omdat deze een zorgvuldige voorbereiding van de planvorming vereist. Het vooraf beperken van de onderzoeks- en keuze mogelijkheden is daarmee zonder meer in strijd. Dit legt ook een bom onder de komende overkoepelende verkeersplan en de reeds vastgestelde en nog vast te stellen deelplannen zoals het onderhavige. De kans is reëel dat de in procedure gebrachte plannen op het bestuursrechtelijke traject zullen sneuvelen.	Zowel het GVVP 2008 als de keuze voor de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket zijn op basis van uitgebreide en zorgvuldige voorbereiding en afweging tot stand gekomen, zie paragraaf 2.4. Van een strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.
14a	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Bij brieven van 21 juni 2017 zijn met betrekking tot eerdere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel/ontwerpbestemmingsplan VLK zienswijzen ingediend. Voor deze zienswijzen wordt verwezen naar de reacties zoals die zijn opgenomen in uw dossiers onder de nummers GC 17.03636 en GC 17.03637. De inhoud van al deze reacties/zienswijzen dienen als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd.	Voor onze reactie hierop wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de eerder ingediende zienswijze (zie tabel 2 van de Nota van zienswijzen onder volgnrs. 114 en 115 en naar het verweerschrift van de gemeente (d.d. 6 maart 2018, kenmerk GC 17.06056) in reactie op het beroepschrift van indiener.
14b	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	In het ontwerpbestemmingsplan VLK 2017 is voorzien dat de dubbele overweg in de Tongersestraat direct na realisatie van de VLK gesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. Deze beoogde afsluiting van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer zal onherroepelijk leiden tot andere verkeersstromen binnen heel Boxtel met als gevolg andere knelpunten en/of problemen. Vanwege de samenhang van het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren met bestemmingsplan VLK en overige plannen in het kader van PHS is een integrale benadering van de problematiek een vereiste. De aanleg van de verbindingsweg Tongeren, de VLK en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang dient gezien te worden in samenhang met de overige noodzakelijke verkeersmaatregelen zoals opgenomen in het maatregelenpakket, vastgelegd in het GWP 2008-2020 en vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de PHS-partners.	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel en de wijze waarop dit Maatregelenpakket tot stand gekomen is. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Voor wat betreft de samenhang en fasering van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3.
14c	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018	Andermaal vraagt indiener aandacht voor extra noodzakelijke (verkeers)maatregelen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. Zonder dit totale maatregelenpakket dienen de bestreden ontwerpverkeersmaatregelen en genoemd ontwerpbestemmingsplan niet in procedure gebracht te worden. De verbindingsweg Tongeren dient geen zelfstandige maatregel te zijn, maar	De Verbindingsweg Tongeren is geen zelfstandige maatregel, maar vormt één van de vijf deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten kunnen dan ook niet los van elkaar worden gezien. Juist daarom is het wel zinvol om dit plan in procedure te brengen. De lopende beroepsprocedure is daarop niet van invloed. Voor wat betreft de samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. De procedures

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC18.03388	onderdeel te zijn van een integraal pakket. Naar de overtuiging van indiener ontbreken er sluitende garanties dat het totaal gewenste en noodzakelijke maatregelenpakket ook daadwerkelijk in procedure gebracht en uitgevoerd zal worden.	voor drie van de vijf deelprojecten zijn in 2017 (verbindingsweg Ladonk - Kapelweg / sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer) en in 2018 (Verbindingsweg Tongeren) gestart. De planologische procedures voor de Keulsebaan en de Fietstunnel Tongerstraat volgen later in 2018. De plannen voor alle deelprojecten zijn dan daadwerkelijk in procedure gebracht. Deze werkwijze geeft duidelijkheid over de samenhang en zorgt voor een goede borging van de rechtsbescherming van belanghebbenden.
14d	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Daarnaast is indiener van mening dat de dubbele spoorwegovergang niet afgesloten dient te worden, althans niet vervangen dient te worden door slechts een fietstunnel, maar door een volwaardige tunnel die ook geschikt is voor gemotoriseerd verkeer. Alleen dan vindt een evenredige verdeling van de verkeersstromen over Boxtel plaats en wordt de verkeersdruk in het centrum en in Kalkheuvel niet verplaatst naar woon-/verblijfsgebied in Boxtel-Noord in casu de toeleidende wegen naar de overwegen Essche Heike en Leenhoflaan (o.a. Baandervrouwenlaan, Parkweg, Molenwijkseweg, Essche Heike, Leenhoflaan, Ronduutje etc.)	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In deze fase vindt geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht, zie paragraaf 2.6. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan zijn in de variantenstudie onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten).
14e	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Het is bekend dat het gemeentebestuur van Boxtel bezig is met een herziening van het GVVP, onder de naam MOVE '31. In het kader van dit traject zullen resterende en toekomstige knelpunten in beeld gebracht dienen te worden en naar verwachting zullen daarin aanvullende maatregelen voorgesteld worden. In plan, toelichting en bijlagen wordt veelvuldig gememoreerd dat MOVE'31 een oplossing zal bieden voor mogelijke knelpunten. Er is op dit moment in het geheel nog geen zicht op het gereedkomen van het zo noodzakelijk nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan op korte termijn.	Het Maatregelenpakket is gebaseerd op het geldende GVVP 2008 en vormt als zodanig uitgangspunt voor MOVE'31. Voor de stand van zaken van MOVE'31 wordt verwezen naar paragraaf 2.1.
14f	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018.	Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren en de overige verkeersmaatregelen in en buiten Tongeren zijn in strijd met de ambitie uit het GVVP 2008-2020 om gebiedsvreemd en doorgaand (vracht)verkeer door verblijfsgebieden te weren. Zo leidt de aanleg van de	Met betrekking tot de ambities in het GVVP in relatie tot het Maatregelenpakket wordt verwezen naar de paragrafen 2.3. (nut en noodzaak), 2.7.3 (verkeerseffecten) en 2.8 (bereikbaarheid).

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg alsmede de Verbindingsweg Tongeren ertoe dat veel gebiedsvreemd verkeer door verblijfsgebied Boxtel-Noord zal gaan. Niet alleen verkeer van en naar Ladonk, maar ook verkeer van en naar Oisterwijk/Haaren en verkeer van en naar de A2. Indiener acht het bezwaarlijk dat in plan, toelichting en bijlagen deze strijdigheid niet wordt genoemd en daarmee wordt voorbij gegaan aan de meest wezenlijke elementen van het vigerend GVVP.	Doelstelling van het deelproject Tongeren is enerzijds het ontmoedigen en zoveel mogelijk spreiden van doorgaand verkeer en anderzijds het gebied bereikbaar houden voor de mensen die er wonen en werken. Zie voor een nadere toelichting paragrafen 2.2.1 en 2.7.3.
14g	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	In het GVVP van 2008 is reeds aangegeven dat toename van verkeersintensiteit -door beperking aantal spoorwegovergangen- op onder andere de Mezenlaan ongewenst is omdat dit strijdig is met de gewenste verblijfskwaliteit. De wegen in woongebieden Boxtel-Noord kunnen niet gelden als alternatieve routes voor gemotoriseerd verkeer bij het volledig sluiten voor gemotoriseerd verkeer van de dubbele overweg. Het is niet acceptabel dat, ongemotiveerd, zonder een deugdelijke onderbouwing de strijdigheid met de gewenste verblijfskwaliteit in Boxtel-Noord onbenoemd blijft. Indiener acht het bezwaarlijk dat het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan leidt tot voldongen feiten zonder helder zicht op toekomstbestendige en duurzame oplossingen voor heel Boxtel.	Met het Maatregelenpakket wordt een groot aantal maar niet alle verkeersknelpunten in Boxtel opgelost. Het Maatregelenpakket zal op een groot aantal wegen in woonwijken leiden tot een afname van verkeer. Op andere wegen daarentegen (voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel) zal sprake zijn van een gemiddelde toename van verkeer, zie paragraaf 2.7. Door het treffen van maatregelen binnen deelproject Tongeren wordt het doorgaand verkeer via deze wegen ontmoedigd. Voor de verkeerskundige effecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Voor de gevolgen van het woon- en leefklimaat wordt verwezen naar paragraaf 2.9.1. Geconcludeerd wordt dat het Maatregelenpakket niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Van een strijdigheid met de eisen van een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.
14h	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Met het weghalen van een belangrijke schakel (de dubbele overweg) in de hoofdwegstructuur in het centrum van Boxtel komt een wezenlijk element (de route van en naar de dubbele overweg) van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2020 te vervallen. Deze ingrijpende afsluiting noodzaakt tot het tijdig opstellen van een nieuw algemeen verkeers- en vervoersplan voor Boxtel om de consequenties van de nieuw ontstane situatie helder te krijgen. Een heldere visie op de gehele hoofdinfrastructuur van Boxtel ontbreekt.	Met het Maatregelenpakket wordt invulling gegeven aan een groot ambities uit het GVVP 2008 waaronder een oplossing voor het knelpunt van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen en een verandering van de bereikbaarheid binnen Boxtel. De (verkeers)effecten hiervan voor de wegen in Boxtel zijn in de diverse studies onderzocht en afgewogen. Met de vaststelling van de voorkeursvariant is na een integrale afweging besloten om deze verschuiving van verkeersbewegingen te accepteren, gelet op de positieve effecten van deze variant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.7. (verkeersmodel), 2.8 (bereikbaarheid) en 2.9 (omgevingseffecten).
14i	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018.	Indiener mist bovendien een integrale visie en gelijktijdige aanpak van het verkeersmaatregelenpakket dat in het kader van de PHS door de gemeenteraad is vastgesteld. Niet alleen bestaat onzekerheid over de uitvoering van dat pakket, maar gesteld kan worden dat dat pakket ook onvoldoende is om de verplaatsing van verkeersdruk als gevolg van de	Met het Maatregelenpakket wordt een groot aantal maar niet alle verkeersknelpunten in Boxtel opgelost. Zie paragraaf 2.1.2 voor een nadere toelichting en stand van zaken van MOVE'31.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, de verbindingsweg Tongeren en de voorgenomen sluiting van de dubbele spoorwegovergang op te vangen. Er is sprake van verplaatsen van problemen zonder oplossingsgericht voldoende inzicht te geven in te verwachten nieuwe knelpunten en/of problemen.	Voor wat betreft de uitvoering, samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2.3. De procedures voor drie van de vijf deelprojecten zijn in 2017 (deelprojecten 1 en 2, Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg en sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer) en in 2018 (deelproject 3 Verbindingsweg Tongeren) gestart. De planologische procedures voor de Keulsebaan en de Fietstunnel Tongerstraat (deelprojecten 4 en 5) volgen later in 2018. De plannen voor alle deelprojecten zijn daarmee eind 2018 daadwerkelijk in procedure gebracht. Deze werkwijze geeft duidelijkheid over de samenhang en zorgt voor een goede borging van de rechtsbescherming van belanghebbenden.
14j	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Er is onvoldoende aandacht voor de consequenties van het sluiten van de dubbele overweg voor gemotoriseerd verkeer voor de routes welke leiden van en naar de resterende spoorwegovergangen van Leenhoflaan en Essche Heike. De toeleidende routes gaan door woonstraten in Boxel-Noord. Deze straten zijn bestemd en ingericht als verblijfs/woongebied. Uit de verkeersstudie VLK Boxel blijkt dat het aantal verkeersbewegingen op onder meer de Leenhoflaan en het Essche Heike na uitvoering van alle PHS maatregelen buitenproportioneel toeneemt. Voor een aantal wegen in Boxel-Noord, waaronder De Leenhoflaan, geldt zelfs dat de hoeveelheid verkeer het voor de categorisering woonstraat vastgestelde maximum van 3000 mtv ruimschoots overschrijdt. Indiener acht dit in strijd met vigerende bestemmingsplannen, onaanvaardbaar en een ernstige inbreuk op ons woongenot en de leefbaarheid in de straat.	Voor een toelichting op de gevolgen voor het omliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.7.3. Paragraaf 2.8 gaat nader in op de bereikbaarheid. Voor de gevolgen van het woon- en leefklimaat wordt verwezen naar de toelichting in paragraaf 2.9.1. Hierin wordt geconstateerd dat op wegen met een toename van verkeer als gevolg van verkeersverschuivingen sprake zal zijn van enige verslechtering van het woon- en leefklimaat. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake.
14k	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Op afbeelding 5 en 6 zijn de verkeersmaatregelen Tongeren volgens het VO weergegeven. Goed beschouwd gaat het binnen het gebied Tongeren naast de aanleg van de verbindingsweg om snelheidsremmende voorzieningen op kruispunten (kruispuntplateaus, aanpassing kruising) en op de wegvakken (drempels) ter ondersteuning van het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door het buurtschap (Maatregelen pakket PHS). Opmerkelijk hierbij is dat binnen dit maatregelenpakket PHS in de straat Essche Heike, in het gedeelte buiten het PHS-scope-gebied, een drempel is opgenomen. Indiener acht het bezwaarlijk dat niet tenminste ook "ontmoedigingsmaatregelen" zijn opgenomen in het westelijk van het spoor gelegen deel van het Essche Heike (tussen Esschebaan en de spoorwegovergang), immers daar staan de woningen aan het Essche Heike.	In het kader van de lopende procedure tot uitbreiding van de 30-km zone Molenwijkseweg hebben wij een vergelijkbaar verzoek ontvangen om dit besluit uit te breiden met het gehele Essche Heike. Dit verzoek wordt in de procedure met betrekking tot de 30-km zone afgewogen.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
14l	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Ook wordt aangegeven welke maatregelen buiten de scope van Maatregelenpakket PHS worden opgepakt (kruispunt Essche Heike - Molenwijkseweg, kruispunt Molenwijkseweg-Parkweg, kruispunt Leenhoflaan - Molenwijkseweg). Deze maatregelen -buiten de scope van PHS- worden nodig geacht om afbuigingen in de gewenste doorgaande route nadrukkelijker aan te geven en daarmee het verkeer op een vlotte manier af te wikkelen. Deze motivering van de aanpassingen -het faciliteren van verkeer- staat volgens indiener haaks op de ontmoedigingsmaatregelen welke voorzien zijn in Tongeren.	De voorgestelde maatregelen sluiten aan bij de doelstelling om het verkeer in het gebied te ontmoedigen en bij de kaders van de 30-km zone. De voorgestelde aanpassingen van de aansluitingen zijn gericht op een verbetering van de verkeersveiligheid.
14m	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Indiener acht het bezwaarlijk om de wegen in Boxel-Noord (ten oosten van het spoor Boxel-Den Bosch), welke nota bene zijn gecategoriseerd als woonstraat binnen de bebouwde kom met het bijbehorende snelheidsregime van 30 km/h, zodanig aan te passen dat het aantrekkelijk wordt voor gebiedsvreemd verkeer. Deze aanpassingen zijn strijdig met de in vigerende bestemmingsplannen opgenomen functies. Uitvoering van het betreffende ontwerpbestemmingsplan en de daarin opgenomen verkeersmaatregelen heeft als effect dat de verkeersdruk in de betreffende straten buitenproportioneel zal toenemen (ruim meer dan het toegelaten maximum van 3000mtv). Dit is niet alleen strijdig met het 30 km/uur-regime, maar ook met de functie van woongebied/verblijfsgebied en de vigerende bestemming woonstraat. De betreffende straten kennen een 30 km/uur-regime en zijn aangeduid als woonstraat (bedoeld voor directe toegang naar particuliere erven; menging van verkeerssoorten; een toegestane snelheid van 30km; groot aandeel verkeer met herkomst en/of bestemming in de directe omgeving van de weg; weginrichting plus omgeving geheel gericht op verblijven).	Doelstelling van deelproject Tongeren is juist om gebiedsvreemd verkeer in het gebied zoveel als mogelijk te ontmoedigen. Omdat de toekomstige verkeersintensiteiten passend blijven binnen de categorisering van deze wegen volgens het GVVP 2008, blijft de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen gewaarborgd. Een uitzondering hierop is de Leenhoflaan. De verkeersintensiteiten op deze weg liggen na realisatie van het Maatregelenpakket met 3500 mvt hoger dan de grenswaarden (3000 mvt) volgens de categorisering van het GVVP 2008. De woningen in deze straat staan echter wat verder van de weg af, de straat is voldoende breed en er wordt hoofdzakelijk op eigen terrein geparkeerd. Gelet op het karakter, de profilering en de inrichting van deze straat is ook bij deze toename nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan dus goed afgewikkeld worden. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is geen sprake, zie paragraaf 2.3.1.
14n	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Overigens is indiener van mening dat in dit kader ook nadrukkelijk aandacht besteed dient te worden aan het verleggen van de grenzen van de bebouwde kom. Zo ligt het voor de hand om de gehele weg Essche Heike te indiceren binnen de bebouwde kom.	In het kader van de lopende procedure tot uitbreiding van de 30-km zone Molenwijkseweg hebben wij een vergelijkbaar verzoek ontvangen om dit besluit uit te breiden met het gehele Essche Heike. Dit verzoek wordt in de procedure met betrekking tot de 30-km zone afgewogen.
14o	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018.	Voor wat betreft het voor Boxel-Noord vigerende beleid wordt nogmaals verwezen naar de inhoud van gemeentelijke besluiten en (bestemmings)plannen waarin tot uitgangspunt genomen is dat voor het	Zie onze beantwoording onder argument 14m. Een 30 km/uur zone benadrukt het verblijfskarakter van een straat of gebied. Hier wordt gelopen, gespeeld en zijn er huisaansluitingen. De snelheid is laag. Voor de intensiteit

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Essche Heike, de Leenhoflaan, de Baandervrouwenlaan, de Parkweg, de Halderheiweg, de Molenwijkseweg en het Rondutje een 30 km/uur-regime geldt en daarnaast de betreffende straten zijn aangeduid als woongebied/verblijfsgebied (met een toegelaten verkeersintensiteit van maximaal 3000mtv). Deze beleidsuitgangspunten worden doorkruist door het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij aangegeven maatregelen. Uitvoering van die besluiten zal immers leiden tot een toename van verkeersdruk op genoemde straten waardoor de woonbelangen geschaad worden en de leefbaarheid in het geding komt. Daar komt bij dat de betreffende straten als woonstraat zijn ingericht en in het geheel niet berekend zijn op een aanzienlijke toename van verkeer.	wordt aangesloten bij het GVVP 2008 waarin een maximum van 3.000 voertuigen per etmaal als richtlijn wordt gehanteerd.
14p	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Indiener acht het bezwaarlijk dat geen aandacht wordt besteed aan de status van deze wegen in vigerende bestemmingsplannen. Met de opmerking over parkeren op eigen terrein, wegprofiel etc. wekt de gemeente ongemotiveerd de suggestie dat intensivering van verkeersdruk in deze straten van Boxtel-Noord geoorloofd zou zijn, zonder aan te geven dat deze zaken wel degelijk gebonden zijn aan een wijziging van het bestemmingsplan.	Voor zover in de bestemmingsplannen uitspraken worden gedaan over de functie van wegen wordt aangesloten bij de wegcategorysering volgens het GVVP 2008. Met de toename van het verkeer op deze wegen blijft de functie van deze wegen nog steeds grotendeels passend binnen de wegcategorysering volgens het GVVP 2008.
14u	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	In diverse studies wordt gesteld dat de Gemeente Boxtel de leefbaarheid en de verkeersveiligheid wil verbeteren door een combinatie van alle oplossingen uit de bestuursovereenkomst. Indiener acht het bezwaarlijk dat de gemeente vervolgens nalaat om oplossingen te bedenken en maatregelen te treffen die de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Boxtel-Noord waarborgen.	Dit betreft geen inhoudelijke zienswijze tegen de Verbindingsweg Tongeren, maar is gericht op het Maatregelenpakket PHS Boxtel en in het bijzonder de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Boxtel - Noord. Het Maatregelenpakket zal leiden tot een verschuiving van de verkeersbewegingen binnen Boxtel en heeft daarmee ook consequenties voor de leefbaarheid / verkeersveiligheid. Per saldo levert de realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel hier een positieve bijdrage aan. Deze (verkeers)effecten zijn in de variantenstudie onderzocht en afgewogen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.5 (variantenafweging) en 2.7 (verkeerseffecten) en 2.9 (omgevingseffecten).
14r	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	In paragraaf 4.2, Verkeerskundige onderbouwing, wordt geconstateerd dat op een aantal wegen, waaronder de Leenhoflaan, het Essche Heike en de Parkweg, de verkeersintensiteit toeneemt, maar voorstellen en voorzieningen om dat effect te dempen ontbreken. Zoals eerder is aangegeven geldt voor een aantal wegen in Boxtel-Noord, waaronder de Leenhoflaan, zelfs dat de hoeveelheid verkeer het voor de categorisering woonstraat vastgestelde maximum van 3000 mtv ruimschoots overschrijdt. Dit in strijd met het GVVP, vigerende bestemmingsplannen,	Zie onze beantwoording onder 14p.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
		onaanvaardbaar en een ernstige inbreuk op het woongenot en de leefbaarheid in de straat. Indiener acht het bezwaarlijk dat er onvoldoende aandacht wordt besteed aan het gegeven dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Boxtel-Noord in het geding komt en deugdelijke oplossingen daarvoor ontbreken.	
14s	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Na bestudering en vergelijking van de in de zienswijze genoemde informatiebronnen heeft indiener grote twijfel bij de realiteitswaarde van de in de verkeerskundige onderbouwing bij het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren gepresenteerde verkeerscijfers en verkeersintensiteiten. Naar zijn mening is niet alleen van verkeerde maar ook van te lage cijfers uitgegaan. In de onder B en C genoemde studies wordt uitgegaan van gerealiseerde maatregelen PHS. Op geen enkele wijze wordt helder gemaakt waarom de cijfers in "de Toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren", bij gebruik van eenzelfde rekenmodel (inclusief maatregelen PHS) zoveel lager zijn dan die in de aangehaalde tabel van de nota "Van GVVP naar MOVE'31"(ook inclusief maatregelen PHS). In verband hiermee is indiener van mening dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid.	Bij alle deelprojecten van het Maatregelenpakket wordt hetzelfde verkeersmodel gehanteerd. Wij verwijzen naar paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de verkeerseffecten. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. Paragraaf 2.7.3. bevat een nadere verklaring voor de mogelijke verschillen (telgegevens versus bestaande situatie volgens verkeersmodel, gegevens uit verkeersmodel ten behoeve van de verkeersonderbouwing versus gegevens ten behoeve van de milieuonderzoeken etc.). Deze onderbouwing is ook in het bestemmingsplan opgenomen. Van een onzorgvuldige voorbereiding is geen sprake.
14t	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Aan het slot van paragraaf 4.2.2 Regionaal verkeersmodel met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt beschreven op welke wijze het Maatregelenpakket PHS Boxtel is doorgevoerd; "...Om een goede spreiding van het verkeer over de wegen in Tongeren te kunnen realiseren, is een aantal uitgangspunten in het model doorgevoerd. Deels betreft het uitgangspunten waarvoor binnen deelproject Tongeren of binnen andere projecten (Herinrichten Molenwijkseweg) verkeersremmende maatregelen moeten worden getroffen..". Voor een reactie verwijst indiener naar hetgeen door hem eerder is beschreven onder Planbeschrijving 2.2 Beschrijving Verkeersmaatregelen Tongeren. De in paragraaf 4.2.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel beschreven effecten missen een objectieve onderbouwing (verkeerskundig, financieel, planologisch), zie toelichting zienswijze.	Voor wat betreft de onderbouwing van de verkeerseffecten wordt verwezen naar paragraaf 2.7 met een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel. Op basis van het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten in 2028, uitgaande van realisatie van het gehele Maatregelenpakket, in beeld gebracht. In paragraaf 2.7 wordt ook een onderbouwing gegeven voor de gehanteerde zichtjaren. Deze toelichting is in paragraaf 4.3.4 van het bestemmingsplan verwerkt. Voor wat betreft de onderbouwing van de planologische en financiële aspecten wordt verwezen naar respectievelijk de hoofdstukken 2 en 8 van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren.
14u	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018	In paragraaf 4.3, Nut en noodzaak Verbindingsweg Tongeren, wordt als maatregel genoemd de geleiding van de primaire fietsverbinding Oisterwijk-Boxtel via de VLK en vanaf overweg d'Ekker over de Kapelweg door buurtschap Kalksheuvel. Deze maatregel biedt mijns inziens geen oplossing voor een veiliger fietsroute door Tongeren, is ook niet realistisch. Immers de fietsroute door Tongeren wordt veelal gebruikt door scholieren,	De primaire fietsroute langs de VLK vanuit de richting Haaren/Oisterwijk verloopt conform vastgesteld gemeentelijk beleid (Boxtel Bicycle) vanaf overweg D'Ekker over de Kapelweg, door het buurtschap Kalksheuvel en richting de fietstunnel Tongerestraat. Hiermee wordt een goede en veilige route richting het centrum van Boxtel geboden waarbij het spoor ongelijk gekruist wordt. De fietser maakt zelf de keus in de te volgen route.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Kenmerk GC18.03388	afkomstig uit de richting Haaren, waarvan een groot aantal de kortste route zal nemen naar onderwijsinstellingen als het BaanderHeerencollege in Boxtel-Noord. Ook wordt voorbij gegaan aan de veiligheidsconsequenties voor toeleidende wegen buiten het plangebied.	
14v	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	In paragraaf 6.7, Geluid, wordt verslag gedaan van bevindingen in het Akoestisch onderzoek deelgebied Tongeren, Boxtel, PHS, Tauw 4 april 2018. In dit onderzoek wordt in paragraaf 4.3 het uitstralingseffect van het project beschreven. Het is tenminste opmerkelijk dat slechts onderzoek is gedaan naar de geluidstoename op de wegen Mezenlaan en Molenwijkseweg (noordelijk deel). De wegen De Braken, Essche Heike, Parkweg en Leenhoflaan zijn buiten beschouwing gebleven terwijl deze wegen direct zijn aan te merken als toeleidende wegen naar Tongeren. Indien er acht het bezwaarlijk dat niet beschreven wordt waarom geen onderzoek is gedaan naar geluidsmaatregelen voor wegen die aangemerkt kunnen worden als toeleidende wegen naar overwegen Essche Heike en Leenhoflaan waar bovendien sprake is van een grote toename van verkeer. Een aantal van deze wegen wordt bovendien genoemd bij uitstralingseffecten en zijn wegen waar de verkeersintensiteit toeneemt. De woningen langs genoemde wegen dienen ook aangemerkt te worden als geluidsgevoelige bestemmingen. Mijns inziens is niet aangetoond dat hier geen sprake is van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder.	<p>De zienswijze betreft het uitstralingseffect. Hiermee wordt bedoeld de geluidstoenames langs andere aansluitende wegen en/of wegvakken die direct worden veroorzaakt door het project. Aangezien op deze aansluitende wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden, is er geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Bij het uitstralingseffect gaat het om de beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Aan deze beoordeling komt de gemeente beleidsvrijheid toe.</p> <p>De geluidstoename wordt relevant geacht indien deze minimaal 2 dB bedraagt. Aangezien vanaf 1,5 dB afgerond wordt naar 2 dB, is bekeken bij welke toename van verkeer er een toename is van 1,5 dB. Dit komt overeen met een verkeerstoename van 40%. Voor alle deelprojecten binnen het PHS maatregelenpakket is bepaald waar de verkeersintensiteit met meer dan 40% toeneemt. Op de wegen De Braken, Essche Heike en Parkweg neemt de verkeerstoename met minder dan 40% toe. De toename op de Leenhoflaan is berekend en gemotiveerd in het akoestisch onderzoek van het deelproject VLK. De toename op de Leenhoflaan bedraagt maximaal 1,7 dB en levert een maximale geluidbelasting op van 54 dB. Het betreft een 30 km weg.</p> <p>Per deelproject is bekeken welke toename aan dat deelproject is toe te wijzen. In geval van het deelproject Tongeren zijn dat de Mezenlaan en de Molenwijkseweg. De toename op de Mezenlaan ten opzichte van de autonome geluidsbelasting dan wel voorkeursgrenswaarde bedraagt 3 dB. De geluidsbelasting in de plansituatie is maximaal 51 dB en is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale toelaatbare waarde. De maximale toelaatbare waarde zoals de gemeente deze in het hogere grenswaardebeleid heeft vastgesteld bedraagt voor woningen in het buitengebied 58 dB. De geluidsbelasting van 51 dB is exclusief aftrek 56 dB, wat betekent dat de binnenwaarde in de woning bij een standaard gevelisolatie van 20 dB(A) 36 dB bedraagt Dit niveau is 3 dB hoger dan de maximale binnenwaarde van 33 dB voor nieuwbouw en lager dan het maximale geluidsniveau van 43 dB(A) dat gehanteerd wordt bij de verbouw</p>

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg- nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
			<p>van een bestaande woning. Gezien de geluidsbelasting op de gevel en het binnenniveau is, ondanks de toename van de geluidsbelasting met 3 dB, sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>De toename op de Molenwijkseweg tussen de autonome en plansituatie bedraagt maximaal 2,36 dB. De maximale geluidsbelasting ten gevolge van de Molenwijkseweg bedraagt maximaal 54 dB, ter hoogte van deze woning is de toename maximaal 0,14 dB. De geluidsbelasting in de plansituatie is hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale toelaatbare waarde. De maximaal toelaatbare waarde zoals de gemeente deze in het hogere grenswaredebeleid heeft vastgesteld bedraagt voor woningen binnen de bebouwde kom 63 dB. De geluidsbelasting, bij woningen met een toename van 2 dB, bedraagt 53 dB en exclusief aftrek 58 dB, wat betekent dat de binnenwaarde in de woning bij een standaard gevelisolatie van 20 dB(A) 38 dB bedraagt. Dit niveau is 5 dB hoger dan de maximale binnenwaarde van 33 dB voor nieuwbouw en lager dan het maximale geluidsniveau van 43 dB(A) dat gehanteerd wordt bij de verbouw van een bestaande woning. Gezien de geluidsbelasting op de gevel en het binnenniveau is, ondanks de toename van de geluidsbelasting met 3 dB, sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p>
14w	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Indiener acht het tenminste opmerkelijk dat voor de woningen Mezenlaan buiten het reconstructiegebied die wel 3 dB toename te verwerken krijgen, op grond van meerkosten van geluidsarm asfalt er vanaf gezien wordt om ook hier die maatregel te treffen. Hier is duidelijkheid over die meerkosten gewenst.	Zie beantwoording onder argument 14v en de toelichting van het bestemmingsplan ten aanzien van het geluidsonderzoek en de actualisatie hiervan als gevolg van de beperkte aanpassing van het tracé.
14x	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Indiener constateert dat de onderzoeksresultaten onvoldoende zijn om aan te tonen dat er geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van geluidsbelasting.	Zie beantwoording onder argument 14v.

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
14y	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Indiener acht het bezwaarlijk dat ten aanzien van het woon- en leefklimaat (par. 6.12.3) sprake is van een fragmentarische benadering en er geen sprake is van een actuele verkeerskundige analyse op basis van recent onderzoek in een groter gebied.	In het kader van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren en de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg zijn diverse onderzoeken, waaronder luchtkwaliteit en akoestiek, uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan. De onderzoeken zelf zijn als bijlagen bij de bestemmingsplannen gevoegd. Wij herkennen ons derhalve niet in de door indiener geschetste fragmentarische benadering. Bij alle onderzoeken is uitgegaan van het verkeersmodel waarin het totale Maatregelenpakket is verwerkt.
14z	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Er wordt bovendien te zeer verwezen naar het probleemoplossend vermogen van MOVE'31 dat nog geen enkel concreet perspectief biedt.	Het Maatregelenpakket PHS Boxtel vindt zijn grondslag in het geldende gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het Maatregelenpakket vormt het uitgangspunt voor MOVE'31. Met betrekking tot de verdere verkeersafwikkeling in de toekomst wordt verwezen naar paragraaf 2.1. en in het bijzonder paragraaf 2.1.2. over de actualisatie van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan in MOVE'31.
14aa	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	Indiener acht het bezwaarlijk dat geheel wordt voorbijgegaan aan het gegeven dat voor een aantal wegen in Boxtel-Noord, waaronder de Leenhoflaan, geldt dat de hoeveelheid verkeer het voor de categorisering woonstraat vastgestelde maximum van 3000 mtv ruimschoots overschrijdt. Indiener acht dit in strijd met het GVVP en vigerende bestemmingsplannen, onaanvaardbaar en een ernstige inbreuk op het woongenot en de leefbaarheid in de straat.	Zie de beantwoording onder argument 14p.
14ab	Proforma zienswijze: brief d.d. 19 juli 2018, ontvangen 20 juli 2018. Inhoudelijke aanvulling; brief 25 juli 2018, ontvangen 25 juli 2018 Kenmerk GC18.03388	De Gemeente Boxtel heeft al jaren plannen voor woningbouw in de oksel van Boxtel aan de Mezenlaan en de Esschebaan hetgeen in de toekomst ook nog tot extra verkeer zal leiden. Ook daarmee neemt de verkeersdruk in genoemde straten in Boxtel-Noord alleen maar toe. Ten onrechte is met deze ontwikkeling in de omstreken plannen geen rekening gehouden zodat het ontwerpbestemmingsplan en de verkeersmaatregelen ook om die reden onzorgvuldig zijn voorbereid.	Het gebied in Tongeren tussen beide spoorlijnen (genaamd 'De Oksel') is in beeld als potentiële woningbouwlocatie. Er is bij de planontwikkeling van het Maatregelenpakket geen rekening gehouden met de ontwikkeling van woningbouwlocatie De Oksel, omdat hierover nog geen besluit is genomen en het nog niet duidelijk is óf deze ontwikkeling doorgaat en zo ja, in welke vorm en omvang. In het kader van de woningbouwopgave en in MOVE'31 worden de verkeerskundige gevolgen en oplossingen als gevolg van de potentiële woningbouwlocatie 'De Oksel' nader onderzocht.
15	Brief d.d. 18 juli 2018 Ontvangen 18 juli 2018 Kenmerk GC18.03393	Ten aanzien van de kwaliteitsverbetering van het landschap bepaalt de Verordening dat wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot nieuw ruimtebeslag, er feitelijk, juridisch en financieel wordt zeker gesteld dat deze ontwikkeling leidt tot een ruimtelijke kwaliteitsverbetering, zoals opgenomen in artikel 3.2 van de Verordening. Deze zorgplicht geldt voor	Paragraaf 6.6.2 van het ontwerpbestemmingsplan bevat een toelichting op de aanpak van de kwaliteitsverbetering en landschappelijke inpassing van de Verbindingsweg Tongeren. In aanvulling hierop is een concrete inrichtingsschets opgesteld voor de gronden die inmiddels in eigendom zijn c.q. met zekerheid in eigendom komen van de gemeente. Deze

Bijlage 4 Tabel beantwoording individuele zienswijzen deelproject 3 Tongeren

Behorende bij de Nota van zienswijzen en wijzigingen 2018

Volg-nr.	Kenmerk	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze
	Provincie Noord-Brabant	<p>iedere ruimtelijke ontwikkeling binnen de structuren gemengd landelijk gebied en groenblauwe mantel. In het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat er gronden worden verworven voor de landschappelijke inpassing en voor de kwaliteitsverbetering van het landschap. Er is echter niet opgenomen wat die landschappelijke inpassing inhoudt en wat de kwaliteitsverbetering van het landschap inhoudt. Ook is de kwaliteitsverbetering niet planologisch-juridisch geborgd. De provincie is van mening dat het ontbreken van inzicht in de kwaliteit en kwantiteit van de kwaliteitsverbetering van het landschap en de borging daarvan, niet past binnen de voorwaarden van artikel 3.2 van de Verordening.</p>	<p>inrichtingsschets is aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd. De inrichting en maatregelen zijn voornamelijk gericht op het optimaliseren van het leefgebied van de steenuilen in het gebied.</p> <p>In overeenstemming met dit inrichtingsvoorstel is het bestemmingsplan aangepast. In aanvulling op het ontwerpbestemmingsplan is ook het perceel ten westen van deze Verbindingsweg aan het bestemmingsplan toegevoegd met een passende agrarische gebiedsbestemming met waarden-Landschap. Genoemde bestemming is verder uitgebreid op het resterende deel van de gronden in de binnenbocht van de Verbindingsweg. Op alle gronden met de Agrarisch gebiedsbestemming is de aanduiding 'overige zone - mitigatie/compensatie' opgenomen. Aan de bestemmingsomschrijving (artikel 3) is toegevoegd dat gronden met deze aanduiding bestemd zijn voor mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van de wegaanleg ter plaatse. Tevens is aan de verkeersbestemming (artikel 5) een voorwaardelijke verplichting toegevoegd in die zin dat het niet is toegestaan de gronden en bouwwerken in gebruik te laten nemen of in gebruik te laten nemen voordat de realisatie van de mitigerende en compenserende maatregelen is verzekerd en de duurzame instandhouding ervan is geborgd. De regeling in dit bestemmingsplan sluit hierbij aan bij het in september 2017 vastgestelde bestemmingsplan VLK.</p>