

Bundel van de Raadsvergadering van 26 november 2013

- 1 Opening en mededelingen.
- 2 Vragenhalfuurtje.
- 3 Vaststelling agenda.
[memostandaarddefagenda.pdf](#)
[13-11-26 raad agenda.pdf](#)
- 4 Trekking stemmingnummer.
- 5 Vaststelling besluitenlijst 22 oktober/11 november 2013
[13-10-22 besluitenlijst raad.pdf](#)

- 6 Lijst ingekomen stukken.
[13-11-26 1e lijst.pdf](#)
[A2 Overlast basisschool. bijlagen.pdf](#)
[A2 Overlast basisschool.pdf](#)
[A8 RvST Witte school.pdf](#)
[A9 Rvst BP Buitengebied 2011 stukken.pdf](#)
[A9 Rvst BP Buitengebied 2011.pdf](#)
[A10 RvST beroep ingetrokken.pdf](#)
[A11 RvST Kalksheuvel.pdf](#)
[A12 RvST Boxtel Noord 2.pdf](#)
[A12 RvST Boxtel Noord.pdf](#)
[A14 Ouderen werkeloosheid.pdf](#)
[A15 Motie Oirschot.pdf](#)
[A17 Motie Hilvarenbeek.pdf](#)
[A18 Motie Waalre.pdf](#)
[A19 Motie St Michielsgestel.pdf](#)
[A20 Motie Sint Oedenrode.pdf](#)
[A.16 Motie Waalwijkpdf.pdf](#)
[B1 Moorwijk 04-11-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 06-11-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 07-11-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 08-11-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 11-11-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 18-10-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 18-11-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 22-10-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 30-10-13.pdf](#)
[B1 Moorwijk 31-10-13.pdf](#)
[B3 CROL.pdf](#)
[B3 Rexroth.pdf](#)
[B3 ZLTO.pdf](#)

[B4 Pijenburg.pdf](#)

[B5 Hoeve Savendonk.pdf](#)

[B6 subsidie Watertrappers.pdf](#)

[B7 Afstemming Gem. regelingen.pdf](#)

[B8 zienswijze Roderweg 37a .pdf](#)

[B8 zienswijze Roderweg 37a.pdf](#)

7 Afscheid van de heer J. Vervoorn als lid van de gemeenteraad.

8 Toelating W.C.F. van der Zanden als lid van de gemeenteraad (reg nr 1310456)

[1310456 R.pdf](#)

9.H Inkoop en aanbestedingsbeleid gemeente Boxtel. (reg nr 1310397)

[1310397 R.pdf](#)

[1310397 Bijlage overzicht wijzigingen.pdf](#)

[1310397 bijlagen inkoop en aanbesteding.pdf](#)

[1310397 Inkoop en aanbestedingsbeleid.pdf](#)

10.H Verordening Bekendmakingen Boxtel. (reg nr 1310418)

[1310418 R.pdf](#)

[1310418 bijlage verordening.pdf](#)

11.H Bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde. (reg nr 1310422)

[1310422 R.pdf](#)

[1310422 Nota van zienswijze en wijziging.pdf](#)

12.H Bestemmingsplan Sparrenlaene, 1e herziening. (reg 1310419)

[1310419 R.pdf](#)

13.H Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013. (reg nr 1310420)

[1310420 R.pdf](#)

[1310420 Nota zienswijzen Ontwikkelplan 2013.pdf](#)

14.H Transitiearrangement (RTA) Jeugdzorg regio Noordoost Brabant. (reg nr 1310429)

[1310429 R.pdf](#)

15.B Oplossing Colenhoef in verband met aanleg verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. (reg nr 1310427)

[1310427 R.pdf](#)

[1310427 bijlage 1 intentieovereenkomst.pdf](#)

[1310427 R mwo bijlage 2a.pdf](#)

[1310427 R mwo bijlage 2b.pdf](#)

[1310427 R mwo bijlage 2c.pdf](#)

[1310427 R mwo bijlage 2d.pdf](#)

16.B Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat. (reg nr 1310436)

[1310436 R.pdf](#)

[1310436 Boxtel-Rapportage definitief variantenstudie-Tongersestraat.pdf](#)

[1310436 Boxtel-bijlage deel I variantenstudie-Tongersestraat.pdf](#)

[1310436 Boxtel-bijlage deel II variantenstudie-Tongersestraat.pdf](#)

[beantwoording vragen commissie RZ_20131211-DEF.pdf](#)

Memo

Van: Griffie

Aan: Leden van de gemeenteraad

Datum: 22-11-2013

Telnr.: (0411) 65 52 30

Onderwerp

Definitieve agenda raad

Inhoud

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de agenda van de raad van 26 november 2013 met hierbij de volgende stukken:

- Agendapunt 5:** Besluitenlijst van de openbare vergadering van 22 oktober / 11 november 2013.
Agendapunt 6: De lijst ingekomen stukken.
Agendapunt 8: Voorstel toelating W.C.F. van der Zanden als lid van de raad van de gemeente Boxtel.

Deze stukken zijn ook te raadplegen op www.boxtel.nl. Hier kunt u tevens de raads- en commissievergaderingen beluisteren.

Vastgesteld: 20-11-13

Verzenddatum: 22-11-13

Aan de leden van de gemeenteraad van Boxtel,

Hierbij nodig ik u uit tot bijwoning van de openbare vergadering van de raad van onze gemeente. Deze wordt gehouden op **dinsdag 26 november 2013 om 19.30 uur** in de raadzaal aan de Dr. Van Helvoortstraat.

Het gemeentehuis is tijdens de vergadering telefonisch bereikbaar via tel.nr. 06 55 36 66 31.

De stukken voor deze vergadering liggen voor u ter inzage in de leeskamer van de raad en zijn te raadplegen via de gemeentelijke website www.boxtel.nl.

DE VOORZITTER VAN DE GEMEENTERAAD,
M. Buijs, burgemeester.

Agenda

1. Opening en mededelingen van de voorzitter.
2. Vragenhalfuurtje
3. Vaststelling van de agenda van de gemeenteraad.
4. Trekking van het stemmingsnummer.
5. Vaststelling van de besluitenlijst van de openbare vergadering van 22 oktober/11 november 2013.
6. Ingekomen stukken.
7. Afscheid van de heer J. Vervoorn als lid van de gemeenteraad.
8. Toelating W.C.F. van der Zanden als lid van de gemeenteraad (reg nr 1310456)
 - a. Onderzoek van de geloofsbrieven inzake de benoeming van het raadslid
 - b. Beëdiging van de heer W.C.F. van der Zanden als lid van de gemeenteraad van Boxtel

Hamerstukken

9. Inkoop en aanbestedingsbeleid gemeente Boxtel. (reg nr 1310397)
10. Verordening Bekendmakingen Boxtel. (reg nr 1310418)
11. Bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde. (reg nr 1310422)
12. Bestemmingsplan Sparrenlaene, 1^e herziening. (reg 1310419)
13. Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013. (reg nr 1310420)
14. Transitiearrangement (RTA) Jeugdzorg regio Noordoost Brabant. (reg nr 1310429)

Besprekstukken

15. Oplossing Colenhoef in verband met aanleg verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. (reg nr 1310427)
16. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): Nadere uitwerking

Vastgesteld: 20-11-13

Verzenddatum: 22-11-13

oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat. (reg nr 1310436)

17. Sluiting.

Aanwezig

- Voorzitter : M. Buijs
Griffier : V.M.E. van den Broek
Leden : M.W.E. van Alphen-Habraken, A.G.A. van den Broek (22 oktober afwezig),
A.M.A. van den Einden, A.H.T. Eltink (11 november afwezig), W.J. van Erp,
C.G.A. van Giersbergen-van Velthuisen, J.M.A. Hegeman, P.J.A.M. van Hellemond,
M.W. van den Hoven, J.A.J.M. de Koning (11 november afwezig), B.M.H. Louwers,
J.A.L.M. Maassen, P.L.M. Manniën, R.M. Permentier, S. Safarlou, M.A.J.M. Schalkx,
L.M.A. van der Sloot-van der Heijden, D.M. van de Ven, J. Vervoorn, C.J.L.M. Voets,
H.E.M. Vos-van den Langenberg, A.W.M. van de Wetering, W.G. van Zuijlen.
College : P.M.B.M. van de Wiel, W.A.M. van de Langenberg, C.M. de Man-Pollmann (11 november
afwezig), gemeentesecretaris J.K. Fraanje.
Afwezig :
Pers : 3
Publiek : 12 (22 oktober) en 20 (11 november)

Vragenhalfuurtje.

Balans (Van Alphen) informeert naar de mogelijkheden van een tijdelijke schaats- of kunstbaan in Boxtel.

Balans (Vos) stelt vragen over het leerlingenvervoer.

Combinatie95 (Van Giersbergen) heeft vragen over de gevolgen van de aanpassing van de subsidieregeling voor maatschappelijke stages.

Vaststelling van de agenda van de gemeenteraad.

De raad stelt de agenda ongewijzigd vast.

Vaststelling van de besluitenlijst van de openbare vergaderingen van 28 augustus 2012.

De raad stelt de besluitenlijst vast.

Ingekomen stukken.

Brief van de fractie SP met vragen ex art. 37 RvO inzake kinderen en armoede d.d. 3 september 2013 en het antwoord van het college d.d. 27 september 2013; SP naar de commissie Maatschappelijke Zaken.

Brief van MKB Nederland d.d. 25 september 2013 met de oproep om ozb voor ondernemers te verlagen; VVD naar de commissie Bestuurlijke Zaken.

Brief van Deterink Advocaten d.d. 20 september 2013 inzake Moerwijk; VVD, BuxtelsBelang en CDA naar de commissie Ruimtelijke Zaken.

Brief van Deterink Advocaten d.d. 16 oktober 2013 inzake Moerwijk; ontwerp-exploitatieplan; VVD, BuxtelsBelang en CDA naar de commissie Ruimtelijke Zaken.

Schrijven van Tiga Health & Beauty en W. van de Vorst d.d. 24 oktober 2013 inzake de verkoop van de Braken; VVD, D66, Balans en CDA naar de commissie Maatschappelijke Zaken.

Vaststellen van de ontwerp-programmabegroting 2014 en tegelijkertijd van de belastingvoorstellen voor het jaar 2014.

Besluit: De raad stelt vast de Programmabegroting 2014 en tegelijkertijd de belastingvoorstellen voor het jaar 2014.

Toelichting: Met het vaststellen van de Programmabegroting 2014 stelt de raad de kaders vast voor het uit te voeren beleid voor 2014. Hiermee geeft de raad het college de opdracht het beschreven beleid en de genoemde investeringswerken uit te voeren binnen de voor 2014 begrote bedragen. De omvang van de begroting 2014 bedraagt € 74,5 miljoen en hierin zijn verwerkt de kapitaallasten van de investeringen. De voor 2014 te plegen investeringen zijn begroot op € 11,8 miljoen. Per saldo wordt er € 4,7 miljoen meer aan de reserves onttrokken dan toegevoegd. Bewoners van Boxtel worden in 2014 geconfronteerd met een zeer beperkte stijging van de lokale lastendruk, variërend van 0% voor een huurder en iets meer dan 1% voor een eigenaar van een woning met een gemiddelde WOZ-waarde.

De fractie van BuxtelsBelang legt een stemverklaring af waarmee men geacht wil worden te hebben ingestemd met het voorstel, maar niet met de manier waarop afvalstoffenheffing en ozb met elkaar worden verweven en het niet teruggeven van het meerdere van de afvalstoffenheffing en rioolheffing aan de burger. Ook de fractie van de SP legt een stemverklaring af waarmee men geacht wil worden te hebben ingestemd met het voorstel; men geeft het nieuwe college zonder Balans het voordeel van de twijfel maar blijft fundamenteel van inzicht verschillen over budgetneutraliteit, keuzes in het centrum en intergemeentelijke samenwerking. De fracties van D66 en het CDA leggen een stemverklaring af waarmee men geacht wil worden te hebben ingestemd met het voorstel, maar moeite hebben met de meerjarenbegroting waar het betreft de aantasting van de reserves. De fractie van de VVD legt een stemverklaring af waarmee men geacht wil worden te hebben ingestemd met het voorstel, maar niet met de verhoging van de ozb en niet met de samenhang tussen afvalstoffenheffing en reinigingsrechten. Na stemming wordt het voorstel unaniem aangenomen.

Ingediende moties/amendementen programmabegroting 2014:

Indiener	Onderwerp	Tegen gestemd	Uitkomst
Amen- dement			
Balans	Digitaal burgerpanel	C95, PvdA/GL, DPBL, CDA, SP, D66, BB, VVD	V
VVD	Rijbewijs	Balans, C95, PvdA/GL, INbox, CDA, SP	V
VVD	Grafrechten	Balans, C95, PvdA/GL, INbox, CDA, D66	V
Moties		Tegen gestemd	Uitkomst
CDA	Verbouw gemeentehuis	Balans, C95, PvdA/GL, INbox, BB, D66, VVD	V
SP	Volksraadpleging	Balans, C95, PvdA/GL, INbox, CDA, BB, VVD	V
D66	Bestuurlijke toekomst	-	A

SP	Dossier wethouder Van der Zanden	CDA, VVD	A
CDA	Groenonderhoud	C95, PvdA/GL, Inbox, D66	A
INbox	Wijkgericht werken	-	A
SP	Pastorietuin	Balans, C95, PvdA/GL, INbox	V
VVD	Pastorietuin	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, BB	V
SP	Parkeerterrein Van Groeningen	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, D66	V
D66	Vrachtwagenverbod Kalksheuvel	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, BB, VVD	V
PvdA/GL	Groene avontuurlijke schoolpleinen	-	A
SP	Leerlingenvervoer - hardheidsclausule	VVD	A*
SP	Leerlingenvervoer – gebruik deskundigheid scholen	-	A
CDA	Legaat van Cooth	-	A*
D66	Circo Circolo	-	A
SP	Evaluatie Sportnota	-	A*
Balans	Ombuigen subsidies	C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, SP, D66, BB, VVD	V
D66	Integrale takendiscussie	-	A
CDA	De Rots	C95, PvdA/GL, Inbox, D66, BB, VVD	V
SP	De Rots	C95, PvdA/GL, Inbox, D66, BB, VVD	V
Combinatie95	Armoedebeleid	-	A
PvdA/GL	Nota tegen Armoede	-	A
SP	Kinderen in Armoede	-	A
SP	Besteding armoedegelden	-	A
Balans	Energietransitie	C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, SP, D66, BB, VVD	V
Combinatie95	Energiemaatregelen	-	A
INbox	Windenergie	-	A*
CDA	kV-station	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, D66	V
Combinatie95	Boxtel krimpt	-	A*
Combinatie95	Afvalstoffenheffing – verlaging 2014	Balans	A*
VVD	Afvalstoffenheffing – terugbetaling vast bedrag	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, SP	V
CDA	Knipkaart millieustraat	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, D66	V
BoxtelsBelang	Alle reserves boven 20% verwerken in de tarieven	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, SP	V

BoxtelsBelang	Onderzoek reserves en voorzieningen	-	A*
BoxtelsBelang	OZB loskoppelen van de egalisatiereserves	Balans, C95, PvdA/GL, Inbox, SP	V
Combinatie95	Fietspad Ladonk	Balans	A
Balans	Kinderopvang – peuterspeelzaalwerk	C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, SP, D66, BB, VVD	V
Balans	Duurzaamheidsimago i.r.t. biomassaplein	C95, PvdA/GL, Inbox, CDA, SP, D66, BB, VVD	V

A= Aangenomen

V= Verworpen

*= Motie is gewijzigd in stemming gebracht of volgens de interpretatie van het college en als zodanig aangenomen.

Tweede bestuursrapportage 2013.

De raad besluit:

1. In te stemmen met de tweede bestuursrapportage 2013 en de daarin vervatte voorstellen voor het sluitend maken van de meerjarenbegroting 2013-2017;
2. vast te stellen de 10e wijziging van de begroting 2013 en de 2e wijziging van de begroting 2014-2017;

Toelichting: Jaarlijks worden twee bestuursrapportages gemaakt waarin noodzakelijke aanpassingen in de lopende (meerjaren)begroting worden opgenomen. Door de Tweede bestuursrapportage 2013 tegelijk met de Begroting 2014 te behandelen wordt de door de raad vast te stellen Begroting 2014 geactualiseerd voor de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden na juni 2013 tot en met Prinsjesdag 2013. De fracties van BoxtelsBelang en de VVD leggen een stemverklaring af waarmee men geacht wil worden te hebben ingestemd met het voorstel, maar niet met de koppeling van rioolheffing aan de Ozb; dus extra Ozb-verhoging had niet gemogen. Het voorstel wordt aangenomen (tegen: Balans).

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

DE RAAD VOORNOEMD,
de griffier,
Mw. Ir. V.M.E. van den Broek

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. Nr: 6

Datum: 26-11-13

Onderwerp

Lijst van ingekomen stukken (18 oktober t/m 21 november 2013).

Inhoud

A. Stukken voor kennisgeving aan te nemen.

1. Brief van de fractie Combinatie95 met vragen ex art. 37 RvO inzake leegstand woning Pius X d.d. 13 mei 2013 en het antwoord van het college d.d. 25 oktober 2013.
2. Brief van de fractie Combinatie95 met vragen ex art. 37 RvO over fietspad Lennisheuvel - Centrum Boxtel d.d. 2 juli 2013 en het tussenbericht van het college d.d. 21 oktober 2013.
3. Brief van de fracties Combinatie95, INbox en PvdA/GL met vragen ex art. 37 RvO inzake de erfenis dossiers oud wethouder W. vd Zanden d.d. 3 oktober 2013 en het antwoord van het college d.d. 13 november 2013.
4. Brief van de fractie Balans met vragen ex art. 37 RvO inzake de erfenis dossiers oud wethouder W. vd Zanden d.d. 3 oktober 2013 en het antwoord van het college d.d. 13 november 2013.
5. Brief van de fractie Balans met vragen ex art. 37 RvO inzake duidelijkheid levering De Braken d.d. 4 september 2013 en het antwoord van het college d.d. 25 oktober 2013.
6. Brief van de fractie SP met vragen ex art. 37 RvO over kunstgras voor RKSV d.d. 18 oktober 2013 en het antwoord van het college d.d. 15 november 2013.
7. Afschrift van brief van de vakbonden d.d. 29 oktober 2013 aan het college over de onderhandelingen over een nieuwe cao
8. Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 28 oktober 2013 inzake bestemmingsplan Herziening locatie Witte School: omgevingsvergunning.
9. Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 31 oktober 2013 inzake bestemmingsplan Buitengebied 2011: uitnodiging zitting.
10. Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 5 november 2013 inzake bestemmingsplan Boxtel-Oost: beroep ingetrokken.
11. Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 5 november 2013 inzake bestemmingsplan Kalksheuvel: uitnodiging zitting.
12. Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 7 november 2013 inzake niet tijdig vaststellen bestemmingsplan Boxtel-Noord: uitnodiging zitting.
13. Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 18 november 2013 inzake bestemmingsplan Ladonk: kopie beroepschrift.
14. Brief van de Inspectie SWZ d.d. 7 november 2013 waarmee men aanbiedt de Rapportage Perspectief voor oudere werkelozen.
15. Motie van de raad van de gemeente Oirschot d.d. 22 oktober 2013 inzake schaliegas.
16. Motie van de raad van de gemeente Waalwijk d.d. 23 oktober 2013 inzake schaliegas.
17. Motie van de raad van de gemeente Hilvarenbeek d.d. 28 oktober 2013 inzake schaliegas.

Ag. Nr: 6

Datum: 26-11-13

18. Motie van de raad van de gemeente Waalre d.d. 30 oktober 2013 inzake schalie- en steenkoolgas.
19. Motie van de raad van de gemeente Sint Michielsgestel d.d. 8 november 2013 inzake schaliegas.
20. Motie van de raad van de gemeente Sint-Oedenrode d.d. 8 november 2013 inzake schaliegas.

De voorzitter van de raad stelt u voor de onder A 1 t/m 20 genoemde stukken voor kennisgeving aan te nemen.

B. Stukken ter afdoening in handen te stellen van burgemeester en wethouders.

1. Een tiental brieven van Vastgoed Moortwijk B.V. inzake Moortwijk.
2. Brief van B.M. Lelijveld d.d. 6 november 2013 met verzoek om op te treden tegen overlast basisschool "De Oversteek"/Verkeerssituatie Dorpsstraat.
3. Brieven van Bosch Rexroth BV, de CROL en ZLTO waarin men uitlegt het niet eens te zijn met de keuze van afsluiting van de dubbele overweg als oplossing voor de verkeersproblemen.
4. Brief van L. Peijnenburg d.d. 7 november 2013 waarin hij de gemeente nalatigheid verwijt en op het punt te staat haar aansprakelijk te stellen voor geleden schade (Hamsestraat). Verzoek om een reactie.
5. Brief van L. Peijnenburg d.d. 7 november 2013 met een reactie op de uitspraak van de Raad van State betreffende 'Hoeve Savendonk te Liempde'.
6. Brief van vereniging de Watertrappers d.d. 20 november 2013 over de korting van de subsidie.
7. Brief van de gemeente Oss d.d. 21 november 2013 over het afstemmingsproces tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen in Brabant-Noord.
8. Zienswijzen ingediend naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan Roderweg 37a.

De voorzitter van de raad stelt u voor de onder B 1 t/m 8 genoemde stukken ter afdoening in handen te stellen van burgemeester en wethouders.

Boxtel, 26-11-13

De voorzitter van de raad,

M. Buijs

B.M. Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

T: 0411 – 689 989

M: 06 – 81 69 51 18

E: bernadettelelijveld@hotmail.com

GEMEENTE BOXTEL		
POSTSTUK ONTVANGEN		
datum	tijdstip	par.
16-10-12	14.45	Ⓟ

College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Boxtel

Postbus 10.000

5280 DA BOXTEL

Liempde, 16 Oktober 2012

Betreft: Overlast basisschool "De Oversteek"

Geacht College,

Op 18 september 2012 hebben wij, de indieners van zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan "Herziening locatie Witte School, Liempde", op uitnodiging van uw Collegelid de heer van der Zanden, een uitleg gekregen over de plannen van uw College voor de verkeersafwikkeling en het parkeren rondom de basisschool "De Oversteek" in Liempde.

Tijdens deze presentatie hebben wij de heer van der Zanden en de medewerker van de Gemeente die bij de presentatie aanwezig was, de heer Bastiaanse, er op gewezen dat, voorafgaand aan de bouw van de basisschool "De Oversteek", bij het verlenen van de bouwvergunning in 2006, een stedenbouwkundige visie is opgesteld door KdV-architecten bv uit Eindhoven in opdracht van de Katholieke Stichting Sint Albertus uit Liempde. Deze stedenbouwkundige visie maakte deel uit van de door u voor de bouw van de school verleende bouwvergunning.

Bij deze stedenbouwkundige visie is een bijlage gevoegd waarin staat vermeld welke afspraken er met de school zijn gemaakt over het halen en brengen van de kinderen en het parkeren. Bijgaand doe ik u deze bijlage toekomen.

De heer Bastiaanse zou uitzoeken hoe dit in elkaar zit en ons daarover binnen 2 weken berichten. Tot op heden heb ik daarover geen bericht ontvangen.

Daar het nu, behalve in de vakantietijd en op woensdagmiddag, 4 maal daags een mierenhoop op de straat voor mijn huis is en het daardoor onmogelijk is om gedurende een langdurige periode mijn huis te verlaten wil ik dat hier een oplossing voor komt.

Ik stel vast dat de door de Gemeente in 2006 met de school gemaakte afspraken, zoals vermeld in de bijlage bij de stedenbouwkundige visie, niet worden nageleefd door de school en ook niet door u worden gehandhaafd.

Ik verzoek u daarom om het volgende;

- Er voor te zorgen dat de basisschool "De Oversteek" de in 2006 gemaakte afspraken, zoals vastgelegd in de bijlage bij de stedenbouwkundige visie, uitvoert.
- Te stoppen met het ontwikkelen van plannen om het verkeer rond de basisschool "De Oversteek" te reguleren, geen aanpassingen te doen aan het straatbeeld en er voor te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid voor de school wordt gerealiseerd. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat de school nu veel groter is als in 2006.

Gaarne verneem ik uiterlijk 15 november 2012 van u dat u bovenstaande zult doen.

Mocht ik voor die datum geen of een afwijzend antwoord van u ontvangen dan zal ik mij beraden over verder te nemen juridische stappen. Maar ik vertrouw er op dat het zover niet hoeft te komen.

In afwachting verblijf ik,

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bernadette Lelijveld', written over a horizontal line.

Bernadette Lelijveld
Dorpsstraat 9
5298 CA Liempde

PS, Ik verzoek u om mij per omgaande een bevestiging te sturen van de ontvangst van deze brief.

Bijlage: als genoemd.

Gemeente Boxtel

Basisschool de Oversteek
Dorpsstraat 28 te Liempde

Opdrachtgever
Katholieke Stichting Sint Albertus
Dorpsstraat 28
Liempde

KdV-architekten bv
Eindhoven d.d. 14-3-2006

Ruimtelijke onderbouwing De Oversteek Liempde

Ontsluiting / parkeren

Momenteel wordt het terrein van de school enkel ontsloten vanaf de Dorpsstraat. In de nieuwe situatie zal dit ook mogelijk zijn vanaf de zijde Keefheuvel/Kloosterhof.

Door de school is in overleg met de verkeersafdeling van de gemeente Boxtel een verkeer- en parkeerplan opgesteld waarbij zowel parkeren voor het halen en brengen als ook het parkeren voor personeel en bezoekers in de nabije omgeving van het gebouw worden opgelost. Voor fietsverkeer worden diverse maatregelen getroffen. Aan Dorpsstraat en Keefheuvel worden op het terrein van de school opstelplaatsen gerealiseerd voor wachtende ouders, dit om overlast voor het aangrenzende openbare gebied te voorkomen. Fietsenstallingen voor de leerlingen en personeel worden eveneens op eigen terrein gerealiseerd.

Voor de volledigheid wordt verwezen naar de Bijlage I verkeersmaatregelen.

Het gebied en stedenbouwkundig plan

Het plan en de inpassing.

Voor de nieuwbouw is nadrukkelijk gekozen voor een eigentijdse architectonische uitstraling, waarbij aansluiting op de bestaande structuur wordt gezocht in de behandeling van gevelopeningen en de detaillering. De aansluiting tussen de meer traditionele panden aan de Dorpsstraat en de jonge bouw van de Vlaswiek aan de Keefheuvel wordt vormgegeven door de nieuwe brede school.

Het plan en de randvoorwaarden.

In overleg met de gemeente Boxtel is een lijst met randvoorwaarden opgesteld. Deze lijst, samengesteld op basis van de geldende welstandsnota, vormt het uitgangspunt waarop het voorliggende plan is uitgewerkt. Kempunten waren, toepassing van een kapvorm aan de Dorpsstraat. Een architectonische uitstraling, passend bij de karakteristiek van de Dorpsstraat. Voor het overige terrein wordt een bouw van drie lagen zonder kap toegestaan.

Duurzaamheid

Met betrekking tot duurzaam bouwen zal voor dit project de nodige aandacht worden besteed aan milieu aspecten, materiaal en installatiekeuzen passend binnen de door de gemeente Boxtel uitgesproken ambities in de nota "Boxtel in duurzaam perspectief". Hierbij wordt het nationaal pakket duurzaam bouwen als uitgangspunt genomen bij de bouw van een complex als het onderhavige schoolgebouw. Tevens zal worden bezien in hoeverre tegemoet kan worden gekomen aan het klimaatbeleid dat de gemeente Boxtel hanteert voor gemeentelijke gebouwen. Hoewel dit complex hiertoe niet kan worden gerekend zal de initiatiefnemer zich natuurlijk binnen de contouren van de financiële haalbaarheid zoveel mogelijk trachten maatregelen te treffen.

Bijlage I

by Ruimtelijke onderbouwing
thv bouw Basisschool de Oversteek
dd. 14-3-2006.

Verkeersmaatregelen

Basisschool De Oversteek te Liempde heeft het voornemen om nieuwbouw te gaan plegen op de huidige locatie aan de Dorpsstraat te Liempde. Hierbij is reeds opgemerkt dat de school bij de bouwaanwijzing moet aangeven of zij voldoet aan de eis voldoende parkeergelegenheid te hebben.

Gezien de locatie van de nieuwbouw kan direct worden geconstateerd dat het realiseren van parkeergelegenheid op eigen erf niet tot de mogelijkheden behoort. Het parkeren dient opgelost te worden in openbaar gebied en gevraagd is te onderzoeken of in de directe nabijheid van de school voldoende openbare parkeergelegenheid aanwezig is.

PARKEERNORM

Bij de berekening van de parkeernorm van deze nieuwbouw wordt uitgegaan van 22 lokalen, buitenschoolse opvang, een peuterspeelzaal en kort parkeren voor ouders. Een berekening van de parkeernorm treft u bijgaand aan. Hieruit blijkt uiteindelijk dat er 45,2 parkeerplaatsen voor de nieuwbouw nodig zijn. Gelezen de klachten van bewoners, kerk en winkeliers uit de Dorpsstraat over de parkeerproblematiek in de Dorpsstraat, is het wenselijk om geen parkeergelegenheid in de Dorpsstraat mee te tellen ten behoeve van de school.

Keefheuvel:

Met de visie dat de school een tweede ingang zal realiseren aan de kant van de Keefheuvel, zal een groot deel van het parkeren opgelost moeten gaan worden op de Keefheuvel. De Keefheuvel, voor zover gelegen tussen de Vlasspreistraat en de Vendelstraat heeft 51 openbare parkeerplaatsen. In dit gedeelte zijn 16 woningen met een parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per woning. Deze woningen hebben parkeren op eigen erf, dus slechts 0,4 parkeerplaats per woning moet in openbaar gebied meegeteld worden. Dit leidt tot een parkeerbehoefte van woningen van 6,4 parkeerplaats. Voor de seniorenwoningen (30 adressen) aan de Kloosterdreef geldt een parkeernorm van 0,3 per woning. Voor deze functie moet rekening worden gehouden met een parkeerbehoefte van 9 parkeerplaatsen. Het verzorgingstehuis De Vlaswiek heeft 25 kamers en daar hoort een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per kamer bij. Hier is een parkeernorm voor berekend van 12,5 parkeerplaatsen. Het feit dat personeel voor de seniorenwoningen en het verzorgingstehuis dezelfde personen zijn kan een gemiddelde van de parkeernorm van beide voorzieningen worden genomen voor de parkeerbehoefte in het openbaar gebied, te weten 10,8 parkeerplaatsen. Hierbij moet opgemerkt worden dat in het verzorgingstehuis geen bewoners meer zijn die een eigen voertuig bezitten en slechts enkele bewoners van het Kloosterhof nog een eigen voertuig bezitten.

De conclusie luidt dat 17,2 parkeerplaatsen nodig zijn voor de bewoners van voornoemd gedeelte Keefheuvel, het Kloosterhof en de Vlaswiek. Voor de school blijven er in theorie 33,8 parkeerplaatsen over.

Vendelstraat:

In de Vendelstraat, voor zover gelegen tussen de Keefheuvel en het Tooseplein is een groenstrook gelegen, die wordt gebruikt als parkeergelegenheid voor 16 motorvoertuigen. In dit gedeelte zijn 10 woningen gelegen die mede gebruik maken van deze parkeergelegenheid. Van deze woningen hebben 6 woningen parkeergelegenheid op eigen erf. Voor deze woningen geldt tevens een parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per woning. Voor 6 woningen moet nog 0,4 parkeerplaats worden berekend en voor de overige woningen 1,4 parkeerplaats. Uiteindelijk leidt dit tot een parkeerbehoefte van de woningen van 8 parkeerplaatsen. Voor de school blijven er in theorie 8 parkeerplaatsen over.

*data planning voor woning met school
nieuwsstraat zaterdag 11 april*

Nieuwstraat

Achter de zogenoemde "witte school" zijn op dit moment 15 parkeerplaatsen gelegen, die veelal door het personeel van de school worden gebruikt. Gezien het feit dat deze school gesloopt gaat worden en het gehele perceel een andere bestemming zal gaan krijgen in de toekomst, zullen deze parkeerplaatsen komen te vervallen en niet mogen worden meegenomen in het parkeeraanbod ten behoeve van de school.

Tussen Heesterbos en de Vlasspreistraat zijn 10 parkeerplaatsen gelegen. Deze parkeerplaatsen kunnen volledig in het parkeeraanbod van de school worden meegenomen, omdat hier geen functies omheen liggen die een parkeerdruk leggen op deze 10 parkeerplaatsen. In theorie zijn voor de school 10 parkeerplaatsen beschikbaar. *obscurelye uitlog. aantal parkeerplaatsen.*

Tooseplein

Het Tooseplein biedt 7 openbare parkeerplaatsen die deels wordt gebruikt. Dit plein biedt voor de school in theorie 3 parkeerplaatsen.

Conclusie parkeernorm

In de directe nabijheid van de school zijn in het openbaar gebied 54,8 parkeerplaatsen in theorie beschikbaar voor de school. Hiermee wordt de parkeernorm behaald en levert het parkeren in theorie geen problemen op. Toch zal met ouders en leerkrachten goede afspraken moeten worden gemaakt over de locatie van het parkeren. Leerkrachten zullen zoveel mogelijk gebruik moeten maken van de Nieuwstraat en de Vendelstraat, terwijl ouders zal moeten worden verzocht zoveel mogelijk gebruik te maken van de Keefheuvel. Hierover is met de school al uitvoerig gesproken. Ook zal worden verzocht aan de ouders en leerkrachten zo min mogelijk gebruik te maken van de Dorpsstraat en met name de parkeerplaatsen voor de kerk vrij te houden.

Het functioneren van deze vorm van parkeren voor ouders en leerkrachten valt of staat met goede afspraken met de ouders en leerkrachten. De school wordt dan ook verzocht de verantwoordelijkheid hiervoor te nemen en hen regelmatig te herinneren aan de afspraken.

OPSTELPLAATSEN OUDERS MET FIETSEN

De school gebruikt in de huidige situatie de trottoirs rondom de scholen en het voorplein van de witte school aan de Dorpsstraat om ouders met fietsen te laten wachten op hun kinderen. In de nieuwe situatie zal dit niet meer kunnen en de school heeft verzocht om aan de Keefheuvel een aantal parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van opstelplaatsen voor ouders met fietsen.

Gezien dit advies met het verzoek om het parkeren volledig in openbaar gebied op te lossen, is het noodzaak om de school te verplichten om opstelstroken voor ouders te realiseren op eigen terrein. Met de architect is hierover al gesproken en verzocht hiermee rekening te houden. De school heeft ook nog een eigen verantwoordelijkheid en dient niet alles in openbaar gebied op te lossen. Zeker met de constatering dat dit dan zou moeten plaatsvinden voor woningen aan de Keefheuvel en het zicht hierdoor onrustig zal worden voor bewoners.

- blauw regennorm
- beschermingsplan
- regennorm 19-2
- beschermingsplan groot

beschermingsplan

beschermingsplan

foto's. meten. meer. voor de school. voor de school. voor de school.

Mevrouw B.M. Lelijveld
Dorpsstraat 9
5298 CA Liempde

Uw datum / kenmerk: 16 oktober 2012
Registratiedatum: 17 oktober 2012
Ons kenmerk: 12.10773
Datum: 12 november 2012
Burgerservice nummer: 112248238

Behandeld door: Werner Bastiaanse
Telefoonnummer: (0411) 65 53 34
Bijlagen:
Verzenddatum: 13 NOV 2012

Onderwerp: Verkeerssituatie Dorpsstraat

Geachte mevrouw Lelijveld,

Naar aanleiding van onze bijeenkomst op 18 september 2012 en uw brief van 16 oktober 2012, betreffende de verkeerssituatie op de Dorpsstraat te Liempde, delen wij u het volgende mee.

De door u aangehaalde ruimtelijke onderbouwing is gebruikt als onderliggende argumentatie voor de verleende vrijstelling ten aanzien van de bouw van de basisschool. Daarmee maakt deze onderbouwing onderdeel uit van de verleende bouwvergunning. De basisschool heeft voorzien in de aanleg van deze wachtplaatsen op eigen terrein, overeenkomstig met het schetsplan dat gelijktijdig met de ruimtelijke onderbouwing is vastgesteld. Wij gaan de school verzoeken hier gevolg aan te geven. Daarnaast zullen wij de aanduiding van de wachtplaats uit de parkeervisie verwijderen.

De parkeervisie Liempde is opgesteld op verzoek van en door de verschillende belangenorganisaties in dat deel van Liempde en is geen expliciet verzoek vanuit de school geweest. Deze organisaties hebben ingestemd met de maatregelen die in deze visie zijn benoemd. Wij zien daarom geen aanleiding om op dit moment dit eenzijdig te beëindigen. De gemeente Boxtel heeft hier een fasenplanning aan gekoppeld. Na iedere fase vindt een evaluatie plaats en wordt besloten of een volgende fase noodzakelijk is. De mogelijke afsluiting van de Dorpsstraat is de derde en laatste fase. Deze komt pas tot uitvoering als de maatregelen in de eerdere fasen niet afdoende blijken te zijn.

Wij hebben een kopie van deze brief verstuurd aan de overige aanwezigen van de bijeenkomst van 18 september 2012, te weten dhr Van de Laar, dhr. Van den Tillaard en dhr Van Baaren.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders,


ir. Frits Fastenau
hoofd afdeling Openbare Ruimte

Gemeente Boxtel

bezoekadres: Markt 1, Boxtel
postadres: Postbus 10.000, 5280DA Boxtel

tel: (0411) 65 59 11
fax: (0411) 65 52 25

e-mail: gemeente@boxtel.nl
internet: www.boxtel.nl

B.M. Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

T: 0411 – 689 989

M: 06 – 81 69 51 18

E: bernadettelelijveld@hotmail.com

College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Boxtel

Postbus 10.000

5280 DA BOXTEL

Liempde, 12 december 2012

Betreft: Overlast basisschool "De Oversteek"/Verkeerssituatie Dorpsstraat

Uw kenmerk: 12.10773

Geacht College,

In uw brief van 12 november 2012 geeft u aan dat de door mij aangehaalde stedenbouwkundige visie onderdeel uitmaakt van de aan de basisschool "De Oversteek" verleende bouwvergunning.

Het is naar mijn mening onvoldoende dat u de school verzoekt om gevolg te geven aan datgene wat er in de bouwvergunning is vastgelegd. U dient dat ook te handhaven.

Tot op heden moet ik vaststellen dat u dit in de afgelopen 5 jaar niet heeft gedaan. Omdat ik mij kan voorstellen dat dit enige tijd kost geef ik u tot 1 maart 2013 de tijd om er voor te zorgen dat de school datgene wat in de stedenbouwkundige visie is vastgelegd uitvoert.

U moet het mij niet kwalijk nemen dat ik geen boodschap heb aan de parkeervisie Liempde. U geeft aan dat deze is opgesteld op verzoek van verschillende belangenorganisaties. Als direct betrokkene, ik woon immers in de Dorpsstraat, heeft u niet alleen mij maar ook de andere bewoners van de Dorpsstraat niet betrokken bij het opstellen van deze parkeervisie.

Ook heeft u voor een zondanige opzet gekozen dat het voor ons als bewoners van de Dorpsstraat niet mogelijk is om hier enige invloed op uit te oefenen tot het moment dat u voornemens bent om de straat af te sluiten.

Daarnaast vraag ik mij af of de verschillende belangenorganisaties waarmee u de parkeervisie heeft opgesteld op de hoogte waren van de stedenbouwkundige visie die behoort bij de verleende bouwvergunning aan de basisschool "De Oversteek". Ik ga er vanuit van niet omdat u tijdens de bijeenkomst van 18 september 2012 ook zeer verbaast was dat deze stedenbouwkundige visie er was. U moest dat toen immers gaan uitzoeken.

Waren de belangenorganisaties wel op de hoogte geweest van de stedenbouwkundige visie dan zouden ze waarschijnlijk tot een andere parkeervisie voor Liempde zijn gekomen. Hopelijk heeft u ze daar ondertussen van op de hoogte gesteld en hen meegedeeld dat eerst aan de voorwaarden van de stedenbouwkundige visie voldaan zal moeten worden en dat een verdere invulling van de parkeervisie Liempde hiervan afhankelijk zal zijn.

In afwachting van uw handhaving ten opzichte van de school verblijf.

Met vriendelijke groet,

Bernadette Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

PS, Ik verzoek u om mij per omgaande een bevestiging te sturen van de ontvangst van deze brief.

Mevrouw B.M. Lelijveld
Dorpsstraat 9
5298 CA Liempde

Uw datum / kenmerk: 19 december 2012
Registratiedatum: 20 december 2012
Ons kenmerk: 13.13286
Datum: 14 februari 2013
Burgerservice nummer: 112248238

Behandeld door: Werner Bastiaanse
Telefoonnummer: (0411) 65 52 26
Bijlagen:
Verzenddatum: 13 Feb. 2013

Onderwerp: Verkeerssituatie Dorpsstraat

Geachte mevrouw Lelijveld,

In antwoord op uw brief van 19 december 2012, betreffende de verkeerssituatie op de Dorpsstraat in Liempde, delen wij u mee dat de gemeente inmiddels contact heeft gehad met de school over de wachtende ouders. Afgesproken is dat de school via hun verkeersplan en schoolgids de ouders er op attent maakt dat zij op het schoolterrein dienen te wachten. Aangezien het voor de ouders niet verboden is om in het openbaar gebied te wachten, kunnen wij niet direct handhavend tegen de ouders optreden.

In het proces van de parkeervisie Liempde behartigt de Dorpsraad Liempde het algemeen belang voor de bewoners. Zij hebben dan ook deelgenomen aan het opstellen van de visie. In de verkeersbesluitprocedure voor de afsluiting van de Dorpsstraat is het voor individuele bewoners mogelijk om bezwaar aan te tekenen. Wij zullen uw reactie ten aanzien van de afsluiting van de Dorpsstraat in ieder geval als zienswijze registreren.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders,


ir. Frits Fastenau
hoofd afdeling Openbare Ruimte

Gemeente Boxtel

bezoekadres: Markt 1, Boxtel
postadres: Postbus 10.000, 5280DA Boxtel

tel: (0411) 65 59 11
fax: (0411) 65 52 25

e-mail: gemeente@boxtel.nl
internet: www.boxtel.nl

B.M. Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

T: 0411 – 689 989

M: 06 – 81 69 51 18

E: bernadettelelijveld@hotmail.com

College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Boxtel

Postbus 10.000

5280 DA BOXTEL

Liempde, 30 juli 2013

Betreft: Overlast basisschool "De Oversteek"/Verkeerssituatie Dorpsstraat

Uw kenmerk: 13.13286

Geacht College,

In uw brief van 14 februari 2013 geeft u aan dat u met de basisschool "De Oversteek" besproken heeft dat de wachtende ouders op het schoolterrein dienen te verblijven.

Met de school is afgesproken dat zij de ouders middels hun verkeersplan en schoolgids daar op attent zullen maken.

Nu de school binnenkort weer begint ga ik er vanuit dat de school er ook voor zorgt dat dit nu ook daadwerkelijk gebeurt. Want tot de vakantie was er niets van te merken.

Een half jaar is toch wel voldoende om dat voor elkaar te krijgen. En als het goed is moeten zij het in hun nieuwe schoolgids nadrukkelijk hebben vermeld.

Dat u niet kunt optreden tegen individuele ouders snap ik. Daar heeft u ook geen afspraken mee gemaakt. Maar wel met de school. Als dus niet gebeurt wat in het bestemmingsplan is vastgelegd dient u naar de school handhavend op te treden. De school zelf zal maatregelen moeten nemen naar de ouders die zich niet aan de regels houden.

Ik vertrouw er op dat u datgene dat wat van u mag worden verwacht.

Met vriendelijke groet,

Bernadette Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

mevrouw B.M. Lelijveld
Dorpsstraat 9
5298 CA LIEMPDE

Uw datum / kenmerk: 1 augustus 2013
Registratiedatum: 5 augustus 2013
Ons kenmerk: 13.7650
Datum: 4 september 2013
Burgerservice nummer: 112248238

Behandeld door: Werner Bastiaanse
Telefoonnummer: (0411) 65 52 26
Bijlagen:
Verzenddatum:

4 SEP 2013

Onderwerp: Verkeerssituatie Dorpsstraat

Geachte mevrouw Lelijveld,

Naar aanleiding van uw brief van 1 augustus 2013, betreffende de verkeerssituatie op de Dorpsstraat, delen wij u het volgende mee.

Recentelijk hebben wij een vervolgesprek gehad met basisschool De Oversteek. Daarbij is afgesproken dat de school middels een brief de ouders extra gaat attenderen op de verkeerssituatie rondom de school, waaronder de Dorpsstraat.

Wij gaan er vanuit dat hiermee de overlast tot een minimum beperkt wordt.

Met vriendelijke groet,
Namens burgemeester en wethouders,



ir. Frits Fastenau
hoofd afdeling Openbare Ruimte

Gemeente Boxtel

gezondheidszaken: Markt 1, Boxtel
postadres: Postbus 10.000, 5280DA Boxtel

tel: (0411) 65 59 11
fax: (0411) 65 52 25

e-mail: gemeente@boxtel.nl
internet: www.boxtel.nl

Bij correspondentie graag datum en kenmerk vermelden

B.M. Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

T: 0411 – 689 989

M: 06 – 81 69 51 18

E: bernadettelelijveld@hotmail.com

Gemeenteraad van Boxtel

Postbus 10.000

5280 DA BOXTEL

Liempde, 6 November 2013

Betreft: Overlast basisschool "De Oversteek"/Verkeerssituatie Dorpsstraat
Uw kenmerk: 13.13286

Mevrouw, mijnheer,

Al enige tijd ben ik met het College van Burgemeester en Wethouders in dispuut over de overlast tijdens het brengen en halen van de leerlingen van de Basisschool "De Oversteek" in Liempde.

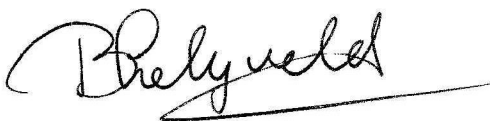
Bijgaand doe ik u de correspondentie toekomen die daar over toe nu toe is gevoerd.

De herfstvakantie is nu al weer enige tijd voorbij en ik ervaar op geen enkele wijze dat de school zich iets aantrekt van datgene wat het College van Burgemeester en Wethouders van ze vraagt.

Omdat vragen niet helpt en het College van Burgemeester en Wethouders geen maatregelen wenst te nemen verzoek ik u er bij het College van Burgemeester en Wethouders op aan te dringen, en indien nodig ze daartoe te verplichten, dat zij handhavend gaan optreden met betrekking tot de in het bestemmingsplan voor de basisschool "De Oversteek" opgenomen regels.

Mocht u er niet in slagen om het College van Burgemeester en Wethouders er toe te bewegen dit te gaan doen dan rest mij geen andere mogelijkheid om daarvoor juridische stappen te ondernemen. Ik vertrouw er op dat u er voor kunt zorgen dat dit niet nodig zal zijn.

Met vriendelijke groet,



Bernadette Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

Bijlagen

- Brief aan het College van Burgemeester en Wethouders van 16 oktober 2012
- Ruimtelijke onderbouwing tbv basisschool "De Oversteek" van 14 maart 2006
- Brief van het College van Burgemeester en Wethouders van 12 november 2012
- Brief aan het College van Burgemeester en Wethouders van 12 december 2012
- Brief van het College van Burgemeester en Wethouders van 14 februari 2013
- Brief aan het College van Burgemeester en Wethouders van 30 juli 2013
- Brief van het College van Burgemeester en Wethouders van 4 september 2013

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL				
28 OKT 2013				
				ovb
afd.			kopie	

Datum
25 oktober 2013

Ons nummer
201210101/3/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Bp 'Herziening locatie Witte School,
Liempde'/ omgevingsvergunning
(coördinatieregeling)

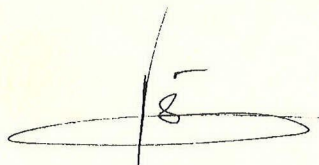
Behandelend ambtenaar
D.J.J.M. Wolfs
070-4264114

Hierbij ontvangt u - ter informatie - kopieën van op de bovenvermelde zaak betrekking hebbende stukken.

Over de verdere behandeling van deze zaak ontvangt u nader bericht.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,



mr. H.H.C. Visser

OOK PER TELEFAX: (070) 365 13 80

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG



Breda, 24 oktober 2013

Inzake : Van Baaren/gemeente Boxtel
Uw kenmerk : 201210101/3/R3
Ons kenmerk : NB/060391
Behandeld door : mr. R.E. Izeboud
Betreft : zienswijze

Geachte heer, mevrouw,

Bij brief van 10 oktober jl. zond u mij een afschrift van de brief met bijlage welke u onlangs mocht ontvangen van burgemeester en wethouders van Boxtel en waarin uw Afdeling wordt medegedeeld op welke wijze de bij tussenuitspraak geconstateerde gebreken volgens het college zijn hersteld. U hebt mij bij voormelde brief de gelegenheid geboden om namens appellanten een zienswijze naar voren te brengen ten aanzien van het ter zake door de gemeenteraad genomen raadsbesluit. Deze brief strekt daartoe.

Tussenuitspraak

Blijkens rechtsoverwegingen 9.3 en 9.4 van voormelde tussenuitspraak dient de raad van de gemeente Boxtel (hierna te noemen 'verweerders') bij separaat raadsbesluit een nieuwe definitie te formuleren van het begrip "zorgwoning" (artikel 1 van de planregels). De thans gehanteerde definitie sluit namelijk niet uit dat de in het plan voorziene woningen door personen zonder zorgindicatie worden gebruikt, aldus uw Afdeling. Uw Afdeling stelt met appellanten vast dat namelijk niet vereist is dat de bewoners van de woningen bij aanvang van de bewoning zijn geïndiceerd voor zorg. Tevens is niet vereist dat van die zorg daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt. Met het oog hierop bestaat in het plan onvoldoende onderscheid tussen het begrip zorgwoning enerzijds en het begrip seniorenwoning anderzijds, aldus uw Afdeling. Met inachtneming van deze rechtsoverweging dienen verweerders binnen zestien weken na verzending van de tussenuitspraak te komen tot een nieuw raadsbesluit, dit besluit mede te delen aan de Raad van State en de betrokken appellanten en het nieuwe besluit op de voorgeschreven wijze bekend te maken.

Raadsbesluit

Bij raadsbesluit van 24 september jl. hebben verweerders op voorstel van het college een gewijzigde definitief van het begrip 'zorgwoning' vastgesteld. Deze luidt als volgt:
"zorgwoning: een woning of wooneenheid, bestemd voor verzorgd wonen, die niet via de reguliere woningdistributie beschikbaar komt, maar waarvan de bewoners(s) vanwege hun beperkte

zelfredzaamheid vanaf aanvang van bewoning op basis van een ter zake van overheidswege gehanteerd systeem zijn geïndiceerd voor zorg, die beschikbaar is in de directe nabijheid van die woning of wooneenheid en welke zorg door die bewoner(s) ook daadwerkelijk wordt afgenomen”.

Deze herziene definitie van het begrip ‘zorgwoning’ voldoet niet, althans in onvoldoende mate, aan rechtsoverweging 9.3 van uw tussenuitspraak en wel om de navolgende redenen.

Door uw Afdeling is ter zitting (d.d. 3 april 2013) expliciet gesproken over de vraag hoe wordt omgesprongen met de situatie waarin de zorggeïndiceerde bewoner overlijdt (of de zorgindicatie vervalt) en de achtergebleven partner in de woning blijft wonen (eventueel zelfs met een nieuwe (veel jongere) niet-zorggeïndiceerde partner). In dat geval is namelijk in feite sprake van seniorenbewoning, waarbij de kans bestaat dat het maximum aantal woningen dat als seniorenwoning mag worden gebruikt (4) wordt overschreden.

Dat ook de herziene definitie geen garantie biedt voor appellanten en andere omwonenden dat de zorgwoningen slechts door zorggeïndiceerden worden gebruikt, is in feite al bevestigd door de portefeuillehouder tijdens de vergadering van de Commissie Ruimtelijke Zaken (RZ) op 10 september jl. Tijdens deze door appellanten, althans de heer Van Baaren, bijgewoonde commissievergadering liet de wethouder namelijk desgevraagd weten dat het aan de woningstichting is om een regeling te treffen voor het geval een zorggeïndiceerde bewoner overlijdt, terwijl de achtergebleven partner niet beschikt over een zorgindicatie. Daarmee wordt derhalve een duidelijke opening geboden voor de woningstichting om zorgwoningen op enig moment toch voor reguliere (senioren)bewoning te gebruiken. Het is dan ook van belang dat de herziene definitie op dit punt geen enkele ruimte biedt om zorgwoningen voor reguliere bewoning te gebruiken.

In lijn met uw tussenspraak en hetgeen ter zitting aan de orde is geweest, behoren de regels van het bestemmingsplan te bewaken dat een zorgwoning alleen bewoond wordt door bewoners met een zorgindicatie. Bovendien moet die zorgindicatie niet alleen bij aanvang van de bewoning bestaan, doch voortdurend. Wanneer in de herziene definitie van het begrip ‘zorgwoning’ de zinsnede ‘...die bij aanvang van de bewoning..’ wordt geschrapt, wordt het hiervoor beschreven probleem ondervangen. Immers, in dat geval is duidelijk dat de zorgwoningen enkel en alleen bewoond kunnen worden door personen die daadwerkelijk en voortdurend zorgbehoevend zijn.

Ten slotte nog een opmerking over de wijze waarop de zorgindicatie moet worden vastgesteld. In de herziene definitie hebben verweerders getracht hieraan invulling te geven door het toevoegen van de zinsnede “...op basis van een ter zake van overheidswege gehanteerd systeem zijn geïndiceerd voor zorg...”. Onduidelijk is echter welk overheidsorgaan in praktijk verantwoordelijk zal zijn voor het afgeven van de benodigde zorgindicatie. De herziene definitie sluit niet uit dat verweerders (als gemeentelijke overheid) in eigen beheer gaan bepalen of een bewoner voor zorg geïndiceerd is of dat verweerders bijvoorbeeld besluiten dat de woningstichting dat in eigen beheer mag bepalen. Met het oog hierop dient de definitie duidelijk te maken dat het hier handelt om het van rijkswege gehanteerde systeem voor het bepalen van de zorgindicatie, te weten een indicatiebesluit genomen door een daartoe aangewezen indicatie-orgaan als bedoeld in het Zorgindicatiebesluit.

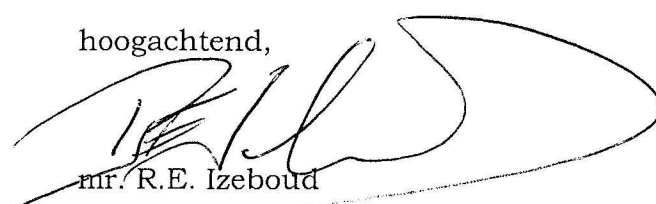
Conclusie

Verweerders hebben, gelet op het vorenstaande, niet voldaan aan de opdracht die u hen bij tussenuitspraak van 24 juli 2013 hebt gegeven, in die zin dat de herziene definitie van het begrip 'zorgwoning' niet, althans in onvoldoende mate, voldoet aan rechtsoverweging 9.3 van voormelde tussenuitspraak.

Een kopie van deze brief zend ik tegelijkertijd per telefax aan de raad van de gemeente Boxtel.

Vertrouwend u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd, verblijf ik,

hoogachtend,



mr. R.E. Izeboud

B.M. Lelijveld

Dorpsstraat 9

5298 CA Liempde

T: 0411 – 689 989

M: 06 – 81 69 51 18

E: bernadettelelijveld@hotmail.com

Per fax en per gewone post



Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Ter attentie van D.J.J.M. Wolfs
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

Liempde, 23 oktober 2013

Betreft: Boxtel, "Herziening bestemmingsplan Witte School", Liempde/ omgevingsvergunning (coördinatieregeling)

Uw kenmerk: 201210101/3/R3

Geachte heer, mevrouw,

Voor de verdere behandeling van bovenstaand bestemmingsplan heb ik van u een brief ontvangen gedateerd 10 oktober 2013. Daarin stelt u dat ik tot en met 24 oktober 2013 de tijd heb om mijn zienswijze naar voren te brengen. Graag maak ik daar gebruik van.

Tijdens de zitting voor de behandeling van bovengenoemd bestemmingplan op 3 april 2013 werd door u een voorstel gedaan voor een mogelijke definitie van zorgwoningen. Op basis van deze definitie werd door u aan de heer Poort van de gemeente Boxtel gevraagd wat de gevolgen van deze definitie zouden zijn voor de handhaving. Zou het mogelijk zijn dat, als een bewoner niet meer voldoet aan de definitie, deze dan de woning zou moeten verlaten. De heer Poort antwoordde hierop bevestigend.

Op 2 augustus 2013 ontving ik van de heer Heesbeen van de gemeente Boxtel een e-mail met een tekst voor de definitie van zorgwoningen die aan het College van Burgemeester en Wethouders en daarna de Gemeenteraad zou kunnen worden voorgesteld. Mij werd gevraagd daarop te reageren. **Zie bijlage 1.**

Op 8 augustus 2013 heb ik de heer Heesbeen via de mail een brief gestuurd. **Zie bijlage 2.** Daarin heb ik heer Heesbeen er op gewezen dat het voor mij niet alleen belangrijk is dat er een goede definitie voor zorgwoningen komt. Ook dient er duidelijkheid te zijn over de handhaving hiervan. De heer Heesbeen heb ik daarom verzocht dat er een toelichting over de handhaving hierover bij het voorstel aan de het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad zou worden gevoegd waarin dit zou worden uitgelegd.

Nadat er nog enige mail verkeer was geweest werd de definitie voor zorgwoningen vastgesteld zoals die in het raadsvoorstel is opgenomen. Met deze definitie kan ik akkoord gaan. Op geen enkele wijze wordt door het College van Burgemeester en Wethouders echter een toelichting gegeven en de consequenties van de handhaving uitgelegd.

Op 14 september 2013 was er een vergadering van de commissie Ruimtelijke Zaken van de gemeente Boxtel over dit onderwerp. Dit ter voorbereiding van de Gemeenteraadsvergadering van 28 september 2013.

Door de heer Molenaar werd namens mij ingesproken. Helaas maakt de gemeente Boxtel geen schriftelijke verslagen zodat ik u die bij kan voegen. Op de site van de gemeente zijn er ter vervanging van de schriftelijke verslagen alleen bestanden te vinden met geluidsfragmenten van datgene wat besproken is. Zo ook van de behandeling van de definitie voor de zorgwoningen in de commissie Ruimtelijke Zaken op 14 september 2013. Helaas is het in het kader van de wet op het bestuursrecht niet mogelijk om u deze bestanden toe te sturen. Ik hoop dat u ze zelf wilt opzoeken en afluisteren.

Door de heer Molenaar werd namens mij, evenals door de heer van Baaren, aangegeven dat er een handhavingsbeleid ontbreekt en werden voorbeelden gegeven van de mogelijke consequenties die de vast te stellen definitie van zorgwoningen kunnen inhouden. Eveneens wezen zij er op dat er op dit moment geen zorg in de directe nabijheid van de woningen aanwezig is.

Naar aanleiding van de inbreng van beide insprekers werd een uitgebreide discussie gevoerd tussen de leden van de commissie Ruimtelijke Zaken en de wethouder. Door de wethouder werd het opstellen van het handhavingsbeleid doorgeschoven naar de regels die de Stichting Goed Wonen Liempde op moet stellen voor de uitvoering. Deze zullen door de Gemeente beoordeeld worden. Op nadrukkelijk vraag van de leden van de commissie, die stelden dat uitzetting in deze tijd niet meer past, stelde de wethouder dat hij hier ook niet vanuit ging, maar dat dit van geval tot geval beoordeeld zal worden. Deze uitspraken zijn zeer duidelijk anders dan de heer Poort bij de behandeling op 3 april 2013 gaf. Kan het dan dus toch mogelijk zijn dat mensen kunnen blijven wonen als ze niet meer aan de definitie van zorgwoningen voldoen?

Voor wat betreft de zorg in de nabijheid vonden de leden van de commissie dat de zorg best vanuit Boxtel geleverd kon worden. Naar mijn mening is dit absoluut niet in de nabijheid. De Stichting Goed Wonen dient er volgens mij voor te zorgen dat er aan de zorg in de nabijheid wordt voldaan en dat deze wordt afgenomen. Indien de Vlaswiek deze zorg niet meer kan of wil leveren zal de Stichting Goed Wonen er voor moeten zorgen dat er een andere instantie is die in de directe nabijheid van de woningen aanwezig is om de zorg te leveren. Anders kunnen de woningen niet bewoond worden. Naar mijn mening is duidelijk dat zowel de wethouder als de leden van de commissie Ruimtelijke Zaken van de Gemeente Boxtel de consequenties van de nieuwe omschrijving voor zorgwoningen niet willen accepteren.

Door mij werd verwacht dat de Gemeenteraad in haar vergadering van 28 september 2013 hier nog wel op terug zou komen. Maar het vaststellen van de definitie van zorgwoningen werd helaas een hamerstuk.

Op de website van de Stichting Goed Wonen in Liempde staat op dit moment het project Witte School uitgebreid beschreven. **Zie bijlage 3.** Ook is er een folder te downloaden. **Zie bijlage 4.** Bij alle zittingen van uw Raad over het bestemmingsplan voor de Witte School was de voorzitter van de Stichting Goed Wonen, de heer Vorstenbosch, aanwezig. Hij is dus vanaf 3 april 2013 volledig op de hoogte van datgene wat u de Gemeente Boxtel zou opdragen te doen.

Op geen enkele wijze worden de toekomstige bewoners er echter door de Stichting Goed Wonen op gewezen dat zij verplicht zijn om zorg af te nemen. Er wordt ook niet aangegeven waar deze zorg in de nabijheid verkrijgbaar zal zijn.

Ook worden de bewoners niet gewezen op de consequenties die er zijn bij het aangaan van een huurovereenkomst. Zeker niet dat een achterblijvende echtgenoot een andere woningen zou moeten zoeken als de andere geïndiceerde echtgenoot overlijdt. En dat leeftijd daarbij geen rol speelt!!

De heer Vorstenbosch heeft toch na 3 april 2013 alle tijd gehad om er voor te zorgen dat dit op website van de Stichting Goed Wonen duidelijk wordt vermeld.

Zowel door het ontbreken van een toelichting over de handhaving van de definitie van zorgwoningen in het bestemmingsplan, de uitspraken van de wethouder en de leden van de commissie tijdens de vergadering van de commissie Ruimtelijke Zaken als door datgene wat niet staat op de site van de Stichting Goed Wonen maak ik mij ernstig zorgen over de handhaving van de nieuwe omschrijving voor zorgwoningen.

Deze zorg wordt mij mede ingegeven door de discussie die ik op dit moment heb met de gemeente over het handhaven van datgene wat er in het bestemmingsplan is opgenomen voor de basisschool "De Oversteek" die tegenover mijn woning is gebouwd. De gemeente schuift alles af en doet er niets aan om de school te dwingen om datgene wat destijds is afgesproken uit te voeren. Het starten van een juridische procedure, mogelijk na eerst de Gemeenteraad te vragen om het College te dwingen tot handhaving over te gaan, zijn daar waarschijnlijk nog de enige mogelijkheden.

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat er straks een duidelijke definitie ligt die niet gehandhaafd zal worden. Als de gemeente er op aangesproken wordt zal ze alles afschuiven en wordt een gang naar de rechter bij voorbaat de enige mogelijkheid om handhaving te verkrijgen.

Ik zou u willen verzoeken bij het doen van uw uitspraak met bovenstaande rekening te houden.

Met vriendelijke groet,



Bernadette Lelijveld
Dorpsstraat 9
5298 CA Liempde

Bijlagen: 1. E-mail van de heer Heesbeen van de gemeente Boxtel dd 2 augustus 2013
2. Brief aan de heer Heesbeen van de gemeente Boxtel dd 8 augustus 2013
3. Pagina op website Stichting Goed Wonen uit Liempde over projecten.
4. Folder over wonen met zorg in Liempde van de Stichting Goed Wonen

tussenuitspraak Raad van State m.b.t. "Witte School"

Van: **Rene Heesbeen** (rhe@boxtel.nl) Dit bericht is naar de huidige locatie verplaatst.

Verzonden: vrijdag 2 augustus 2013 11:33:12

Aan: bernadettelelijveld@hotmail.com; m.c.w.vanderzanden@wanadoo.nl

Geachte mevr Lelijveld, mevr v.d. Zanden,

U heeft ongetwijfeld kennis genomen van de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak.

Ter informatie deel ik u mee dat de uitspraak betekent dat de gemeenteraad de definitie van het begrip zorgwoning zal moeten aanpassen.

Wat mij betreft zal de huidige definitie "zorgwoning" worden aangevuld met de elementen die de Afdeling noemt, te weten een gebruik door personen die zijn geïndiceerd voor zorg en die van die zorg ook daadwerkelijk gebruik maken. Daarmee voldoet het begrip naar mijn mening aan de tussenuitspraak van de Afdeling.

De definitie zal dan als volgt komen te luiden: "zorgwoning: een woning of wooneenheid, bestemd voor verzorgd wonen, waarbij extramurale verzorging, verpleging, begeleiding en hotel- en welzijnsdiensten vanuit een professionele zorgverlenende organisatie wordt geboden en die wordt bewoond door personen die bij aanvang van de bewoning zijn geïndiceerd voor zorg en die van de geboden zorg ook daadwerkelijk gebruik maken".

Een en ander dient nog bestuurlijk via het college van b en w aan de raad te worden voorgelegd.

Ik hoor het graag per omgaande als u op voorhand wilt reageren, hoewel het hier niet gaat om een formeel inspraakmoment.

Met vriendelijke groeten,

B XTEL

René Heesbeen

Postbus 10 CPH 5230 DA Borsus
rhe@borsus.nl
www.borsus.nl

Markt 1 5261 AT Borsus
0411 65 52 93
Postbus 10 CPH 5230 DA Borsus
rhe@borsus.nl
www.borsus.nl

Disclaimer Gemeente Horest

Aan de afzender van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend.
Mocht u dit akkoord wensen dan verzaken wij u dit bericht te nemen aan ondergetekende.
De informatie in dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.
Verspreiding aan en gebruik door anderen is niet toegestaan

Disclaimer added by **CodeTwo Exchange Rules**

B.M. Lelijveld
Dorpsstraat 9
5298 CA Liempde
T: 0411 – 689 989
M: 06 – 81 69 51 18
E: bernadettelelijveld@hotmail.com

Bylage 2

Gemeente Boxtel
Ter attentie van de heer R. Heesbeen
Postbus 10.000
5280 DA BOXTEL

Liempde, 8 augustus 2013

Betreft: Tussenuitspraak Raad van State m.b.t. "Witte School"

Geacht heer Heesbeen,

Allereerst mijn dank dat u mij vroegtijdig betreft bij het gemeenteraadsbesluit dat genomen moet worden naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State. Uw mails van 2 en 5 augustus 2013 heb ik hierover ontvangen.

Mij lijkt ook de formulering in uw laatste mail van 5 augustus 2013 het beste. Maar daar ontbreekt wel een stuk uit de andere formulering. Ik stel voor die er alsnog aan toe te voegen zodat de definitie wordt;

"zorgwoning: een woning of wooneenheid, bestemd voor verzorgd wonen, die niet via de reguliere woningdistributie beschikbaar komt, maar waarvan de bewoners(s) vanwege hun beperkte zelfredzaamheid bij aanvang van de bewoning zijn geïndiceerd voor zorg in de vorm van extramurale verzorging, verpleging en hotel – en welzijnsdiensten, welke beschikbaar is in de directe nabijheid van die woning of wooneenheid en waarvan door die bewoner(s), gedurende de bewoning, ook daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt".

Met deze formulering is duidelijk dat:

- Er bij aanvang van de bewoning een indicatie voor zorg moet zijn zoals omschreven in definitie. Huishoudelijke verzorging wordt daarmee uitgesloten.
- Gedurende de bewoning dient de gedefinieerde zorg afgenomen te worden.

Naast het vaststellen van een definitie voor zorgwoningen is voor mij ook van belang welke toelichting het College gaat geven aan de gemeenteraad. Het vaststellen van nieuwe definitie voor zorgwoningen houdt in dat de gemeente ook zal moeten handhaven. En wat gebeurt er dan als blijkt dat men zich niet aan de regels houdt? Moeten mensen dan hun huis uit? Is het daarbij ook mogelijk om als buitenstaander/belanghebbende inzage te krijgen over de wijze waarop de woningen worden bewoond en de controle/handhaving van de gemeente daarop?

Graag ontvang ik van u het complete voorstel aan de gemeenteraad zodat ik kan beoordelen of niet alleen de definitie voor een zorgwoning wordt aangepast maar ook het beleid daarom heen goed wordt ingericht.

In afwachting verblijf ik.

Met vriendelijke groet,

Bernadette Lelijveld

Ik ben huurder

Ik zoek een woning

Projecten

Over GWL

Nieuwbouw

De Witte School

De Witte School



Witte School

GWL zet zich ook in voor nieuwe woningen in de kern Liempde. Zo is men bezig met het plan voor 25 nieuwe (zorg)appartementen op het terrein van de voormalige Witte School.

Zorgappartementen (Witte school)

In de zomer van 2009 is de voormalige Witte School gesloopt en sindsdien ligt het terrein braak. De bedoeling is dat er 25 zorgappartementen verschijnen.

Naast de informatie die u vindt in de hieronder aangegeven folder is het goed kennis te nemen van het volgende:

21 van de 25 woningen moeten worden ingezet als zorgwoningen. Dat wil zeggen dat voor toewijzing ervan u moet beschikken over een bewijs waaruit blijkt dat u afhankelijk bent van enige hulp om de regie over uw eigen leven geheel zelf in de hand te kunnen houden. Hierbij moet u denken aan hulp in de huishouding, hulp bij aan- uitkleden (b.v. steunkousen), hulp bij medicijngebruik (b.v. insulineinjecties), hulp bij toiletgang, hulp bij lopen, zitten, opstaan o.d., hulp bij gebruik of bereiden van maaltijden etc.

Als u van dit soort hulp gebruik moet maken komt u wellicht in aanmerking voor het hiervoor bedoelde bewijs, de z.g. zorgindicatie.

De zorgindicatie geeft u als regel ook nog recht op een financiële ondersteuning vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) of de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ).

Als u nog geen zorgindicatie hebt kunt u het best contact opnemen met het bureau Wegwijs, gehuisvest in het Ursulagebouw aan de Baroniestraat in Bortel, telefoon (0411) 655 990.

Voor 4 van de 25 woningen heeft u geen zorgindicatie nodig.

De huurprijs van de 25 woningen wordt voorlopig geschat op € 575,- tot € 650,- per maand exclusief circa € 75,- aan servicekosten.

Aanmelden 'Witte School'

Inmiddels is een aantal woningen toegewezen. Wij houden nog enkele woningen in reserve om op niet voorzienbare situaties te kunnen inspelen. U kunt zich (als woningzoekende) dan ook nog aanmelden als geïnteresseerde voor ons nieuwbouwproject 'De Witte School'. Klik hier voor het aanmeldingsformulier.

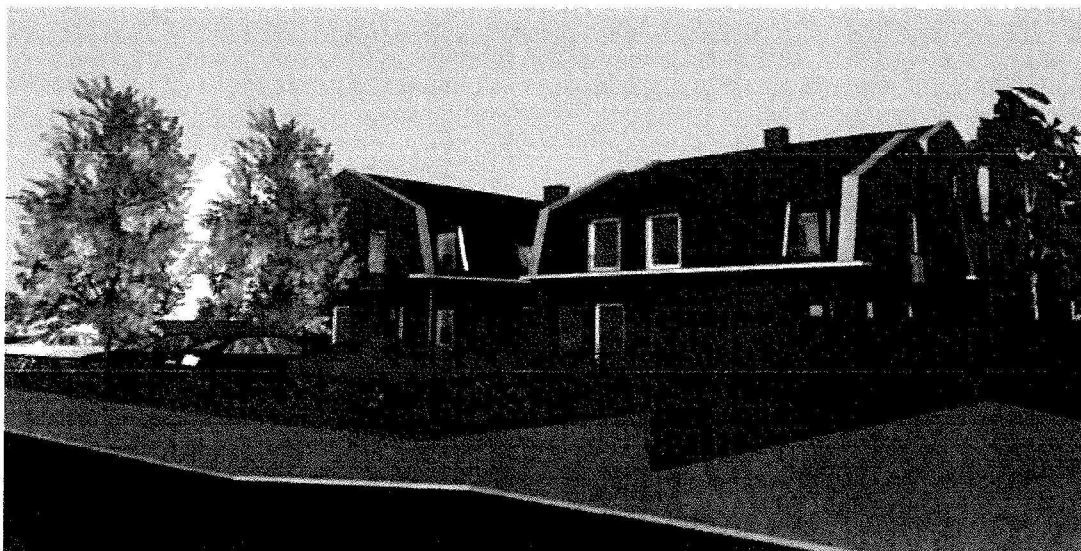
Bij de toewijzing van de woningen moeten we vanwege de overheid een inkomenstoets toepassen i.v.m. de inkomensgrens van € 34.229,-. Alles over toewijzing van deze woningen leest u hier.

Om de woningen voor personen met een hoger inkomen dan het hiervoor genoemde toch bereikbaar te maken, kunnen 4 tot 5 woningen met een hogere huurprijs dan de maximale sociale huurprijs van € 681,- worden belast. Met die hogere huurprijs mogen we die 4 tot 5 woningen toch aan personen met een hoger inkomen toewijzen.

Aanmeldingsformulier Witte School | 0,49Mb

Folder Goed Wonen met Zorg | 1,86Mb

Inschrijfformulier Woningzoekende | 0,11Mb



Stichting Goed Wonen Liempde i.s.m. Woonstichting St.Joseph | Baroniestraat 54 | 5281 JG | Boxtel
0411 659 100 | info@goedwonenliempde.nl

Wonen met zorg in Liempde

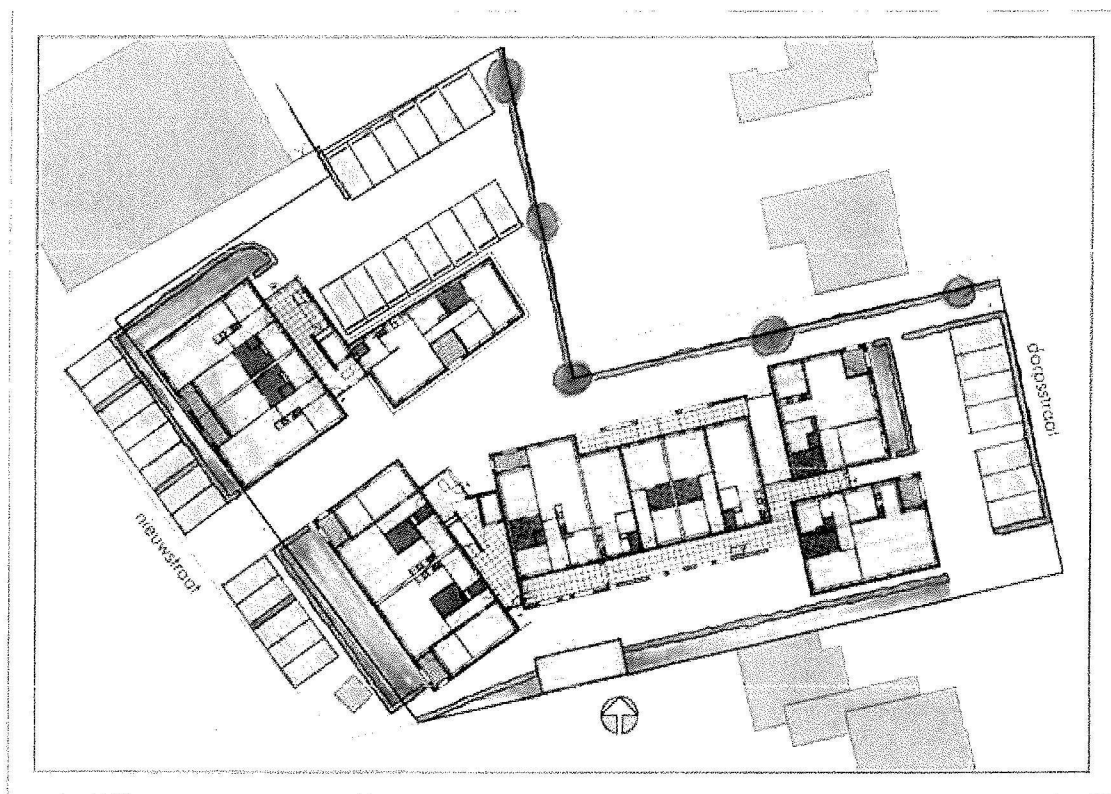


stichting
Goed Wonen
Liempde

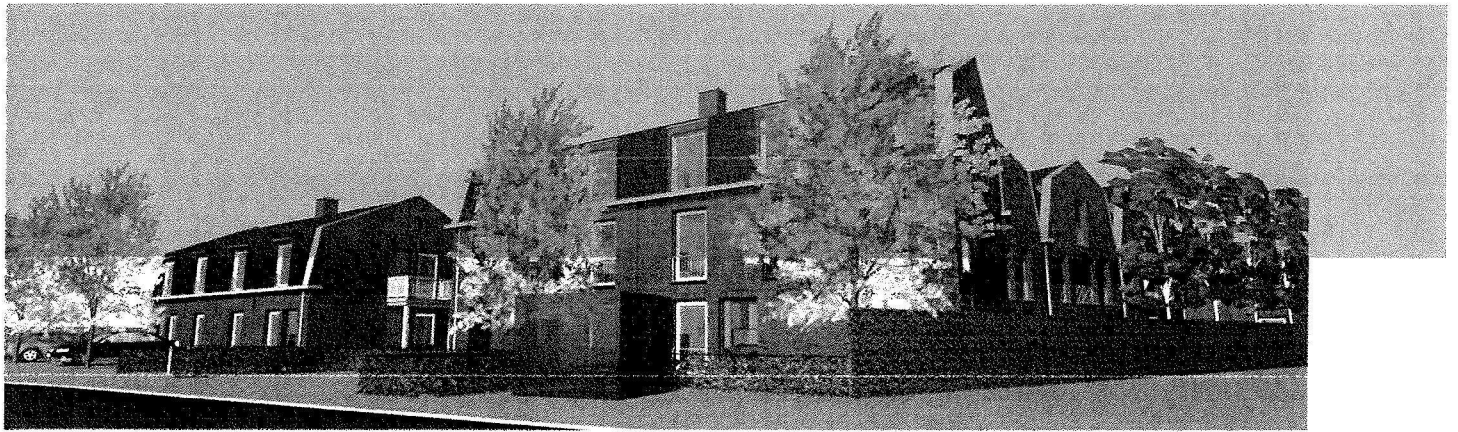
Met het complex De Witte School (25 zorgwoningen) krijgt Liempde een bijzondere woonvoorziening voor senioren. Het project de Witte school is een doordacht ontwerp dat goed past in het hart van Liempde. Er is naast klassieke architectuur van de bekende Boxtelse architect Hans van Stekelenburg veel aandacht voor groenvoorziening en kwaliteit van de openbare ruimten tussen en rondom de gebouwen. Het project is afgewerkt met ambachtelijke materialen als bakstenen, houten kozijnen en zinken afdekkappen. De geknikte kapconstructies met gebakken pannen geeft de gebouwen een eigen persoonlijkheid en een klassieke opbouw. Bij elk balkon of terras zorgen transparante hekwerken het zicht op de openbare ruimte.

Relatie met omgeving

Het complex De Witte School ligt in het centrum van Liempde temidden van de belangrijkste winkels, huisartsenpost, apotheek, bibliotheek, kerk, dienstencentrum, postbus, bank, uitleencentrum voor medische hulpmiddelen, restaurants etc. Het complex heeft een ruime eigen parkeervoorziening, voldoende voor u en uw visite. Een unieke locatie waar het goed wonen is voor mensen die nog lang, veilig, comfortabel en omgeven door een vitale sociale leefomgeving willen genieten.



Plattegronden van enkele woningtypes vindt u op onze website.



Diverse woningen

Het bijzondere is dat de woningen helemaal zijn ingericht en uitgerust om bewoners te ondersteunen in het behouden van hun zelfstandigheid: door het wooncomfort, de veiligheid, de centrale ligging in het dorp, moderne communicatiemiddelen en door derelatie met dienstencentrum De Kloosterhof en zorgcentrum De Vlaswiek. Er is binnen het complex van 25 woningen een behoorlijk verschil tussen de woningen onderling. De Witte School bevat 3 woonlagen namelijk de begane grond (=1e woonlaag), eerste etage (=2e woonlaag) en bovenverdieping (=3e woonlaag). In het complex bevinden zich 2 liften. De oppervlakte van de woningen varieert van circa 75 m² tot 100 m². Dat brengt natuurlijk ook een verschil in huurprijs met zich mee. De plattegronden van de verschillende woningen vindt u op onze website www.goedwonenliempde.nl.

Zelfstandig wonen

Alle woningen hebben een eigen voordeur met toegangsbeveiliging, een berging met oplaadpunt voor een scootmobiel, een ruime woonkamer met eethoek en met een open verbinding met een keuken, 2 slaapkamers, een ruime badkamer met toilet, een apart gastentoilet en een drempelloos balkon. Alle woningen beschikken over eigen meters voor gas, water en elektra. Elke woning heeft ook zijn zelfstandige centrale verwarmingsinstallatie. Uiteraard zijn de woningen voorzien van de modernste vormen van woningisolatie.

Wat is een zorgwoning

Een zorgwoning in nieuwbouwcomplex De Witte School is een huurwoning bestemd voor personen die zijn aangewezen op een vorm van professionele hulp. Dat kan zijn hulp bij het huishoudelijke werk, hulp bij maaltijdgebruik, hulp bij dagelijkse handelingen zoals aankleden, uitkleden, douchen, medicijngebruik, lopen en vervoer. De woningen zijn zodanig opgezet dat die vormen van hulp in de woningen probleemloos kunnen worden geboden. Dat wil zeggen:

- er zijn geen drempels,
- er is voldoende ruimte voor rolstoelgebruik,
- er is een berging voor een scootmobiel,
- er is een oproepsysteem en
- er zijn technische middelen die de veiligheid bevorderen en waarmee men contact met buiten kan maken en onderhouden.

Wonen met dienstverlening

Wonen in het complex De Witte School betekent dat u kunt rekenen op, of gebruik kunt maken van ondersteunende diensten. We kunnen daarbij onderscheid maken tussen diensten voor alle bewoners gezamenlijk en diensten voor u persoonlijk.

Gezamenlijke diensten/kosten zijn:

- stroomverbruik voor liften, verlichting centrale hallen en galerijen en terreinverlichting, apparatuur voor schoonmaak algemene ruimten;
- waterverbruik voor ramen wassen, schoonmaak algemene ruimten, tuinonderhoud e.d.;
- onderhoud van tuin, parkeerruimten, paden, tuinverlichting, fietsenberging e.d.;
- beschikbaarheid van oproepsysteem voor eerste hulp;
- basisvoorziening voor telefoon, internet, televisie e.d.;
- deelname aan glasfonds (buitenramen) en aan fonds voor ontstoppen van afvoeren.

De kosten voor deze gezamenlijke dienstverlening zijn opgenomen in het basistarief voor de servicekosten.

Persoonlijke diensten zijn:

- service warme maaltijden;
- directe verbinding met artspraktijk, apotheek, dienstencentrum De Kloosterhof, zorgcentrum De Vlaswiek, uw belangrijkste contactpersoon en supermarkt.

Voor deze diensten wordt een aparte toeslag in rekening gebracht volgens een voor iedereen toegankelijke prijslijst.

Wie komen voor een zorgwoning in aanmerking?

Liempde beschikt, nadat zorgcentrum De Vlaswiek is verbouwd tot een psychogeriatrisch verpleeghuis, niet meer over verzorgingshuisplaatsen. Personen met behoefte aan hulp die niet of moeilijk in de eigen woning kunnen worden geholpen, raken daardoor aangewezen op een woonzorgvoorziening buiten Liempde, terwijl we allemaal graag zo lang als het kan in de eigen vertrouwde woon- en leefomgeving willen blijven wonen. Dat ideaal bereiken we met de bouw van de zorgwoningen van De Witte School.

Als u in aanmerking wilt komen voor een zorgwoning moet u:

1. bij ons zijn ingeschreven als woningzoekende en
2. beschikken over een zorgindicatie. Informatie daarover vindt u op onze website www.goedwonenliempde.nl. Voor telefonische vragen, neemt u contact op met Woonstichting St. Joseph op telefoonnummer (0411) 659 100.

Zij verzorgen het hele verhuurtraject.

Zorgindicatie

Het toewijzen van een zorgwoning vraagt om een nauwkeurige, eerlijke en duidelijke manier van werken. Wij maken daarom gebruik van onafhankelijke instanties om vast te stellen of u ook werkelijk geholpen bent met een zorgwoning. Die onafhankelijke instanties geven daarvoor een schriftelijke verklaring af, de zogenaamde 'zorgindicatie'. Heeft u een positieve indicatie en bent u ingeschreven als woningzoekende(n), dan komt u in principe in aanmerking voor een zorgwoning in het complex De Witte School.

Om een indicatie aan te vragen, gaat u naar www.boxtel.nl/digitaal-loket/loket-wegwijs of belt u naar (0411) 65 59 90.

VOOR MEER INFORMATIE

Woonstichting St. Joseph

Baroniestraat 54, Boxtel

T (0411) 659 100

www.goedwonenliempde.nl

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL			
04 NOV 2013			
			ovb
afd.	Ro		kopie
Bo750			gfd

Datum
1 november 2013

Ons nummer
201206258/1/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Bp Buitengebied 2011

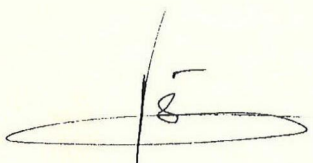
Behandelend ambtenaar
J.A. Frans
070-4264771

Hierbij ontvangt u kopieën van nadere stukken die in de bovenvermelde zaak zijn ingediend.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 14 november 2013 worden behandeld op een zitting.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,



mr. H.H.C. Visser

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
C 1 NOV. 2013	
ZAAKNR.	22
AAN.	
BEHANDELD DO	PAR:

*Juridisch Adviesbureau
van der Aa b.v.*

Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State
Postbus 20019
2500 EA / De Haag

Lindendijk 31
5491 GA Sint-Oedenrode
Telefoon: 0413 - 49 07 73
Fax: 0413 - 49 07 70
GSM: 06 - 22 38 27 32
E-mail: info@vanderaajuristen.nl
Website: www.vanderaajuristen.nl
Banknr: 1982.82.834
KvK: 17137496
BTWnr: NL 8138.92.776.B01

Uw referentie: 201206250/1/R3

Ons Kenmerk: B1327005

Datum: 30-10-2013

Betreft: Boxtel bestemmingsplan Buitengebied 2010

Geacht rechtscollege,

Op 14 november 2013 vindt de mondelinge behandeling plaats van het beroep dat ik namens de heer J.J.M. Broeders, De Renbaan 1, 5282 HJ Boxtel heb ingediend tegen het besluit d.d. 10 april 2012 van de gemeenteraad van Boxtel inzake het bestemmingsplan Buitengebied Boxtel. Bij deze en dus tijdig wil ik nog een korte reactie geven.

Mijn cliënt heeft kennis genomen van de reactie die burgemeester en wethouders bij brief van 11 juni 2013 kenmerk RO/13.5848 hebben gegeven op het Stab- verslag. In de brief is aangegeven dat het verzoek van cliënt om uitbreiding van de bedrijfsbebouwing op korte termijn wordt heroverwogen. Tot op heden is hierover echter nog niets vernomen hoewel het daartoe strekkend verzoek al zeer geruime tijd geleden is gedaan.

De behoefte aan buitenopslag blijft onverminderd van kracht op grond van de argumenten die eerder in deze procedure naar voren zijn gebracht. In de brief van burgemeester en wethouders wordt niet gerept over de kwestie van de buitenopslag zodat in het ongewisse blijft wat het gemeentelijk standpunt in deze is.

Cliënt handhaaft dan ook zijn standpunt en verzoekt u zijn beroep gegrond te verklaren.

Hoogachtend,

A.A.M. van der Aa

Mr. A.A.M. van der Aa

Boxtel, 31 oktober 2013

Aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag



Betreft : beroepschrift inzake bestemmingsplan 'Buitengebied 2011'
van de gemeente Boxtel. Zaak nr. 201206258/1/R3.

Hoogedelgestreng College,

Door gezondheidsproblemen in mijn gezin moet ik bij de zitting op 15 november 2013 helaas verstek laten gaan.

Bij deze verzoek ik U bij uw behandeling van mijn beroepschrift het inhoudelijke van deze brief te willen betrekken.

Ter verduidelijking en aanvulling op mijn beroepschrift d.d. 4 juli 2012, breng ik het volgende naar voren :

In mijn beroepschrift d.d. 4 juli 2012, op blad 2 in regel 12 tussen de woorden "vastgestelde" en "zienswijze" in te voegen : "beantwoording door de gemeente Boxtel van mijn".

In mijn zienswijze d.d. 19 oktober 2011, bijlage B van mijn beroepschrift, onder punt 1 vanaf regel 11 t/m regel 17 staat de tekst : "Ik wil dezelfde mogelijkheden van gebruik van het perceel cultuurgrond behouden zoals die bestonden toen het in 1981 bij de ruilverkaveling aan mij is toebedeeld en niet steeds de dreiging voelen van activisten die de bestemming van het perceel in Natuur (N) of Water (WA) willen zien omgezet omdat die mogelijkheden op de plankaart zijn aangegeven.

Op grond van het voorgaande verzoek ik U op perceel N61 de gebiedsaanduiding 'Wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' weg te laten".

In de laatste zin heb ik met het zinsdeel : 'Wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' bedoeld :

" 'Wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' en de daaraan volgens artikel 7.6.6 (Natuurontwikkeling) van de regels van het bestemmingsplan verbonden wijzigingsbevoegd van B & W de bestemming te kunnen wijzigen in Natuur (N) en/of Water (WA)"

De wijzigingsbevoegdheid van B & W om de bestemming te kunnen wijzigen in Natuur (N) en/of Water (WA) moet wat betreft mijn perceel N61 geheel achterwege blijven, dus worden geschrapt uit de regels van het bestemmingsplan.

Dit wegens :

a. De haalbaarheid van een wijzigingsbevoegdheid moet in het bestemmingsplan aangetoond worden. Volgens het woordenboek 'Van Dale' is de betekenis van 'haalbaar' : ' in de gegeven omstandigheden te verwezenlijken'.

De verwezenlijking van het wijzigen van de bestemming van mijn perceel N61 volgens de onderhavige wijzigingsbevoegdheid is uitgesloten. Omdat ik zal weigeren daar vrijwillig aan mee te werken. Ik heb steeds gesteld dat ik de bestemming van mijn perceel N61 nu niet en ook niet in de toekomst zal willen veranderen. Dit kunt U ook opmaken uit de tekst van mijn zienswijze d.d. 19 oktober 2011. bijlage B van mijn beroepschrift, onder punt 1 in de regels 11 t/m 15 die ik in het voorgaande ook al heb geciteerd.

b. De aan de gebiedsaanduiding 'wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' gekoppelde wijzigingsbevoegdheid van B & W om de bestemming te kunnen wijzigen in Natuur (N) en/of Water (WA) kan ook voor mijn perceel N61 en voor alle desbetreffende particuliere percelen of gebiedsdelen, gelegen in de ecologische hoofdstructuur, uit de regels van het bestemmingsplan worden geschrapt. Omdat in de 'Toelichting op het bestemmingsplan Buitengebied 2011' die behoort bij het raadsbesluit van 10 april 2012 is bepaald op pagina 11, hoofdstuk 4. Ontwikkelingen :

"In 2010 is besloten om een knip aan te brengen in het plan in enerzijds het beheerplan (of moederplan) en anderzijds het ontwikkelplan.en de omzetting van bestemmingen

De gemeente is voornemens om voor alle nieuwe toekomstige ontwikkelingen met regelmaat een partiële herziening in procedure te brengen".

Inmiddels is het 'Ontwikkelplan 2013' van bestemmingsplan Buitengebied 2011 al in procedure gebracht.

.....

Op grond van het voorvermelde voornemen van de gemeente Boxtel om met regelmaat een partiële herziening in procedure te brengen, kan in de gevallen dat een particulier met een perceel waarop de gebiedsaanduiding 'wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' is gelegd en de bestemming daarvan zou willen omzetten in Natuur (N) en/of water (WA) die beoogde wijziging van bestemming worden meegenomen in de met regelmaat uit te voeren herziening van het bestemmingsplan.

Zie ook het raadsvoorstel hoofdstuk II. Toelichting, pagina 6, punt 6. Ontwikkelingen : eerste alinea (11 regels) en van de tweede alinea de laatste zin : "Voor zover aan deze initiatieven niet via een binnenplanse mogelijkheid meegewerkt kan worden, kunnen deze initiatieven op korte termijn worden ingebracht in het kader van het toekomstige (tweede) ontwikkelplan."

Op grond van onder voorgaand punt b. vermelde argumentatie, dat de wijzigingsbevoegdheid van B & W om de bestemming te kunnen wijzigen in Natuur (N) en/of Water (WA) wat betreft mijn perceel N61 en van alle desbetreffende particuliere percelen of gebiedsdelen uit de regels van het bestemmingsplan zou moeten worden geschrapt, stel ik dat ook volgens het principe van deze argumentatie de gebiedsbestemming 'wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' niet op de plankaart en in de regels van het bestemmingsplan hoeft te zijn opgenomen. Door het vaststellen van de enkelbestemmingen en de dubbelbestemmingen van de gronden is al voldaan aan de 'Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011', Hoofdstuk 4. Ecologische hoofdstructuur, artikelen 4.1.2, 4.2.1 en 4.2.2. Met het natuurbeheerplan is al vastgelegd op de beheertypekaart en de ambitiekaart op welke gronden welke natuurbeheertypen er al zijn gerealiseerd en op welke gronden welk natuurbeheertype wordt beoogd te kunnen realiseren. Hierdoor is de algemene gebiedsaanduiding 'wro-zone-natuurontwikkelingsgebied' op de plankaart overbodig. Voor welke type natuurontwikkeling een bepaald gebied gelegen in de EHS in aanmerking zou komen, kan men immers terecht op de ambitiekaart van het natuurbeheerplan.

Betreffende het verweerschrift van de gemeente Boxtel d.d. 30 oktober 2012, kenmerk 12.10335, hoofdstuk II. Beroepschriften.

Beroepschrift 14 : blz. 14, laatste alinea : Hierover heb ik bij de gemeente Boxtel per 30 juli 2013 een zienswijze ingediend [Zienswijze 'Ontwerp-ontwikkelpun 2013' van 'bestemmingsplan Buitengebied 2011' van de gemeente Boxtel] een afschrift hiervan is bijgesloten.

Hoogachtend,



A. A. A. van Vught
Monteverdistraat 16
5283 HW Boxtel

Bijlage : 1

AFSCHRIFT

Boxtel, 30 juli 2013
Aan de Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10.000
5280 DA Boxtel

Betreft : Zienswijze 'Ontwerp-Ontwikkelpun 2013' van
'bestemmingsplan Buitengebied 2011' van de gemeente Boxtel.

Geachte Raadsleden,

In het 'verweerschrift bestemmingsplan Buitengebied 2011' van de gemeente Boxtel d.d. 30 oktober 2012, kenmerk 12.10335, is namens burgemeester en wethouders van Boxtel meegedeeld dat : Naar aanleiding van mijn beroepschrift is geconstateerd dat voor een klein gedeelte van het perceel N225 (eigendom van de gemeente Boxtel) ten onrechte de verkeersbestemming "Verkeer-Onverhard" is opgenomen.

Verder is daarin aangegeven : In het ontwikkelplan dat nu in voorbereiding is, wordt deze omissie gecorrigeerd.

In tegenstelling hiermee is, nadat ik bij de gemeente Boxtel kort na de vaststelling van het bestemmingsplan de opmerking had gemaakt dat op de digitale verbeelding van het bestemmingsplan voor wat betreft een gedeelte van perceel N225 niet de volgens het genomen raadsbesluit goede bestemming was vastgelegd, nog op 26 juni 2012 namens de gemeente Boxtel beweerd t.w.: Het vastgestelde plan is in ieder geval geheel overeenkomstig het raadsbesluit.

Deze volgens mij onjuiste bewering van de gemeente Boxtel liet mij toentertijd geen andere keus dan de door mij aan de gemeente Boxtel al eerder gemelde op de verbeelding voorkomende onjuiste bestemming van een gedeelte van perceel N225, in mijn beroepschrift op te nemen.

Bij mijn beroepschrift d.d. 4 juli 2012 heb ik bijlage I gevoegd, waarop ik met een bestemmingsgrenslijn over perceel N225 heb aangegeven waar m.i. op grond van praktische overwegingen, het gedeelte van perceel N225 dient te eindigen dat anders bestemd moet zijn dan "Verkeer-Onverhard". De bestemmingsgrenslijn op N225 verbindt de zuidgrenslijn van perceel N803 met de westgrenslijn van perceel N788.

Uit de digitale verbeelding van het 'ontwerp-Ontwikkelpun 2013' van het 'bestemmingsplan Buitengebied 2011' blijkt dat er door de gemeente Boxtel geen rekening is gehouden met hetgeen ik op voornoemde bijlage I heb aangegeven, vermoedelijk is er zelfs in het geheel geen aandacht aan geschonken. Over het waarom daarvan heb ik geen enkele reden gehoord of gelezen.

In de lengterichting van perceel N225 is uitsluitend over de breedte van de verharde rijbaan van het fietspad een bestemmingswijziging aangebracht.

De buitenberm langs het fietspad is verkeersgeleidend en dient zo nodig als uitwijkplaats en zou daarom plaatselijk met bijvoorbeeld grasbetonblokken moeten kunnen worden verhard. Volgens de bestemmingsregels voor "Verkeer-Onverhard" zou dat dan niet mogen.

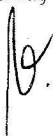
In het 'Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen' [CROW] figuren 7.4 en 7.5 en blz.71 is opgenomen dat langs een fietspad buiten de bebouwde kom een berm van 0,50m breedte als obstakelvrije zone aanwezig moet zijn.

In de Wegenverkeerswet hoofdstuk 1, artikel 1, 1b wordt onder 'weg' verstaan alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de tot die weg behorende paden en bermen of zijkanten.

De bestemming "Verkeer-Verkeer" moet daarom ruimte bieden voor de aanleg van de verharding van het fietspad en voor de vereiste obstakelvrije zone daarlangs.

De voor het overgrote deel onverharde Heringsweg heeft momenteel geen rechtstreekse aansluiting op de Oirschotseweg. Gemotoriseerd verkeer maakt daarom gebruik van perceel N788 (eigendom gemeente Boxtel) en verder via het zandpad op N225 en het verharde perceel N1082 om de Oirschotseweg te bereiken. Omdat men niet vanaf perceel N788 naar perceel N225 kan rijden (sloot en bomen vormen een obstakel) wordt illegaal van perceel N910 gebruik gemaakt. E.e.a is ook te bekijken op de luchtfoto bij de digitale verbeelding van het desbetreffende gebied. Deze plaatselijke verkeerssituatie lijkt mij geen goede blijvende oplossing.

Hoogachtend,



A van Vught
Monteverdstraat 16
5283 HW Boxtel



Stichting Schaderegelingskantoor voor Rechtsbijstandverzekering
 Bredewater 12 ■ Postbus 3020 ■ 2700 LA Zoetermeer ■ www.srk.nl
 Fax 079 342 79 90 ■ KvK-nr. 41149601 's Gravenhage
 ABN AMRO IBAN: NL44ABNA0430645139 ■ BIC: ABNANL2A
 ING IBAN: NL78INGB0668414170 ■ BIC: INGBNL2A
 ING IBAN: NL12INGB0000477820 ■ BIC: INGBNL2A

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
 Postbus 20019
 2500 EA DEN HAAG

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
1 NOV 2013	
ZAAKNR.	
AAN: <i>R3 Frans</i>	
BEHANDELD DD:	PAR:

HEDEN TEvens PER FAX: (070) 3651380

Zoetermeer, 1 november 2013

Uw kenmerk: 201206258/1/R3
 Ons dossiernummer: 1353754 A.4 SAG
 Doorkiesnummer: (079) 3303282
 Faxnummer: (079) 3303960
 E-mail: sag@srk.nl
 Betreft: Boxtel Bp Buitengebied 2011; namens B.P.M. Kuppens-Duis,
 handelende onder de naam Boomkwekerij Kuppens-Vullings VOF

Hoogedelgestrenghe heer, vrouwe,

In bovengenoemde procedure wil ik uw Afdeling nog wijzen op een gevolg van de procedureregeling in het bestemmingsplan, namelijk zoals deze in de praktijk zal leiden tot extra en onnodige werkdruk voor personen en/of bedrijven die binnen het plangebied wonen en werken alsmede een toename van de regelgeving die uiteindelijk leidt tot een strijd met de rechtszekerheid en een inbreuk maakt op een goede ruimtelijke ordening.

Vanwege de korte termijn die nog resteert voor de zitting van 14 november aanstaande zal ik zelf zorgdragen voor rechtstreekse verzending van ditzelfde stuk aan verweerder, te weten burgemeester en wethouders van Boxtel.

Het gaat om de situatie van een bedrijf in het plangebied, dat net als appellante, een boomkwekerij is. In die zin is sprake van een gelijklopend belang en voer ik het onderstaande als illustratie aan.

Wanneer deze 'concullega' van appellante gebruik maakt van een stuk grond, reeds in eigendom of recent aangekocht, dan is iedere keer een omgevingsvergunning vereist om tot de teelt van bomen te kunnen of mogen overgaan. Dergelijke aanvragen moeten iedere keer worden voorgelegd aan de Werkgroep Uitvoering Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel ter advies waarna het College van burgemeester en wethouders van Boxtel uiteindelijk zal beslissen op de aanvraag, al dan niet in overeenstemming met het afgegeven advies.

In de onderhavige situatie heeft het College gelukkig het advies van de Werkgroep terzijde gelegd en de betrokken boomkweker alsnog de gevraagde omgevingsvergunning afgegeven, maar de kans blijft aanwezig dat binnen een aangewezen bestemming bepaalde randvoorwaarden, die in het

**RECHTSBIJSTAND**

bestemmingsplan zijn opgenomen en door appellante in deze beroepsprocedure worden bestreden, de bedrijfsvoering onnodig belasten en onzeker maken. Appellante vreest dat deze situatie uiteindelijk ook haar bedrijfsbelangen kan treffen zonder dat daar een redelijk te beschermen doel, gezien vanuit planologische overwegingen, tegenover staat.

Een afschrift van die vergunning treft u hierbij aan, waarbij ik voor de verzending per fax slechts een deel van de vergunning meezend om het faxverkeer van en naar uw Afdeling niet onnodig te belasten.

Het betreft de omgevingsvergunning met het kenmerk RV/2013161 welke op 12 september 2013 is afgegeven door voornoemd College.

Hoogachtend,
SRK Rechtsbijstand

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S.A.N. Geerling', written over a horizontal line.

drs. S.A.N. Geerling

Bijlage: als genoemd.

20 Sep 2013 11:26

De Jong van Laarhoven

Nr. 9543 P 4



Boomkwekerij De Jong van Laarhoven B.V.
De heer J.C.M. de Jong
Brede Heide 16
5281 RZ Boxtel

Uw brief/nr. :
Datum : 12 september 2013
Ongenummerd : RV/2013161
Onderwerp : Brief bij omgevingsvergunning.

Ongenummerd : Agnes Ubben

Onderschrift : 237

Bijl./verz. dat.

12 SEP. 2013

Geachte heer De Jong,

Op 11 juni 2013 heeft u een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend. Het gaat om het aanplanten van boomteelt op de locatie Ontginningsweg, Brede Heide en Oirschotseweg. In deze brief informeren wij u over welke beslissing op de aanvraag is genomen.

Verlenen omgevingsvergunning

Wij hebben besloten de omgevingsvergunning te verlenen. De vergunning hebben wij bijgevoegd. Aan de vergunning zijn voorschriften verbonden. Wij raden u aan om de vergunning met de bijbehorende bijlagen zorgvuldig door te nemen. Dit kan veel misverstanden voorkomen. U moet namelijk de aan de vergunning verbonden voorschriften naleven. Let op: wij maken u er op attent dat u op pas gebruik mag maken van de vergunning wanneer deze in werking getreden is. Verder handelt u op eigen risico als u gebruik maakt van de verleende vergunning voordat deze onherroepelijk is.

Burgerlijk wetboek

In het Burgerlijk Wetboek (boek 5, titel 4) staan rechten en plichten van burgers vermeld. Wij willen u erop wijzen dat er rechten van derden worden genoemd, die er mogelijk voor zorgen dat u geen gebruik kunt maken van uw omgevingsvergunning.

Betaling leges

Overeenkomstig de legesverordening bent u voor het in behandeling nemen van uw aanvraag voor een omgevingsvergunning leges verschuldigd tot een bedrag van € 161,00. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Gemeente Boxtel

hoofadres: Markt 1, Boxtel
postadres: Postbus 10.000, 5280 DA Boxtel

tel: (0411) 65 59 11
fax: (0411) 65 52 25

e-mail: gemeente@boxtel.nl
internet: www.boxtel.nl

22 Sep. 2013 11:26

De Jong van Laarhoven

Nr. 9543 p. 5

**Omgevingsvergunning
RV/2013161****Aanvraag**

Burgemeester en wethouders hebben op 11 juni 2013 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen van Boomkwekerij De Jong van Laarhoven B.V., p/a Brede Heide 16 te Boxtel voor het aanplanten van boomleef. De aanvraag gaat over Ontginningsweg, Brede Heide en Oirschotseweg. De aanvraag is geregistreerd onder nummer RV/2013161.

Besluit

Burgemeester en wethouders besluiten, gelet op artikel 2.1 en 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de omgevingsvergunning te verlenen aan Boomkwekerij De Jong van Laarhoven B.V..

De omgevingsvergunning wordt verleend onder de bepaling dat de gewaarmerkte stukken deel uitmaken van de vergunning. De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

1. uitvoeren werken/werkzaamheden

Procedure

De besluitvormingsprocedure is uitgevoerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De aanvraag is getoetst aan het Besluit omgevingsrecht en de ministeriële Regeling omgevingsrecht en aan:

- artikel 2.11 van de Wabo en artikel 44.2.1 onder i van het bestemmingsplan Bu lengebied 2011 voor de activiteit uitvoeren werken/werkzaamheden

Gebleken is dat uw aanvraag voldoet en daarom verlenen wij u de gevraagde omgevingsvergunning.

Bijgevoegde documenten

De volgende documenten worden meegezonden met het besluit en zijn als gewaarmerkt stuk bijgevoegd:
bijlage 1 aanvraagformulier, ontvangen op 11 juni 2013;

Boxtel, 10 september 2013,

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Boxtel,
namens dezen,
hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling,
Maria Snellen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Snellen'.

23. Sep. 2013 11:27

De Jeng van Loathoven

Nr. 9543 P. 6



Omgevingsvergunning RV/2013161

Overwegingen

Aan het besluit liggen de volgende inhoudelijke overwegingen ten grondslag:

Activiteit uitvoeren werken/werkzaamheden

Bij het nemen van het besluit hebben wij overvogen dat:

Vergunningplicht

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b. van de Wabo is het verboden om zonder omgevingsvergunning een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald. De gronden waarop de aanvraag betrekking heeft zijn bestemd tot "agrarisch met waarden" (art. 7) en met de volgende waarden:

- Attentiegebied EHS (art. 35);
- Leefgebied soorten van kleinschalig cultuurlandschap (art. 44)
- Extensiveringsgebied

binnen het bestemmingsplan Buitengebied 2011.

Artikel 44.2.1 van het bestemmingsplan bepaalt dat voor teelt van houtgewas met agrarische productiefunctie vergunning nodig is.

De in 44.2.2 van het bestemmingsplan genoemde uitzonderingen zijn niet van toepassing.

Bestemmingsplan

In artikel 44.2.3 van het bestemmingsplan is bepaald dat de vergunning slechts verleend kan worden indien door de werken of werkzaamheden geen onevenredige aantasting van de waarden van deze gronden plaatsvindt.

Het aanplanten van de percelen met boomteelt heeft geen onevenredig negatief effect op de waarde "leefgebied soorten van kleinschalig cultuurlandschap". Er worden geen mitigerende of compenserende maatregelen getroffen. Soortgroepen als struweelvogels, vlinders en vleermuizen hebben geen last van deze teelt.

Advies WUBBB

Op grond van artikel 2 van de Verordening op de WUBBB 2008 is het verplicht de aanvraag om advies voor te leggen aan de Werkgroep Uitvoering Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel. De WUBBB heeft de aanvraag besproken in haar vergadering van 21 augustus 2013. De Natuurwerkgroep heeft een negatief advies uitgebracht. Wij zijn echter van mening dat de bestaande waarden niet worden aangetast door de boomteelt waarom wij besloten hebben af te wijken van het advies van de WUBBB.

Conclusie

Gelet op de in het bestemmingsplan opgenomen regels kunnen wij instemmen met de activiteit uitvoeren werken/werkzaamheden.

Daarom zijn wij van mening dat wij de activiteit uitvoeren werken/werkzaamheden moeten toestaan.

De informatie verzonden met dit faxbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen is verboden, evenals openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en verstrekking aan derden. Indien u dit faxbericht abusievelijk hebt ontvangen, neemt u dan alstublieft contact op met SRK Rechtsbijstand via +31 (0)79 344 81 81 en noem ons de afzender en het faxnummer waar het faxbericht naartoe is gezonden. Vernietigt u daarna het originele faxbericht.

The information contained in this communication is intended to be only for the addressee. Any use by third parties, and disclosure, copying, or distribution of this information is prohibited. If this fax message is received in error, please contact SRK Rechtsbijstand on +31 (0)79 344 81 81 quoting the name of the sender and the fax number to which it has been sent and then abolish it.

SRK Rechtsbijstand (Stichting Schaderegelingskantoor voor Rechtsbijstandverzekering) is een in Nederland geregistreerde stichting (Kamer van Koophandel 's-Gravenhage nummer 41149601), statutair gevestigd op Bredewater 12, 2715 CA te Zoetermeer.

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL			
31 OKT 2013			
			ovb
afd.	Ro		kopie

Bojst

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
29 oktober 2013	201206261/1/R3	
Onderwerp	Behandelend ambtenaar	
Boxtel	J.A. Frans	
RA Buitengebied 2011	070-4264771	

De zaken met nrs. 201206258/1 en 201206261/1 worden op donderdag 14 en vrijdag 15 november 2013 op zitting behandeld. U bent hiertoe reeds uitgenodigd. Ten behoeve van de behandeling ter zitting treft u hierbij een meer gedetailleerde planning aan.

In afwijking van hetgeen staat vermeld in voornoemde uitnodiging over een spreektijd van vijf minuten, heeft de zittingskamer inzake de behandeling van deze zaken als volgt besloten. De leden van de meervoudige kamer zullen beginnen met het stellen van de vragen die bij de bestudering van de dossiers zijn opgekomen. Na beantwoording daarvan kunt u desgewenst nog een nadere toelichting geven. Ik verzoek u hiermee bij de voorbereiding van de zitting rekening te houden.

Vanwege het aantal beroepen is een onderverdeling gemaakt in twee zittingsdagen.

Op donderdag 14 november zullen vanaf 10:00 uur worden behandeld de beroepen van:

1. J.J.M. Broeders
1. BPG Boxtel van Aarle Bouwmaterialen B.V.
2. H.C. Van der Aa en W.J.N. van der Aa-van Hal
3. Kwekerij J.A.C. van de Langenberg B.V. (zaak nr. 201206261/1)

Donderdag vanaf 13.00 uur, zullen de beroepen worden behandeld van:

1. P.W.H.M. Ceelen
2. W.P.I.M. Ceelen
3. B.P.M. Kuppens-Duis, handelend onder de naam Boomkwekerij Kuppens Vullings VOF

Op vrijdag 15 november zullen vanaf 10:00 uur worden behandeld de beroepen van:

1. H. van Mensvoort

2435599(UN1)

2. A. van der Pas
3. A. Vorstenbosch-van Engeland
4. Th. de Kroon-van Engeland
5. I.F.C. Peters en L.G.M. Peters-van de Laar

Vrijdag vanaf 13.00 uur zullen de beroepen worden behandeld van:

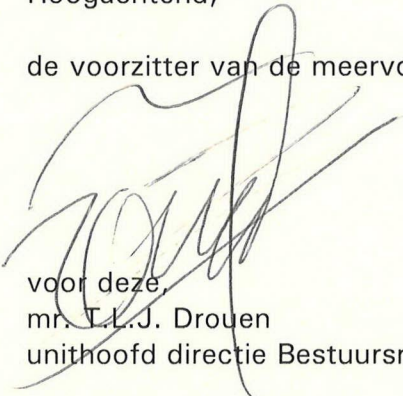
1. Th. van de Aker
2. A.A.A. van Vught
3. M. van Santvoort en anderen, handelend onder de naam buurtschap Langenberg en Schijndelsedijk

U wordt uitgenodigd te verschijnen op het dagdeel waar een beroep wordt behandeld waarbij u partij bent. U bent niet verplicht te verschijnen. Overigens staat het u vrij ook de andere dagdelen bij te wonen, dan dat waarop het beroep wordt behandeld waarbij u partij bent.

Mede vanwege de samenhang van de onderwerpen die op een dagdeel behandeld zullen worden, kunnen verzoeken om uitstel van de zitting of om wijziging van bovenstaande zittingsindeling niet worden gehonoreerd.

Hoogachtend,

de voorzitter van de meervoudige kamer,



voor deze,
mr. T.L.J. Drouen
unithoofd directie Bestuursrechtspraak

GEMEENTE BOXTEL				
31 OKT 2013				
				ovb
afd.	Rw		kopie	grf.

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

Datum
29 oktober 2013

Ons nummer
201206258/1/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Bp Buitengebied 2011

Behandelend ambtenaar
J.A. Frans
070-4264771

De zaken met nrs. 201206258/1 en 201206261/1 worden op donderdag 14 en vrijdag 15 november 2013 op zitting behandeld. U bent hiertoe reeds uitgenodigd. Ten behoeve van de behandeling ter zitting treft u hierbij een meer gedetailleerde planning aan.

In afwijking van hetgeen staat vermeld in voornoemde uitnodiging over een spreektijd van vijf minuten, heeft de zittingskamer inzake de behandeling van deze zaken als volgt besloten. De leden van de meervoudige kamer zullen beginnen met het stellen van de vragen die bij de bestudering van de dossiers zijn opgekomen. Na beantwoording daarvan kunt u desgewenst nog een nadere toelichting geven. Ik verzoek u hiermee bij de voorbereiding van de zitting rekening te houden.

Vanwege het aantal beroepen is een onderverdeling gemaakt in twee zittingsdagen.

Op donderdag 14 november zullen vanaf 10:00 uur worden behandeld de beroepen van:

1. J.J.M. Broeders
1. BPG Boxtel van Aarle Bouwmaterialen B.V.
2. H.C. Van der Aa en W.J.N. van der Aa-van Hal
3. Kwekerij J.A.C. van de Langenberg B.V. (zaak nr. 201206261/1)

Donderdag vanaf 13.00 uur, zullen de beroepen worden behandeld van:

1. P.W.H.M. Ceelen
2. W.P.I.M. Ceelen
3. B.P.M. Kuppens-Duis, handelend onder de naam Boomkwekerij Kuppens Vullings VOF

Op vrijdag 15 november zullen vanaf 10:00 uur worden behandeld de beroepen van:

1. H. van Mensvoort

2435592(UN1)

2. A. van der Pas
3. A. Vorstenbosch-van Engeland
4. Th. de Kroon-van Engeland
5. I.F.C. Peters en L.G.M. Peters-van de Laar

Vrijdag vanaf 13.00 uur zullen de beroepen worden behandeld van:

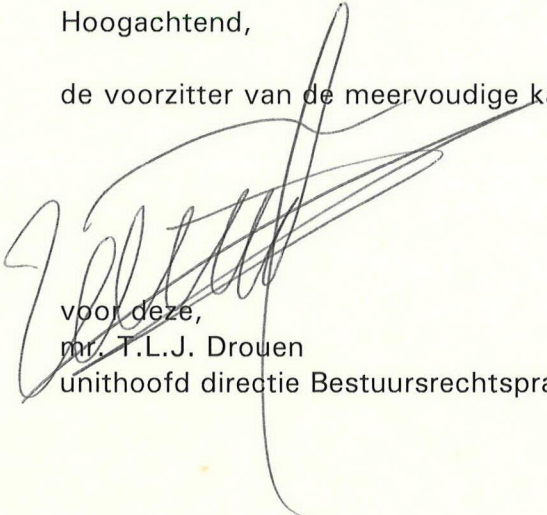
1. Th. van de Aker
2. A.A.A. van Vught
3. M. van Santvoort en anderen, handelend onder de naam buurtschap Langenberg en Schijndelsedijk

U wordt uitgenodigd te verschijnen op het dagdeel waar een beroep wordt behandeld waarbij u partij bent. U bent niet verplicht te verschijnen. Overigens staat het u vrij ook de andere dagdelen bij te wonen, dan dat waarop het beroep wordt behandeld waarbij u partij bent.

Mede vanwege de samenhang van de onderwerpen die op een dagdeel behandeld zullen worden, kunnen verzoeken om uitstel van de zitting of om wijziging van bovenstaande zittingsindeling niet worden gehonoreerd.

Hoogachtend,

de voorzitter van de meervoudige kamer,



voor deze,
mr. T.L.J. Drouen
unithoofd directie Bestuursrechtspraak

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL				
05 NOV 2013				
			ovb	
afd.	Ro		kopie	arf

Boxtel

Datum
4 november 2013

Ons nummer
201307477/1/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Bp.'Boxtel Oost'

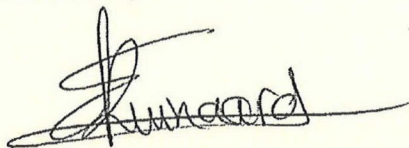
Behandelend ambtenaar
P. Slappendel
070-4264288

De Afdeling heeft in de bovenvermelde zaak een brief ontvangen waarbij het beroep is ingetrokken. Een kopie van deze brief treft u hierbij aan. Dit beroep wordt daarom niet verder behandeld.

Dit betekent overigens niet dat de behandeling van de zaak geheel is beëindigd. De behandeling van het geschil tussen de overige partijen wordt voortgezet.

Hoogachtend,

de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,
voor deze,



mw. mr. E.C. Ruinaard,
directeur Bestuursrechtspraak

De administratie is op 27 december gesloten.

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
04 NOV 2013
ZAAKNR.
AAN: *Stappeveld R3*
BEHANDELD: DD: PAR:

Boxtel, 1 november 2013

Aan de Raad van State

Afdeling Bestuursrechtspraak

Postbus 20.019

2500EA Den Haag

Betreft: Boxtel, Bp. Boxtel Oost Nr 201307477/1/R3

Geachte Raad,

Hierbij deel ik u mede dat ik bovengenoemd beroep intrek.

De reden is dat de Gemeente Boxtel vandaag bevestigd heeft, dat genoemd Bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor mijn woning en/of perceel.

Met vriendelijke groet,

J. Bakker



De Wagenmaker 9, 5283MH Boxtel

AANTEKENEN

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL				
05 NOV 2013				
			ovb	
afd.	RO		kopie	Grf.

Datum
1 november 2013

Ons nummer
201306565/1/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Bp 'Kalksheuvel'

Behandelend ambtenaar
D.J.J.M. Wolfs
070-4264114

Het geding, waarvan het zaaknummer hierboven is vermeld, zal worden behandeld op een zitting van Unit R3 van de Afdeling.

Datum : 16 december 2013
Tijd : 11.30 uur
Plaats : Den Haag, Kneuterdijk 22

U wordt uitgenodigd voor de zitting. U bent niet verplicht te verschijnen. Met betrekking tot het verloop van de zitting geldt het volgende:

De Afdeling heeft het dossier grondig bestudeerd. De zitting is niet bedoeld om standpunten te herhalen die de Afdeling al in de stukken heeft gelezen. Het accent van het onderzoek op de zitting zal daarom liggen op het beantwoorden door partijen van vragen van de Afdeling over de feiten en geschilpunten. Naar aanleiding van die vragen kunt u uw standpunt verduidelijken en toelichten.

Voor partijen die daarop prijs stellen, bestaat de mogelijkheid om aan het begin van de zitting, voordat de Afdeling met het stellen van vragen begint, een korte uiteenzetting te geven van hoogstens vijf minuten. Daarbij kan desgewenst op de kern van de zaak worden ingegaan dan wel juist op een bepaald aspect in het bijzonder. Uitsluitend die korte uiteenzetting kan op de zitting in schriftelijke vorm aan de Afdeling worden overgelegd. Neemt u in dat geval voldoende afschriften mee, ook voor uw wederpartij(en).

Een verzoek tot het houden van een langere uiteenzetting dan deze vijf minuten is mogelijk, maar wordt slechts bij hoge uitzondering ingewilligd. In dat geval wordt dat ook aan de wederpartij(en) toegestaan. Ook de schriftelijke vorm van deze uiteenzetting kan op de zitting aan de Afdeling worden overgelegd.

Het gemotiveerde verzoek dient u uiterlijk vier weken voor zitting in. Binnen veertien dagen ontvangt u dan bericht of uw verzoek is ingewilligd of afgewezen.

2437810(BB1)

In ieder geval krijgt u op de zitting na de beantwoording van de vragen de gelegenheid om punten die naar uw oordeel nog onderbelicht zijn gebleven, beknopt naar voren te brengen, vanzelfsprekend zonder daarbij in herhaling te vervallen. Hetgeen u dan naar voren brengt, wordt niet in schriftelijke vorm overgelegd. De griffier houdt daar wel aantekening van.

De Afdeling kan alsnog besluiten tot een afwijkend verloop van de zitting, maar daarvan ontvangt u dan uiterlijk veertien dagen voor de zitting bericht.

Indien u zich laat vertegenwoordigen, dient uw vertegenwoordiger een schriftelijke, door u ondertekende machtiging mee te nemen naar de zitting. Een machtiging is niet nodig indien uw vertegenwoordiger advocaat is.

Voor het bijwonen van de zitting dient u 15 minuten van tevoren aanwezig te zijn. U kunt zich melden bij de receptie.

Vanaf een week voor de zitting kunt u op de website van de Raad van State (www.raadvanstate.nl) de samenstelling van de behandelende kamer van de Afdeling zien.

In deze zaak kunt u nog nadere stukken indienen. Deze stukken moeten uiterlijk op de elfde dag voor de zitting door de Afdeling zijn ontvangen. Stukken die daarna bij de Afdeling binnenkomen, worden teruggezonden. U kunt in dat geval eventueel op de zitting vragen om de stukken alsnog aan het dossier toe te voegen. Dat verzoek kan echter worden afgewezen.

U kunt getuigen en deskundigen meebrengen naar de zitting of hen bij aangetekende brief of deurwaardersexploot oproepen om op de zitting te verschijnen. Hierover moet u de Afdeling en de andere partijen uiterlijk een week voor de dag van de zitting schriftelijk informeren. U dient daarbij de namen en de woonplaatsen van de getuige(n) en/of deskundige(n) te vermelden.

De kosten die voor u voortvloeien uit het meebrengen van getuigen en deskundigen blijven in beginsel voor uw rekening.

Tenzij mondeling uitspraak wordt gedaan, zal de beslissing in deze zaak binnen zes weken na de zitting openbaar worden gemaakt op een openbaarmakingszitting. In bijzondere omstandigheden kan deze termijn worden verlengd met ten hoogste zes weken. Elke woensdag wordt een openbaarmakingszitting gehouden. Op de website van de Raad van State (www.raadvanstate.nl) treft u een overzicht aan van nummers van zaken waarin de beslissing op de woensdag van die week openbaar wordt gemaakt. Deze lijst wordt elke maandag geactualiseerd. Op deze wijze kunt u eenvoudig nagaan of in die week een uitspraak in uw zaak is te verwachten. Het is niet noodzakelijk de openbaarmakingszitting op woensdag bij te wonen.

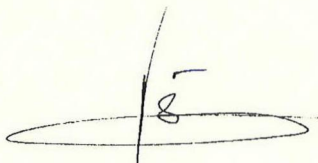
U kunt na de openbaarmaking direct de geanonimiseerde tekst van de uitspraak via de website van de Raad van State inzien. Meer informatie hierover vindt u op de website.

Partijen ontvangen zo spoedig mogelijk een afschrift van hun uitspraak op het correspondentieadres.

De mogelijkheid om auto's te parkeren in de omgeving van het gebouw van de Raad van State is beperkt. Informatie over de bereikbaarheid van het gebouw vindt u op de website van de Raad van State.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'H' and 'C' with a horizontal line through them, all enclosed within a large, loopy oval.

mr. H.H.C. Visser

AANTEKENEN

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL				
07 NOV 2013				
				ovb
afd.	Ro		kopie	95

Bo750

Datum 6 november 2013 Ons nummer 201306293/3/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Niet tijdig vaststellen nieuw
bestemmingsplan m.b.t. Boxtel-Noord

Behandelend ambtenaar
D.J.J.M. Wolfs
070-4264114

Bij brief van 5 november 2013 bent u uitgenodigd dan wel opgeroepen voor de behandeling van de bovenvermelde zaak op een zitting.

De (voorzitter van de) Afdeling heeft aanleiding gezien voor de volgende wijziging.

De behandeling van de zaak op zitting zal plaatsvinden op

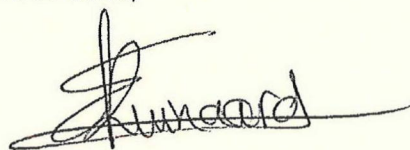
Datum : 27 november 2013

Tijd : 12.15 uur

Plaats : Den Haag, Kneuterdijk 22.

Hoogachtend,

de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,
voor deze,



mw. mr. E.C. Ruinaard,
directeur Bestuursrechtspraak

De administratie is op 27 december gesloten.

AANTEKENEN

Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL				
07 NOV 2013				
				ovb
afd.	Ro		kopie	gr/
Boxtel				

Datum 5 november 2013 Ons nummer 201306293/3/R3

Uw kenmerk

Onderwerp
Boxtel
Niet tijdig vaststellen nieuw
bestemmingsplan m.b.t. Boxtel-Noord

Behandelend ambtenaar
D.J.J.M. Wolfs
070-4264114

Het verzet dat door u is gedaan en waaraan bovenvermeld zaaknummer is toegekend, zal worden behandeld op een zitting van de Afdeling.

Datum : 27 november 2013
Tijd : 14.00 uur
Plaats : Den Haag, Kneuterdijk 22

U wordt uitgenodigd voor de zitting. U bent niet verplicht te verschijnen. Met betrekking tot het verloop van de zitting geldt het volgende:

Op de zitting wordt alleen ingegaan op de redenen waarom u het niet eens bent met de uitspraak waartegen uw verzet is gericht. De Afdeling zal u daar – indien nodig – vragen over stellen en daarna kunt u nog een nadere toelichting geven. Voor partijen die daarop prijs stellen, bestaat de mogelijkheid om aan het begin van de zitting, voordat de Afdeling met het stellen van vragen begint, een korte uiteenzetting te geven van hoogstens vijf minuten. Uitsluitend die korte uiteenzetting kan op de zitting in schriftelijke vorm aan de Afdeling worden overgelegd.

Verklaart de Afdeling uw verzet gegrond, dan vervalt de bedoelde uitspraak en wordt de zaak verder behandeld.

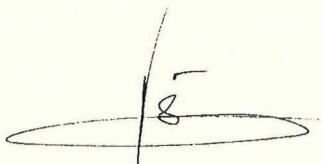
Indien u zich laat vertegenwoordigen, dient uw vertegenwoordiger een schriftelijke, door u ondertekende machtiging mee te nemen naar de zitting. Een machtiging is niet nodig indien uw vertegenwoordiger advocaat is.

Vanaf een week voor de zitting kunt u op de website van de Raad van State (www.raadvanstate.nl) de samenstelling van de behandelende kamer van de Afdeling zien.

De mogelijkheid om auto's te parkeren in de omgeving van het gebouw van de Raad van State is beperkt. Informatie over de bereikbaarheid van het gebouw vindt u op de website van de Raad van State.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' with a horizontal line through it, and a small '8' or similar character to the right.

mr. H.H.C. Visser

De administratie is op 27 december gesloten.

Perspectief voor oudere werklozen?

**Dienstverlening aan oudere (45+)
bijstandsgerechtigden**

Colofon

Programma	Dienstverlenende Overheid
Datum	Augustus 2013
Nummer	R13/05
ISSN	1383-8733
ISBN	978-90-5079-264-6

Voorwoord

Dit rapport is het begin van een meerjarig toezichtprogramma van de Inspectie SZW dat zich richt op de dienstverlening aan en samenwerking voor kwetsbare groepen. De inspectie heeft zich daarbij als eerste gericht op oudere bijstandsgerechtigden en onderzocht wat de bijdrage is van de dienstverlening door gemeentelijke klantmanagers aan het vergroten van de kansen voor oudere bijstandsgerechtigden (45+) op de arbeidsmarkt. In het najaar verschijnt een rapportage over de dienstverlening aan oudere Ww-ers.

Oudere bijstandsgerechtigden kennen vaak een specifieke problematiek. Zij moeten intensiever, anders en langer zoeken naar een baan dan andere doelgroepen. In het onderzoek komt naar voren dat de huidige wijze van dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden onvoldoende rekening houdt met de 'eigen' problematiek van ouderen. De diagnose waarop de dienstverlening en samenwerking is gebaseerd is vaak globaal, de dienstverlening zelf bestaat veelal uit standaardtrajecten, en is intensief aan het begin van de werkloosheidsperiode, maar neemt af naarmate de werkloosheid langer duurt. De oudere werkloze wordt ook niet erg gestimuleerd noch gecontroleerd om na een periode van werkloosheid breder te gaan zoeken dan in de functies of sectoren die hij of zij gewend is. Tenslotte worden werkgevers niet actief betrokken bij het plaatsen van oudere werklozen, hetgeen nodig is om de negatieve beeldvorming bij werkgevers over oudere werklozen te doorbreken. De inspectie is dan ook van mening dat klantmanagers meer uit hun dienstverlening kunnen halen. Dat heeft in het bijzonder te maken met een effectievere invulling van de dienstverlening en het maken van de juiste keuzes.

In de nota van bevindingen 'Dienstverlening aan Wwb'ers 45+ en 55+', wordt uitvoerig ingegaan op de interactie tussen de uitvoerders en de oudere werklozen zoals die plaatsvindt in de spreekkamer. Ik beveel u van harte aan deze nota te lezen.

Mr. J.A. van den Bos
Inspecteur-generaal
Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Inhoud

Colofon—2

Voorwoord—3

Samenvatting en oordeel—5

1 Inleiding—9

2 Gemeentelijke beleid ten aanzien van oudere werklozen—13

3 Maatwerkdienstverlening—15

4 Ondersteuning van de zelfredzaamheid—21

5 Vraaggerichtheid van de dienstverlening—27

6 Duidelijkheid in de dienstverlening—31

7 Continuïteit en samenwerking—34

Bestuurlijke reacties en naschrift Inspectie SZW—37

Lijst publicaties van de Inspectie SZW, Werk en Inkomen—44

Samenvatting en oordeel

De inspectie heeft in dit onderzoek onderzocht in hoeverre de dienstverlening en samenwerking door klantmanagers werkzaam bij gemeenten hebben bijgedragen aan het vergroten van de kansen voor oudere bijstandsgerechtigden (45+) op de arbeidsmarkt. Het verloop van de dienstverlening is op vijf aspecten onderzocht: het leveren van maatwerk, aandacht voor het vergroten van zelfredzaamheid, duidelijkheid, vraaggerichte dienstverlening (rekening houdend met de vraag op de arbeidsmarkt) en continuïteit en samenwerking.¹

Voor de beantwoording van de vraag heeft de inspectie in de eerste helft van 2013 drie onderzoeken uitgevoerd: een literatuurstudie (wat is er bekend in de literatuur over het verloop en de werkzame bestanddelen van de dienstverlening aan oudere werklozen?), een beleidsinventarisatie (hebben gemeenten specifiek beleid voor oudere bijstandsgerechtigden, en zo ja, hoe ziet dat beleid er uit?) en een kwalitatief retrospectief onderzoek (wat is het verloop van de dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden, wat zijn de resultaten en zo mogelijk wat waren de werkzame bestanddelen die tot een verbetering van de kansen op de arbeidsmarkt hebben geleid?).²

Gemeentelijk beleid

Gemeenten hebben beleidsvrijheid om voor bepaalde groepen specifiek beleid te voeren. Uit het onderzoek blijkt dat 16 procent van de gemeenten specifiek beleid voor oudere werklozen heeft. Gemeenten met meer dan 100.000 inwoners hebben relatief vaker specifiek beleid voor oudere werklozen dan kleinere gemeenten. Gemeenten zetten vooral aanbodgerichte dienstverlening in, dat wil zeggen afgestemd op de behoefte van de oudere werkloze en niet op de vraag van de arbeidsmarkt (vraaggericht). Beleid ten aanzien van vraaggerichte dienstverlening wordt door veel gemeenten niet of nauwelijks ontwikkeld.

De belangrijkste bevindingen ten aanzien van de vijf aspecten van dienstverlening komen hieronder achtereenvolgens aan bod.

Maatwerk

De inspectie constateert dat maatwerk aan oudere werklozen beperkt voorkomt. De diagnose en de keuze voor een bepaalde aanpak zijn in veel gevallen globaal en blijven impliciet. Intuïtie, mensenkennis en persoonlijke ervaring van de klantmanagers zijn vaak bepalend voor de keuzes en zijn minder vaak gebaseerd op een gedeelde werkwijze en het gebruik van diagnose-instrumenten. Het aanbod dat

¹ In feite gaat het om zes aspecten waarvan er twee (continuïteit en samenwerking) als één is gezien vanwege de onderlinge samenhang. Bij de samenwerking met andere partijen binnen en buiten de Suwi-keten is het van belang dat continuïteit in het zoekproces is gewaarborgd, om te voorkomen dat de werkloosheidsduur langer wordt

² In dit onderzoek zijn cases gevormd uit twee respondentengroepen: een groep van klanten die wel en een (controle) groep van eveneens klanten die niet is uitgestroomd naar werk. Het ging daarbij om respondenten die 1,5 jaar in de uitkering verbleven of hebben verbleven. Er zijn in totaal 38 cases bestudeerd waarvoor 92 personen zijn geïnterviewd. De eerste resultaten van de interviews en de casestudies zijn vervolgens gefilterd en in ruim 20 stellingen voorgelegd aan 125 klantmanagers die werkzaam zijn bij (a-selectie steekproef van) 92 gemeenten. In vier focusgroepen met steeds ongeveer 12 deelnemers zijn de meest opvallende uitkomsten vervolgens besproken. De resultaten van de enquête en de focusgroepen zijn opgenomen in de nota van bevindingen. De resultaten van casestudies en de enquête en focusgroepen verschillen soms. Een oorzaak hiervan zou kunnen zijn dat de inspectie in de casestudies met de werkloze én met de betrokken klantmanager en re-integratiebegeleider hebben teruggekeken naar hoe de feitelijke dienstverlening voor de betreffende oudere werkloze de afgelopen anderhalf jaar is verlopen. De uitkomsten van de enquête en focusgroepen gaan over de dienstverlening die klantmanagers (volgens henzelf) in het algemeen aan oudere werklozen bieden.

klantmanagers kunnen inzetten bestaat uit een beperkt aantal standaard re-integratietrajecten. Binnen de trajecten wordt incidenteel een uitgebreidere diagnose uitgevoerd door de re-integratiebegeleider om na te gaan op welke terreinen een klant ondersteuning behoeft. Er zijn weinig voorbeelden aangetroffen van trajecten waarin sprake is van een uitgebreide diagnose bij de start of waarin gedurende het traject continue herbeoordeling van de situatie plaatsvindt. In meerdere cases kwam naar voren dat achteraf de diagnose onjuist bleek of dat er een aanvullende diagnose nodig was. Uitgestroomde klanten werden door klantmanagers aanvankelijk als niet kansrijk ingeschat en niet uitgestroomde klanten als kansrijk. Zo zijn er in het onderzoek niet kansrijk ingeschatte klanten aangetroffen die ondanks hun belemmeringen door eigen zoekgedrag en initiatief zijn uitgestroomd. Maatwerk lijkt derhalve een containerbegrip wat in de praktijk inhoudt dat klantmanagers naar eigen inzichten hun dienstverlening invullen en aanbieden.

Ondersteuning zelfredzaamheid

De inspectie concludeert dat klantmanagers en re-integratiebegeleiders oudere werklozen in de Wwb vooral in de beginperiode van de uitkering ondersteuning bieden op zelfredzaamheid. Nagenoeg alle klanten krijgen standaard sollicitatietrainingen aangeboden. Als de inschatting van de klantmanager is dat klanten ver van de arbeidsmarkt afstaan en er veel persoonlijke belemmeringen zijn dan wordt er minder ondersteuning op zelfredzaamheid geboden. Voor klanten met persoonlijke problemen wordt ook gewerkt aan het versterken van het zelfvertrouwen. De ondersteuning neemt af als klanten langer in de uitkering zitten. Er wordt dan wel gevraagd naar de sollicitatieactiviteiten, maar er is geen actieve begeleiding bij het solliciteren meer. Het is onduidelijk of de niet-uitgestroomde, minder zelfredzame klanten na de eerste intensieve periode van dienstverlening wel voldoende handvatten hebben gekregen om zelf een baan te vinden. De uitgestroomde klanten blijken wel meer gebruik te maken van die handvatten dan niet uitgestroomde klanten.

Vraaggerichte dienstverlening

De inspectie constateert dat de vraaggerichte dienstverlening voornamelijk wordt vormgegeven door het aanbieden van vacatures. Bij het aanbieden van vacatures is er veel aandacht voor de richting waarin de klant graag een baan wil en in mindere mate voor de kansrijkheid van sectoren. Andere wijzen van vraaggerichte dienstverlening komen veel minder vaak voor. Zo is bemiddeling - klanten direct in contact brengen met werkgevers die vacatures hebben – in de casestudies niet vaak aangetroffen. Waar dit wel het geval was leek het wel opbrengsten te bieden met het oog op de vergroting van kansen op de arbeidsmarkt. Slechts in enkele gevallen worden klanten opgeleid voor een specifieke vacature. De inspectie constateert dat gemeenten in het algemeen geld vrijmaken voor re-integratietrajecten, maar daarin terughoudend zijn voor scholingstrajecten. Van het specifiek werven van arbeidsplaatsen voor oudere werknemers zijn geen voorbeelden aangetroffen.

Het scheppen van duidelijkheid

De inspectie stelt vast dat klanten door de klantmanager voldoende op hun rechten en plichten worden gewezen en daarop ook worden aangesproken. Controle op het zoekgedrag gebeurt in beperkte mate. Indien klantmanagers niet controleren, dan zijn zij van mening dat de motivatie van de klant voldoende is, de kansen op de

arbeidsmarkt voor hen gering zijn, of dat zij willen voorkomen dat de vertrouwensband tussen de klantmanager en de klant geschonden wordt. Hoewel in de dienstverlening wordt benadrukt dat de klanten zich breder moeten opstellen, wordt er in de praktijk nauwelijks op de inhoud, kwaliteit en breedte van het zoekgedrag gecontroleerd. Ook het zo nodig dreigen met een maatregel vindt weinig plaats. In alle onderzochte gevallen waarin de klantmanager van mening was dat de klant breder moest solliciteren, bleef het bij aanspreken en was er geen sprake van het opleggen van een maatregel. De acceptatiebereidheid en het zoekgedrag veranderen dan ook nauwelijks na een periode van werkloosheid.

Continuïteit en samenwerking

De inspectie constateert in het onderzoek dat er intensief contact is tussen oudere werklozen en re-integratiebegeleiders. Hierdoor hebben de re-integratiebegeleiders zicht op de ontwikkeling die een klant doormaakt in het re-integratietraject, en kunnen hier in de trajecten hun dienstverlening op aanpassen. Klantmanagers zelf hebben weinig contact met oudere werklozen tijdens het re-integratietraject, maar ook niet na het traject. Het gevolg is dat klanten weer terugvallen in inactiviteit, gedemotiveerd raken en soms geheel niet meer solliciteren. Verder wordt er door de klantmanagers nauwelijks samengewerkt met re-integratiebegeleiders, maar ook niet met externe partijen, zoals gezondheidszorg, onderwijs en schuldhulpverlening. In de enkele gevallen waar de inspectie wel intensieve samenwerking en contact heeft aangetroffen, blijkt dat oudere werklozen erbij gebaat zijn: doordat beide partijen zicht hebben op de ontwikkeling van kansen, kan er meer worden gedaan om klanten uit de uitkering te laten stromen.

Conclusies en oordeel

Het onderzoek van de inspectie laat zien dat oudere bijstandsgerechtigden een specifieke problematiek kennen.³ Ze hebben veelal een langdurige eenzijdige loopbaan achter de rug, die vaak op een vervelende manier teneinde liep. De relatief lange Ww-periode die (vaak) daarna volgde, behelsde het schrijven van vele sollicitaties die tot weinig of niets hebben geleid. De werkloosheidsperiode is hierdoor gekenmerkt door gevoelens van rouw en teleurstelling. Door de vele afwijzingen voelen ouderen zich afgeschreven en nutteloos, terwijl zij juist graag door de ervaring die ze hebben opgedaan iets willen bijdragen aan de maatschappij. Hun zoekgedrag kenmerkt zich door het zoeken in sectoren en beroepen die ze kennen, en onwetendheid ten aanzien van het benutten van hun eigen netwerk, of netwerken in het algemeen en/of uitzendwerk. Hun diploma's zijn veelal verouderd en het is voor hen moeilijk goed zicht te krijgen op de eigen competenties en vaardigheden die ze voor ander werk dan ze gewend zijn kunnen inzetten. Daarnaast hebben zij te maken met vooroordelen van werkgevers ten aanzien van oudere werknemers. Door de combinatie van factoren moeten ouderen intensiever, anders en langer zoeken dan andere doelgroepen om een baan te vinden.

De inspectie concludeert op basis van haar onderzoek dat, hoewel de uitvoering zich richt op werkherleving, de invulling van de dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden onvoldoende rekening houdt met de specifieke ondersteuning die nodig en doeltreffend is voor de groep oudere werklozen die minder zelfredzaam is.

De dienstverlening die wordt geboden bestaat veelal uit standaardtrajecten (al dan niet extern ingekocht). Als klanten ver van de arbeidsmarkt afstaan en veel

³ Zie hiervoor ook RWI (2011); Bosselaar, H. (2011); Ravesteijn, J. (2011 en 2010)

persoonlijke belemmeringen hebben, wordt er minder ondersteuning op zelfredzaamheid geboden. In het algemeen wordt er slechts een globale diagnose gesteld die vaak onvoldoende gefundeerd is en frequent achteraf onjuist bleek. Daarnaast is de dienstverlening weinig gericht op het onder de aandacht brengen van de oudere werkloze bij werkgevers door middel van directe bemiddeling of andere vormen van vraaggerichte dienstverlening. Er is in de dienstverlening in beperkte mate focus en controle op het vergroten van de acceptatiebereidheid en het stimuleren van breed zoekgedrag. Tenslotte kenmerkt de dienstverlening zich door een aan het begin van de werkloosheid vrij intensief aanbod van sollicitatietrainingen en leerwerktrajecten, maar kent de dienstverlening daarna weinig continuïteit.

Zelfredzame klanten geven aan gebaat te zijn bij de huidige wijze van dienstverlening, zij vinden veelal een plek bij een werkgever op eigen initiatief en kunnen die innemen met behulp van beschikbare instrumenten (zoals loonkostensubsidies, werkgeversbonussen en werken met behoud van uitkering). Uit het onderzoek blijkt ook dat uitgestroomde klanten vaak eerst een tijdelijk en deeltijd contract hebben aanvaard.

De meeste oudere bijstandsgerechtigden hebben evenwel een extra duwtje in de rug nodig om het toekomstbeeld van een duurzaam dienstverband los te laten. De inspectie is van mening dat gemeenten meer uit hun dienstverlening kunnen halen. Dat heeft in het bijzonder te maken met de invulling van de dienstverlening en het maken van de juiste keuzes. Voorbeelden hiervan zijn het stellen van een goede en juiste diagnose, het direct onder de aandacht brengen van de oudere werklozen bij werkgevers, en motiverende maar ook dwingende gesprekken om breder zoekgedrag te stimuleren. De huidige aanpak lijkt ten koste te gaan van de groep oudere werklozen die minder zelfredzaam is. Hoewel de huidige economische omstandigheden ongunstig zijn, worden hierdoor onnodig kansen gemist. De inspectie oordeelt dan ook dat de wijze van dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden onvoldoende effectief is.

1 Inleiding

De Inspectie SZW heeft in haar Meerjarenplan 2013-2014 een aantal risico's benoemd. Als hoog risico is aangemerkt de dienstverlening aan kwetsbare groepen. De re-integratie van kwetsbare werklozen komt onder druk te staan door de economische recessie en door veranderingen in de dienstverlening bij de uitvoeringsorganisaties. Op basis van de risicoanalyse ligt in deze rapportage de focus op de dienstverlening aan oudere werklozen.

Oudere werklozen (45- 55 en 55- 65 jaar) vormen een grote groep in de bijstandsbesteden. Hun aandeel is de afgelopen jaren gestegen. In 2011 behoort 30% van de bijstandsgerechtigden tot de leeftijdsgroep 45-55 jaar en 25% tot de groep 55-65 jaar.

Ouderen komen relatief vaak voor aan de onderkant van het bijstandsbestand.⁴ Ook, of mede daardoor krijgen zij relatief weinig re-integratietrajecten gericht op werk aangeboden en hebben zij relatief vaak een ontheffing van de sollicitatieplicht. Gemeenten investeren meer in hun kansrijke klanten wat ten koste gaat van investeringen aan klanten die minder kansrijk zijn.⁵ Het risico van blijvende werkloosheid is dan ook aanwezig voor de groep oudere werkzoekenden: hoe ouder men is, des te kleiner de kans op het vinden van werk. Gelet op de voorziene krimp van de beroepsbevolking en de noodzaak om langer door te werken, heeft ook het huidige kabinet aandacht voor de groep ouderen. De urgentie van het probleem blijkt ook uit het sociaal akkoord van 2013 waarin is overeengekomen om voor de aanpak van werkloosheid onder ouderen voor 2013 en 2014 in totaal 67 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de dienstverlening aan oudere Ww'ers.

Er is weinig bekend over de invulling van de dienstverlening van gemeenten om deze groep te bemiddelen en re-integreren en hoe daarbij wordt samengewerkt met andere partijen binnen of buiten de SUWI-keten.

De centrale vraagstelling in het programmaplan is als volgt geformuleerd:
*In hoeverre dragen de dienstverlening en samenwerking door professionals W&I bij aan het vergroten van de kansen voor oudere werklozen (45+ WWB) op de arbeidsmarkt?*⁶

Deelvragen:

1. *Hoe verlopen de dienstverlening en de samenwerking ten behoeve van oudere bijstandsgerechtigden (45+)?*

⁴ Deze klanten hebben een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Zij bevinden zich op de trede 1 en trede 2 op de participatieladder.

⁵ Onder andere Divosa monitor (2013); RWI, factsheet re-integratie 2011 – 2012; Divosa monitor 2012: Denken in kansen.

⁶ UWV is verantwoordelijk voor de advisering over de kans op werk en het verbeteren van deze kansen voor alle werkzoekenden, voor het geven van informatie over het zoeken naar werk en voor het geven van voorlichting over opleidingsmogelijkheden (artikel 31 Wet SUWI). UWV is verantwoordelijk voor het in ontvangst nemen van aanvragen voor UWV- uitkeringen en van aanvragen voor de Wwb, loaw en WIJ (artikel 30c Wet SUWI). | Vervolgens heeft de uitkeringsverstrekker (UWV voor klanten met een UWV- uitkering en gemeenten voor Wwb, WIJ en niet- uitkeringsgerechtigden (nuggers)) de taak om de eigen werkzoekenden te begeleiden naar werk door bijvoorbeeld intensieve bemiddeling of re-integratie. In de regel zal de uitkeringsverstrekker deze taak pas oppakken als de algemene taken van UWV WERKbedrijf niet (snel genoeg) leiden tot werk.

2. *Wat zijn de resultaten van de dienstverlening en de samenwerking ten aanzien van het vergroten van de kansen op de arbeidsmarkt van oudere bijstandsgerechtigden?*
3. *Welke werkzame bestanddelen zijn aanwijsbaar in de dienstverlening en de samenwerking voor oudere bijstandsgerechtigden ten aanzien van het vergroten van de kansen op de arbeidsmarkt?*

Deelonderzoeken

In deze programmarapportage zijn de resultaten van 3 deelonderzoeken opgenomen.

Retrospectief onderzoek

Het retrospectieve onderzoek geeft inzicht in het verloop van de dienstverlening en samenwerking en of er aanwijzingen zijn dat de dienstverlening en/of samenwerking hebben bijgedragen aan het vergroten van de kansen van de oudere werklozen op de arbeidsmarkt. Voor dit onderzoek zijn twee respondentengroepen benaderd: een groep klanten die wel en een groep oudere werklozen die niet is uitgestroomd naar werk. Het ging daarbij om respondenten die in de tweede helft van 2011 in de bijstand stroomden. Het retrospectief onderzoek is uitgevoerd in zestien gemeenten waarvan de helft ligt in een 'goede' arbeidsmarktregio en de andere helft in een 'slechte' arbeidsmarktregio.⁷ Op deze manier is geprobeerd om bij dit onderzoek de invloed van de arbeidsmarkt op de dienstverlening te beperken. Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de dienstverlening is de klant, de klantmanager en indien van toepassing ook de re-integratiebegeleider en de werkgever geïnterviewd. Er zijn in totaal 38 cases bestudeerd waarvoor bijna 100 personen zijn geïnterviewd.

De eerste resultaten van de interviews en de casestudies zijn vervolgens gefilterd en in ruim 20 stellingen (via een korte online enquête) voorgelegd aan 125 klantmanagers die werkzaam zijn bij (a-selecte steekproef van) 92 gemeenten. Vervolgens zijn in vier focusgroepen met steeds ongeveer 12 klantmanagers de meest opvallende uitkomsten besproken. De resultaten van de enquête en de focusgroepen zijn opgenomen in de nota van bevindingen. De resultaten van casestudies en de enquête en focusgroepen verschillen soms. Een oorzaak hiervan zou kunnen zijn dat de inspectie in de casestudies met de werkloze én met de betrokken klantmanager en re-integratiebegeleider hebben teruggekeken op het verloop van de feitelijke dienstverlening voor de betreffende oudere werkloze in de afgelopen anderhalf jaar. De uitkomsten van de enquête en focusgroepen gaan daarentegen over de dienstverlening die klantmanagers volgens henzelf in het algemeen aan oudere werklozen bieden.

Profiel van de oudere werkloze in het retrospectieve onderzoek⁸

Voor het retrospectieve onderzoek zijn 38 klanten geïnterviewd. Deze groep bestond uit 23 mannen en 15 vrouwen. Hun opleidingsniveau was gemêleerd, waarvan 60 procent middelbaar of lager opgeleid was en een kwart hoger opgeleid (overige onbekend). Bijna een op de vier geïnterviewde klanten had in een eerdere periode van baanverlies een Ww-uitkering ontvangen, of stroomde in de Wwb aansluitend

⁷ Gebaseerd op UWV Arbeidsmarktprognoses 2013-2014. De kwalificatie goed of slecht wordt bepaald op basis van het werkloosheidspercentage en het aantal beschikbare banen per 1000 inwoners in de arbeidsmarktregio.

⁸ In de Nota van Bevindingen: Dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden (45+) is in de bijlage (5.3) een uitgebreid overzicht van de kenmerken van alle respondenten in de cases opgenomen.

op de Ww-periode (max. WW). Meer dan de helft had fysieke en/of psychische beperkingen, soms in combinatie met een schuldenproblematiek. Bijna eenderde van de geïnterviewden verrichtte in de periode voor de instroom in de Wwb werkzaamheden op basis van tijdelijke en kortlopende dienstverbanden. Van de uitgestroomde geïnterviewden zijn de meesten eveneens werkzaam op basis van tijdelijke en kortlopende dienstverbanden.

Literatuuronderzoek

Voor de literatuuranalyse is een aparte vraagstelling geformuleerd, namelijk: *Wat is in de literatuur bekend over (aspecten van) dienstverlening aan oudere werklozen en wat zijn de witte vlekken of hiaten in de literatuur over de dienstverlening aan oudere werklozen?*

De inspectie is daarvoor nagegaan wat de afgelopen 10 jaar in de literatuur is geschreven over de dienstverlening, met name gericht op oudere werklozen. Het doel van de literatuuranalyse is om de bevindingen die naar voren komen in de empirische onderzoeken te kunnen spiegelen en duiden aan de hand van de bestaande inzichten in de literatuur over de succesfactoren en knelpunten in de dienstverlening aan oudere werklozen in de private en publieke sector werk en inkomen.

Beleidsinventarisatie

De beleidsanalyse geeft inzicht in de manier waarop een aantal geselecteerde gemeenten beleidsmatig naar de dienstverlening aan ouderen kijken. Ook voor dit onderzoek is een aparte onderzoeksvraag gesteld: *Hebben gemeenten specifiek beleid voor oudere bijstandsgerechtigden, en zo ja, wat is de inhoud van dat beleid?* De analyse is uitgevoerd via een internet- enquête onder 92 gemeenten: daarop is een respons van 100% ontvangen.

Leeswijzer

De rapportage start in hoofdstuk 3 met een overzicht van het gemeentelijke beleid ten aanzien van ouderen. In de daarop volgende hoofdstukken worden de bevindingen over de dienstverlening aan oudere werklozen in de Wwb gepresenteerd langs de lijnen van het normenkader van het programmaplan. Elk hoofdstuk begint met een beknopte toelichting op het gehanteerde kader. Vervolgens worden de bevindingen over de uitvoeringspraktijk gepresenteerd. Elk hoofdstuk besluit met een beschrijving van de gevolgen van de aangetroffen dienstverlening voor de klant, zijn belemmeringen en zijn kansen op de arbeidsmarkt en een conclusie over de dienstverlening aan oudere werklozen. In hoofdstuk 4 staat het begrip maatwerk centraal met aandacht voor de aansluiting tussen het aanbod van de dienstverlening en de gestelde diagnose. Hierin komt ook aan bod wat de situatie was van de geïnterviewde klanten bij instroom in de Wwb. Hoofdstuk 5 geeft aan wat de bevindingen van de inspectie zijn ten aanzien van de ondersteuning van de zelfredzaamheid van de oudere werkzoekenden. Werken aan vaardigheden en zelfvertrouwen vormen hierbij kernbegrippen. In hoofdstuk 6 is beschreven welke vormen van vraaggerichte dienstverlening in de praktijk zijn aangetroffen. De duidelijkheid in de dienstverlening richting klant staat centraal in hoofdstuk 7. Tot slot worden de continuïteit en samenwerking in de dienstverlening besproken in hoofdstuk 8.

2 Gemeentelijke beleid ten aanzien van oudere werklozen

SZW beleid

'Werk boven inkomen' staat centraal in de verschillende wettelijke regelingen voor werklozen. In de Wwb is bepaald dat de gemeenten een re-integratieverordening op moeten stellen. Zij mogen – binnen bepaalde wettelijke kaders – hun eigen bijstand- en re-integratiebeleid voeren. Zo kunnen zij ervoor kiezen om voor een bepaalde doelgroepen, zoals de oudere werklozen, specifiek re-integratiebeleid te voeren, waarbij zij bepaalde instrumenten inzetten voor de doelgroep.

De afgelopen jaren zijn voor uitkeringsgerechtigden die een werkloosheids-, arbeidsongeschiktheids- of andere sociale uitkering ontvangen, de regels strenger geworden en wordt meer nadruk gelegd op de eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast zijn ook fiscale maatregelen ingevoerd om de arbeidsparticipatie van oudere werknemers te bevorderen zoals de mobiliteitsbonus en de premiekorting voor werkgevers. Kabinet en sociale partners hebben in hun recent afgesloten Sociaal Akkoord (voorjaar 2013) een gezamenlijke inspanning opgenomen om de arbeidsparticipatie van oudere werknemers te verhogen. Afspraken hierover zijn ook opgenomen in de 'Beleidsagenda 2020: investeren in participatie en inzetbaarheid' van de Stichting van de Arbeid. De Stichting van de Arbeid streeft, met deze beleidsagenda, ernaar dat arbeidsparticipatie van oudere werknemers in 2020 als normaal wordt beschouwd en dat ouderen willen en kunnen doorwerken tot de pensioenleeftijd.

Gemeentelijke beleid specifiek voor oudere werklozen

De beleidsmatige aandacht voor oude werklozen is niet groot. Uit een enquête van de inspectie blijkt dat 16 procent van de gemeenten specifiek beleid voor oudere werklozen heeft. Gemeenten met meer dan 100.000 inwoners hebben relatief vaker specifiek beleid voor oudere werklozen dan kleinere gemeenten. De focus van het gemeentelijk beleid is te onderscheiden in aanbodgerichte en vraag gerichte dienstverlening.

Aanbodgerichte dienstverlening

Een aanbodgerichte dienstverlening hanteert in principe iedere gemeente die aangeeft beleid voor oudere werklozen te hebben. Deze vorm van dienstverlening is afgestemd op de behoefte van de oudere werkloze en niet op de vraag van de arbeidsmarkt. De manier waarop gemeenten hieraan invulling geven verschilt wel per gemeente. Veel voorkomend is het intensiveren van de dienstverlening door inzet van extra begeleiding. Ouderen hebben dan relatief veel contact met de dienstverlener ten opzichte van andere uitkeringsgerechtigden. Het beleid is ook gericht op het organiseren van groepsbijeenkomsten, bijvoorbeeld sollicitatietrainingen speciaal voor ouderen. In de sfeer van de gesubsidieerde arbeid is er aandacht voor het creëren of behoud van gesubsidieerde arbeidsplaatsen voor ouderen.

Vraaggerichte dienstverlening

Inzet van vraaggerichte dienstverlening voor ouderen is geen algemeen goed bij gemeenten met specifiek beleid voor oudere werklozen. Gemeenten vullen deze dienstverlening veelal in door het organiseren van netwerkbijeenkomsten en speeddates met het doel bemiddeling naar werk tot stand te brengen. Dit komt relatief vaak bij gemeenten met meer dan 100.000 inwoners voor. Landelijk gezien organiseren echter weinig gemeenten deze activiteiten (4 procent van de gemeenten).

Enkele grote gemeenten doen een intensieve jobhunt speciaal voor ouderen. Sommige gemeenten komen werkgevers financieel tegemoet met een subsidie. Die is in een enkel geval gedeeltelijk ook bestemd voor scholing. Een kleine gemeente heeft aangegeven zich bij de re-integratie van ouderen specifiek op kansrijke beroepen te richten.

Andere beleidskeuzes van gemeenten

Gemeenten maken beleidsmatige keuzes over de dienstverlening aan werklozen. Ruim de helft van de gemeenten heeft de focus op andere groepen dan oudere werklozen zoals kansrijken en/of jongeren. Ook zijn er veel gemeenten die een andere invalshoek hebben gekozen dan de doelgroepenbenadering.

Bij de gemeenten die de focus op andere doelgroepen leggen, gaat het dan vooral om beleidsprioritering voor de doelgroep jongeren. Daar gaat veruit de meeste aandacht naar uit. Ook noemen de gemeenten de groepen alleenstaande ouders en werkzoekenden met een arbeidsbeperking. Inzet op kansrijken in het algemeen komt bij gemeenten ook vaak voor. Aandacht voor jongeren of relatief kansrijke ouderen, kan een negatieve invloed hebben op de aandacht voor oudere werklozen, in het bijzonder als ouderen een relatief grote afstand tot de arbeidsmarkt hebben.

Soms komt het voor dat de gemeente inzet op de middengroep, niet kansrijk en niet kansarm. Een dergelijke benadering kan positief uitpakken voor oudere werklozen. Tenslotte geven veel gemeenten aan dat zij 'maatwerk' hanteren als uitgangspunt voor de dienstverlening, al dan niet in combinatie met prioritering van enkele doelgroepen. De andere kant, het centraal stellen van de vraag op de arbeidsmarkt, komt veel minder voor.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat 16 procent van de gemeenten specifiek beleid voor oudere werklozen heeft. Gemeenten met meer dan 100.000 inwoners hebben relatief vaker specifiek beleid voor oudere werklozen dan kleinere gemeenten. De instrumenten die gemeenten inzetten, zijn te onderscheiden in aanbodgerichte en vraaggerichte dienstverlening. Beleid ten aanzien van vraaggerichte dienstverlening wordt door veel gemeenten niet of nauwelijks ontwikkeld.

3 Maatwerkdienstverlening

Kader voor maatwerk

Maatwerk is een voorwaarde voor effectieve dienstverlening. De inspectie verstaat onder maatwerk dat de dienstverlening is afgestemd op de kenmerken van de klant. Een voorwaarde voor het bieden van maatwerk is dat de dienstverlener een goed beeld heeft van de kenmerken, competenties, kansen en beperkingen van de klant. Hiervoor gebruikt de dienstverlener een diagnose-instrument.

Maatwerk in de praktijk

In de meeste onderzochte cases maakt de klantmanager in zijn of haar eerste gesprek een algemene inschatting van de kansen en beperkingen van de klant. Zij hebben daarmee globaal zicht op de kennis, vaardigheden en de (aard van de) belemmeringen voor arbeidsparticipatie van de klant. Op basis hiervan wordt de afstand tot de arbeidsmarkt bepaald en gekeken of en binnen welke termijn de klant kan uitstromen naar werk.

Een klantmanager over een niet uitgestroomde klant (case 28)

Interviewer: Toen zij voor het eerst in de uitkering kwam, is er toen een soort diagnose gemaakt?

Klantmanager: Ik heb nog gekeken in de werkprocessen. Volgens mij hebben ze wel een gesprek met haar gevoerd. En volgens mij hebben ze toen wel geschat dat ze wel aan het werk zou kunnen. Toen hebben ze haar op een stagetraject gezet. Dus dat is een vrij lage stap nog, om haar zo door te geleiden naar werk.

Klantmanagers maken bij het verkennende gesprek soms gebruik van een globale vragenlijst of checklist. Wanneer een klant wordt doorverwezen naar een re-integratiebureau, vindt daar vaak een nieuwe diagnose plaats waarbij opnieuw in kaart wordt gebracht wat de klant kan en wil. Ook dit is meestal een globale diagnose.

Verder komt uit het veldwerk naar voren dat bij de onderzochte cases de inzet van screenings- of diagnose instrumenten beperkt is. Tevens wordt in een beperkt aantal cases de diagnose en de te behalen doelen structureel gemonitord en indien nodig bijgesteld.

In enkele cases was er sprake van een uitgebreide diagnose, waarin testen zijn uitgevoerd om zicht te krijgen op iemands fysieke of psychische beperkingen of op zijn arbeidsmarktmogelijkheden. Deze tests worden meestal gedurende het traject uitgevoerd door de re-integratiebegeleider omdat dan blijkt dat iemand bijvoorbeeld toch minder goed te re-integreren is dan gedacht of omdat er aanvullende instrumenten moeten worden ingezet.

Uit de online enquête blijkt eveneens dat veel klantmanagers meestal hun eigen mensenkennis en ervaring toepassen om diagnoses van hun klanten vast te stellen (44 procent). Een derde van klantmanagers gebruikt daarbij een globale vragenlijst of checklist. Een kwart van de klantmanagers zegt bij het vaststellen van de diagnose gebruik te maken van een specifiek instrument, bijvoorbeeld Dariuz.⁹

⁹ Met een vragenlijst en een gesprek wordt een diagnose bepaald waarin de volgende onderwerpen aan bod komen: trede op de participatieladder en indicatie van de afstand tot de arbeidsmarkt; kwalificaties; persoonlijkheid, motivatie en interesses; gezondheid, sociale omgeving, maatschappelijke factoren; belangrijkste kansen en

Klantmanagers hebben enige weerstand tegen diagnose-instrumenten en achten hun eigen inzicht vaak effectiever om maatwerk te kunnen leveren. Ook uit de literatuur is bekend dat het gebruik van screening en diagnose-instrumenten beperkt is.¹⁰ In de literatuur wordt daarbij de kanttekening geplaatst dat de inzet van instrumenten niet hetzelfde is als het volgen van strakke protocollen en het beperken van de handelingsruimte van klantmanagers. Een uniforme aanpak bij het vaststellen van de diagnose maakt onderdeel uit van methodisch werken. Dit draagt bij aan de professionalisering en de effectiviteit van de re-integratiedienstverlening, maar wordt nog niet breed gedragen binnen gemeenten.¹¹

Inzicht in de klant: stand van zaken bij instroom Wwb

Uit de interviews met klanten en klantmanagers maakt de inspectie op dat de meeste klanten bij instroom in de Wwb zich op trede 2 van de participatieladder bevonden. Dit betekent dat zij een beperkt participatieniveau hadden en bijvoorbeeld niet deelnamen aan georganiseerde activiteiten of vormen van onbetaalde arbeid en dat zij weinig sociale contacten buiten de deur hadden of geïsoleerd leefden. Er zijn hierin geen grote verschillen gevonden tussen uitgestroomde en niet-uitgestroomde klanten. Ook uit de literatuur is bekend dat ouderen relatief vaak aan de onderkant van het bijstandsbestand zijn ingedeeld. Drie kwart van de 55-plussers bevindt zich op trede één of twee.¹²

Verder hadden bijna alle klanten volgens zichzelf of volgens de klantmanager bij de instroom in de WWB één of meer belemmeringen die re-integratie op de arbeidsmarkt bemoeilijken. Relatief vaak zijn dit problemen van psychische en of maatschappelijke aard, zoals burn-out, ontbreken van (relevante) werkervaring en leeftijd. De inspectie ziet weinig verschillen in het aantal en de aard van de belemmeringen tussen uitgestroomde en niet-uitgestroomde klanten. Wel verschilt de manier waarop uitgestroomde en niet-uitgestroomde klanten hun belemmeringen ervaren. Bij een aantal uitgestroomde klanten bleek hun belemmeringen geen obstakel om te gaan werken.

Een uitgestroomde klant over zijn belemmeringen (burn-out na faillissement en echtscheiding en geen opleiding voor de sector waarin hij nu werkt):

Ik heb nooit belemmeringen voor mezelf gezien, het was meer de burn-out die mij nekte.

Regelmatig hadden klanten in een eerdere periode Ww ontvangen of stroomden in vanuit de Ww. Uit de interviews blijkt niet dat er sprake was van een zekere overdracht van de klant van de UWV aan de gemeente.

Met betrekking tot houding en motivatie bleken de meeste geïnterviewde ouderen bij instroom in de Wwb ontmoedigd te zijn door de wijze waarop ze zijn ontslagen dan wel door de vele afwijzingen die zij inmiddels hebben ontvangen. Deze omschrijving van houding en motivatie is in de literatuur omschreven als kenmerkend voor de groep oudere werklozen. Uit de casebeschrijvingen blijkt verder dat de meeste klanten bij instroom gemotiveerd zijn en dat zij zich verantwoordelijk voelen om een baan te vinden.

Wat betreft de acceptatiebereidheid valt op dat de meeste klanten alleen of vooral wilden werken in de branche of sector waar zij altijd gewerkt hadden, omdat zij zich

mogelijke obstakels, advies voor vervolgstappen; trajecten en begeleiding; conclusies over de begeleidingsbehoefte (zelfredzaamheid) van de klant; advies over de noodzaak van een verdiepende diagnose door een arts of GZ-psycholoog.

¹⁰ Onder andere Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2012) Samen de focus op werk. Den Haag

¹¹ Zie ondermeer het rapport Vakkundig aan de slag, Regioplan (2012).

¹² RWI (2009).

daarin veilig voelen en omdat zij gezien hun leeftijd het niet zien zitten om een omslag te maken naar een andere sector of type functie.

Afstemming aanbod op diagnose

De inspectie verstaat onder maatwerk dat de dienstverlening is afgestemd op de kenmerken van de klant. In het merendeel van de onderzochte geïnterviewde klanten en klantmanagers blijkt sprake te zijn van een standaardaanbod dat is afgestemd op de ruwe inschatting van de re-integratiemogelijkheden van de klant. In de casestudies kwamen drie verschillende type klanten naar voren: klanten die direct bemiddelbaar zijn, klanten waarvan is ingeschat dat er geen kansen zijn voor uitstroom naar regulier werk en klanten die om persoonlijke redenen een moeilijke periode achter de rug hebben.

Klanten die direct bemiddelbaar zijn, gaan veelal eerst naar een leerwerktraject of workfirsttraject of in een aantal gevallen naar een matcher of jobhunter van de gemeenten (zie vraaggerichte dienstverlening). Klanten met een wat grotere afstand tot de arbeidsmarkt krijgen bijvoorbeeld een werkervaringsplaats aangeboden.

Interviewer: En waarom heb je gekozen om hem voor het leer/werktraject aan te melden?
Klantmanager : Omdat hij al 4 jaar thuis zat. Dat hij, zeg maar, wel blij was rustig aan te doen thuis. Niet vroeg op te staan bijvoorbeeld. Omdat hij onzeker was geworden, ontmoedigd op zijn eigen kansen. Omdat hij heel veel gesolliciteerd had en afgewezen was. Hij wilde wel graag maar had niet veel vertrouwen. Ook omdat de begeleiding van de UWV ook niet goed is geweest. En omdat hij bij de gemeente een half jaar op de plank had gelegen. In feite had hij niet zo veel vertrouwen dat het iets zou worden. Dus ik dacht deze man heeft een zetje nodig. Dus laten we met hem rustig aan de slag gaan. Via een traject in plaats van direct middelen naar werk. Dat dit beter bij hem paste.

Bij klanten die om persoonlijke redenen een moeilijke periode achter de rug hebben, bijvoorbeeld een scheiding of burn out, houdt de klantmanager hier rekening mee. Deze klanten krijgen vaak een periode van rust aangeboden, waarin klanten soms nog niet actief op zoek hoeven te gaan naar werk. Ze krijgen de opdracht mee om hun zaken op orde te krijgen, en bijvoorbeeld contact op te nemen met de schuldhelpverlening of de gezondheidszorg (in geval van lichamelijke en psychische problemen). Die ruimte bieden de klantmanagers, omdat het op orde krijgen van problemen een positief effect heeft op de motivatie en het zelfvertrouwen.

Het wordt evenwel uit de gehouden interviews niet duidelijk hoe wordt bepaald of rust noodzakelijk is en hoe lang die rustperiode zou moeten duren. Het varieert van een paar maanden tot een jaar. Een klantmanager geeft aan dat het ervaring is. Zij heeft wel regelmatig contact gehouden met de klant om na te gaan of er rust kwam in de thuissituatie en of de stap naar de arbeidsmarkt kon worden gemaakt. De klant had echter vrij snel zelf werk gevonden, waardoor er geen overgang meer nodig was van de rustperiode naar actieve re-integratie. In een ander geval werd de beslissing om weer contact op te nemen aan de klant zelf overgelaten, met als gevolg dat er ruim een jaar geen contact was.

Inhoud aanbod

Het aanbod dat is gedaan aan de klanten heeft altijd als uiteindelijke perspectief: terugkeer naar de arbeidsmarkt. De dienstverlening bestaat uit coachende en motiverende gesprekken, speciale re-integratietrajecten, bijvoorbeeld gericht op het vergroten van de competenties, een leerwerktraject (waarin wordt gewerkt aan het

arbeidsritme) en in enkele gevallen zijn er specifieke scholingscursussen aan geboden.

Coachende gesprekken gericht op het stimuleren en motiveren van de klant zijn vaak intensieve (licht therapeutische) gesprekken, waarin de klantmanagers ingaan op de problemen die klanten hebben of ervaren, ze bieden een “luisterend oor” en bekijken met klanten concrete oplossingen.

In de re-integratietrajecten is er aandacht voor zaken als werken aan het zelfvertrouwen en de motivatie. Dit doen klanten in bijvoorbeeld workshops, met rollenspellen of door het simuleren van sollicitatiegesprekken. Er wordt in workshops of in de begeleiding aandacht besteed aan competenties van klanten: hun kwaliteiten, capaciteiten en vaardigheden. Vaak hebben ze hier geen zicht (meer) op. Door dit inzicht weten ze wat ze “in huis hebben” en het helpt hen om op zoek te gaan naar geschikte vacatures, ook in bijvoorbeeld andere branches.

Het opbouwen van arbeidsritme wordt opgedaan in een leerwerktraject of (in een enkel geval) een sociale activeringstraject. Klanten krijgen meer structuur in hun leven en hebben het gevoel dat ze er weer toe doen. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de motivatie en het zelfvertrouwen.

Bij enkele klanten was het aanbod niet globaal maar specifiek afgestemd op de mogelijkheden van de klant. Deze voorbeelden zijn uitgewerkt in onderstaand kader.

Kader 1: Op maatgesneden dienstverlening aan oudere werklozen

In enkele gevallen kregen klanten specifieke ondersteuning op hun specifieke situatie aangeboden. Voorbeelden zijn:

- Het bieden van een taalcursus (spelling en grammatica), zodat de klant haar taalvaardigheid verbetert en daardoor zekerder is in sollicitaties.
- Het aanbieden van individuele trajectbegeleiding, aan een klant die een eigen bedrijf had gehad in een specifieke sector. In dit traject was er aandacht voor sturing en coaching op sollicitatievaardigheden en het opbouwen van een netwerk.
- Zelf invulling geven aan een leerwerktraject. Bij een re-integratiebedrijf was het leerwerktraject een standaardonderdeel van de dienstverlening, met een standaard (en beperkt) aanbod van leerwerkplekken. Maar de re-integratiebegeleider heeft de klant gestimuleerd om zelf invulling te geven aan de inhoud van het traject en zo mogelijk een leerwerkplek te zoeken die past bij zijn interesses. De re-integratiebegeleider heeft de klant daarin begeleid en gestimuleerd door met hem te praten over zijn hobby's en zijn interesses, en een link te maken naar de arbeidsmarkt. Verder heeft de begeleider de klant letterlijk 'op pad gestuurd': met zijn cv bij werkgevers langsgaan.
- Een klant kreeg van de klantmanager de mogelijkheid om tijdens een ontheffing een opleiding te volgen. De klant loopt voor de opleiding stage bij de instelling waar ze participeert als vrijwilliger. De opleiding sluit aan bij de interesses en wensen van de klant en op haar vrijwilligerswerk. Ze hoopt dus ook regulier te kunnen uitstromen op haar participatieplek

Gevolgen: wat betekent deze manier van maatwerk voor de klant?

De overwegingen en keuzes die zijn gemaakt door de klantmanager of re-integratiebegeleiding ten behoeve van de dienstverlening aan de klant zijn veelal

impliciet. De inspectie constateert dat de diagnosestelling zoals deze is aangetroffen in de cases, vaak niet voldoende handvatten bieden om de arbeidsmarktmogelijkheden in te schatten. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het gegeven dat circa de helft van de klanten is uitgestroomd door hun eigen zoekgedrag en initiatieven, terwijl zij waren ingeschat als niet-kansrijk. Ook zijn er klanten uitgestroomd naar werk terwijl zij een zogenoemd rusttraject hadden. En aan de andere kant zijn er kansrijke klanten niet uitgestroomd. En tot slot bleek bij meerdere cases achteraf dat de diagnose onjuist was of dat er een aanvullende diagnose nodig was. Wel bleek uit de cases dat de meeste klanten en klantmanagers positief zijn over de bijdrage van de dienstverlening aan het verminderen van belemmeringen. Klanten geven daarbij tevens aan zich gehoord te voelen.

Conclusie

De inspectie concludeert dat maatwerk aan oudere werklozen beperkt is. De diagnose en de keuze voor een bepaalde aanpak zijn in veel gevallen globaal en blijven impliciet. Intuïtie en persoonlijke ervaring van de klantmanagers zijn vaak bepalend voor de keuzes en zijn minder vaak gebaseerd op een gedeelde werkwijze en het gebruik van diagnose-instrumenten. Het re-integratieaanbod dat klantmanagers kunnen inzetten, bestaat uit een beperkt aantal standaardtrajecten. Binnen deze trajecten wordt incidenteel een uitgebreidere diagnose uitgevoerd om na te gaan op welke terreinen een klant ondersteuning behoeft. Er zijn in de casestudies weinig voorbeelden aangetroffen van trajecten waarin sprake is van een uitgebreide diagnose bij de start of waarin gedurende het traject continue herbeoordeling van de situatie plaatsvindt. In meerdere cases (13 cases) kwam naar voren dat achteraf de diagnose onjuist was of dat er een aanvullende diagnose nodig was. Het kwam in de cases regelmatig voor dat uitgestroomde klanten aanvankelijk als niet kansrijk werden geschat en niet-uitgestroomde klanten als kansrijk.

4 Ondersteuning van de zelfredzaamheid

Kader voor zelfredzaamheid

Stimuleren en faciliteren van de zelfredzaamheid betekent dat de dienstverlening erop gericht is de klant zoveel mogelijk zijn eigen verantwoordelijkheid te laten nemen in de re-integratie. Uiteindelijk moet de werkzoekende in staat zijn om door de dienstverlening zelfstandig de weg naar werk of sociale activering te vinden. De coach of klantmanager moet de klant faciliteren, zodat hij in staat is de eigen regie over de re-integratie te voeren. Onder het stimuleren van zelfredzaamheid verstaat de inspectie dat de dienstverlener zorgt dat de uitkeringsgerechtigde voldoende kennis en vaardigheden heeft om zelfstandig werk te zoeken. Het gaat om kennis van de arbeidsmarkt (waar zijn de vacatures en hoe vind ik die?) en vaardigheden, zoals solliciteren en netwerken. Het stimuleren van zelfredzaamheid betekent ook dat de klant gemotiveerd wordt en dat er wordt gewerkt aan zijn zelfvertrouwen, zodat hij in staat is de eigen verantwoordelijkheid te nemen.

Het door de inspectie opgestelde kader en het belang van ondersteuning van de zelfredzaamheid wordt ook ondersteund door diverse onderzoeken, zoals opgenomen in de literatuuranalyse.¹³ Voor oudere werklozen is een aanpak nodig, waarin specifieke aandacht is voor het verwerken van teleurstelling, rouw en het volhouden van zoeken naar werk. Bij oudere werknemers speelt het negatieve zelfbeeld bij afwijzingen en het dalen van het zelfvertrouwen meer parten dan bij jongeren. In de aanpak zouden ouderen relatief meer baat hebben bij het leren netwerken, het opdoen van andere sollicitatievaardigheden en het verwerven van inzicht in eigen competenties. Verder zou het werken in groepen daarbij voor oudere werklozen succesvol kunnen zijn. Andere vormen van dienstverlening die voor ouderen effectief kunnen zijn, zijn het starten van een eigen onderneming en re-integratie via vrijwilligerswerk. Verder heeft SEOR (2011) in een studie opgetekend dat het effect van scholing voor ouderen groter is dan voor andere groepen.¹⁴

Zinnvolle aanpakken om te werken aan zelfredzaamheid zijn:

- Werken aan zelfvertrouwen;
- Uitbreiden en kwaliteit sollicitatievaardigheden;
- Benutten en uitbreiden netwerk;
- Inzicht in eerder verworven competenties
- Trainingen gericht op het verwerven van ICT-vaardigheden.¹⁵

Ondersteuning zelfredzaamheid in de praktijk

Uit de casestudies en de enquête blijkt dat de ondersteuning van de zelfredzaamheid wordt geboden door heel gericht in te zetten op het opdoen van sollicitatievaardigheden en door klanten te ondersteunen bij sollicitatieactiviteiten. Deze ondersteuning kan worden geboden bij de gemeenten, in bijvoorbeeld vacatureserviceteams of door speciale consultants, die zich meer richten op werkgevers. In de re-integratietrajecten wordt in speciale workshops aandacht besteed aan het opdoen van sollicitatievaardigheden. Uit de casestudies blijkt dat de

¹³ Titel literatuuranalyse

¹⁴ Sociaal-Economisch Onderzoek Rotterdam, *Arbeidsmarkt Ouderen*, Rotterdam: SEOR, 2011.

¹⁵ Onder andere RWI oktober 2011; Astri oktober 2011; Bosselaar, H. (2011); Ravesteijn, J. 2010 en 2011; SEOR 2011; Petrovic, A. (2011).

ondersteuning in de re-integratietrajecten intensiever is dan bij de gemeenten, omdat er daar meer sturing en controle is op de sollicitatieactiviteiten. Voor het opdoen van sollicitatievaardigheden krijgen klanten in de beginperiode vaak trainingen waarbij hen inzicht wordt geboden in de regionale en lokale arbeidsmarkt: waar zitten vacatures, waar kunnen klanten vacatures vinden (los van kranten en internet), hoe kunnen klanten hun netwerk gebruiken. Veel klanten zijn zich er niet van bewust dat ze een netwerk hebben en dat ze die ook kunnen gebruiken om weer aan het werk te komen.

Klanten worden ook begeleid in het gebruik van sociale media voor het zoeken van vacatures, maar ook voor het promoten van zichzelf. Er wordt hiervoor gekozen, omdat ze vaak langdurig bij één bedrijf gewerkt hebben en geen recente ervaring met de moderne wijzen van solliciteren. De aandacht van de begeleiders (bij de gemeente of in het re-integratietraject) is daarom het eerst gericht op het aanleren van de vaardigheden.

De ondersteuning richt zich ook op zaken als hulp bij het opstellen van sollicitatiebrieven en cv, zoals het formuleren van de motivatie, het benadrukken van verworven competenties op het cv en het nakijken van de brieven op taal- en spelfouten. Klanten worden ook geholpen bij de voorbereiding van sollicitatiegesprekken. Ook krijgen ze hele concrete tips mee, zoals het uitwisselen van contactgegevens met potentiële werkgevers of met mensen via wie ze aan een baan kunnen komen.

Over de inrichting van dit onderdeel in het traject zegt een klantmanager:

We hebben een basistraining. Daarna een vervolgtraining. Dat gaat over werk vinden en werk houden. We hebben met de klant samen gewerkt aan het cv, hoe hij brieven kan schrijven en hoe hij zijn motivatie op papier kan zetten.

Een uitgestroomde klant vertelt hierover het volgende (case 15):

[...]Met de begeleiding van het bureau ging ik dan aan de tafel zitten. Dan speelden zij degenen waar ik dan belangstelling voor zou hebben en ik moest gewoon mezelf spelen. Dan zeiden ze: wat brengt jou hier nou in hemelsnaam. Ook de manier waarop, dus of je met elkaar afsprak bij het bedrijf zelf of dat je op een neutrale plek, of bij wijze van spreken bij mij thuis nog. Dat soort dingen werden besproken. Dan werd het voorbereid en dan kon je omdat jij wilt netwerken, jij wilt je naam bekendmaken, dus wat heb jij nodig van dat bedrijf en wat wil je bereiken. Dat is voor mij een hele goeie methode om goed voorbereid dat gesprek in te gaan.

Werken aan zelfvertrouwen

Veel klanten kampen bij aanvang van de bijstandsperiode met persoonlijke, sociale en maatschappelijke belemmeringen, waardoor ze (tijdelijk) minder zelfredzaam zijn of dat zo ervaren. Voorbeelden hiervan zijn schulden, echtscheidingsproblemen, psychische problemen, verwerken van ontslag, en beperkte sociale vaardigheden. Het vergroten van de zelfredzaamheid houdt in die gevallen vooral in: het werken aan zelfvertrouwen. Klantmanagers bieden zodoende verschillende manieren van ondersteuning die zijn gericht op het vergroten van zelfvertrouwen. Dat zijn, zoals beschreven bij maatwerk, coachende en motiverende gesprekken, het aanbieden van een rustperiode, speciale re-integratietrajecten, bijvoorbeeld gericht op het vergroten van de competenties, een leerwerktraject (waarin wordt gewerkt aan het arbeidsritme) en in enkele gevallen worden er specifieke scholingscursussen aan geboden.

Een uitgestroomde klant geeft aan (case 19):

[...] Je valt in dat gat van geen werk en de wereld van geen werk hebben en solliciteren ken je niet. Dat heb je je hele leven niet gehad. Ik ben heel actief gestimuleerd om het weer op te

pakken en in dat wereldje je weg te vinden en uit dat dal te klimmen. Ze geven je het gereedschap om uit het dal te klimmen maar ze gaan je er niet uittrekken. Dat kunnen ze ook niet, je moet het gereedschap zelf aanpakken en dan kom je verder.

In enkele gevallen wordt hele specifieke ondersteuning voor de oudere bijstandsgerechtigde ingekocht (zie kader 1, hoofdstuk 4). Die vorm van intensieve ondersteuning wordt evenwel niet vaak toegepast, zo blijkt ook uit de enquête.

Weinig ondersteuning op zelfredzaamheid

Uit de casestudies, maar ook uit de enquête blijkt, dat als klanten ver van de arbeidsmarkt afstaan en veel persoonlijke belemmeringen hebben, zoals burn-out of het ontbreken van (relevante) werkervaring, er minder ondersteuning op zelfredzaamheid wordt geboden. Deze inschatting wordt gemaakt door de klantmanager en is niet altijd gebaseerd op een gedegen diagnose. De klantmanager houdt rekening met de belemmeringen, bijvoorbeeld door het aanbieden van een rustperiode. Er is dan weinig contact met de klantmanager over participatie- en re-integratieactiviteiten. Verder blijkt dat naarmate klanten langer in de uitkering zitten, de ondersteuning op zelfredzaamheid afneemt. Klantmanagers vragen dan nog wel naar de sollicitatieactiviteiten, maar bieden geen actieve ondersteuning meer.

Zo geeft een klantmanager aan over een niet uitgestroomde klant (case 5):

Ik heb geen sollicitatiecursussen voor hem ingezet, meneer is zo gemankeerd. Ik hoop dat alles beter voor hem gaat in de toekomst. Er is iets gebeurd in het verleden en daardoor is hij erg in de war geraakt. Ook een cursus arbeidsvaardigheden is niet aan de orde. Ik denk dat hij zich niet in een groep kan handhaven, er speelt heel veel, dat zie ik niet zitten. De cursussen die hij doet, doet hij thuis, via de computer.

Gevolgen: wat betekent ondersteuning zelfredzaamheid voor de klant?

Ontwikkeling houding

De dienstverlening, zoals in dit hoofdstuk beschreven, helpt om de motivatie te vergroten. Ouderen zijn positief over de persoonlijke begeleiding, groepstrainingen en rustperiode, het bood ze weer perspectief. Een enkeling noemt een geboden (standaard) re-integratietraject weggegooid geld, en had liever een andere opleiding naar wens gevolgd.

In de casestudies komt naar voren dat de sollicitatietrainingen, empowermenttrainingen en coaching op persoonlijke belemmeringen, rusttrajecten, en het leren netwerken, in ieder geval er aan bijdragen dat klanten zelf initiatieven nemen om stappen richting werk te zetten. Het is volgens begeleiders en klanten vaak een combinatie van verschillende dienstverleningsonderdelen, die bijdragen aan een betere zelfredzaamheid. Zoals al eerder vermeld, hebben oudere bijstandsgerechtigden vaak langdurig bij één bedrijf gewerkt en eigenlijk weten ze niet meer hoe ze moeten solliciteren, waar ze vacatures kunnen vinden en welke functies voor hen passend zijn. In de trainingen leren klanten hoe ze vacatures moeten analyseren en krijgen ze inzicht in hun competenties. Daardoor zien ze meer mogelijkheden op de arbeidsmarkt. Klanten zijn ook tevreden over het leren netwerken, omdat ze vaak niet weten wat hun eigen netwerk is en hoe ze dat kunnen gebruiken.

Klant over zijn netwerk:

Veel mensen vergeten dat ze een netwerk hebben. Daar had ik ook niet bij stilgestaan. Dat is de bewustwording en daar helpen ze (workshop) je goed mee. Als je het signaal niet oppakt, kom je niet verder. Ik ben gewoon mensen gaan bellen dat ik thuiszat maar weer wat wilde.

Klantmanager over zoekgedrag klant:

[...] want als je vergelijkt tussen de start en nu dan is hij een man met een netwerk die op anderen afstapt, die linked-in is opgegaan, die Twitter is aan het uitproberen. en hij heeft iedere keer wel weer een zetje nodig van: dan gaan we samen achter de computer zitten en laat het maar zien. Dan zeg ik ook wel eens van: volgens mij kan jij het hartstikke goed zelf en om de een of andere reden doe je het niet. Dan wacht je tot ik hier ben.

De zogenaamde 'zachte kant' van de ondersteuning, welke zich meer richt op het verkrijgen van zelfvertrouwen, beïnvloedt de motivatie op een positieve manier. De motiverende gesprekken dragen eraan bij dat klanten meer inzicht in zich zelf krijgen, weer kansen zien (ondanks de belemmeringen) en gemotiveerd zijn om te solliciteren.

Bij de niet-uitgestroomde klanten laat het onderzoek evenwel zien, dat het moeilijk is voor de klant én de klantmanager om een optimistische houding vast te houden, als de periode van bijstand voortduurt. Het traject is afgelopen, de werkervaringsplek heeft niet tot uitstroom geleid, en de intensiteit en frequentie van de dienstverlening nemen af. Klanten kunnen daardoor weer terugvallen in een negatieve stemming en houding ten opzichte van betaald werk. De door de dienstverlening opgestuwde houding lijkt dan niet altijd duurzaam.

Ontwikkeling zoekgedrag

Ongeveer de helft van de klanten is van mening dat de dienstverlening hun zoekgedrag heeft veranderd, ze zijn actiever en of op een andere manier gaan zoeken. Dit geldt in het bijzonder voor uitgestroomde klanten. Het onderzoek laat zien dat deze groep meer gebruik heeft gemaakt van de handvatten en tools die ze krijgen aangereikt tijdens de trainingen. Ze gebruiken meer hun netwerk. Ze gaan actiever en op een andere manier werk zoeken, zoals hen wordt geleerd in de trainingen. Dit is opmerkelijk want, zoals beschreven, vertoonden de uitgestroomde klanten in de beginfase eigenlijk niet heel ander zoekgedrag dan de niet-uitgestroomde klanten. Het verschil is dat bij uitgestroomde klanten klantmanagers en re-integratiebegeleiders een duidelijke verandering waarnemen in onder andere initiatief, uitstraling, presentatie, verbreding en bijstelling van baanwensen, acceptatie van problemen en beperkingen op de arbeidsmarkt. De intrinsieke motivatie om te werken is vaker aanwezig bij deze groep; de gemeente heeft in principe alleen een zetje gegeven.

Bij enkele niet-uitgestroomde klanten heeft de teleurstelling over het niet kunnen uitstromen na het traject, juist geleid tot minder sollicitaties. Niet-uitgestroomde klanten vertonen relatief minder vaak blijvend actiever en ander zoekgedrag. Na verloop van tijd stoppen ze veelal met sollicitatieactiviteiten, en de klantmanagers bieden geen actieve ondersteuning meer. De motivatie neemt bij deze klantgroep ook weer af. Het is daarom onduidelijk of klanten na de eerste intensieve periode van dienstverlening wel voldoende handvatten hebben om zelf een baan te vinden.

Conclusie

De inspectie concludeert dat klantmanagers en re-integratiebegeleiders oudere werklozen in de Wwb in de beginperiode van de uitkering ondersteuning bieden op

zelfredzaamheid. Deze conclusie is gebaseerd op het feit dat in de casestudies aan nagenoeg alle klanten standaard sollicitatietrainingen worden aangeboden. Voor klanten met persoonlijke problemen wordt ook gewerkt aan het versterken van het zelfvertrouwen. Maar uit de casestudies, en ook uit de enquête blijkt, dat als klanten ver van de arbeidsmarkt afstaan en veel persoonlijke belemmeringen hebben, er minder ondersteuning op zelfredzaamheid wordt geboden. Deze inschatting wordt gemaakt door de klantmanager en is niet altijd gebaseerd op een gedegen diagnose.

De ondersteuning op zelfredzaamheid neemt eveneens af als klanten langer in de uitkering zitten. Er wordt dan wel gevraagd naar de sollicitatieactiviteiten, maar er is geen actieve begeleiding bij het solliciteren meer. Het is onduidelijk of klanten na de eerste intensieve periode van dienstverlening wel voldoende handvatten hebben om zelf een baan te vinden. De uitgestroomde klanten blijken wel meer gebruik te maken van die handvatten dan niet-uitgestroomde klanten.

5 Vraaggerichtheid van de dienstverlening

Kader voor vraaggerichte dienstverlening

Vraaggerichte dienstverlening houdt in dat de dienstverlening is afgestemd op de vraag op de arbeidsmarkt. Voor de gemeenten geldt dat de klantmanager de analyse maakt van de kansen en belemmeringen op de arbeidsmarkt van de Wwb-gerechtigde, bijvoorbeeld op basis van de diagnose van UWV (als de klant uit een Ww-situatie komt). De klantmanager kan gebruik maken van de informatie uit de regionale arbeidsmarktanalyses en – plannen en advies vragen aan de bedrijfsadviseurs op de werkgeversservicepunten. De inspectie heeft uit de casestudies een aantal niveaus herleid waarbinnen vraaggerichte dienstverlening wordt vormgegeven:

1. Vacatures aanbieden;
2. Klant en werkgever met elkaar in contact brengen naar aanleiding van concrete vacature;
3. Opleiden voor vacature(s);
4. Vacature voor specifieke klant zoeken in netwerk van werkgevers van de klantmanager;
5. Afspraken maken met werkgevers in de regio (bijvoorbeeld over aantal plaatsingen per jaar) eventueel in samenwerkingsverband met bijvoorbeeld UWV.

In de literatuur wordt directe bemiddeling als een belangrijk middel gezien om de negatieve beeldvorming van werkgevers te doorbreken.¹⁶ Het is van belang dat werkgevers de kwaliteiten van de oudere werkzoekenden leren zien, om de vooroordelen die bij hen leven te doorbreken. Het beeld van werkgevers is dat ouderen niet weten hoe ze moeten solliciteren en netwerken, het hen ontbreekt aan zelfvertrouwen en ze zouden niet bereid zijn om een stap terug te doen. Werkgevers gaan ervan uit dat oudere werknemers vaker ziek zijn, minder productief en minder flexibel zijn en dat zij hogere salariseisen zouden hebben dan jongere werknemers. Deze vooroordelen worden evenwel niet altijd gestaafd door feiten. De dienstverlener (in dit geval de jobhunter, de klantmanager of de re-integratiebegeleider) dient voor een bemiddeling een goed beeld te hebben van het bedrijf en de vacature. Het gaat niet alleen om een beschrijving van de werkzaamheden en de benodigde vaardigheden, maar vooral ook om de gewenste attitude en kernkwaliteiten. Verder zijn de volgende succesfactoren van vraaggerichte dienstverlening beschreven:

- Werkgevers betrekken bij het re-integratieprogramma;¹⁷
- Zoeken naar passende vacatures en kandidaat expliciet onder de aandacht brengen van de werkgever;¹⁸
- Werkgeversbenadering moet branchegericht zijn en afgestemd op de mogelijkheden van de arbeidsmarkt.¹⁹

¹⁶ Onder andere Cuelenaere, B. (2012); Werff, S. (2012); Divosa (2008); Sociaal Akkoord 2013; RWI (2011).

¹⁷ Dat kan door het uitnodigen van werkgevers als gastsprekers, bedrijfsbezoeken te organiseren, maar dat kan vooral ook door werkgevers te vragen in oefengesprekken en rollenspelen te participeren.

¹⁸ Bijvoorbeeld werkgevers die moeite hebben met vervullen van beschikbare vacatures of werkgevers die goede ervaringen hebben met oudere werkgevers of met functies waar senioriteit een pré is.

¹⁹ Oudere werklozen vinden vooral werk in sectoren als zakelijke dienstverlening en gezondheids- en welzijnzorg. Ook bedrijven met vergrijsd bestand

Vraaggerichte dienstverlening in de praktijk

De inspectie concludeert dat er in de bestudeerde cases voornamelijk sprake was van dienstverlening op het eerste niveau, namelijk het aanbieden van vacatures. De overige niveaus komen in veel mindere mate voor.

Soms kiezen klantmanagers er bewust voor om geen vraaggerichte dienstverlening in te zetten, omdat de klant er nog niet aan toe is om uit te stromen vanwege belastbaarheid of omdat klanten in staat worden geacht zonder dienstverlening uit te stromen. De inspectie heeft in de praktijk geen voorbeelden aangetroffen van vraaggerichte dienstverlening specifiek gericht of aangepast op oudere klanten. Voor vrijwel alle vormen van vraaggerichte dienstverlening geldt dat de vraaggerichte dienstverlening zich (in eerste instantie) vooral richt op de vraag binnen de eigen sector/wensen van de klant. Met andere woorden er wordt vooral gezocht naar baanopeningen in bedrijven of sectoren waar de klant wil werken en er wordt nauwelijks breed gezocht of gezocht in kansrijke sectoren.

Niveau 1: aanbieden van vacatures

Uit de interviews bleek dat de meerderheid van de klanten werden geattendeerd op vacatures en vacatures kregen aangeboden. Die taak is belegd bij een matcher of jobhunter van bijvoorbeeld een werkgeversserviceteam, of is dit onderdeel van het (standaard) re-integratietraject. Uit de enquête bleek evenwel dat op dit niveau van dienstverlening lang niet alle klantmanagers oudere bijstandsgerechtigden verwijzen naar jobhunters of matchers.

Niveau 2: klant en werkgever met elkaar in contact brengen

De inspectie is in de onderzochte cases een beperkt aantal voorbeelden tegengekomen waar klant en werkgever met elkaar in contact zijn gebracht naar aanleiding van een concrete vacature. In de voorbeelden gaat het concreet om speeddates tussen werkgever en klant en persoonlijke contacten tussen klantmanager of re-integratiebegeleider en de potentiële werkgever. Uit de enquête bleek dat dit in de praktijk vaker zou gebeuren: circa de helft van de klantmanagers in de enquête gaven aan dat zij vaak klanten direct in contact brengen met werkgevers die vacatures hebben.

Niveau 3: opleiden voor vacatures

Een klein aantal geïnterviewde klanten in de casestudies heeft de mogelijkheid gehad om (deels) op kosten van de gemeente een opleiding te volgen om hun kansen op de arbeidsmarkt te vergroten. Opleidingen die worden gevolgd zijn bijvoorbeeld opleiding tot vrachtwagenchauffeur, BBL-opleiding in de zorg en individuele taalcursus.

Uit de casestudies blijkt dat aan opleidingswensen meestal geen gehoor wordt gegeven. Hieruit blijkt dat de wensen van de klant niet in alle gevallen leidend zijn. Klantmanagers en re-integratiebureaus vinden de kosten te hoog of schatten de kansen op succes als te laag in. Scholing moet duidelijk bijdragen aan betere uitstroomkansen. Als klantmanagers dat niet zien, wordt er geen scholing ingezet. Klantmanager over het betalen van opleidingen:

Op dit moment heeft de gemeente geen middelen voor studie en daarom wordt op dit moment veel gewerkt met plaatsingen bij de werkgever met behoud van uitkering. De werkgever moet wel de intentie hebben om bij goed functioneren een contract aan te bieden.

Niveau 4: vacature voor klant zoeken in netwerk van werkgevers

In de casestudies trof de inspectie nauwelijks voorbeelden aan waarin de klantmanager of re-integratiebegeleider actief op zoek gaat naar een vacature voor een specifieke klant in zijn netwerk van werkgevers.

Niveau 5: Afspraken met werkgevers in de regio

In de casestudie is één voorbeeld aangetroffen, waar gemeente en UWV afspraken hebben gemaakt met een grote regionale werkgever voor het plaatsen van mensen uit de uitkering, met loonkostensubsidie. Ook uit de enquête blijkt dat het maken van afspraken met regionale werkgevers vrij weinig voorkomt: bijna 70 procent doet het nooit of soms. Uit de beleidsinventarisatie bleek eveneens dat slechts 4 procent van de gemeenten afspraken maakt met werkgevers.

Gevolgen: wat betekent deze manier van vraaggerichtheid voor de klant?

Ontwikkeling participatie

Uitgestroomde klanten

Na afloop van de dienstverlening hadden de *uitgestroomde* klanten een vorm van betaalde arbeid die voldoende was om niet langer afhankelijk te zijn van de uitkering. Bestanddelen in de dienstverlening die hebben bijgedragen aan de re-integratie van de uitgestroomde klanten, zijn het in contact brengen van de klant met een werkgever en het mogelijk maken van participatie met een loonkostensubsidie of werken met behoud van uitkering. In die gevallen heeft de vraaggerichte dienstverlening op indirecte wijze bijgedragen aan uitstroom van de oudere werklozen. Klantmanagers gaven aan dat de dienstverlening wel een bijdrage levert, maar dat de eigen inzet en motivatie van de klant niet moet worden onderschat. De dienstverlening helpt hen op weg, bijvoorbeeld inzet van loonkostensubsidie of gesubsidieerde arbeid.

Een klant die via het re-integratiebureau in contact kwam met een kennis van haar huidige werkgever:

Die meneer zei ik kan het niet hebben als mensen willen werken, maar geen baan vinden. Dus wat heb je gedaan? Ik zei bouwkunde, hij dacht toen na. En zei ik ken iemand en die werkt in de asbest, wie weet hebben ze een bouwkundige nodig. Hij zei als je wilt bel deze persoon maar op en dat was de directeur van het bedrijf. Dat heb ik toen gedaan.

Enkele voorbeelden van vraaggerichte dienstverlening die zijn aangetroffen in de casestudies:

- Een klant werkte in het kader van re-integratietraject bij het re-integratiebureau. Toen hier een vacature kwam heeft de re-integratiebegeleider de klant begeleid bij de sollicitatieprocedure voor de functie.
- Een jobhunter had gebeld met potentiële werkgever voor een klant naar aanleiding van een vacature. Het bedrijf gaf aan geen mensen aan te nemen vanuit de uitkering. De klant heeft op eigen initiatief een paar dagen later contact opgenomen met dezelfde werkgever, en is toen aangenomen.
- Een klantmanager had voor klant contact gearrangeerd met een werkgever naar aanleiding van een vacature. De klant bleek echter niet geschikt voor de vacature, maar heeft zelf geregeld dat hij voor een andere functie werd aangenomen.

De klanten hebben veelal zelf de werkplekken gevonden, en de subsidie van de gemeenten maakte het mogelijk dat de werkgever de klant ook aannam. Het lijkt daarbij ook zinvol als klanten een kleine deeltijdbaas accepteren, en het contract, zodra ze aan het werk zijn, proberen uit te breiden. Tenslotte bleek scholing waarbij uitzicht was op een concrete functie ook in enkele gevallen succesvol. Van de vijf klanten die een opleiding hebben gevolgd, zijn drie van hen uitgestroomd naar werk. Voor twee (uitgestroomde) klanten was het volgen van een opleiding een voorwaarde om een baan te krijgen.

Niet-uitgestroomde klanten

Voor de *niet-uitgestroomde* klanten geldt dat ze nog steeds uitkeringsafhankelijk zijn. Een aantal van hen heeft wel een hoger participatieniveau dan bij aanvang van de uitkering, bijvoorbeeld doordat ze gestart zijn met vrijwilligerswerk of een baan hebben met behoud van uitkering. Het merendeel zit evenwel opnieuw op trede 2 van de participatieladder, dezelfde trede als bij instroom in de uitkering.

Desalniettemin zijn er ook voor de niet-uitgestroomde klanten een aantal werkzame bestanddelen aangetroffen die - al dan niet tijdelijk - hebben geleid tot een verhoogd participatieniveau. Het aanbod van een traject aan niet-uitgestroomde klanten leidde vaak tot een aantal treden hoger op de participatieladder, en tot het opdoen van werkervaring en arbeidsritme.

Een verschil tussen de niet-uitgestroomde en uitgestroomde klanten is dat niet uitgestroomde klanten vaker een concreet aanbod van werk hebben geweigerd. Als reden werd aangedragen dat ze het liefst duurzaam uit de uitkering willen stromen en een vast contract willen hebben in een baan die ze zelf wensen. Ze nemen minder vaak genoegen met deeltijdcontracten waarbij ze deels afhankelijk van de uitkering blijven. Uitgestroomde klanten kiezen hier juist wel vaker voor.

Conclusie

De inspectie stelt vast dat de vraaggerichte dienstverlening voornamelijk wordt vormgegeven door het aanbieden van vacatures. Uit de casestudies kwam naar voren dat bij het aanbieden van vacatures veel aandacht is voor de richting waarin de klant graag een baan wil en in mindere mate voor de kansrijkheid van sectoren. Daarnaast wordt vraaggerichte dienstverlening ook door de klantmanagers ingevuld door klanten direct in contact te brengen met werkgevers die vacatures hebben. In de casestudies is die wijze van 'bemiddeling' niet vaak aangetroffen, maar waar dit wel het geval was leek het opbrengsten te bieden met het oog op de vergroting van kansen op de arbeidsmarkt. Slechts in enkele casestudies bleek dat klanten worden opgeleid voor een specifieke vacature. De inspectie constateert dat gemeenten wel geld vrijmaken voor re-integratietrajecten, maar daarin terughoudender zijn voor scholingstrajecten. Van het specifiek werven van arbeidsplaatsen voor oudere werknemers zijn geen voorbeelden aangetroffen.

De conclusie van de inspectie is dat de vraaggerichte dienstverlening intensiever kan worden ingevuld, zodat er meer kansen worden aangegrepen om oudere werklozen te bemiddelen bij lokale en regionale werkgevers. Uit de literatuurstudie blijkt dat dit namelijk een effectieve manier is om oudere werkzoekenden weer te laten participeren, onder andere door het doorbreken van negatieve beeldvorming bij werkgevers.

6 Duidelijkheid in de dienstverlening

Kader voor duidelijkheid

Duidelijkheid houdt in dat de werkzoekende op de hoogte wordt gesteld van de eigen rechten en plichten. Als het gedrag van de werkzoekende daartoe aanleiding geeft, kan handhavend worden opgetreden.²⁰ Handhaving wordt gezien als bijdrage aan activering.²¹ De veronderstelling is dat werkzoekenden zo meer dwang en drang ervaren om te solliciteren.

Voor de manier waarop de gemeenten hiermee om zouden moeten gaan is de inspectie van het volgende uitgegaan:

- De klantmanager informeert de werkzoekende over zijn/haar rechten en plichten.
- De klantmanager spreekt de klant aan als diens gedrag niet in overeenstemming is met deze plichten.
- De handhaving van de gemeente is afgestemd op de mate waarin de werkzoekende aan zijn verplichtingen voldoet.
- Deze verplichtingen omvatten in grote lijnen het in voldoende mate solliciteren en het accepteren van algemeen aanvaarde arbeid (art. 9 lid 1a WWB).

De inspectie constateerde in 2011 dat veel mensen in de bijstand geen dwang of drang ervaren om aan het werk te gaan.²² Onderzoek wijst uit dat sancties een positief effect hebben op de uitstroom, waarbij overigens niet is vermeld of dit ook voor ouderen geldt.²³ ²⁴ Het Gilde Re-integratie betoogt dat motiverende gespreksvoering in combinatie met het dreigen met sancties, effectiever is dan alleen sancties.²⁵

Het scheppen van duidelijkheid in de praktijk

Voorlichting rechten en plichten

Uit de interviews blijkt dat de klanten meestal in het eerste gesprek worden voorgelicht over hun rechten en plichten, waaronder de sollicitatieplicht. Niet altijd worden de specifieke regels helder voor klanten of is het voor hen duidelijk bij welke instantie ze moeten zijn in een situatie van wisselende inkomsten en nuluren-contracten. Klantmanagers zijn vaak ook niet goed op de hoogte van die specifieke regels.

Een klant vertelt hierover:

[...] voor ik die stap nam ben ik langs alle loketten geweest, ze konden geen antwoord geven, telkens werd ik met een kluitje in het riet gestuurd.

²⁰ Memorie van toelichting wijziging wet Suwi, TK vergaderjaar 2011–2012, 33 065, nr. 3

²¹ Spoorboekje handvingaanpak WWB 2012

²² Iedereen aan de slag, IWI, 2011

²³ Nazar, A. Dienst Werk en Inkomen Amsterdam. Wat werkt? Wat we weten over effectiviteit? Amsterdam: Gemeente Amsterdam. 2010.

²⁴ Divosa, Divosa-monitor, deel Denken in kansen. Over sociale diensten en participatiebevordering. CAB Groningen, 2012.

²⁵ Ravesteijn, J. en Graafland, H., en Westdorp, P. Methodisch concept Gilde vervolgprojecten UWV Werkbedrijf, Ouderen werkzoekenden 45+. Gildenetwerk, 2010. Ravesteijn, J., Graafland, H. Kennisproduct Gildeproject re-integratie, 45-plussers op de arbeidsmarkt, meer uitstroom van 45+ uit de WWB, Plaats: Gildenetwerk, 2011.

Zoekgedrag

Daarnaast komt in de casestudies naar voren dat klantmanagers over het algemeen toestaan dat klanten in de eerste periode uitsluitend solliciteren in de door hen gewenste richting. Dat is meestal de richting waarin zij in het verleden kennis en ervaring hebben opgedaan. De klantmanagers staan dit toe, omdat zij inschatten dat hier de beste kansen liggen voor de klant, dit meer motiverend is, en meer kans heeft op duurzame uitstroom.

Een klantmanager over een uitgestroomde klant verwoordt dit als volgt (case 13):

[...] In de wet zijn afspraken gemaakt dat men breed moet solliciteren, ook onder niveau. Dat is in eerste instantie niet gedaan, hoefde van mij ook niet omdat ik dacht dat ze wel in het onderwijs wat zou vinden. Ik laat de eerste twee maanden de mensen op hun eigen niveau een baan zoeken en zeker als mensen goed zijn opgeleid kun je het vaak niet maken om hen meteen heel erg onder hun niveau te laten solliciteren, dat is geen lekkere binnenkomer, dat hoeft dan ook niet, en afhankelijk van de klant, ook kijken van wie heb je voor je en zijn ze bereid om het zelf te doen, en deze mevrouw was dat en ik had heel erg vertrouwen dat ze wel in het onderwijs terecht kon.

Controle op het zoekgedrag

In enkele cases was er sprake van controle op sollicitatieplicht, het ging dan meestal om het aantal sollicitaties, in een beperkt aantal gevallen om de breedte van het zoekgedrag en hoe men effectief kan solliciteren, zoals bijvoorbeeld het eigen netwerk gebruiken of door open sollicitaties. Sommige klantmanagers controleerden alleen in het begin en als bleek dat de klant goed solliciteert, lieten zij verdere controle achterwege. Of er ook echt inhoudelijk naar sollicitaties wordt gekeken, dus naar de kwaliteit van de brieven en de geschiktheid van de vacatures waarop wordt gesolliciteerd, komt niet duidelijk naar voren in de interviews.

Zo vertelt een uitgestroomde klant daarover:

[...] naderhand hadden ze heel goed in de gaten dat voor mij, ik deed het toch wel. Het had voor mij geen nut om er heel strikt op te letten.

De resultaten van de enquête bevestigen het beeld. De meeste klantmanagers controleren weinig op de kwaliteit van de sollicitaties. Blijkens de resultaten van de enquête loopt slechts 17 procent van de klantmanagers altijd na hoe oudere werkzoekenden solliciteren, en 20 procent bekijkt altijd hun sollicitatiebrieven om te bezien of die niet onder de maat zijn. 32 procent van de klantmanagers gaf in de enquête aan dat zij controleren of klanten reële sollicitaties verrichten, die aansluiten bij hun mogelijkheden en of zij wel voldoende bereid zijn om werk te accepteren dat buiten hun vakgebied ligt.

Of er al dan niet gecontroleerd wordt, hangt af van verschillende factoren. Een reden om niet te controleren is dat de klant gedurende een bepaalde periode wat rust wordt gegund om bijvoorbeeld aan de privésituatie te werken. Ook kan een klant om diverse redenen niet arbeidsplichtig zijn. De klant kan bijvoorbeeld een informele ontheffing hebben of de klantmanager oordeelt dat de klant nog niet jobready is. Soms wordt er niet gecontroleerd omdat men de klant kansloos acht of omdat men de vertrouwensband niet wil verstoren.

Opleggen van een maatregel

In alle onderzochte gevallen waarin de klantmanager van mening was dat de klant breder moest solliciteren, bleef het bij aanspreken en was er geen sprake van het

opleggen van een maatregel (een vorm van sanctie).²⁶ Dit is in alle regio's geconstateerd. De verschillen die er zijn, lijken meer samen te hangen met de persoonlijkheid van de individuele klantmanager. Enkele klanten gaven aan dat zij door 'wat strenger' optreden waren gemotiveerd om actiever te gaan zoeken.

Als verklaring voor het niet opleggen van een maatregel geven klantmanagers in de focusgroepen aan dat het vaak een tijdrovend en secuur proces is, waarbij het regelmatig voorkomt dat de maatregel wordt teruggedraaid, omdat er niet volledig aan de eisen zou zijn voldaan. Ook hebben klantmanagers tot op zekere hoogte begrip voor de positie van de oudere werkzoekende, die al vaak een lange staat van dienst achter de rug heeft. De slechte arbeidsmarkt voor ouderen wordt tot slot ook genoemd als reden om niet te sanctioneren.

Klantmanager :

[...] ik laat het nu maar de kansen op de arbeidsmarkt zijn toch gering, dus druk heeft geen zin.

Klantmanager:

[...] ik heb niet de indruk dat de klant breed solliciteert, maar gezien de leeftijd dringt de gemeente niet verder aan.

Gevolgen: wat betekent deze manier van duidelijkheid bieden voor de klant?

In de eerste periode van werkloosheid staan de meeste klantmanagers het toe dat de klant alleen solliciteert in de door hem gewenste richting. Na verloop van tijd verandert dat, als de klant nog geen baan heeft gevonden. Na zo'n eerste periode van zoeken in de door de klant gewenste richting, wordt met de klant gesproken over uitbreiding van het zoekgedrag naar alle algemeen aanvaarde arbeid. Hoewel deze gesprekken vriendelijk van toon zijn, wordt wel duidelijk aangegeven wat wordt verwacht van de klant. Klanten waarderen deze aanpak. Maar ook na een periode van werkloosheid blijven de meeste klanten zoeken in hun voorkeurssector en –beroep en zijn ze zeer beperkt bereid om banen hier buiten te zoeken en te accepteren.

Conclusie

De inspectie concludeert dat klanten door de klantmanager voldoende op hun rechten en plichten worden gewezen en daarop ook worden aangesproken. Controle op het zoekgedrag gebeurt in het algemeen weinig. Indien klantmanagers niet controleren, dan zijn zij van mening dat de motivatie van de klant voldoende is, de kansen op de arbeidsmarkt voor hen gering zijn, of dat zij willen voorkomen dat de vertrouwensband tussen de klantmanager en de klant geschonden wordt. Hoewel in de dienstverlening wordt benadrukt dat de klanten zich breder moeten opstellen, wordt er in de praktijk nauwelijks op de inhoud, kwaliteit en breedte van het zoekgedrag gecontroleerd. Ook het zo nodig dreigen met een maatregel vindt weinig plaats. In alle onderzochte cases waarin de klantmanager van mening was dat de klant breder moest solliciteren, bleef het bij aanspreken en was er geen sprake van het opleggen van een maatregel. De acceptatiebereidheid en het zoekgedrag veranderen dan ook nauwelijks na een periode van werkloosheid.

²⁶ Het gaat hier om het verlagen van de bijstand, op grond van het feit dat de Wwb'er zijn verplichtingen niet of in onvoldoende mate is nagekomen. Een maatregel is een vorm van een reparatoire sanctie. De juridische kaders omtrent maatregelen in de Wwb worden door gemeenten vastgelegd in een maatregelenverordening.

7 Continuïteit en samenwerking

Kader voor continuïteit en samenwerking

Een langere duur van de werkloosheid verkleint voor oudere werkzoekenden de kansen op werk. Het is daarom van belang dat er geen onderbrekingen zijn in het proces van werk zoeken. Bij de samenwerking met andere partijen binnen en buiten de Suwi-keten is het van belang dat continuïteit in het zoekproces is gewaarborgd, om te voorkomen dat de werkloosheidsduur langer wordt. De professionals W&I zijn hiervoor verantwoordelijk, evenals voor samenwerking met anderen ten behoeve van de klant, zoals re-integratiebureaus, werkgevers, uitzendbureaus, WSW-bedrijven, scholingsinstituten, de gezondheidszorg en maatschappelijk werk.

Continuïteit en samenwerking in de praktijk

Klant en re-integratiebegeleider: intensief contact

Indien een klant instroomt in een re-integratietraject dan heeft de klant vaak opnieuw een intake- en diagnosegesprek met de re-integratiebegeleider, waar wordt ingegaan op de belemmeringen, de interesses voor werk en hoe in het traject hierop kan worden ingespeeld. In het re-integratietraject dat volgt, hebben oudere werklozen en de re-integratiebegeleiders intensief contact met elkaar. De klant spreekt de begeleider wekelijks, en naar behoefte van de klant is vaker contact mogelijk. Tijdens het traject begeleidt de re-integratiebegeleider de klant bij het zoeken van vacatures, vrijwilligerswerk of leerwerkplekken en krijgt de klant hulp bij solliciteren (nakijken van brieven, het opstellen van een cv).

Een uitgestroomde klant geeft het volgende aan over de inhoud en frequentie van het contact (case 1):

Ik kon altijd bellen als er iets was of als ik ergens mee zat. Of als ik de sollicitatiebrief aan het schrijven was en ik kwam er even niet uit, dat ik haar dan belde. Dat was altijd goed, en we hadden ook mailcontact.

Klant en klantmanager: weinig contact

Als klanten in een traject worden geplaatst, is er eigenlijk geen contact (meer) met de klantmanager. Uit de interviews blijkt dat de klantmanagers vaak ook niet kunnen aangeven hoe trajecten verlopen en hoe de klanten zich ontwikkelen in trajecten. Als klanten na het re-integratietraject niet (of niet gelijk) uitstromen, hebben ze ook geen intensief contact: hooguit om de 3 tot 6 maanden, en vaak wordt het aan de klant overgelaten om weer contact op te nemen.

Het contact is dan vaker via de telefoon, dan face to face. Klantmanagers vragen dan naar de sollicitatieactiviteiten of wijzen de klanten op het doen van vrijwilligerswerk, omdat ze het belangrijk vinden dat de klanten in een bepaald actief ritme blijven. Een enkele keer noemden de klantmanagers de hoge caseload of gebrek aan tijd als redenen, maar vaak hebben ze geen duidelijke redenen waarom er geen (intensief) contact is.

Zo zegt een klantmanager:

[...]Het laatste contact met de klant is alweer een tijdje geleden. De echte prikkel om een baan te vinden is niet aanwezig. [...] De sollicitatieactiviteiten, daarin moet hij worden gepusht, gestuurd, geënthousiasmeerd. Deels. En dan kijk ik ook even naar mezelf. Het aantal klanten, ik heb ook niet altijd de tijd om hem te spreken. Soms ook wel op piepsysteem. Als hij zich

laat horen, dan plan ik natuurlijk een afspraak. Maar ik zie hem niet elke week om hem te begeleiden. Daar verwacht ik ook wel iets van hem.

Een andere reden voor geen contact is het gebrek aan verdere re-integratiemogelijkheden:

[...] we kunnen niks meer doen voor de klant. Geen geld om een traject in te kopen.

In de enquête en in de focusgroepen geven de klantmanagers als toelichting dat er minder intensief contact is met klanten, van wie de inschatting is dat zij of zelf aan het werk komen, of een hele lage kans hebben op werk. Er zou intensief contact zijn met klanten, die net een extra duwtje in de rug nodig hebben.

Weinig samenwerking tussen klantmanager en re-integratiebegeleider

Klantmanagers en re-integratiebegeleiders hebben in de onderzochte cases nauwelijks contact met elkaar. Er is contact als er bijvoorbeeld weerstand is bij de klant of als er sprake is van ziekteverzuim. Maar over het verloop van de dienstverlening in het traject en de ontwikkelingen die een klant daar doormaakt, wordt er beperkt informatie uitgewisseld. De inspectie constateert dat er meestal niet periodiek wordt gerapporteerd, terwijl dit volgens klantmanagers en re-integratiebegeleiders wel de bedoeling is. Bovendien zijn de rapportages volgens de klantmanagers vaak summier. Maar, klantmanagers vragen vaak ook niet om een uitgebreide terugkoppeling aan de re-integratiebegeleiders.

Een klantmanager over een klant die haar traject had afgerond (case 15):

Ik vond de rapportage vrij summier. Zeker toen ik dus in het tweede gesprek bij haar kwam dat ze zo helemaal overstuurd was. Ik denk: ze hadden wel iets meer mogen rapporteren over waar zij allemaal tegenaan waren gelopen en over haar kwetsbaarheid. Ze schrijven er wel over dat ze kwetsbaar is en dat ze het inderdaad met haar over de begrenzingen heb gehad. Maar er wordt niet beschreven hoe het verloop is gegaan of zo bijvoorbeeld.

Ook uit de enquête en de focusgroepen blijkt dat er vaak geen samenwerking met andere externe partijen is, zoals schuldhulpverlening of de gezondheidszorg, terwijl dit wel nodig kan zijn voor de klant. In de casestudies heeft de inspectie twee voorbeelden aangetroffen van samenwerking met externe partijen. Klantmanagers verwijzen over het algemeen door, slechts een klein deel steekt er meer tijd in, bijvoorbeeld in de vorm van doorvragen zodat problemen goed aan het licht komen, of contact leggen met andere instanties voor de klant.

Gevolgen: wat betekent deze manier van dienstverlening voor de klant?

Het intensieve contact tussen de oudere werkloze en de re-integratiebegeleider, draagt eraan bij dat de klant wordt begeleid op zijn persoonlijke belemmeringen, dat er wordt gewerkt aan het zelfvertrouwen, en het opdoen van arbeidsritme, werkervaring en sollicitatievaardigheden.

Als klanten na het traject niet uitstromen en weer zijn aangewezen op dienstverlening van de klantmanager, constateert de inspectie dat er hiaten vallen in de dienstverlening. Door de minimale terugkoppeling tussen de klantmanager en de re-integratiebegeleider tijdens het traject over de ontwikkeling van kansen, moeten klanten als het ware opnieuw opstarten. De klantmanager borduurt niet voort op ontwikkelingen die de klant heeft meegemaakt of belemmeringen die aan het licht zijn gekomen in het traject, maar maakt geheel eigen keuzes voor het verdere verloop van de dienstverlening, vaak ingegeven door de werkwijze van de gemeente. Sommige klanten raken hierdoor gedemotiveerd en hun actieve

zoekgedrag wordt steeds minder. Het effect van (vaak kostbare) re-integratietrajecten wordt op deze manier (deels) tenietgedaan, zeker bij klanten die net wat meer begeleid moeten worden op het breed accepteren van banen en goed zoekgedrag.

Dat klanten gebaat zijn bij een goede interactie tussen klantmanagers en re-integratiebegeleiders, tijdens én na het traject, blijkt uit een aantal goede voorbeelden die de inspectie heeft aangetroffen in de casestudies. Zo is er een voorbeeld van een gescheiden klant, die jarenlang niet hoefde te participeren en veel weerstand vertoonde in het re-integratietraject. Intensief contact tussen de klantmanager en de re-integratiebegeleider hebben er mede aan bijgedragen dat er door beide partijen werd ingespeeld op de belemmeringen die de klant vertoonde, er veel face to face contact was tussen de klantmanager en de klant, er door beide partijen vaker intensieve gesprekken zijn gevoerd en er door beide partijen mogelijkheden voor de klant inzichtelijk werden gemaakt. Een tweede voorbeeld betreft een klant, die na het re-integratietraject een extra traject kreeg aangeboden, voortbordurend op de ontwikkeling die de klant in het re-integratietraject had meegemaakt.

Ook blijkt uit de casestudie dat klanten zijn gebaat bij samenwerking met externe partijen. Zo is er een voorbeeld van een oudere werkloze, die veel psychische belemmeringen had door zijn financiële situatie. Zijn klantmanager heeft bij de afdeling schuldhulpverlening van de gemeente persoonlijk gevraagd naar een begeleider, die intensief aan de slag zou gaan met de klant. De klantmanager wilde voorkomen dat de klant op een wachtlijst zou worden geplaatst. Dit voorbeeld van samenwerking heeft er uiteindelijk toe geleid dat de klant beter zicht kreeg op zijn financiële situatie, minder psychische belemmeringen ervoer en zelf zijn uitstroom heeft gearrangeerd.

Conclusie

De inspectie constateert in het onderzoek dat er intensief contact is tussen oudere werklozen en re-integratiebegeleiders. Hierdoor hebben de re-integratiebegeleiders zicht op de ontwikkeling die een klant doormaakt in het re-integratietraject, en kunnen hier in de trajecten hun dienstverlening op aanpassen. Klantmanagers zelf hebben weinig contact met oudere werklozen en re-integratiebegeleiders tijdens het re-integratietraject, maar ook niet na het traject. Het gevolg is dat klanten weer terugvallen in inactiviteit, gedemotiveerd raken en soms geheel niet meer solliciteren.

Verder wordt er nauwelijks samengewerkt met externe partijen, zoals gezondheidszorg, onderwijs en schuldhulpverlening. In de enkele gevallen waar de inspectie wel intensieve samenwerking en contact heeft aangetroffen, blijkt dat oudere werklozen erbij gebaat zijn: doordat beide partijen zicht hebben op de ontwikkeling van kansen, kan er meer worden gedaan om klanten uit de uitkering te laten stromen.

Bestuurlijke reacties en naschrift Inspectie SZW

Bestuurlijke reactie Divosa

Divosa acht, ondanks de sombere uitgangspositie, de volgende bevinding in het onderzoek interessant: Ouderen die erin slagen vanuit de bijstand aan het werk te komen, hebben dezelfde belemmeringen als ouderen die dat niet doen. Er zijn echter twee verschillen: ouderen die uitstromen, laten zich niet ontmoedigen door hun belemmeringen en staan positief in het zoekproces. Daarnaast stellen ze minder hoge eisen aan een baan. Uitgestroomde klanten accepteren deeltijdcontracten en flexibel werk, terwijl ouderen die niet uitstromen vaker een concreet werkaanbod weigeren omdat ze dromen van een vast contract in een baan die ze zelf wensen.

Opvallend is dat de geboden dienstverlening geen invloed heeft op het eindresultaat. Het lijkt dus in essentie om een mentaliteitskwestie te gaan. Dit pleit voor een aanpak gericht op coaching, motivatie en opbouwen van het zelfvertrouwen. In de beschrijving van de inspectie van de standaard re-integratietrajecten waar ook ouderen aan deelnemen blijkt dit ook juist te gebeuren. De grote vraag is dus: waarom slaat een en dezelfde dienstverlening slechts aan bij een deel van de ouderen? Het antwoord op deze vraag biedt een mogelijke oplossingsrichting voor een meer effectieve dienstverlening aan ouderen.

De inspectie stelt verder dat de dienstverlening ook effectiever zou kunnen door vooral meer voor ouderen te doen. Gezien de bezuinigingen bij gemeenten, is het de vraag of dit haalbaar is. De realistische route ligt dus vooral bij anders werken. En daar biedt volgens Divosa dit onderzoek interessante aanknopingspunten voor.

Naschrift reactie Inspectie SZW

De inspectie is inderdaad van mening dat gemeenten meer uit hun huidige dienstverlening kunnen halen. Dat heeft in het bijzonder te maken met de invulling van de dienstverlening en het maken van de juiste keuzes. Voorbeelden hiervan zijn het stellen van een goede en juiste diagnose, het direct onder de aandacht brengen van de oudere werklozen bij werkgevers, en motiverende maar ook dwingende gesprekken om breder zoekgedrag te stimuleren. Dit behelst niet zonder meer een intensivering van de dienstverlening, maar eerder een meer doeltreffende dienstverlening die bovendien meer gericht is op de groep oudere werklozen die minder zelfredzaam is.

Reactie Landelijke Cliëntenraad

De LCR herkent en onderschrijft de conclusies van de inspectie over de dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden. De dienstverlening kenmerkt zich door gebrekkige diagnosestelling, onvoldoende maatwerk en weinig continuïteit. De LCR vindt dat uitermate zorgelijk. Vooral omdat het huidige kabinet en vorige kabinetten voortdurend wijzen op het gericht en selectief inzetten van re-integratie zodat alleen zij die het nodig hebben een aanbod krijgen.

In de huidige gemeentelijke praktijk is wel sprake van selectief inzetten van een aanbod, maar daarbij geldt niet dat alleen zij die het echt nodig hebben dit krijgen. Dit rapport maar ook het rapport "Werken met beperkingen" laat zien dat de kenmerken en de arbeidsmogelijkheden van de WWB-klanten nog altijd

onvoldoende in beeld zijn. Er is geen specifiek beleid en maar beperkt sprake van maatwerk.

De LCR is van mening dat de kwaliteit van dienstverlening veel beter kan en moet. Het is dringend noodzakelijk dat er een landelijk kader voor kwaliteit van dienstverlening komt. Dit kader dient onder andere een landelijk vastgesteld functieprofiel voor klantmanagers te omvatten en vereisten te stellen aan de diagnostiek. Ook dienen klanten de mogelijkheden te krijgen om maatwerk af te dwingen.

De LCR adviseert expliciet om aan het oordeel van de inspectie toe te voegen dat er een verbetering noodzakelijk is, waarbij wordt gewezen op het belang van professionele richtlijnen, zoals die van de Nederlandse Vereniging van Arbeidsgeneeskunde (NVAB) bij de begeleiding van cliënten met gezondheidsproblemen. Ook ziet de LCR graag in het oordeel van de inspectie terug dat een samenhangend arbeidsmarktbeleid gericht op oudere werkzoekenden ontbreekt.

Naschrift reactie Inspectie SZW

De LCR adviseert om expliciet aan het oordeel een aanbeveling voor verbetering toe te voegen. De inspectie is van mening dat een dergelijke aanbeveling niet past binnen de wijze waarop de inspectie haar toezichttaken uitoefent. De inspectie beperkt zich in haar onderzoek tot een oordeel over de huidige uitvoeringspraktijk.

Bijlagen: reacties LCR en Divosa

Inspectie SZW
p/a Ministerie van
Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Inspecteur Generaal Mr. J.A. van den Bos
Postbus 90801
2509 LV Den Haag

Den Haag, 15 augustus 2013

Betreft: Perspectief voor oudere werklozen
Referentie: LCR/13-0083/ER/GvdM

Geachte heer Van den Bos,

De LCR heeft met belangstelling kennis genomen van de rapportage *'Perspectief voor oudere werklozen?'*, Dienstverlening aan oudere (45+) bijstandsgerechtigden.

De LCR herkent en onderschrijft de conclusies van de inspectie over de dienstverlening aan oudere bijstandsgerechtigden. Deze dienstverlening kenmerkt zich door gebrekkige diagnosestelling, onvoldoende maatwerk en weinig continuïteit. Dit vindt de LCR uitermate zorgelijk. Vooral omdat dit kabinet en vorige kabinetten voortdurend wijzen op het gericht en selectief inzetten van re-integratie zodat alleen zij die het nodig hebben een aanbod krijgen.

In de huidige gemeentelijke praktijk is wel sprake van selectief inzetten van een aanbod maar daarbij geldt niet dat alleen zij die het echt nodig hebben dit krijgen.

Mensen moeten langer doorwerken. Bij werkenden komt hier steeds meer aandacht voor en de regering ondersteunt dit ook (ondermeer door afspraken in het sociaal akkoord). Voor oudere werklozen is slechts beperkt aandacht. Zij worden geacht zonder ondersteuning zelf werk te vinden. Als zij er niet in slagen tijdig werk te vinden kunnen zij in de bijstand terecht komen. De gemeente is verantwoordelijk voor hun re-integratie. Gemeenten besluiten wel of, meestal, niet extra aandacht te besteden aan oudere werkzoekenden. Gemeenten worden geacht maatwerk te leveren bij de dienstverlening naar werk. Maar daar ontbreekt het, zo blijkt uit uw bevindingen, helaas schromelijk aan. De oudere werkzoekende staat vaak met lege handen en hij heeft geen enkele mogelijkheid om maatwerk af te dwingen.

• **Bezoekadres**

Landelijke Cliëntenraad
Bezuidenhoutseweg 60
2594 AW Den Haag

• **Postadres**

Landelijke Cliëntenraad
Postbus 95966
2509 CZ Den Haag

• Tel. 070 – 349 97 90
• e-mail: info@lcr-suwi.nl
• www.landelijkeclientenraad.nl

Conclusie LCR

Dit rapport maar ook uw rapport *Werken met beperkingen* laat zien dat de kenmerken en arbeidsmogelijkheden van de WWB-klienten nog altijd onvoldoende in beeld zijn. Of het nu om oudere werklozen gaat of om werklozen met een arbeidsbeperking, het ontbreekt aan gedegen diagnosticering en er is sprake van een standaard aanbod.

Er is geen specifiek beleid en maar beperkt sprake van maatwerk. Klienten die ver van de arbeidsmarkt afstaan en veel persoonlijke belemmeringen hebben, krijgen minder ondersteuning ter stimulering van hun zelfredzaamheid. Dat staat haaks op het uitgangspunt dat mensen die ondersteuning nodig hebben deze ook moeten krijgen. Wij lezen dat klantmanagers onprofessioneel met cliënten om gaan. Zo lijkt het er op dat klantmanagers onbekend zijn met de richtlijn voor werk en psychische klachten. Zij bieden rust aan mensen met psychische klachten terwijl inmiddels duidelijk is geworden dat rust houden averechts werkt. Voor een op arbeidsparticipatie gerichte begeleiding ontbreekt het aan een weloverwogen keuze tussen vraaggericht of aanbodgericht bemiddelen.

De LCR vindt dit zeer zorgwekkend. Zeker in de wetenschap dat jongehandicapten met complexe problematiek vanaf 2015 door gemeenten naar werk moeten worden geleid.

De LCR is van mening dat de kwaliteit van dienstverlening veel beter kan en moet. We constateren dat dit door velen wordt onderschreven maar dat het ontbreekt aan uniforme kwaliteitseisen en een op deze eisen gebaseerde benchmark. Hierdoor heeft de LCR er onvoldoende vertrouwen in dat het programma Vakmanschap de kwaliteit voldoende zal verbeteren. Het is dringend noodzakelijk dat er een landelijk kader voor kwaliteit van dienstverlening komt. Dit kader dient onder andere een landelijk vastgesteld functieprofiel voor klantmanagers te omvatten en vereisten te stellen aan de diagnostiek. Tot slot dienen cliënten de mogelijkheden te krijgen om maatwerk af te dwingen.

De LCR adviseert de inspectie expliciet aan haar oordeel toe te voegen dat er een verbeterslag noodzakelijk is. Waarbij wordt gewezen op het belang van professionele richtlijnen, zoals die van de Nederlandse Vereniging van Arbeidsgeneeskunde (NVAB) bij de begeleiding van cliënten met gezondheidsproblemen.

Tot slot ziet de LCR graag in uw beoordeling terug dat het samenhangend arbeidsmarktbeleid gericht op oudere werkzoekenden ontbreekt.

Met vriendelijke groet,



Gerrit van der Meer
Voorzitter

Samenstelling Landelijke Cliëntenraad

- **Landelijke cliëntenorganisaties:** Vakcentrale voor Middengroepen en Hoger personeel / Christelijk Nationaal Vakverbond (MHP/CNV), Chronisch zieken en Gehandicaptenraad Nederland (CG-Raad), Centrale Samenwerkende Ouderenorganisaties (CSO), Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV, publieke sector), Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV, private sector), Landelijke Vereniging van Arbeidsongeschikten (LVA), Samenwerkingsverbanden Landelijk Overleg Minderheden (LOM), Landelijk Platform GGZ/LOC, Platform VG.
- **vertegenwoordigers van cliëntenraden:** cliëntenraden SVB en UWV
- **vertegenwoordigers van de gemeentelijke cliëntenparticipatie:** Landelijk overleg cliëntenraden Sociale Zekerheid (LocSZ), Landelijk overleg cliëntenraden Sociale Zekerheid (LocSZ)/cliëntenraden G4, Landelijke Vereniging Dak en Thuislozen (LVDT).

Inspectie SZW Directie Werk en Inkomen
T.a.v. de heer mr. J.A. van den Bos
Postbus 90801
2509 LV DEN HAAG

Onze referentie: 130086
Uw referentie: 2013-0000097250
Datum: 14 augustus 2013
Onderwerp: Bestuurlijke reactie conceptprogrammarapportage 'Perspectief voor ouderen?'
Van: RP/MvD

Geachte heer Van den Bos,

Ouderen met een bijstandsuitkering staan op achterstand, zo blijkt uit het Inspectie-onderzoek 'Perspectief voor ouderen?'. Ouderen in de bijstand hebben te kampen met eenzijdige werkervaring en een verouderde opleiding. Omdat zij daarnaast vaak lange WW-rechten hebben opgebouwd, zijn ze ook al een flinke periode inactief geweest op het moment dat zij een bijstandsuitkering aanvragen. Tot slot, zo meldt het onderzoek, zijn ouderen niet populair bij werkgevers.

Ondanks die sombere uitgangspositie, is een van de bevindingen in uw onderzoek zeer interessant. Ouderen die erin slagen vanuit de bijstand aan het werk te komen, hebben dezelfde belemmeringen als ouderen die dat niet doen. Er zijn echter twee verschillen: ouderen die uitstromen, laten zich niet ontmoedigen door hun belemmeringen en staan positief in het zoekproces. Daarnaast stellen ze minder hoge eisen aan een baan. Uitgestroomde klanten accepteren deeltijdcontracten en flexibel werk, terwijl ouderen die niet uitstromen vaker een concreet werkaanbod weigeren omdat ze dromen van een vast contract in een baan die ze zelf wensen.

Opvallend is dat de geboden dienstverlening geen invloed heeft op het eindresultaat. Het lijkt dus in essentie om een mentaliteitskwestie te gaan en dat pleit weer voor een aanpak gericht op coaching, motivatie en opbouwen van het zelfvertrouwen. In uw beschrijving van de standaard re-integratietrajecten waar ook ouderen aan deelnemen blijkt dit ook juist te gebeuren. En het slaat aan: mensen die wel zijn uitgestroomd, oordelen positief over de dienstverlening en zeggen daar wat aan gehad te hebben. Zij zijn ook van mening dat de dienstverlening hun zoekgedrag heeft veranderd. Ze zijn actiever en op een andere manier gaan zoeken. En ze hebben meer gebruik gemaakt van de handvatten en tools die ze krijgen aangereikt tijdens de trainingen, zo lezen wij in uw onderzoek.

De grote vraag is dus: waarom slaat een en dezelfde dienstverlening slechts aan bij een deel van de ouderen? Licht dat zuiver aan de persoon of kan de medewerker van de sociale dienst daar ook een verschil in maken? Het antwoord op deze vraag biedt een mogelijke oplossingsrichting voor een meer effectieve dienstverlening aan ouderen. Wellicht kan er bij ouderen inderdaad consequenter aandacht zijn voor de rouw die het verlies van een baan oplevert en moeten zij beter worden voorgelicht over de huidige arbeidsmarkt waar tijdelijk en flexibel werk steeds gebruikelijker is.

De Inspectie gaat nog verder en stelt dat de dienstverlening ook effectiever zou kunnen door vooral meer voor ouderen te doen. Meer en uitgebreider diagnosticeren. Oudere werklozen meer onder de aandacht brengen bij werkgevers. En meer dwingende en motiverende gesprekken voeren gedurende een langere periode.

Gezien de bezuinigingen bij gemeenten, is het de vraag of dit haalbaar is. Door hun schaarser wordende re-integratiemiddelen zijn gemeenten gedwongen om prioriteiten te stellen en zij focussen daarom op mensen met een relatief korte afstand tot de arbeidsmarkt: over het algemeen de nieuwe instroom en jongeren.

De realistische route ligt dus vooral bij anders werken. En daar biedt uw onderzoek interessante aanknopingspunten voor.

Met vriendelijke groet,
Verenigingsbureau Divosa

A handwritten signature in black ink, appearing to read "René Paas".

René Paas
Voorzitter

Publicaties van de Inspectie SZW, Directie Werk en Inkomen

2013

R13/01	De Sociale Verzekeringsbank Veranderprogramma SVB Tien
R13/02	De invloed van ontheffingen op de arbeidsparticipatie van WWB'ers
R13/03	Regierol gemeenten bij regionaal arbeidsmarktbeleid
R13/04	Over signaal, sanctie en incasso
R13/05	Dienstverlening aan oudere (45+) bijstandsgerechtigden
R13/06	Van schoolgaand kind tot zelfstandig jongere, ACTIEF OP WEG NAAR WERK
R13/07	Verordeningsplicht gemeenten maatschappelijke participatie kinderen
R13/08	De burger bediend in 2013



Gemeente Boxtel
College van Burgemeester en wethouders
Postbus 10.000
5280 DA Boxtel

GEMEENTE BOXTEL			
22 OKT 2013			
		ovb	
afd.		kopie	

Postbus 11
5688 ZG Oirschot

Bezoek adres:
Deken Frankenstraat 3
Oirschot

Tel. (0499) 58 33 33
Fax (0499) 57 42 35
E-mail info@oirschot.nl

Internet www.oirschot.nl

Ons kenmerk : DSL
Uw kenmerk/brief : n.v.t.
Bijlagen : geen
Onderwerp : Schaliegas
Contactpersoon : Deon van Schijndel
Datum : 14 oktober 2013

VERZONDEN 21 OKT. 2013

Geachte college,

In de raadsvergadering van 24 september heeft de gemeenteraad van Oirschot unaniem een motie aangenomen waarmee de gemeenteraad zich uit spreekt tegen (proef)boringen naar en winning van schaliegas in het algemeen en op het grondgebied van de gemeente Oirschot in het bijzonder. Tevens roept zij het bestuur van de provincie Noord-Brabant op al het mogelijke te doen om (proef)boringen en winning van schaliegas provinciebreed te voorkomen.

De motie is aangenomen, overwegende dat:

- energiebedrijven voornemens zijn om in Nederland schaliegas te gaan winnen;
- het kabinet momenteel onderzoekt of dit kan worden toegestaan;
- in de gemeente Oirschot locaties in beeld zijn voor schaliegaswinning;
- de kwaliteit van het leefklimaat voor onze inwoners voorop staat;
- er reële risico's kleven aan boringen naar en winning van schaliegas, zoals vervuiling van grond- en drinkwater, inzakkingen/bodemdalingen en aardbevingen;
- de uitstekende kwaliteit van het grond- en drinkwater in Brabant niet alleen essentieel is voor de volksgezondheid, maar ook een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven;
- boortorens met de bijbehorende infrastructuur buitenproportioneel afbreuk doen aan ons waardevolle landschap (onder meer Nationaal Landschap Het Groene Woud) en daarmee de recreatieve aantrekkingskracht van onze regio;

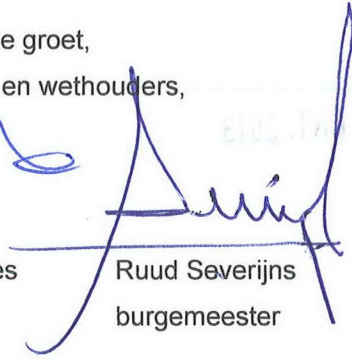
- schaliegas een fossiele brandstof is en het verbruik daarvan gepaard gaat met uitstoot van CO₂;
- exploitatie van schaliegas de door de gemeente Oirschot voorgestane ontwikkeling van duurzame energiebronnen ernstig zal vertragen;
- het college van burgemeester en wethouders in juni 2010 reeds een verzoek voor proefboringen in Oirschot heeft afgewezen.

Ons college ondersteunt bovengenoemde motie volledig.

Met deze brief brengen wij u op de hoogte van de aangenomen motie van onze gemeenteraad. Een kopie van de motie en het daarbij behorende besluit hebben wij als bijlage bij deze brief gevoegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,


Theo van Waes
secretaris


Ruud Severijns
burgemeester



24 sept. 2013

Nr. 2013/52

Mij bekend,
De Griffier

MOTIE VREEMD AAN DE ORDE VAN DE DAG

De gemeenteraad van Oirschot in vergadering bijeen op 24 september 2013,

Overwegende dat:

- energiebedrijven voornemens zijn om in Nederland schaliegas te gaan winnen;
- het kabinet momenteel onderzoekt of dit kan worden toegestaan;
- in de gemeente Oirschot locaties in beeld zijn voor schaliegaswinning;
- de kwaliteit van het leefklimaat voor onze inwoners voorop staat;
- er reële risico's kleven aan boringen naar en de winning van schaliegas, zoals vervuiling van grond- en drinkwater, inzakkingen/bodemdalings en aardbevingen;
- de uitstekende kwaliteit van het grond- en drinkwater in Brabant niet alleen essentieel is voor de volksgezondheid, maar ook een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven;
- boortorens met de bijbehorende infrastructuur buitenproportioneel afbreuk doen aan ons waardevolle landschap (onder meer Nationaal Landschap Het Groene Woud) en daarmee de recreatieve aantrekkingskracht van onze regio;
- schaliegas een fossiele brandstof is en het verbruik daarvan gepaard gaat met uitstoot van CO₂;
- exploitatie van schaliegas de door de gemeente Oirschot voorgestane ontwikkeling van duurzame energiebronnen ernstig zal vertragen;
- het college van burgemeester en wethouders in juni 2010 reeds een verzoek voor proefboringen in Oirschot heeft afgewezen;

Spreekt zich uit tegen (proef)boringen naar en winning van schaliegas in het algemeen en op het grondgebied van de gemeente Oirschot in het bijzonder;

Roept het bestuur van de provincie Noord-Brabant op al het mogelijke te doen om (proef)boringen en winning van schaliegas provinciebreed te voorkomen;

En draagt het college op:

- samen met de andere gemeenten die zich ook hebben uitgesproken tegen het boren naar schaliegas het kabinet een krachtig "tegen"-geluid te laten horen;
- zelf al het mogelijke te doen om (proef)boringen naar schaliegas te verhinderen;
- deze motie schriftelijk onder de aandacht te brengen bij de minister van Economische Zaken, Provinciale en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en onze partners in Streekraad Het Groene Woud & De Meierij en Streekplatform De Brabantse Kempen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Ingediend door:

Fractie CDA Oirschot-de Beerzen

Mark Timmermans

Fractie D66 Oirschot

Harry Sauer

Mede ondertekend door:

Fractie Dorpsvisie,

Frans Stikkelbroeck

Fractie De Gewone Man,

Peter Deenen

Fractie VVD,

Ad van de Sande

Fractie PvdA,

Raf Daenen



Raadsbesluit

Vergadering: Gemeenteraad Oirschot
Vergaderdatum: 24 september 2013
Registratienummer: 2013/52

De raad der gemeente Oirschot;

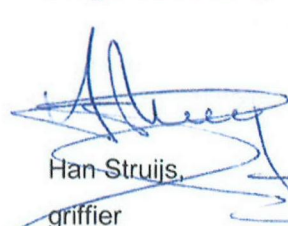
gezien de motie vreemd aan de orde van de dag van CDA en D66 d.d. 24 september 2013;

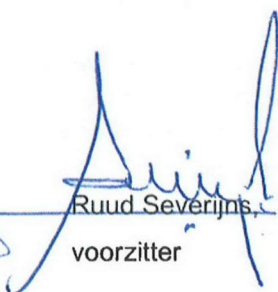
besluit:

- samen met de andere gemeenten die zich ook hebben uitgesproken tegen het boren naar schaliegas het kabinet een krachtig "tegen"-geluid te laten horen;
- zelf al het mogelijke te doen om (proef)boringen naar schaliegas te verhinderen;
- deze motie schriftelijk onder de aandacht te brengen bij de minister van Economische Zaken, Provinciale en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en onze partners in Streekraad Het Groene Woud & De Meierij en Streekplatform De Brabantse Kempen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Oirschot
van 24 september 2013,

De gemeenteraad,


Han Struijs,
griffier


Ruud Severijns,
voorzitter

gemeente **Hilvarenbeek**



Vrijthof 10
5081 CA Hilvarenbeek
Postbus 3
5080 AA Hilvarenbeek
T: (013) 505 83 00
F: (013) 505 43 80
E: gemeente@hilvarenbeek.nl
IBAN NL85BNGH0285003933

Gemeente Boxtel
t.a.v. de leden van de raad
Postbus 10000
5280 DA Boxtel

VERZONDEN 28 OKT 2013

zaaknummer:

datum: 28 oktober 2013

uw brief van:

behandeld: A.M. van Bruggen

betreft: Schaliegas motie



ons kenmerk: 13uit06857

uw kenmerk:

telefoonnr.: (013) 505 83 00

Geachte leden van de raad,

Onderwerp

Onze raad heeft zich in de raadsvergadering van 26 september 2013 uitgesproken tegen (proef)boringen naar en winning van schaliegas in zijn algemeen en in de regio Midden Brabant en op het grondgebied van Hilvarenbeek in het bijzonder.

Motie

De raad roept het bestuur van de provincie Noord-Brabant op al het mogelijke te doen om (proef)boringen en winning van schaliegas provinciebreed te voorkomen.

Slot

Ter ondersteuning van de oproep sturen wij u bijgaand de motie toe.

Een afschrift van deze brief hebben wij tevens verstuurd naar de gemeenten in de regio Hart van Brabant, de gemeente Boxtel en het ministerie van Economische Zaken.

Met vriendelijke groet,

de burgemeester van Hilvarenbeek,

griffier

de heer drs. R.F.I. Palmen

de heer drs. G.J. de Ruiter

Bijlage: Motie schaliegas

GEMEENTE BOXTEL			
29 OKT 2013			
ovb			grb
afd.	Ro	kopie	B.Schul

Booy

Jwi

13 int 06470

Motie

De raad der gemeente Hilvarenbeek,
in vergadering bijeen op 26 september 2013,

Overwegende dat:

- er grote risico's kleven aan boringen naar en de winning van schaliegas, zoals vervuiling van grond- en drinkwater, inzakkingen/bodemdalingen en aardbevingen, in het bijzonder door toepassing van de "fracking"-methode;
- de uitstekende kwaliteit van het grond- en drinkwater in Brabant essentieel is voor de volksgezondheid en voor de economische bedrijvigheid o.a. voor de voedingsmiddelenindustrie, zoals de bier- en frisdrankenindustrie.

Spreekt zich uit tegen (proef)boringen naar en winning van schaliegas in zijn algemeen en in de regio Midden Brabant en op het grondgebied van Hilvarenbeek in het bijzonder;

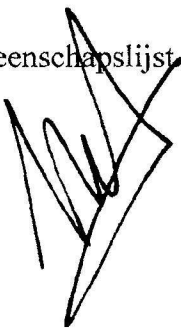
Roept het bestuur van de provincie Noord-Brabant op al het mogelijke te doen om (proef)boringen en winning van schaliegas provinciebreed te voorkomen;

En draagt het college op:

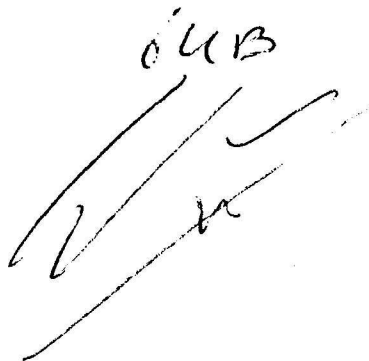
- al het mogelijke te doen dan wel na te laten waardoor (proef)boringen naar schaliegas worden verhinderd dan wel vertraagd;
- het initiatief van Boxtel te steunen en samen met de andere schaliegasvrije gemeenten in Brabant/Nederland het kabinet een duidelijk geluid te laten horen tegen het boren naar schaliegas.

En gaat over tot de orde van de dag.

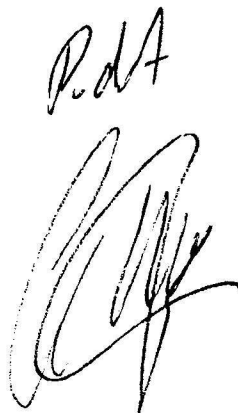
Gemeenschapslijst



0413



RdA



GEMEENTERAAD	
Raadsvergadering d.d. 26 SEP. 2013	
Beslissing:	
Zonder / Na hoofdelijke stemming <i>by</i>	
<i>handel afstemmen</i>	
- Aangenomen voor kennisgeving	
- Besloten conform voorstel B & W	
- algemene stemmen	
- stemmen <i>14</i> voor en <i>1</i> tegen	
- Verwerpen <i>(CDP)</i>	
De griffier,	

From: griffie
Sent: woensdag 30 oktober 2013 11:22:49
To: gemeente
Cc:
Subject: Motie schalie- en steenkoolgas vrije gemeente Waalre

Geachte raad,

De raad van de gemeente Waalre heeft op 15 oktober 2013 een motie aangenomen tot het uitroepen van de gemeente Waalre tot schalie- en steenkoolgas vrije gemeente.

Conform de opdracht van de raad zenden wij u, ter informatie, deze motie toe.

Met vriendelijke groet,

De raad van Waalre

Namens deze,

de griffier,

drs. R. Scholing

<http://www.waalre.nl/plaat.php?fileid=50671&f=049dc936ed093ccc07d41c8c2cc78a26ebf6662d96727f749c8d2ab615c79fb424f65f00975fdc488de21d7dbf5ac15109c51a359ad59e3d98d3e84fba74c581>

Gemeente Waalre

Postbus 10.000

5580 GA Waalre

Tel. 040-2282500

E-mail: gemeente@waalre.nl

Website: www.waalre.nl

Bezoekadres:

Laan van Diepenvoorde 32

5582 LA Waalre

Adres College van B&W en Raad:

Laan van Diepenvoorde 8

5582 LA Waalre

Volg Waalre via Facebook en Twitter

<https://www.facebook.com/GemeenteWaalre> <https://twitter.com/Waalregemeente>

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde en kan vertrouwelijke informatie bevatten. Indien u niet de geadresseerde bent en onbedoeld dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de afzender en het e-mailbericht te verwijderen. We gaan ervan uit dat de informatie in deze e-mail correct en volledig is. Komt u toch iets tegen dat niet klopt, dan stellen we uw reactie op prijs. U kunt reageren via e-mail: gemeente@waalre.nl.

m2

Motie (Proef)boringen schaliegas: "nee, tenzij" (agendapunt projectenboek duurzaamheid)

De gemeenteraad van de gemeente Sint-Michielsgestel in vergadering bijeen d.d. 26 september 2013,

pt. 12.

Constateernde dat:

- Op schriftelijke vragen van D66 Sint-Michielsgestel het college op 12 oktober heeft geantwoord dat zij tegen schaliegasboringen is, tenzij...
- het college stelde dat de effecten van schaliegasboringen voor het milieu en de volksgezondheid onduidelijk zijn. Opgeteld bij de maatschappelijke onrust is het standpunt dat de gemeente niet zal meewerken aan een verzoek tot winning van schaliegas, tenzij door onderzoek wordt aangetoond dat deze boringen geen negatieve effecten hebben;
- er een landelijk scenario is met 38 boorlocaties in Brabant, o.a. een locatie tussen Gemonde en Boxtel;
- het Kabinet 18 september jl. heeft aangekondigd een besluit over proefboringen met anderhalf jaar uit te stellen om nader onderzoek te doen naar de risico's en de locaties;
- schaliegas een fossiele brandstof is en de winning ervan strijdig is met het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid;

Overwegende dat:

- Er grote milieu- en volksgezondheidsrisico's verbonden kunnen zijn aan de (proef)boringen en winning van schaliegas, zoals de mogelijke vervuiling van (drink)watervoorraden;
- er grote economische risico's voor onze regio aan de boringen van schaliegas verbonden kunnen zijn, omdat de Brabantse drinkwatervoorraden van grote betekenis zijn voor onder andere de voedingsindustrie in onze regio;
- de inzet van schaliegas de omschakeling naar duurzame energie mogelijk eerder vertraagt in plaats van versnelt;
- schaliegasboringen op een groot aantal locaties in onze regio een ernstige aantasting vormen voor het nationaal landschap Het Groene Woud;
- het draagvlak bij (groepen) burgers voor duurzame, schone energie in onze gemeente snel terrein wint;
- horende de nationale discussie, de tijd aanbreekt om het "nee, tenzij"-principe waarover het college zich heeft uitgesproken om te zetten in beleid;

Verzoekt het college

- Waar mogelijk maatregelen te treffen, zoals het opnemen van een verbod op (proef)boringen in lokale regelgeving/plannen (o.a. bestemmingsplan buitengebied, aanlegvergunning leidingen) en op korte termijn een integraal voorstel aan de gemeenteraad voor te leggen;
- het standpunt van de gemeente Sint-Michielsgestel over het voetlicht te brengen bij Brabantse gemeenten, de provincie en de rijksoverheid.

D66, Alexander van den Dungen
PvdA, Jan Pieter Vermeulen
DorpsGoed, Mariska Sturkenboom
CDA, Ton Kapteijns
Lijst De Wit, Geert de Wit

Lijst Gemonde, Mariska Sturkenboom

14-5 AANGELEID
EW

Raadsvergadering van

269

Mz.

Schaliegas

TEGEN

	Raadslid	Handtekening
1.	M.L.M.J. Appelboom	X
2.	A.W.L. van den Dungen	X
3.	J.M.C.M. Deckers	X
4.	H.L.M. Groetelaers	X
5.	K.W.J.M. van de Kamp	X
6.	A.A.H.M. Kapteijns	X
7.	W.J. Kolen	X
8.	M.M.A. van Meurs	X
9.	S. Middelkamp	X
10.	B. Nelissen	
11.	F.A.J. den Otter	X
12.	A.M.L. Pennings-Bekkers	X
13.	C.P.J.M. van Pinxten	X
14.	G.A.M. Sieben	
15.	M.J.G.J. Smits	X
16.	M. Sturkenboom	X
17.	J.B.A.A. Taks	X
18.	H.A.W. Verdijk	X
19.	J.P.M. Vermeulen	X
20.	A.E.I. Wilton - Swane	X
21.	G.H. de Wit	X

Griffier,

Voorzitter,

20 maart
 1994
 niet
 over
 bureau
 5 10

- 8 NOV 2013

ovb			
afd.	R		kopie
			gr.

Booy
Gemeenteraad van de gemeente Boxtel
Postbus 10.000
5280 DA Boxtel

Afdeling pbz-bm-cbd
Bijlage(n) 1
Uw nummer
Uw brief van
Ons nummer
Onderwerp *121374*
Sint-Oedenrode Schaliegasvrij

Sint-Oedenrode, 25-10-2013

Verzonden, - 7 NOV 2013

Geachte raad,

Op 26 september 2013 heeft de gemeenteraad van Sint-Oedenrode unaniem een motie aangenomen waarin zij zich uitspreekt tegen het boren van schaliegas. Het college van Burgemeester en Wethouders steunt dit besluit.

Met deze brief willen wij u hiervan op de hoogte brengen. Een kopie van de motie is als bijlage bij deze brief toegevoegd.

Hoogachtend,



J.T. Gommans
Stagiair Bouwen en Milieu



Motie vreemd aan de orde van de dag

Zeg NEE tegen schaliegas!

De raad van de gemeente Sint-Oedenrode, in vergadering bijeen op 26 september 2013,

Overwegende dat:

- ♦ door de uitkomsten van het landelijke onderzoek naar schaliegas – waarin geconcludeerd werd dat boren naar schaliegas zonder grote risico's zou kunnen – het Kabinet waarschijnlijk gaat (al dan niet op termijn) instemmen met proefboringen naar schaliegas;
- ♦ er veel geluiden zijn die het tegenovergestelde zeggen namelijk dat er grote risico's kleven aan boren naar schaliegas, zoals vervuiling van grond en drinkwater, verzakking van gronden en aardbevingen
- ♦ we met boren naar schaliegas een gezonde, veilige leefomgeving met schoon drinkwater voor onze toekomstige generaties op het spel zetten
- ♦ er in de omgeving van noord oost Brabant schaliegas in de grond zit.
- ♦ er gesproken wordt van 38 boorlocaties in Noord Oost Brabant waarbij locaties in Sint-Oedenrode (Boskant en Koeveringsdijk) nu ook genoemd wordt als potentiële boringsplaats.
- ♦ de krachten gebundeld moeten worden om schaliegasboringen in Nederland te voorkomen

Spreekt zich uit tegen

(proef)boringen naar en winning van schaliegas in het algemeen en op het grondgebied van Sint- Oedenrode in het bijzonder;

Verzoekt:

-het college van B&W zich uit te spreken tegen het boren naar schaliegas. En Sint-Oedenrode Schaliegas(borings)vrij te verklaren. En daarmee alles in het werk te stellen om (proef)boringen binnen de gemeentegrenzen niet toe te staan.

En gaat over tot de orde van de dag,

Sint-Oedenrode, 26 september 2013

Hart voor Rooi
Janneke van Vugt

CDA Rooi
Rien Verhagen

VVD
Wilma ~~Wagenvoort~~ *Wagenvoort*

BVT Rooi
Frans van den Boomen

DGS
Hans Hulsen

Aan de raad
van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5281 AT BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL			
23 OKT 2013			
			ovb
afd.			kopie

ons kenmerk Z13-012148
uw schrijven
uw kenmerk

behandeld door Dhr. drs T.M.J.M. Drijkoningen
e-mail tdrijkoningen@waalwijk.nl
telefoonnummer 0416 683510


doc.nr. RSO 13 0068468
verzonden

onderwerp **motie raad Waalwijk inzake onderzoek & winning schaliegas**

22 OKT 2013

Geachte raad,

De raad van de gemeente Waalwijk heeft op 12 september 2013 een motie aangenomen inzake onderzoek en winning van schaliegas.
Conform de opdracht van de raad zenden wij u ter informatie deze motie.
Tevens zenden wij ter informatie de brief die wij aan Gedeputeerde Staten hebben gezonden.

Wij hopen u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,
HET COLLEGE VAN WAALWIJK,
de secretaris,

J.H. Lagendijk



de burgemeester,

drs. A.M.P. Kleijngeld



Bijlage(n):

- motie raad gemeente Waalwijk
- brief aan Gedeputeerde Staten

Provincie Noord-Brabant
t.a.v. Gedeputeerde Staten
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

MINLIT

ons kenmerk Z13-012148
uw schrijven
uw kenmerk

behandeld door Dhr. drs T.M.J.M. Drijkoningen
e-mail tdrijkoningen@waalwijk.nl
telefoonnummer 0416 683510


doc.nr. RSO 13 0068071
verzonden

onderwerp **motie raad Waalwijk inzake onderzoek & winning schaliegas**

11 OKT 2013

Geacht college,

De raad van de gemeente Waalwijk heeft op 12 september 2013 een motie aangenomen inzake onderzoek en de winning van schaliegas.

In de motie spreekt de raad zich onder de huidige omstandigheden en bij de huidige wetenschap uit tegen de (proef-)boring en winning van schaliegas in het concessiegebied waar Waalwijk deel van uitmaakt.

De raad roept het provinciebestuur op schaliegasboringen met de haar ten dienste staande middelen tegen te gaan zolang op onder meer de punten die in de overwegingen van de motie worden genoemd geen duidelijkheid over de volledige veiligheid en schadeloosheid bestaat.

Verder draagt de raad ons op hetzelfde te doen en dit te laten weten aan de overige gemeenten in de schalieconcessiegebieden.

Ten slotte draagt de raad ons op ons met kracht blijven inzetten op energiebesparing en duurzame opwekking.

De motie is als bijlage bijgevoegd.

Wij onderschrijven geheel de doelstelling die de raad heeft met de motie en voeren met overtuiging de opdrachten van de raad uit.

Wat betreft de opdracht tot oproep aan het provinciebestuur weten wij dat Provinciale Staten op 27 september jongstleden een motie 'Brabant schaliegas-vrij' heeft aangenomen. Deze motie van Provinciale Staten maakt een oproep aan het provinciebestuur als bedoeld door de raad van Waalwijk niet meer nodig. Wij constateren met instemming dat de standpunten van provincie Noord-Brabant en gemeente Waalwijk wat betreft dit onderwerp gelijk zijn en dat de provincie de haar ter beschikking staande middelen zal inzetten om schaliegasboringen tegen te gaan.

Wij zullen nog onderzoeken welke middelen wij zelf als gemeente gaan inzetten.

Ook blijven wij ons conform de opdracht van de raad met kracht inzetten voor energiebesparing en duurzame opwekking. Dit is in lijn met de keuzes die door het provinciebestuur omtrent dit onderwerp zijn gemaakt.

Tenslotte zullen wij de motie van de raad van Waalwijk toesturen aan de overige gemeenten in de schalieconcessiegebieden.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de standpunten van de gemeente Waalwijk wat betreft schaliegaswinning en energiebeleid.

Hoogachtend,
HET COLLEGE VAN WAALWIJK,
de secretaris,

J.H. Lagendijk



de burgemeester,

drs. A.M.P. Kleijngeld



Bijlage(n):
motie raad Waalwijk

MOTIE art. 34 RvO

Motie VADO

De raad van de gemeente Waalwijk in vergadering bijeen d.d. 12-09-2013

Onderwerp: Onderzoek & winning schaliegas

De Raad,

Overwegende dat:

- De mogelijke risico's voor grond- en drinkwater, diepe bodemlagen, bodemstabiliteit en natuur en milieu in het algemeen van (proef-)boring en winning van schaliegas nog allerminst volledig en eenduidig in beeld zijn gebracht;
- De waterleidingmaatschappijen, die in Brabant uitmuntend drinkwater leveren, eigen onderzoek naar de veiligheid van schaliegaswinning essentieel achten;
- Proefboringen bij voorkeur niet door de belanghebbende industrie worden verricht maar onder auspiciën van onafhankelijke derden;

Schaliegas als lastig winbare fossiele brandstof hooguit een transitiebrandstof kan zijn als alternatief voor steenkolen en de inkomsten mede beschikbaar moeten komen voor de transitie naar werkelijk duurzame energie;

Spreekt zich onder de huidige omstandigheden en bij de huidige wetenschap uit tegen de (proef-)boring en winning van schaliegas in het concessiegebied waar Waalwijk deel van uitmaakt;

Roept het provinciebestuur op schaliegasboringen met de haar ten dienste staande middelen tegen te gaan zolang op onder meer de bovenstaande punten geen duidelijkheid over de volledige veiligheid en schadeloosheid bestaat;

En draagt het college van B&W Waalwijk op hetzelfde te doen, dit te laten weten aan de overige gemeenten in schalieconcessiegebieden en met kracht te blijven inzetten op energiebesparing en duurzame opwekking

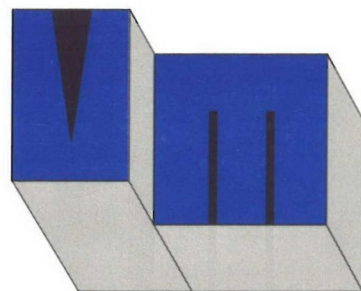
en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

~~DSC Waalwijk~~

SSP - LMA
LBD - Z66
CDA
CDP
CA
Ala
P. J. J. J.
mei
WS

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen

Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken
Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL				
07 NOV 2013				
				ovb
afd.	Ro		kopie	Wla

B120

griffie

Eersel, 4 november 2013.

Betreft: reactie van wethouder Van de Langenberg in vergadering Commissie Ruimtelijke Zaken d.d. 5 februari 2013 naar aanleiding van een vraag van D66 (heer Hegeman), verlening van de bouwvergunningen en het vast stellen van het nieuwe bestemmingsplan.

Geachte leden van de Raad en de Commissie Ruimtelijke Zaken,

Sinds het ontslag van de heer W. van der Zanden, als wethouder R.O., valt vanaf 12 augustus 2013 ook het gebied Moorwijk, de gesloten overeenkomsten en de uitvoering van de aan de gemeenteraad door de Raad van State verstrekte opdracht onder de portefeuille van heer W. van de Langenberg, uw wethouder van financiën en openbare ruimte. Wij zijn hier erg blij mee.

Zoals wij u eerder hebben geschreven dient de heer Van de Langenberg als raadslid en/of wethouder financiën op de hoogte te zijn van al de in en outs van het gebied Moorwijk. In de notulen van de vergadering van de commissie Ruimtelijke Zaken d.d. 5 februari 2013 blz. 1 en 2 **bijlage 1** is vastgelegd een vraag van D66 (de heer Hegeman) naar aanleiding van twee brieven van Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 8 januari 2013 (bij de gemeente binnengekomen op 10 januari 2013) gericht resp. aan de Burgemeester, Raad, leden van de raad en het college van Burgemeester en wethouders **bijlage 2** en gericht aan de Raad en de leden van de Raad **bijlage 3** en het antwoord daarop door wethouder Van de Langenberg. Met name het antwoord van de wethouder; *'De wethouder meldt dat hij zich niet herkent in de uitspraken.'*; verontrust ons. Of hij heeft een slecht geheugen of hij jukt. Het is het een of het ander. Ter verduidelijking van bovenstaande het volgende.

De heer Van de Langenberg is in december 2009 onderscheiden met de zilveren erepenning van de gemeente Boxtel, omdat hij maar liefst 40 jaar (vanaf 1 december 1969) als raadslid betrokken is bij het beleid van de gemeente Boxtel, waarvan ook 8 jaar tevens als wethouder financiën (1994 – 2002) en uitvoerder van het door de raad vastgestelde beleid. Pas vanaf 2010 is hij geen lid van de raad meer maar wel weer wethouder financiën en uit dien hoofde bij de uitvoering van het financiële beleid ook inzake het gebied Moorwijk betrokken. De heer Van de Langenberg, maar ook u als raad, weet en/of dient als geen ander te weten dat gebied Moorwijk al jaren bouwrijp is.

Dat zowel uw wethouder, de heer Van de Langenberg, als de raad van de gemeente, daarvan op de hoogte zijn wordt overigens ook bevestigd in het door de raad aangenomen voorstel tot vaststelling

4

van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. d.d. 25 oktober 1983 en in de toelichting van dat door de raad op 24 november 1983 vastgestelde bestemmingsplan Halderheiweg e.o.

Het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. is door de raad vastgesteld op 24 november 1983. De heer Van de Langenberg was in 1983 al bijna 14 jaar lid van de gemeenteraad. Buiten de toelichting op het vastgestelde bestemmingsplan Halderheiweg e.o. is ook van belang de inhoud van het *'Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o.'* agenda punt 9 in de raadsvergadering. Met het voorstel heeft de gemeenteraad, dus ook de heer Van de Langenberg die daar lid van was, ingestemd. Het voorstel bestaat uit 12 blz. en geeft een duidelijk beeld van de situatie van het gebied Moorwijk vóór en op 24 november w1983. Het gebied Moorwijk was, voor de vaststelling door de raad van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o., in het Uitbreidingsplan gemeente Bostel Plan in onderdelen, door de raad (vastgesteld op 14 april 1950) bestemd tot villa terrein. In het gebied Moorwijk en de gronden aan de andere kant van de Halderheiweg konden en zijn tot 24 november 1983 op basis van dat vigerende uitbreidingsplan woningen gebouwd.

Wij attenderen op de bijlage 1 t/m 14 gevoegd bij de brief van Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 8 januari 2013, door u ontvangen op 10 januari 2013, die als bijlage 2 van dit schrijven deel uit maakt. Desgewenst kunnen wij u de bescheiden als bijlage 1 t/m 14 al gevoegd bij het op 8 januari 2013 door Vastgoed Moorwijk B.V. aan de Burgemeester, de Raad, de leden van de raad en het college van Burgemeester en wethouders gerichte schrijven u (nogmaals) doen toekomen.

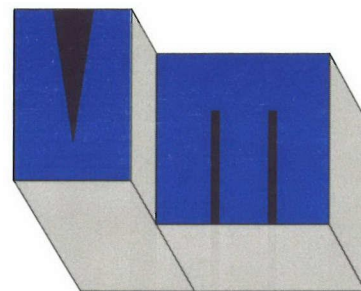
Wij verwijzen in dat kader ook naar de notitie opgesteld door het college van B en W voor de Commissie van Advies en Bijstand van 23 juli 1996 **bijlage 4**, dat wij met het schrijven d.d. 26 januari 2001 **bijlage 5**, en eerst na lang aandringen, van het college van B en W mochten ontvangen. De heer Van de Langenberg was zowel in 1996 als in 2001 uw wethouder financiën en was de vertegenwoordiger van de gemeente bij het door de gemeente aangespannen kort geding voor de President van de Rechtbank 's-Hertogenbosch op 5 juni 1996. Wij verzoeken u terdege kennis te nemen van deze notitie met als onderwerp *'Kwestie Moorwijk'*. In het bijzonder de 1^e alinea:

'In het kader van de ontwikkeling van het bestemmingsplan Moorwijk werd door de gemeente met de initiatiefnemer Dooreveld B.V. een overeenkomst gesloten waarin de afspraken werden neergelegd met betrekking tot het bouwrijpmaken van het gebied en de daaraan verbonden kosten door de initiatiefnemer.'

en blz. 2 de 5^e alinea van de notitie:

'Wij zullen dan ook de met de werkzaamheden gepaard gaande meerkosten middels de bodemprocedure op de projectontwikkelaar verhalen. Hierbij zullen dan tevens worden betrokken de door de ambtelijke medewerkers aan het project besteden uren alsmede de kosten van juridische bijstand. Uitgangspunt is derhalve dat de totale kosten van het project kunnen worden verhaald.'

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Verder doen wij u toekomen afschrift van de brief van het College van B en W d.d. 18 september 2000 **bijlage 6** aan de fractie van de VVD in het kader van de goedkeuring van de jaarrekening 1999. Ook toen was de heer Van den Langenberg wethouder financiën. Met name het antwoord van het college vermeld onder :

'6. Vordering Vastgoed Moorwijk B.V.

In 1996 heeft in een kort geding de President van de Rechtbank, naar aanleiding van een plotselinge weigering van Vastgoed Moorwijk B.V. om de riolering voor de 15 villa's aan te leggen, Vastgoed Moorwijk B.V. verplicht f 227.500,00 over te maken. Vervolgens heeft de rechter gezegd dat de meerkosten middels een bodemprocedure zal aan de orde kunnen komen.

Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt, maar staat nog geenszins vast dat verhaling op Vastgoed Moorwijk B.V. plaats zal vinden. In een eventuele bodemprocedure zal één en ander nader bekeken worden.

Intern is bij deze mogelijke vordering de aantekening geplaatst dat de meerkosten wellicht verhaald zouden kunnen worden op Vastgoed Moorwijk B.V.. Dit heeft aanleiding gegeven tot het abusievelijk verzenden van een herinnering. Zolang geen duidelijkheid bestaat over de afloop van de juridische procedure, willen wij niet vooruitlopen op het feit of en zo ja voor welk bedrag, gevorderd kan worden. Dit om te voorkomen dat de juridische gang van zaken gefrustreerd wordt.

Overigens verwijzen wij u korthedshalve naar onze notitie van 23 juli 1996 waarin wij de commissie Bestuur en Middelen uitvoerig over deze zaak hebben geïnformeerd. '

De brief wordt besloten met:

'Mocht u naar aanleiding van deze brief nog behoefte hebben aan een nadere toelichting dan zijn burgemeester Van Homelen en wethouder Van de Langenberg daartoe bereid. '

Dit antwoord vraagt om een toelichting van wethouder Van de Langenberg, die zowel in het toenmalige als het huidige college wethouder financiën resp. was en is. Het gaat hier überhaupt niet over het abusievelijk verzenden, van één (het waren er overigens twee) herinnering. Het gaat over het feit dat Vastgoed Moorwijk B.V. in de boeken bij de gemeente voor komt als debiteur. Er zijn aanslagen/facturen t.n.v. Vastgoed Moorwijk B.V. door de gemeente ingeboekt, waarvan de originele aanslagen/facturen door de gemeente niet aan Vastgoed Moorwijk B.V. zijn verzonden. Bij Vastgoed Moorwijk B.V. waren deze aanslagen/facturen, de originele zaten in het gemeentelijk dossier met een papiertje daarop met de aantekening '*niet versturen*', inzake kosten die door de gemeente zouden zijn gemaakt in resp. 1997 en 1998 ook niet bekend.

Ook de mededeling van het college dat alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt zijn is duidelijk en niet voor tweeërlei uitleg vatbaar. Als alle kosten afzonderlijk zijn geboekt kan de toegezegde specificatie/onderbouwing van de kosten, wat daar verder ook van zij, toch eenvoudig worden overgelegd. Waarom weigert het college van B en W, al ruim 9 jaar de

+

specificatie/onderbouwing van deze kosten ad € 107.273,-, die volgens de gemeente voortvloeien uit de overeenkomst van 31 oktober/1 november 1990 (punt 7 van de dadingsovereenkomst d.d. 19 juli 2004), te verstrekken. Het bedrag is, voor de ondertekening van de dadingsovereenkomst op 19 juli 2004, coulance halve en onder voorbehoud van een correcte onderbouwing aan de gemeente overgemaakt. Heeft de gemeente iets te verbergen?

Opgemerkt wordt verder dat het hier gestelde, zoals uit vorenstaande duidelijk is geworden, qua feiten niet klopt. Op grond waarvan het college van B en W op 18 september 2000 aan de VVD fractie schrijft; *'Zolang er geen duidelijkheid bestaat over de afloop van de juridische procedure, willen wij niet vooruitlopen op het feit en zo ja voor welk bedrag, gevorderd kan worden. Dit om te voorkomen dat de juridische gang van zaken gefrustreerd wordt.'*; is voor ons een raadsel. Het college van B en W heeft immers een of de bodemprocedure waarop wordt gedoeld tot op de dag van vandaag niet opgestart.

Gezien het vorenstaande is een raadsel het door Price Waterhouse Coopers, inzake de financiële verantwoording van de gemeente Boxtel, in haar management-letter interimcontrole 2000 d.d. 9 januari 2001 **bijlage 7** opgetekende onder:

' 6. Vordering Vastgoed Moorwijk B.V.

Constatering

De gemeente Boxtel heeft een vordering op de projectontwikkelaar Vastgoed Moorwijk B.V. van circa NLG 334.000. Deze vordering is ontstaan als gevolg van de door de gemeente gemaakte kosten inzake de ontsluiting van een gebied bestemd voor woningbouw. De projectontwikkelaar gaat met de facturering van deze kosten niet akkoord. Hierdoor is de inbaarheid van deze vordering twijfelachtig.

Aanbeveling

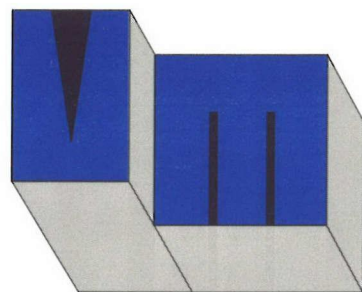
Wij adviseren u voor het einde van het jaar, indien mogelijk, duidelijkheid te krijgen over de volwaardigheid van deze vordering. Indien deze vordering niet volwaardig is dient deze te worden voorzien. Tevens is te bezien hoe voortaan in overeenkomsten voortaan harde afspraken gemaakt kunnen worden over facturering.

Reactie van het management

Deze zaak is momenteel onderhanden bij de advocaat. Onderzocht wordt hoe voortaan beter vooraf de kredietwaardigheid van de aanvrager getoetst kan worden. Ook wordt bezien of het mogelijk is om de bouwvergunning pas af te geven als alle leges betaald zijn.'

De hier vermelde reactie van het management, lees het college van B en W, op de constatering en de aanbeveling van PWC is volstrekt niet ter zake doende, niet juist en kwalijk wat betreft de opmerking over de kredietwaardigheid van de aanvrager.

FASTGOED MOORWIJK B.V.



Wat betreft het wethouderschap financiën van de heer Van de Langenberg in 1996, en de verantwoording naar Vastgoed Moorwijk B.V. toe van waaraan o.a. de aan de gemeente in de afgelopen jaren in het kader van Moorwijk betaalde bedragen zijn gespendeerd wordt door uw college van B en W tot op de dag van vandaag geweigerd duidelijkheid te verschaffen.

Dit niet tegenstaande dat alle kosten van de gemeente in de kwestie Moorwijk, zoals door gemeente zelf wordt aangegeven en door Price Waterhouse Coopers bij de interimcontrole 2000 is vastgesteld, door de gemeente afzonderlijk zijn geboekt en het een bedrag zou zijn van circa NLG 334.000. Waarom de gemeente bij Vastgoed Moorwijk B.V. (ten onrechte) een hoger bedrag in rekening tracht te brengen wordt niet duidelijk.

Door Vastgoed Moorwijk B.V. is (onder voorbehoud) betaald een bedrag van NLG 227.500,-- in 1996 alsook (onder voorbehoud) coulance halve een bedrag van NLG 236.016,34 (is € 107.273,-- punt 7 dadingsovereenkomst) in juli 2004 en in totaal dus NLG 463.516,34. Dat is NLG 129.516,34 meer als alle door de gemeente inzake Moorwijk in de boeken verantwoorde kosten. Kunt en/of wilt u de aan ons toekomende duidelijkheid over alle door u geboekte kosten verschaffen. Het equivalent in € van het (onder voorbehoud) teveel betaalde bedrag ad NLG 129.516,14, verzoeken, en voor zover nodig sommeren, wij u per direct te storten op rekeningnummer NL63 RABO 0168 8349 87 t.n.v. Vastgoed Moorwijk B.V. bij de Rabobank.

Er bereiken ons berichten dat de heer Van de Langenberg na zoveel jaren trouwe dienst aan de gemeente, hiermede na deze periode, gezien zijn leeftijd, zou willen stoppen. Zou u de heer Van de Langenberg, uw huidige wethouder financiën, die ook wethouder financiën was van 1994 t/m 2002, nu het nog kan, willen vragen om kennis te nemen van het bovenstaande en van de betreffende stukken, en daarna de inzake de kwestie Moorwijk gerezen vragen als ook vraag van de D66 (de heer Hegeman) te beantwoorden.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

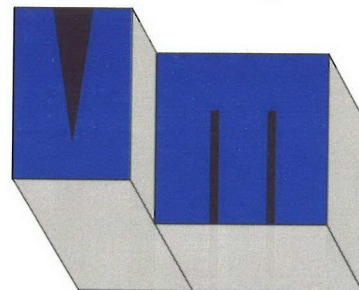
Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276

A.J.M. van Esch.

N.B. De **Bijlage 1 t/m 7** worden u apart toegezonden.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



③

Aantekenen

Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken
Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL				
07 NOV 2013				
				CVD
afd.	Ro		kopie	gry

Eersel, 6 november 2013.

Betreft: bijlagen bij het schrijven d.d. 4 november 2013 onderwerp: reactie van wethouder Van de Langenberg in vergadering Commissie Ruimtelijke Zaken d.d. 5 februari 2013 naar aanleiding van een vraag van D66 (heer Hegeman), verlening van de bouwvergunningen en het vast stellen van het nieuwe bestemmingsplan.

Geachte leden van de Raad en de Commissie Ruimtelijke Zaken,

Hierbij doen wij u toekomen de bijlagen 1 t/m 7 behorende bij de onder onderwerp aangeduide brief. Al s bijlagen zijn bijgevoegd:

1. Blz. 2 en 3 van de notulen van de vergadering Commissie Ruimtelijke Zaken d.d. 5 februari 2013. Hierop is het onderwerp gemarkeerd.
2. Brief van Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 8 januari 2013, gericht aan Burgemeester, Raad, leden van de Raad en het college van B en W.
3. Brief van Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 8 januari 2013, gericht aan de Raad en de leden van de Raad.
4. Notitie van het college van B en W d.d. 23 juli 1996 voor de Commissie van Advies en Bijstand.
5. Schrijven van het College van B en W d.d. 26 januari 2001, met als bijlage de notitie van B en W d.d. 23 juli 1996 voor de Commissie van Advies en Bijstand.
6. Afschrift van de brief van het college van B en W d.d. 18 september 2001 aan de fractie van de VVD.
7. Blz. uit de management-letter interimcontrole 2000 d.d. 9 januari 2000 van Price Waterhouse Coopers.

Volledigheidshalve voegen wij ook bij het in het schrijven d.d. 4 november 2013 aangehaalde voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. d.d. 25 oktober 1983 en blz. 5 en 6 van de toelichting deel uitmakende van het op 24 november 1983 vastgestelde bestemmingplan Halderheiweg e.o..

8. Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. d.d. 25 oktober 1983, agendapunt 9 van de vergadering d.d. 24 november 1983.
9. Blz. 5 en 6 van de toelichting deel uitmakende van het op 24 november 1983 vastgestelde bestemmingplan Halderheiweg e.o..

De inhoud van de betreffende stukken bijgevoegd spreekt voor zich. Wij verzoeken u daar goede nota van te nemen en in het bijzonder ook van de bijlage aangeduid onder bijlagen 8 en 9. Volstrekt duidelijk en helder is dat de gronden deel uitmakende van het gebied Moorwijk toen al bouwrijp waren.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276



A.J.M. van Esch.

Daarnaast was dhr. Van Erp aanwezig.

De notulen worden gewijzigd vastgesteld.

Op de vraag van mw. Van Alphen (Balans) naar het maaien van de sloten meldt de wethouder dat dit is gebeurd.

Dhr. Maassen (PvdA/GL) vraagt aandacht voor het onderhoud van wegen/de oevers, met name aan de Kapelweg. De wethouder meldt dat voor de oevers in het algemeen direct na de winterperiode maatregelen zullen worden getroffen.

Voor wat betreft de toezegging 'tellingen doorgaand verkeer Baandervrouwenlaan' (kentekenonderzoek met herkomst) meldt dat de wethouder dat deze tellingen niet hebben plaatsgevonden.

De notulen worden gewijzigd vastgesteld.

4. Aandachtspunten.

a. Aandachtspuntenlijst

Dhr. Maassen (PvdA/GL) vraagt naar de ontwikkelingen omtrent de parkeeromgeving van het station. Wethouder Van der Zanden meldt dat er een projectopdracht Centrum zal worden uitgewerkt waarin dit onderwerp prioriteit heeft. Hij hoopt binnen 1,5 maand iets over de voortgang te kunnen melden. Op de vraag van mw. Van Alphen (Balans) over informatie aan de commissie over de insteek van het project Bostel Duurzame Campus meldt de wethouder dat de wijze waarop dit project wordt ingestoken uitgebreid besproken is binnen de commissie RZ. Wanneer er concrete uitvoeringsplannen bekend zijn komt de wethouder, samen met de projectleider, terug naar de commissie.

De aandachtspuntenlijst blijft ongewijzigd.

b. Door de raad voor de commissie geagendeerde stukken:

- Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 18 december 2012 inzake bestemmingsplan Herziening Witte School te Liempde, verzoek om voorlopige voorziening (Balans uit raad 22-01-13)

Balans (mw. Van Alphen) vraagt naar de stand van zaken. Daarnaast verzoekt Balans het college voor de aanbesteding Bostelse bedrijven te benaderen. De wethouder meldt dat de voorlopige voorziening niet is toegekend door de Raad van State. Het college heeft aan Goed Wonen Liempde (GWL) de suggestie gedaan Bostelse ondernemers voor de aanbesteding te benaderen. Omdat GWL opdrachtgever is, is het aan GWL welke bedrijven worden benaderd. De opdracht is nog niet gegund.

Combinatie95 (Voets) vraagt of de suggestie voor het parkeren in het hofje is meegenomen. De wethouder meldt dat het college heeft besloten, in samenspraak met de Liempdse organisaties, het hofje groen te laten.

- Een tweetal brieven van Vastgoed Moerwijk B.V. d.d. 10 januari 2013 over Moerwijk (D66 uit raad 22-01-13)

D66 (Hegeman) stelt vragen over de procedure van het bestemmingsplan en de consequenties/risico's die dit met zich meebrengt. De wethouder meldt dat het streven is het ontwerpplan in april 2013 ter inzage te leggen. Hij heeft geen zicht op de juridische consequenties.

CDA (Van Erp) stelt vragen over de bedragen die genoemd zijn in de brieven. Wanneer komt er meer duidelijkheid? Omdat deze kwestie onder de rechter is kan de wethouder hierover niet alles vertellen.

D66 (Hegeman) vraagt of wethouder Van de Langenberg kan weerleggen wat wordt beweerd in de brief aangaande uitspraken van de wethouder. De wethouder meldt dat

hij zich niet herkent in de uitspraken.

- Brief van de Nederlandse Stomavereniging d.d. 15 januari 2013 waarin men wijst op de gevolgen voor stomadragers bij uitvoering van Diftar (Balans en Buxtels Belang uit raad 22-01-13)

Buxtels Belang (De Leijer) vraagt naar de relatie met Diftar. Er moet een oplossing worden gevonden hiervoor, dit geldt mogelijk niet alleen voor deze groep.

Balans (Van Alphen) vraagt de wethouder in het raadsvoorstel aangaande Diftar aandacht te besteden aan inzameling van extra afval. De wethouder meldt dat er nog geen duidelijkheid is over de wijze waarop Diftar wordt ingevoerd. Deze groepering zal hierin uiteraard worden meegenomen.

5. Bestemmingsplan Lennisheuvel (reg nr 1310004)

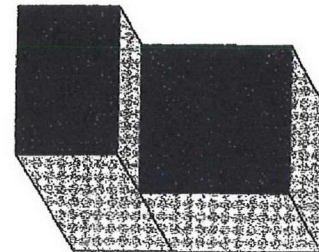
Alle leden van de commissie is een memo uitgereikt over een ommissie in het bestemmingsplan. De commissie wordt gevraagd dit plan zo te behandelen alsof de zinsnede, zoals opgenomen in de memo, in het bestemmingsplan zou staan.

Er hebben zich vier insprekers gemeld. Juridisch Adviesbureau Van der Aa (dhr. Van der Aa) spreekt in namens dhr. C.A.H. Veroude. De reactie van de inspreker is bijgevoegd bij deze notulen. Dhr. Van Erp spreekt in namens mw. H.J.C. van der Sloot. Ook deze reactie is bijgevoegd. Dhr. J. van der Velden – Jonkers vraagt het perceel Lennisheuvel 11 in de volledige omvang te bestemmen als 'wonen', en alle bestaande bebouwing op het complex te respecteren. De bebouwingsmogelijkheden worden beperkt in het nu voorliggende plan. Graag ziet de inspreker het archeologisch onderzoek in. Tevens wil de inspreker het misverstand wegnemen dat hij door de voorgevelrooilijn wil bouwen. De heer Schulpen, namens R. de Rooij, merkt op dat het bestemmingsplan het bestaande naastgelegen garagebedrijf toelaat. Dit is geen conservering van bestaande activiteiten omdat het naastgelegen pand geen garagebedrijf is. Daarnaast is er een reactie ontvangen van de heer Simons, deze reactie wordt uitgereikt.

Een groot aantal fracties geven aan dat er onduidelijkheid bestaat over de term 'conserverend'.

- DPBL (Eltink) vraagt of er al duidelijkheid bestaat over de betere bereikbaarheid vanuit Buxtel en of de gronden achter de Orion en de kerk als inbreidingslocatie kunnen worden aangemerkt.
- SP (Van de Ven) vraagt of er rekening is gehouden met de plaatsing van het KV-station.
- CDA (Hoogakker) vraagt naar de mogelijkheid om eventueel te verlenen vergunningen op te nemen in het bestemmingsplan met de aantekening dat ze gaan voldoen aan de geldende criteria.
- Balans (Vervoorn) vraagt wat bedoeld wordt met de uitspraak van het college dat de afweging van toekomstige woningbouw in onderzoek is.
- D66 (Hegeman), PvdA (Maassen) en Buxtels Belang (de Leijer) merken op dat conserverende soms ook corrigerend lijkt te zijn. Dit is verwarrend en niet de bedoeling. Graag duidelijkheid hierover.
- PvdA (Maassen) merkt op het binnengebied achter de school de bestemming wonen

FASTGOED MOORWIJK B.V.



Aan de Burgemeester, Raad, leden van de raad en het college van Burgemeester en Wethouders,

Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL	
10 JAN 2013	
	ovb
afd.	HBr

Eersel, 8 januari 2013.

Betreft: Moorwijk.

Geachte Burgemeester, Raad, leden van de raad, college van burgemeester en wethouders,

Op 3 januari jl. heb ik een telefoongesprek gevoerd met de heer J. van Brummen, burgemeester van uw gemeente sinds 3 september 2012, betreffende zijn betrokkenheid bij de bestemmingen van/in het gebied en/of het bestemmingsplan Moorwijk. Dit met name omdat de burgemeester in de jaren 1982 t/m 1989 als wethouder van de gemeente verantwoordelijk was voor Financiën en Economische Zaken (1982 – 1986) en voor de Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Eigendommen (1986-1989) en uit dien hoofde de afspraken betreffende de realisatie van bebouwing in het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. en van/in het bestemmingsplan Moorwijk en de economische uitvoerbaarheid van deze plannen, op grond van (ambtelijke) adviezen, namens de gemeente heeft gemaakt met Vastgoed Moorwijk B.V.. Voor alle duidelijkheid de naam Dooreveld B.V. is in 1995 veranderd in Vastgoed Moorwijk B.V.

Ik heb daarbij geappelleerd aan ^{uw} zijn verantwoordelijkheid, als integer bestuurder/voorzitter van zowel het huidige College van B en W als van de Raad van de gemeente Boxtel, en op grond daarvan erop gewezen dat de opstelling van de gemeente, ook na het tijdstip van zijn benoeming, haaks staat op de met de gemeente in periode 1987 t/m 2004 gemaakte afspraken en verzocht om a. een gesprek hierover en b. om in te grijpen en in deze kwestie in het openbaar naar de Raad toe, duidelijkheid te verschaffen. Noch toe het een noch toe het ander was de heer Van Brummen bereid. Dit omdat hij niet wist welke andere afspraken er sedertdien mogelijk zouden zijn gemaakt, en omdat het dossier Moorwijk niet behoorde tot zijn portefeuille, maar de portefeuille van Wethouder van de Zanden. Ik heb daarbij erop gewezen, dat de heer van der Zanden pas sinds april 2010 wethouder van Boxtel was, dat het ambtelijke korps vanaf zijn vertrek in 1989 al meerdere keren was gewijzigd en dat daarom niemand zo goed op de hoogte was van de bouwrijpe 'status' van het gebied Moorwijk dan hij, als toenmalig wethouder. Aan de in 1987, 1988, 1989 en 1990 gemaakte afspraken, betreffende de bebouwing van het gebied Moorwijk en de bouwrijpe 'status' daarvan is in de daarop volgende jaren, buiten het gestelde in de door de heer Dona opgemaakte "Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk (19 juli 2004)" immers niets veranderd.

Door de heer Dona zijn, betreffende de wijze van handelen door de gemeente na de ondertekening van de 'Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk' in de afgelopen jaren verschillende brieven gezonden aan het College en/of de Raad. De laatste drie, de brief aan het college, de brief aan de Raad en de brief gevoegd bij het bezwaarschrift **bijlage 1**.

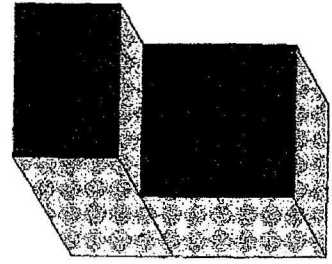
Door Vastgoed Moorwijk B.V. is in het kader van de 'uitvoerbaarheid' van het bestemmingsplan Moorwijk, buiten de leges kosten voor geweigerde, verstrekte en ingetrokke bouwvergunningen, in het kader van werkzaamheden die door of in opdracht van de gemeente ten behoeve van het gebied/bestemmingsplan Moorwijk (zouden) zijn verricht betaald fl. 77.298,60 (in 1992), fl. 227.500,00 (in 1996), € 35.000,00 (in juni 2004), € 107.000,00 (in juni 2004) en € 360.000,00 (in oktober 2004). Daarenboven zijn door Vastgoed Moorwijk B.V. in 1995 betaald de kosten, zijnde fl. 300.000,-, van de herplant van het bos dat in het gebied Moorwijk vanwege het aldaar op richten van bebouwing, de aanleg van wegen zou verdwijnen. Op het landgoed Eikenhorst is ruim 4,5 ha. bos herplant. Op grond hiervan kan in het gebied Moorwijk nog ruim 2,5 ha bos geveeld worden. Al de hiervoor vermelde bedragen exclusief B.T.W.. De toegezegde specificaties van de door de gemeente in rekening gebrachte en op grond daarvan door Vastgoed Moorwijk B.V., deels op voorhand, betaalde kosten zijn, buiten de betalingen van fl. 77.298,60 en fl. 227.500,00, door de gemeente tot op de dag van vandaag, ondanks herhaald verzoek, nog (steeds) niet aangeleverd. Tot op de dag van vandaag, al meer dan 8 jaar, laat de gemeente na een specificatie te verstrekken voor het in 2004 betreffende het gebied/bestemmingsplan Moorwijk aan de gemeente betaald bedrag ad. € 504.000,00 (zegge: vijfhonderd en vierduizend euro).

Ik heb aan de burgemeester aangegeven dat de opstelling van wethouder Van der Zanden in het dossier Moorwijk duidelijk is, hij gaat eenvoudig weg voorbij aan de gemaakte afspraken, het door de Raad vastgestelde beleid en is in strijd met de op 4 april 2011 met de gemeente (burgemeester Van Beers en wethouder van der Zanden) gemaakte afspraken niet bereid de tekortkomingen van de gemeente en de aansprakelijkheid daarvoor er buiten te laten. De Raad laat, vanwege coalitieafspraken, na dit aan de kaak te stellen en om hiertegen op te treden. De heer Van der Zanden en zijn partij hebben naar het schijnt op grond van de met de coalitiepartijen gemaakte afspraken hun coalitiepartners in een ijzeren greep.

Nu de betrokkenheid in het verleden, maar dan als wethouder van de gemeente Boxtel, met het beleid met betrekking tot het gebied Moorwijk. In dat kader verwijs ik in het bijzonder naar de inhoud van de hierna vermelde stukken waarin dit is vastgelegd;

- het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. Ag. Nr. 9 d.d. 23 oktober 1983 blz. 4, 23 t/m 12 van onder **bijlage 2** en blz. 8 regel 21 t/m 33 van boven **bijlage 3**, en paragraaf 4 Overleg van de toelichting op bestemmingsplan Halderheiweg e.o. **bijlage 4**, het betreffen alleen de in deze relevante blz.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



- vergadering van B en W d.d. 27 oktober 1987 Afdeling R.O. Agenda nr. 9 betreft: advies bestemming Moorwijk **bijlage 5.**
- verslag van de vergadering van de commissie Ruimtelijke Ordening Volkshuisvesting en Eigendommen, gehouden op dinsdag 10 november 1987 blz. 2, 3 en 4, Punt 4a. Wijziging bestemming Moorwijk **bijlage 6.**
- brief van het College van B en W d.d. 7 april 1988 Volgnr. 88.146. **bijlage 7.**
- verslag van de openbare vergadering van de Commissie R.O. etc. d.d. 11 oktober 1988 **bijlage 8.**
- verslag van de raadsvergadering d.d. 27 oktober 1988 blz. 151 t/m 155 **bijlage 9.**
- het ontwerp bestemmingsplan d.d. 24 februari 1989. Bijgevoegd zijn blz. 11 van de Toelichting 4. Realisatie-aspecten 4.1. Economische uitvoerbaarheid en fasering en blz. 6 van de bestemmingsbepalingen artikel 4 Bos en woondoeleinden. De financiële haalbaarheid van het plan is gewaarborgd en er zullen ten hoogste 18 vrijstaande woningen mogen worden gebouwd **bijlage 10.**
- het ontwerp bestemmingsplan d.d. 2 juni 1989. Bijgevoegd zijn blz. 19 van de Toelichting en blz. 6 van de bestemmingsbepalingen artikel 4 Bos en woondoeleinden. De financiële haalbaarheid van het plan is gewaarborgd en er zullen ten hoogste 18 vrijstaande woningen mogen worden gebouwd **bijlage 11.**
- verslag van de openbare vergadering van de Commissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Eigendommen d.d. 15 augustus 1989 blz. 2 punt 5 Voorstel tot vaststelling van de inspraakreactie op het ontwerp bestemmingsplan Moorwijk. De commissie stemt in met het voorstel **bijlage 12.**
- brief van KAP Invest aan het College van B en W d.d. 6 november 1989 met de formulieren voor de aanvraag bouwvergunning voor het bouwplan parkhotel met serviceappartementen en één villa **bijlage 13.**
- brief van Bogaerts en Groenen Advocaten (namens Vastgoed Moorwijk B.V.) d.d. 27 april 1990 inzake het bestemmingsplan Moorwijk **bijlage 14.**
- bestemmingsplan Moorwijk vastgesteld door de Raad op 1 november 1990, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 30 mei 1991 en bekrachtigd bij KB op 1992. Bijgevoegd zijn blz. 26 van de Toelichting 4: Realisatie-aspecten 4.1. Economische uitvoerbaarheid en fasering. Hierin is vastgelegd, dat om bebouwing van het gebied Moorwijk mogelijk te maken een hoofdriool verlegd zal moeten worden zal moeten worden naar het tracé van het tussen de Parkweg en de Halderheiweg aan te leggen voet- en fietspad. Deze werken zullen door de ontwikkelaar (Vastgoed Moorwijk B.V.) van het plan worden betaald. Bovendien zal hij de kosten van de herplant betalen **bijlage 15.**

X

- de door B en W, ingevolge het op 7 november 1989 ingekomen verzoek van Dooreveld B.V. (vastgoed Moorwijk B.V.) op 21 juli 1992 onder nr. 1992/166 verleende bouwvergunning voor het bouwen van een hotel en 20 appartementen **bijlage 16**.

- de brief van B en W volgnummer 92.3370 d.d. 27 november 1992 onderwerp, uitstel van betaling, van leges bouwvergunning nr. 1992/166 en kosten van bestemmingsplan Moorwijk **bijlage 17**. Ik attendeer met name op het gestelde in de voor laatste alinea.

Gezien het bepaalde in hiervoor aangehaalde bescheiden weet U als geen ander dat de houding en de opstelling van het college van B en W, waarvan u overigens vanaf eind 1989 tot september 2012 geen deel van hebt uitgemaakt, in de kwestie Moorwijk op zijn zachtst gezegd niet klopt.

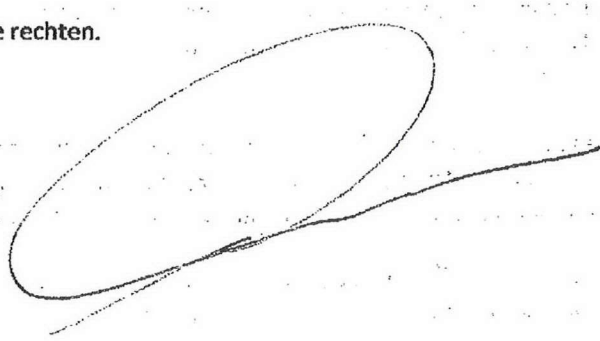
Ik verzoek beleefd uw gezag aan te wenden en dit onjuist handelen van het (vorige) college te corrigeren. Ingeval u hiertoe niet over gaat overweeg ik in ieder geval u, als voormalig wethouder en thans burgemeester, vooruitlopend op een civiele procedure te laten oproepen voor een voorlopig getuigenverhoor.

Kopie van deze brief zend ik aan de Raad, de leden van de Raad, Brabant Centrum en het Brabants Dagblad.

Onder voorbehoud van alle rechten.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE Eersel.

KvK nummer 170.88276

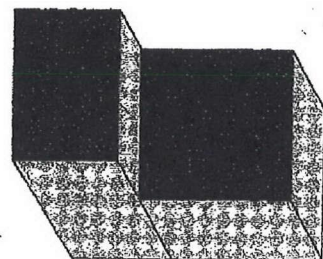
A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop followed by a horizontal stroke.

N.B. Verder wijs ik er op dat ook de heer W. van de Langenberg geheel op de hoogte is van de afspraken over het gebied Moorwijk. Als lid van de gemeenteraad en/of als wethouder is hij hier van meet af aan bij betrokken geweest. Ook hij weet drommels goed dat het gebied Moorwijk ook in 1987 al bouwrijp was. Aan de vergaderingen waarin de bescheiden waarin dit is vastgelegd zijn besproken is ook door hem deelgenomen.

De bijlagen 1 t/m 17 worden u nadat hiervan kopie is gemaakt toegezonden.

Handwritten: *22-01-13*
Raad d.d.: 22-01-13
Beslissing: naar de RZ

FASTGOED MOORWIJK B.V.



Aangetekend

Aan de Raad en de leden van de Raad,

Postbus 10.000

5280 DA Bortel.

GEMEENTE BORTEL			
10 JAN 2013			
			ovb
afd.			kopie

Eersel, 8 januari 2013.

Betreft: Moorwijk.

Geacht Raad en leden van de Raad.

Binnenkort zend ik aan u en uw College van B en W separaat nog een brief. Naar de inhoud van die brief verwijs ik ook. Te uwer informatie het volgende.

Wat betreft de zgn. economische uitvoerbaarheid en dan met name de daaraan voor de gemeente verbonden kosten breng ik het volgende onder uw aandacht. Tot op de dag van vandaag is door Vastgoed Moorwijk B.V. (tot 1995 Dooreveld B.V. genaamd) in het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan Moorwijk, buiten de leges kosten voor geweigerde, ingetrokke en verstrekte bouwvergunningen, in het kader van werkzaamheden die door of in opdracht van de gemeente ten behoeve van het gebied/bestemmingsplan Moorwijk (zouden) zijn of nog (zouden) moeten worden verricht betaald fl. 77.298,60 (in 1993), fl. 227.500,00 (in 1996), € 35.000,00 (in juni 2004), € 107.000,00 (in juni 2004) en € 360.000,00 (in oktober 2004). Daarenboven zijn door Vastgoed Moorwijk B.V. in 1996 betaald de kosten van de herplant van het bos dat in het gebied Moorwijk vanwege het aldaar op richten van bebouwing, de aanleg van eigen wegen etc. zou verdwijnen. Op het landgoed Eikenhorst is hiervoor ruim 4,5 ha. bos herplant en is hiervan de agrarische bestemming, gewijzigd in de bestemming bos De kosten hiervan zijnde fl. 300.000,00 zijn door Vastgoed Moorwijk B.V. betaald. Op grond van de uitgevoerde herplantverplichting kan en mag in het gebied Moorwijk nog ruim 2,5 ha bos geveld worden. Al de hiervoor vermelde bedragen exclusief B.T.W.. De toegezegde specificaties van de door de gemeente in rekening gebrachte en op grond daarvan door Vastgoed Moorwijk B.V. betaalde kosten zijn, buiten de betalingen van fl.77.298,60 (1993) en fl. 227.500,00 (1996), door de gemeente tot op de dag van vandaag, ondanks herhaald verzoek , nog (steeds) niet aangeleverd. Tot op de dag van vandaag, al meer dan 8 jaar, laten B en W na een specificatie te verstrekken voor het in 2004 betreffende het gebied/bestemmingsplan Moorwijk aan de gemeente betaald bedrag ad. € 504.000,00 (zegge: vijfhonderd en vierduizend euro). Men weigert eenvoudig inzicht te verschaffen.

Zoals u bekend is er een bedrag ad € 360.000,00 door de notaris aan Vastgoed Moorwijk B.V. in 2012 overgemaakt, vanwege het niet nakomen door de gemeente van de door haar (in 1990 en) 2004 aangegane verplichtingen. Dit is niet het maar wel een even groot bedrag als door Vastgoed Moorwijk B.V. in 2004 aan de gemeente op voorhand is betaald (voor door de gemeente) voor het

bebouwen van het gebied Moorwijk buiten het plangebied nog te maken kosten. Verder wijs ik er met nadruk op, dat indien mogelijk uw College van B en W de drie aangevraagde bouwvergunningen middels de overeengekomen Zelfstandige Projektprocedure, de aanvragen om vrijstelling en/of bouwvergunning daarvoor zijn voor 1 juli 2008 op verzoek van uw College (nogmaals) compleet ingediend, had dienen te verlenen. Volstrekt helder en duidelijk is, dat gezien de inhoud van de uitspraak van de Raad van State d.d. 25 april 2012, het volgen van de Zelfstandige Projektprocedure door het College B en W zonder meer mogelijk is en gezien het voorgaande, door Vastgoed Moorwijk B.V. van het college mag worden verlangd.

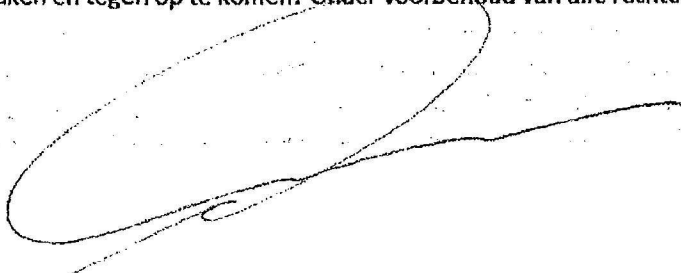
In de plaats van voluit mede te werken en te goeder trouw uitvoering te geven aan de eerder gesloten overeenkomsten, besluit het college van B en W om van bepalingen in punten 5., 8. en 9. van de door 'Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk. (versie 19 juli 2004)', die door u is goedgekeurd in uw vergadering van 22 juli 2004, te stellen dat deze nietig zijn en dat vanwege deze (alléén) door het college gestelde nietigheid, (in een poging om te ontkomen aan aansprakelijkheid), dat de uitvoerbaarheid van de 'Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk (versie 19 juli 2004) niet verzekerd is. Niets is minder waar.

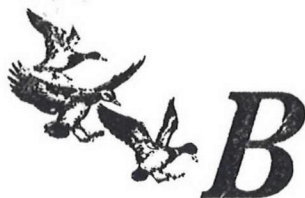
Vanaf 2002 zijn er, noch in het provinciaal beleid (Streekplan 2002, uitwerkingsplan van het streekplan, Interim Structuurvisie), noch in het door u vastgestelde gemeentelijke beleid (Structuurvisie Plus 2001), voor de gemeente belemmeringen om zonder voorwaarden mede te werken aan de plannen van Vastgoed Moorwijk B.V.. Dat is overigens ook vast gelegd in punt 10 van de 'Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk'. Het is en blijft merkwaardig en een onbeantwoorde vraag waarom het college, dat zelfs na de uitspraak van de Raad van State, nog steeds niet met open vizier doet.

Wanneer komt er over het handelen van het College na het door Provinciale Staten op 9 juli 2010, betreffende de ruimtelijke status van het gebied Moorwijk na 2002, aangenomen Amendement 'Moorwijk is (vanaf 2002) bestaand stedelijk gebied', in deze kwestie eens een openbaar debat in de Raad waarin het in strijd hiermede handelen door het College door u aan de orde wordt gesteld? De Raad is er toch om de uitvoering van het beleid door B en W te controleren en hierover te oordelen! Met name de instemming die het College van B en W heeft betuigd aan het in strijd met uw en het beleid van PS door G.S. op 9 juli 2010 opgemaakte ontwerp Statenvoorstel, zoals vastgelegd in het wijzigings voorstel Memorie van antwoord/Nota van Wijziging 45/10 D en het Herzien ontwerp-besluit 45/10 E, beide met disnummer 1703851, alsook hetgeen hierover in de notulen van de vergadering van PS is vastgelegd, moet, nu dit in strijd is met het door gemeenteraad in de Structuurvisie Plus vastgestelde beleid, toch ook bij u vragen oproepen.

U als Raad en/of als raadslid moet zich eens in de plaats stellen van Vastgoed Moorwijk B.V. en/of Van Esch die na de ondertekening in 2004 van de overeenkomst en de betaling van een bedrag van € 504.000,00 in het kader van de bestemmingsprocedure alleen maar onjuist zijn behandeld door het college van B en W en u als raadslid moet zich eens voorstellen dat u dit persoonlijk zou treffen. Dient u hier niet voor te waken en tegen op te komen? Onder voorbehoud van alle rechten.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE Eersel,
KvK nummer 170.88276





Bijlage 4

gemeente Boxtel

Notitie voor de commissie van advies en bijstand

Reg. nr :
Commissie: BM
Datum :

Onderwerp

Kwestie Moorwijk.

Inhoud

In het kader van de ontwikkeling van het bestemmingsplan Moorwijk werd door de gemeente met de initiatiefnemer Dooreveld b.v. een overeenkomst gesloten waarin de afspraken werden neergelegd met betrekking tot het bouwrijpmaken van het gebied en betaling van de daaraan verbonden kosten door de initiatiefnemer.

Nadat begin 1995 de gemeente geruchten bereikten dat het gebied Moorwijk zou zijn verkocht is op 9 maart 1995 aan Dooreveld b.v. verzocht ten opzichte van de gemeente duidelijkheid te scheppen. Ook bevat deze brief de vraag op welke wijze en wanneer aan de vermelde overeenkomst uitvoering wordt gegeven.

Deze brief wordt beantwoord door Dooreveld b.v. met als directeur de heer A.J.M. van Esch te Eersel, waarin deze te kennen geeft zorg te zullen dragen voor de aanleg van het bouwrijpmaken, i.c. de aanleg van een voet-/fietspad, de riolering en de nutsvoorzieningen. Bij brief van 23 maart 1995 hebben wij de mededelingen van Dooreveld b.v. schriftelijk bevestigd en tegelijkertijd gereageerd met de mededeling dat het voorstel van Dooreveld b.v. afwijkt van hetgeen wat met de voormalige directie van Dooreveld b.v. was overeengekomen. In deze overeenkomst was immers vastgelegd dat de gemeente voor de aanleg van de riolering zou zorgen en dat Dooreveld b.v. de kosten aan de gemeente zou vergoeden. Wij hebben evenwel met het voorstel ingestemd hetgeen inhoudt dat Dooreveld b.v. ook zorg draagt voor de aanleg van de riolering, zij het onder voorwaarde dat uitvoering geschiedt volgens een vooraf door de gemeente goedgekeurd plan.

Vanaf dat moment (23 maart 1995) wordt door (de nieuwe directie van) Dooreveld b.v. gehandeld in de zin van vermelde afspraak. Het is inmiddels Europlan Ontwikkeling b.v., houdster van de aandelen Dooreveld b.v., die opdracht geeft aan De Meent b.v. tot het maken van een plan voor riolering en pad. De Meent b.v. treedt daaromtrent diverse malen in overleg met de gemeente, soms zelfs in aanwezigheid van de heer Van Esch, directeur van beide b.v.'s. In oktober 1995 wordt met De Meent b.v. overeenstemming bereikt over het uit te voeren plan. Dezerzijds werd aangedrongen op een spoedige uitvoering. Op 27 oktober wordt door Heymans Wegenbouw een offerte uitgebracht aan Europlan Ontwikkeling b.v. Heymans Wegenbouw b.v. bespreekt deze offerte eerst op 29 maart 1996 met onze ambtelijke medewerkers. Op 15 april 1996 wordt aan Europlan Ontwikkeling b.v. schriftelijk medegedeeld dat de offerte voor wat betreft de technische specificaties akkoord is bevonden en andermaal wordt verzocht nu met spoed uitvoering te geven aan de overeenkomst.

Bij faxbrief van 18 april 1996 (23.27 u, waarvan werd kennisgenomen op 19 april juist voor weekend) deelt Europlan namens Dooreveld b.v. tot onze grote verbazing mede geen opdracht te zullen geven tot uitvoering van de werkzaamheden. Voorts wordt medegedeeld dat het kantoor vanaf dat weekend tot 22 mei gesloten zal zijn in verband met verblijf in het buitenland van de directeur.

Het vorenstaande was voor ons college, vanwege het feit dat omstreeks 1 juni 1996 enkele woningen voor bewoning gereed zouden komen en verstoken waren van gas, water, telefoon, riolering etc., aanleiding om de projectontwikkelaar in kort geding te dagvaarden om langs deze weg te bewerkstelligen dat tot uitvoering van de werkzaamheden zou worden overgegaan, respectievelijk noodvoorzieningen zouden worden getroffen voor de op te leveren woningen.

Het kort geding heeft op 5 juni 1996 gediend voor de President van de Rechtbank en heeft geresulteerd

Notitie voor de commissie van advies en bijstand

Reg. nr :
Commissie: BM
Datum :

in een (door de President opgelegde) schikking welke er op neerkomt dat:

- a. Dooreveld b.v. (inmiddels gewijzigd in Moorwijk Vastgoed b.v) verplicht wordt binnen twee dagen na de zitting aan de gemeente Boxtel te voldoen een bedrag van f 227.500.-- om de gemeente Boxtel in staat te stellen een aannemer opdracht te verstrekken tot het uitvoeren van de rioleringswerkzaamheden c.a. en het treffen van noodvoorzieningen;
- b. Dooreveld b.v. verplicht wordt de grond aan de gemeente Boxtel in eigendom over te dragen waarin/-op de hoofdriolering en voet-/fietspad moet worden aangelegd.

Het is duidelijk dat de President met de opgelegde schikking heeft beoogd te voorzien in het spoedeisende belang van de onderscheidenlijke bouwers van de woningen in het plan Moorwijk. Onmiddellijk na het kort geding hebben wij opdracht verstrekt tot het uitvoeren van de werkzaamheden en het treffen van noodvoorzieningen.

Het door Vastgoed Moorwijk b.v. aan de gemeente te betalen bedrag is gebaseerd op de oorspronkelijke raming van de kosten medio 1990. De huidige offerte van de aannemer komt neer op f 251.000.--, exclusief b.t.w.

Zoals door de President van de Arrondissementsrechtbank aangegeven bestaat voor partijen thans de gelegenheid door middel van een zgn. bodemprocedure een definitieve uitspraak van de rechtbank te vragen.

Wij zullen dan ook de met de werkzaamheden gepaard gaande meerkosten middels de bodemprocedure op de projectontwikkelaar verhalen. Hierbij zullen tevens worden betrokken de door de ambtelijke medewerkers aan het project te besteden uren alsmede de kosten van juridische bijstand. Uitgangspunt is derhalve dat de totale kosten van het project kunnen worden verhaald.

Wij willen uw commissie er voor de goede orde evenwel op wijzen dat de uitkomst van de juridische procedure uiteindelijk aan de rechter is. Er dient derhalve rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat de rechterlijke uitspraak in deze voor de gemeente negatief uitvalt, ondanks het feit dat onze juridisch adviseur deze kans klein acht. Mocht zulks evenwel toch gebeuren en de gemeente zou veroordeeld worden tot betaling van (eventueel een deel van) de kosten, zal de gemeenteraad alsnog moeten worden verzocht de benodigde dekkingsmiddelen ter beschikking te stellen.

Afhankelijk van het verloop van de juridische procedure, al dan niet hoger beroep etc., worden de totale kosten voorlopig geraamd op circa f 400.000.--.

Wij zullen u van het verdere verloop van de ontwikkelingen op de hoogte houden.

Gevraagd advies

Kennis te nemen van het voorgaande.

Boxtel,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
de secretaris, de burgemeester,

Vastgoed Moorwijk b.v.
t.a.v. de heer A.J.M. van Esch
Nieuwstraat 90
5521 CE Eersel

Datum : 26 januari 2001

Doorkiesnummer : 655307

Bijlage : 1

Het bijgaande wordt u zonder begeleidend schrijven toegezonden

- ☐ volgens afspraak/verzoek/opdracht d.d.
- ☒ te uwer oriëntatie/informatie
- ☐ ter goedkeuring/ondertekening/inzage
- ☐ naar aanleiding van uw brief d.d.
- ☐ met het verzoek om commentaar/advies
- ☐ met het verzoek dit te behandelen/uit te voeren
- ☐ met het verzoek om terugzending
- ☐ om te behouden
- ☐ dringend/niet dringend

Naar aanleiding van ons telefonisch contact d.d. 25 januari 2001 over ons schrijven d.d. 22 januari zend ik u bijgaand de Notitie voor de commissie van advies en bijstand van 23 juli 1996.

Met vriendelijke groet,

M. Schipper



gemeente Boxtel

Bijlage 6

fraact.!!

*van de heer Van Helboort
jaarnummer 0499 →
314295
van: Toon van Lich*

Gemeentehuis Boxtel
Postbus 10000
3280 DA Boxtel
Telefoon 0411-655911
Telefax 0411-655225

Bezoekadres

Markt 1

5281 AT Boxtel

de fractie van de VVD
t.a.v. de heren Jonkers en Witteveen
Parkweg 22
5282 SM Boxtel

d.d. 11 okt 2000

re: punt 6

** wijziging van naderhand
d.d. 23 juli '96 aan
Ton Jonkers vragen*

Uw brief/nr. : 25 augustus 2000
Datum : 18 september 2000
Ons nummer :

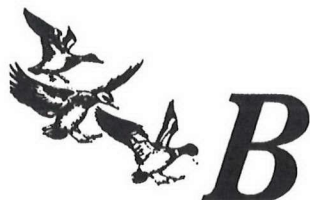
Ons kenmerk :
Doorkiesnr. : 0411655359
Bijl./verz.dat. :

Onderwerp : goedkeuring jaarrekening 1999

Geachte heren,

Uw fractie heeft bij ons tien vraagpunten neergelegd, die achtereenvolgens betrekking hebben op de managementletter van de interimcontrole 1999, de eerste bestuursrapportage 2000, de administratie, de managementletter van de balanscontrole 1999 en een laatste algemene vraag. Hierbij zenden wij u de antwoorden op de gestelde vragen.

1. **Langspier**
Tekorten Langspier kunnen afgedekt worden via de reserve Afbouw stadsgewest. Bij het jaarverslag 1999 is nog een bedrag van f 2.183.277,- in deze reserve gestort onder andere voor tekorten Langspier (zie blz. 18 Jaarverslag 1999).
2. **Relatie tussen reserves en voorzieningen en de exploitatie per product**
Net als in de Begroting 2000 hebben we ook in het Jaarverslag 1999 per product een mutatie-overzicht opgenomen van de reserves en voorzieningen.
De najaarsrapportage, zijnde de tweede bestuursrapportage, wordt in november in de raad behandeld, dat is één maand nadat de raad de begroting heeft behandeld. Nieuw beleid hoort primair in de begroting thuis; tevens is er in het voorjaar een tweede afweegmoment ingesteld.
3. **Juridische risico's**
Zoals in de interim managementletter al aangekondigd wordt een "legal audit" uitgevoerd, die eind 2000 in de commissie Bestuur en Middelen aan de orde zal komen. De reserve eigen risico dekt de juridische risico's af.
4. **Opschuiven taakstelling grondexploitatie reëel?**
Gememoreerd wordt dat de taakstelling niet alleen wordt gerealiseerd bij woningbouw maar ook bij uit te geven industrieterrein. (f 2,1 mln. van de te realiseren f 4,7 mln.). Het restant (f 2,6 mln.) zal kunnen komen van de complexen In Goede Aarde, Revitalisering Selissenwal, Heidonk, Herziening Oost en Munsel fase 6; deze ramingen achten wij reëel.



5. Verantwoording negatief saldo overname WVG
De comptabiliteitsvoorschriften schrijven voor dat alleen baten en lasten die betrekking hebben op het jaar 1999 in de begroting en jaarrekening 1999 kunnen worden opgenomen. De gemeente heeft de uitvoering van de WVG overgenomen met ingang van 2000 en derhalve horen de baten en lasten hiervan thuis in de begroting c.q. jaarrekening 2000. Overigens wordt de overname van de WVG met ingang van 2000 op blz. 10 van het Jaarverslag 1999 wel gemeld.
6. Vordering Vastgoed Moorwijk B.V.
In 1996 heeft in een kort geding de President van de Rechtbank, naar aanleiding van een plotselinge weigering van Vastgoed Moorwijk B.V. om de riolering voor de 15 villa's aan te leggen, Vastgoed Moorwijk B.V. verplicht f 227.500,00 over te maken. Vervolgens heeft de rechter gezegd dat de meerkosten middels een bodemprocedure zal aan de orde kunnen komen.
Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt, maar staat nog geenszins vast dat verhaling op Vastgoed Moorwijk B.V. plaats zal vinden. In een eventuele bodemprocedure zal één en ander nader bekeken worden. Intern is bij deze mogelijke vordeing de aantekening geplaatst dat de meerkosten wellicht verhaald zouden kunnen worden op Vastgoed Moorwijk B.V. Dit heeft aanleiding gegeven tot het abusievelijk verzenden van een herinnering.
Zolang geen duidelijkheid bestaat over de afloop van de juridische procedure, willen wij niet vooruitlopen op het feit of en zo ja voor welk bedrag, gevorderd kan worden. Dit om te voorkomen dat de juridische gang van zaken gefrustreerd wordt.
Overigens verwijzen wij u korthedshalve naar onze notitie van 23 juli 1996 waarin wij de commissie Bestuur en Middelen uitvoerig over deze zaak hebben geïnformeerd.
7. Bevordering inzicht in de jaarrekening ten opzichte van de primitieve begroting
Wij wijzen u er op dat het laatste, vetgedrukte deel van uw zin "met name omdat PWC tijdens de controle niet heeft kunnen constateren dat de gemeente Boxtel in de jaarrekening posten anders rubriceert dan in de primitieve begroting **omdat eenvoudigweg deze analyse volgens hen niet te maken valt**" niet door de accountant is geschreven. Zoals de accountant in haar brief van 16 juni 2000 schrijft is de opmerking uitsluitend bedoeld om de transparantie en het inzicht in de jaarrekening te vergroten.
Wij willen u er overigens op wijzen dat de comptabiliteitsvoorschriften voor de opstelling van de jaarrekening voorschrijven dat de realisatiecijfers moeten worden vergeleken met de cijfers van de begroting na alle begrotingswijzigingen (dus niet ten opzichte van de primitieve begroting). Wij zijn er wel voorstander van dat voor het product belangrijke begrotingswijzigingen worden toegelicht, bijvoorbeeld onder het kopje Evaluatie ontwikkelingen. Een nadere analyse van de verschillen tussen de primitief begrote bedragen en de begrote bedragen na wijziging kunt u vinden in de toelichting van het raadsvoorstel behorende bij elke begrotingswijziging. In 1999 zijn er 28 begrotingswijzigingen geweest; voor een kort overzicht hiervan wordt verwezen naar de bijgevoegde bijlage. In de volgende jaarrekening zullen we in de bijlagen een overzicht opnemen van de per product geraamde bedragen volgens de primitieve begroting, de begroting na alle wijzigingen en de jaarrekening.

8. Afboeking Tongersche Heide in 2000
Pas in 2000 kon de fiscale eindafrekening worden opgesteld, waarna pas verrekening met de boekwaarde mogelijk en daarna is pas volledige afboeking van de boekwaarde mogelijk.
9. Reserve grondexploitatie
Verwezen wordt naar het overzicht Reserve grondexploitatie op blz. 33 van het Jaarverslag grondexploitatie 1999. De belangrijkste toevoeging in 2001 is het gecalculeerde resultaat van het complex Munsel/Selissen. Overigens zijn het negatieve schulden van het grondbedrijf die in 1999 toenemen, hetgeen als een positieve ontwikkeling kan worden bestempeld.
10. Kostenverdeling grote infra-renovatieprojecten
Verwezen wordt naar het Operationeel Programma Weg- en Rioolbeheer 1999 t/m 2001 zoals dat 24 augustus 1999 in de commissie OWV is geweest. De accountant heeft hier zicht op.

Op grond van het bovenstaande zult u begrijpen dat wij uw stelling ten aanzien van de "verzwakte financiële positie van Boxtel" niet onderschrijven. Wij zullen uw brief alsmede ons antwoord hierop in handen stellen van onze accountant. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog behoefte hebben aan een nadere toelichting dan zijn burgemeester Van Homelen en wethouder Van de Langenberg daartoe bereid.

In het vertrouwen u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
De Secretaris, De Burgemeester,



Gemeente Boxtel
management-letter interimcontrole 2000
9 januari 2001

6. Vordering Vastgoed Moorwijk B.V.

Constatering

De gemeente Boxtel heeft een vordering op de projectontwikkelaar Vastgoed Moorwijk B.V. van circa NLG 334.000. Deze vordering is ontstaan als gevolg van de door de gemeente gemaakte kosten inzake de ontsluiting van een gebied bestemd voor woningbouw. De projectontwikkelaar gaat met de facturering van deze kosten niet akkoord. Hierdoor is de inbaarheid van deze vordering twijfelachtig.

Aanbeveling

Wij adviseren u voor het einde van het jaar, indien mogelijk, duidelijkheid te krijgen over de volwaardigheid van deze vordering. Indien deze vordering niet volwaardig is dient deze te worden voorzien. Tevens is te bezien hoe voortaan in overeenkomsten vooraf harde afspraken gemaakt kunnen worden over de latere facturering

Reactie van het management

Deze zaak is momenteel onderhanden bij de advocaat. Onderzocht wordt hoe voortaan beter vooraf de kredietwaardigheid van de aanvrager getoetst kan worden. Ook wordt bezien of het mogelijk is om de bouwvergunning pas af te geven als alle leges betaald zijn.

7. IRMA – project

Voortgang

Constatering

De gemeente Boxtel is gestart met het IRMA-project. Het project heeft betrekking op het watermanagement in en rond de gemeente Boxtel. Doel van dit project is problemen bij hoog water voorkomen en verdroging van de bodem tegengaan.

Het totale project heeft een begroting van f 21 miljoen, waarvan een gedeelte wordt gefinancierd door derden. De Europese Commissie heeft een subsidie van f 2 miljoen toegekend. Als voorwaarde aan de subsidie toekenning heeft de Europese Commissie gesteld dat de afronding van het project uiterlijk 31 december 2001 dient te geschieden.

4. Overleg

In verband met de voorgenomen bouwmogelijkheden in het onderhavige plangebied is overleg gevoerd met Staatsbosbeheer.

Middels de Natuurbeschermingsconsulent van de H.I.D. voor Landinrichting c.a. heeft Staatsbosbeheer, op grond van de navolgende argumenten, negatief geadviseerd voor wat betreft de uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden.

1. Door verdere bebouwing worden de landschappelijke (door visuele storing) en natuurwetenschappelijke (door grotere onrust) waarden van het Sparrenrijk in toenemende mate aangetast.
2. Het provinciaal streekplan voor Midden- en Oost-Brabant duidt het gehele bosgebied aan als "Bosgebied/agrarisch gebied met natuurwaarde" (bedoeld is: "Agrarisch gebied/bosgebied met natuurwaarde"); de plannen verdragen zich als zodanig niet met het Streekplan.
3. Het rijksbeleid is erop gericht het bosareaal in stand te houden en zo mogelijk uit te breiden.
4. Er zijn in casu geen zwaarwichtige algemene bepalingen om de voorbeschreven strijdigheden te rechtvaardigen.

Deze argumenten geeft het gemeentebestuur aanleiding het volgende op te merken:

sub 1. in het plangebied worden slechts enkele bouwlocaties opgenomen en wel op die plaatsen waar aansluitend reeds woonbebouwing gerealiseerd is en het bosgebiedje reeds versnipperd is.

Door deze logische situering van de bouw kavels zijn wij van mening dat het aangrenzende Sparrenrijk niet in die mate wordt geschaad als de zwaarwichtige termen van de Natuurbeschermingsconsulent doen geloven.

Bovendien kan met betrekking tot de nieuwe bouw kavels bepaald worden dat bij de woningen, gelet op de gewenste integratie woningen/bos, zoveel mogelijk de bestaande natuur gehandhaafd blijft.

- sub 2. Blijkens de plankkaart van het Streekplan voor Midden- en Oost-Brabant begint het gebied met de bestemming "Agrarisch gebied/bosgebied met natuurwaarde" pas op de denkbeeldige lijn, gelegen ten noorden en evenwijdig op een afstand van ± 150 m van de Halderheiweg.
- Als zodanig verzet het Streekplan zich zonder meer niet tegen de uitbreiding van de aan de noord- en oostzijde van de Halderheiweg gelegen bebouwing.
- sub 3. Het gestelde is juist, doch als compensatie kan het groengebied Moerwijk, waar nu op grond van het vigerende plan villa's gebouwd mogen worden, dusdanig bestemd worden dat verdere bebouwing aldaar niet is toegestaan. Tevens kan het nu braakliggende terrein, ten oosten en ten zuiden van de gezondheidsdienst voor dieren, bestemd worden tot bos.
- sub 4. Buiten de door de Natuurbeschermingsconsulent aangehaalde belangen spelen in casu ook het volkshuisvestingsbelang en het belang dat het gebied Halderheiweg uit oogpunt van Ruimtelijke Ordening goed wordt "afgerond", een rol. Deze laatst vermelde algemeen belangen moeten ons inziens prevaleren boven de door de consulent aangedragen belangen.

De Commissie Ruimtelijke Ordening en Bouwbeleid heeft zich op 9 juni 1981 over het (concept)-ontwerp-bestemmingsplan gebogen. In die vergadering bestond voor belanghebbende en belangstellende burgers ook gelegenheid opmerkingen te maken. Naar aanleiding van het in die vergadering gestelde is het concept ontwerp-bestemmingsplan enigszins aangepast (verschuivingen/verdraaiing geplande bouw kavels).

In juli 1981 is het oorspronkelijke (concept)ontwerp-bestemmingsplan Halderheiweg e.o. voor vooroverleg toegezonden aan de wettelijk voorgeschreven instanties alsmede aan het stadsgewest 's-Hertogenbosch, het Groene Hart en het Welstandsdistrict.

Behoudens het Groene hart en het Welstandsdistrict hebben alle bedoelde instanties gereageerd.

De Eerstaanwezend-Ingenieur der Genie, het Waterschap de Dommel, de Regionaal Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu en het stadsgewest 's-Hertogenbosch hebben medegedeeld dat het concept-plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.



Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o.

Aan de Raad,

Het ontwerp-bestemmingsplan Halderheiweg e.o. heeft met ingang van 18 april 1983 gedurende één maand voor eenieder ter inzage gelegen op de gemeentesecretarie.

Bij Uw raad zijn tegen dit ontwerp-bestemmingsplan 20 bezwaarschriften ingediend, te weten door:

1. de heer V.J. Blankevoort, Hubertusring 5, Boxtel
2. de heer F.T.B. Puls, Dianabos 11, Boxtel
3. de heer H. Copal, Hubertusring 1, Boxtel
4. mevrouw E.A.W. Hexspoor, Hubertusring 2, Boxtel
5. de heer H. Verkoren, Hubertusring 3, Boxtel
6. de heer E. Wartensleben, Hubertusring 4, Boxtel
7. de heer P.A.A. van Es, Hubertusring 6, Boxtel
8. mevrouw A.M.C.J. v.d. Poel-v.d. Heuvel, Hubertusring 12, Boxtel
9. de heer P.J. Fabriek, Dianabos 9, Boxtel
10. de heer F.H.M. Beeks, Dianabos 13, Boxtel
11. de heer en mevrouw Puls-v.d. Kamp, Dianabos 11, Boxtel
12. de heer en mevrouw Koelman-v.d.Kolk,, Nimrodlaan 9, Boxtel
13. de heer J.C.M. Bosmans, Dianabos 7, Boxtel
14. mevrouw J. Machielsens-Smits, Dianabos 3, Boxtel
15. de heer F.M. Hagenaar, Dianabos 5, Boxtel
16. Bestuur van de H. Joannes Bosco Stichting, Buxtelseweg 28, Vught
17. de heer J.A.M. v. Tienen, Halderheiweg 5, Boxtel
18. Gezondheidsdienst voor Dieren in Noord-Brabant, Molenwijkseweg 48, Boxtel
19. de heer A.M.A.F. van Esch, Stichtse Rand 41, Rhenen
20. de heer F.J.P. Bank, Dianabos 17, Boxtel.

I. Bezwaren.

De bezwaren zijn binnen de wettelijk voorgeschreven termijn verzonden zodat de reclamanten in hun bezwaren ontvankelijk zijn.

De reclamanten zijn in de gelegenheid gesteld hun bezwaren ten overstaan van de commissie Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting toe te lichten.

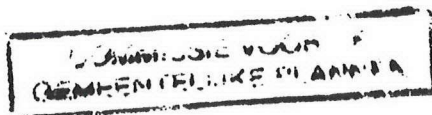
Ten aanzien van de bezwaren kunnen wij het volgende opmerken.

Ad. 1.

De heer Blankevoort maakt bezwaar tegen de 3 geplande woningen tussen de Halderheiweg en de Hubertusring. Hij stelt dat door deze bouw de privacy en het woongenot van de bewoners van de Hubertusring wordt aangetast, hetgeen op zijn beurt weer tot gevolg heeft dat de woningen aan de Hubertusring drastisch in waarde zullen dalen. Verder stelt hij dat door realisering van de geplande bebouwing het bosgebied ingrijpend aangetast zal worden; hij wijst in dit

Typ. :
Col. :

Bijl.



verband op de mogelijke afmetingen van de geplande woningen, zoals de hoogte. Hij is van mening dat deze aantasting niet gerechtvaardigd wordt door zwaarwegende argumenten ontleend aan het algemeen belang. Hij gaat in dat verband in op de in de plantoelichting beschreven motivering voor wat betreft de opgenomen nieuwe bouwpercelen. Tenslotte maakt de heer Blankevoort bezwaar tegen de beperking van de uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande woningen alsmede de beperking van de bebouwingsmogelijkheden van de bijbehorende erven.

De bezwaren van de heer Blankevoort geven aanleiding het volgende op te merken.

In het plan zijn een aantal woningbouwlokaties opgenomen teneinde het plangebied stedenbouwkundig af te ronden. De woningen zijn gepland in een versnipperd bosgebiedje en wel dusdanig dat zo weinig mogelijk bomen hoeven te worden gekapt. De geplande woningen zijn ook uit oogpunt van volkshuisvesting interessant. Weliswaar is in de gemeente op dit moment een behoorlijke restcapaciteit aan vrijsectorkavels aanwezig, doch dit kan (en zal naar verwachting) gedurende de komende 10 jaren (planperiode) behoorlijk wijzigen.

In dit verband is nog het volgende vermeldenswaard.

In het ter vaststelling aangeboden ontwerp-bestemmingsplan zijn de resultaten van het wettelijk vooroverleg verwerkt. Ter tegemoetkoming aan de middels het vooroverleg gemaakte opmerkingen (met name door de P.P.C.) is in het plan o.a. vastgelegd dat de bedoelde nieuwe woningen eerst 5 jaren na de datum van vaststelling van het bestemmingsplan mogen worden gerealiseerd. Het (concept) ontwerp-bestemmingsplan is ook besproken met bewoners/afgevaardigden van het Diana-bos en de Hubertusring. Naar aanleiding van die gesprekken zijn de onderhavige bouwblokken ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp qua situering enigszins verschoven/verdraaid en is aan de Halderheiweg één bouwblok vervallen. Wij zijn van mening dat de nieuwe bouwblokken op voldoende afstand van de omliggende woningen gesitueerd zijn. Met betrekking tot de woningen waar de heer Blankevoort op doelt is deze afstand zelfs minimaal 35 m'. Wij zijn, na afweging van alle belangen, van mening dat de privacy en het woongenot van de huidige bewoners niet onevenredig wordt aangetast. Voor wat betreft de opmerking over de hoogte van de geplande bebouwing verwijzen wij U naar het dienaangaande gestelde onder ad 9.

Met betrekking tot het gestelde over de waardevermindering van de aanwezige woningen is het volgende van belang. Wij zijn van mening dat, zo er al sprake zal zijn van een waardevermindering ten gevolge van de realisering van de geplande bebouwing, deze waardevermindering niet onevenredig zwaar op de betreffende eigenaren drukt. Kortom, wij zijn van mening dat de door de heer Blankevoort ingebrachte bezwaren (met uitzondering van het bezwaar met betrekking tot de hoogte van de woningen) ongegrond zijn en dat er overigens onvoldoende redenen zijn om de uit oogpunt van ruimtelijke ordening en volkshuisvesting gewenste bouw kavels uit het plan te halen. Daar een zestal bouwblokken op gemeenteground gesitueerd is zal het bovendien duidelijk zijn dat met schrapping van

deze bouw kavels de inkomstenbron uit het plan wordt gehaald. Het tweede bezwaar van de heer Blankevoort richt zich tegen beperking van de uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande woningen alsmede beperking van de bebouwingsmogelijkheden van de bijbehorende erven. Dit bezwaar achten wij ongegrond aangezien de bedoelde bouw mogelijkheden in het momenteel ter vaststelling voorliggende plan ten opzichte van het geldende Uitbreidingsplan in onderdelen "Halderheiweg" verruimd zijn.

Mede onder verwijzing naar het gestelde onder ad. 9 m.b.t. de goothoogte van woningen stellen wij U resumerend voor de bezwaren van reclamant deels gegrond en deels ongegrond te verklaren en daaraan, voorzover ze gegrond zijn, tegemoet te komen door gewijzigde vaststelling van het plan zulks zoals dienaangaande is aangegeven onder ad. 9.

Ad. 2. t/m 8.

Deze bezwaren zijn identiek aan de bezwaren van de heer Blankevoort en derhalve ook deels gegrond, deels ongegrond, zodat wij ook dienaangaande voorstellen aan de bezwaren, voorzover ze gegrond zijn, tegemoet te komen door gewijzigde vaststelling van het plan, zulks overeenkomstig het dienaangaande gestelde onder ad. 1.

Ad. 9.

De heer Fabriek maakt er bezwaar tegen dat in het plan de mogelijkheid is opgenomen om de huidige "standaard"-bungalows voorwaarts uit te breiden omdat daardoor de mogelijkheid wordt gecreëerd dat de licht- en luchttoetreding van de aangrenzende woning wordt belemmerd.

Verder maakt hij bezwaar tegen de in het plan opgenomen mogelijkheid om aan het Dianabos 3 woningen te bouwen. Hij is in dat verband van mening:

- dat door de bebouwing de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden van het Sparrenrijk worden aangetast.
- dat de bebouwing in strijd is met het Streekplan Midden- en Oost-Brabant.
- dat het bosperceel een integrerend onderdeel van het Sparrenrijk is.
- dat het argument dat bos wordt gecompenseerd op Moorwijk en het braakliggende terrein gelegen ten oosten en ten zuiden van de gezondheidsdienst voor dieren, niet terzake is omdat deze percelen geen gemeenteeigendom zijn.
- dat het argument met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de volkshuisvesting niet steekhoudend is; dat aan het plan op dit punt slechts een financieel motief ten grondslag ligt.

De heer Fabriek is voorts van mening dat het noodzakelijk is dat de huidige wegenstructuur wordt aangepast.

Tenslotte heeft de heer Fabriek er bezwaar tegen dat in het plan de mogelijkheid is opgenomen dat woningen, gelegen/gesitueerd op gronden met de bestemming "eengezinshuizen in open bebouwing met bijbehorende erven", met ontheffing een goothoogte van 7 m mogen hebben.

antwoord
gemeente

Hij suggereert in deze het bouwblok te verdiepen.

Het bezwaarschrift van de heer Fabriek geeft aanleiding het volgende op te merken.

Het bezwaar met betrekking tot het voorwaarts uitbreiden van de "standaard"-bungalows is gegrond. Aan dit bezwaar kan worden tegemoet gekomen door bij de geschakelde woningen, met uitzondering van de gespiegelde, het woonerf voor wat betreft het gedeelte met de bestemming "bijbehorende erf" voor de helft te bestemmen tot "voor- of zijtuin, open erf", (waarop geen gebouwen mogen worden opgericht), zulks zoals aangegeven op de bij de stukken ter inzage liggende tekening, genaamd "voorgestelde wijzigingen".

Met betrekking tot de bezwaren tegen de drie geplande bouw kavels aan het Dianabos diene het volgende.

In de bedoelde bosstrook kunnen op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan, nog een aantal (bij minimale eisen 7) geschakelde woningen worden gerealiseerd. Teneinde het karakter van dit gebied zoveel mogelijk te handhaven wordt in het plan thans voorgesteld deze bebouwing terug te brengen tot 3 vrijstaande woningen.

Waar het hier versnipperd bosgebied betreft zien wij niet in dat realisering van de drie geplande woningen, gezien het ruimtebeslag en de situering, een aantasting van het aangrenzende Sparrenrijk zal betekenen. Zoals uit de toelichting reeds blijkt is de geplande bebouwing niet in strijd met het provinciaal streekplan. In het streekplan begint het gebied met de (voor-)bestemming "agrarisch gebied/bosgebied met natuurwaarde" pas op de denkbeeldige lijn, gelegen ten noorden en evenwijdig op een afstand van + 150 m van de Halderheiweg.

Het bos Moorwijk is in het ter plaatse geldende bestemmingsplan niet beschermd. In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan Halderheiweg E.O. is voor wat betreft het kappen van bomen op gronden met de bestemming "bos", voor zover op 18 april 1983 (datum eerste tervisielegging) de kapbepalingen in de APV en de Boswet niet van toepassing zijn, een zogenaamd aanlegvergunningstelsel opgenomen. Op die wijze is de instandhouding van het bos gewaarborgd; eigendomsverkrijging is derhalve niet noodzakelijk.

Door aan Moorwijk de beschermende bosbestemming te geven wordt ons inziens het rooien van bomen ter plaatse van de nieuwe woningen voldoende gecompenseerd. Het perceel, gelegen ten oosten en ten zuiden van de Gezondheidsdienst voor Dieren wordt bij de behandeling van de bezwaarschriften, vermeld onder 18 t/m 20 betrokken.

De heer Fabriek is van mening dat aan het plan voor wat betreft de opnemings van bouwblokken geen argumenten op het gebied van de ruimtelijke ordening en volkshuisvesting ten grondslag liggen. Wij delen deze mening niet en zijn van mening dat in de plantoelichting voldoende op het stedenbouwkundig en volkshuisvestingsbelang is ingegaan. Uit een en ander blijkt dat ook aan het plan niet slechts een financieel motief ten grondslag ligt.

Het is natuurlijk wel zo dat wanneer de betreffende bouw-mogelijkheden niet worden opgenomen, daarmee tevens de inkomstenbron uit het plan wordt gehaald. Op grond van het vorenstaande zijn wij van mening dat het bezwaar tegen de opgenomen bouwkavels, gezien alle in het geding zijnde belangen, ongegrond is.

De heer Fabriek is voorts van mening dat het noodzakelijk is de wegenstructuur aan te passen.

De huidige, ca. 4 ml brede, wegen zijn opgenomen in een ca. 10 ml brede strook met de bestemming "openbaar gebied, klasse B". Dergelijke gronden zijn bestemd voor wegen, voetpaden, pleinen, fietspaden, parkeergelegenheden, groen-voorzieningen en speelvoorzieningen. Het plan biedt derhalve de mogelijkheid, indien zulks noodzakelijk is, de wegenstructuur aan te passen. Gezien de functie en het karakter van de wegen in het Dianabos (buurtontsluitings-wegen zonder doorgaande functie) komt ons een aanpassing van de bedoelde wegen momenteel niet noodzakelijk voor. Wij zijn van mening dat dit bezwaar van de heer Fabriek ongegrond is.

In het plan is voor wat betreft de gronden met de bestemming "eengezinshuizen in open bebouwing met bijbehorende erven" een vrijstellingsbepaling opgenomen voor een verhoging van de goothoogte van 5.50 ml tot 7.00 ml.

De heer Fabriek (en enkele hierna vermelde bezwaarden) heeft bezwaar tegen deze vrijstellingsmogelijkheid omdat gebruikmaking daarvan inbreuk maakt op zijn privacy.

Dit bezwaar geeft aanleiding het volgende op te merken. Na afweging van alle belangen zijn wij van mening dat het onderhavig bezwaar van de heer Fabriek gegrond is. Door de bedoelde vrijstellingsbevoegdheid uit artikel 4 van de voorschriften te schrappen kan aan dit bezwaar worden tegemoet gekomen. Daardoor wordt overigens geen wezenlijke inbreuk gemaakt op het plan.

Wij stellen U derhalve voor het plan overeenkomstig het hiervoor beschrevene aan te passen.

Resumerend stellen wij U voor de bezwaren van de heer Fabriek deels gegrond en deels ongegrond te verklaren en hieraan, voorzover ze gegrond zijn, tegemoet te komen door gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan, e.e.a. zoals hiervoor is aangegeven.

Ad 10.

Het bezwaar van de heer Beeks richt zich tegen de geplande drie bouwkavels aan het Dianabos, zulks voor wat betreft de met vrijstelling toegestane goothoogte van 7 ml en de situering.

Voor wat betreft de goothoogte verwijzen wij naar hetgeen wij hieromtrent hierboven hebben overwogen; dit bezwaar is derhalve gegrond. Met betrekking tot het dieper insteken. Van de geplande woningen zij vermeld dat deze woningen, naar aanleiding van bemerkingen van bewoners van het Dianabos, in het thans voorliggende ontwerp-bestemmingsplan reeds drie meter verder naar achter zijn gesitueerd dan in de oorspronkelijke planopzet was opgenomen.

Gezien de afstand van de geplande woningen tot de reeds aan het Dianabos gerealiseerde woningen (ca. 25 ml) zien wij geen aanleiding de woningen nog dieper in te steken, zodat dit bezwaar o.i. ongegrond is. Resumerend stellen wij U voor de bezwaren van de heer Beeks deels gegrond, deels ongegrond te verklaren en hieraan, voorzover ze gegrond zijn, tegemoet te komen door gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan overeenkomstig het dienaangaande beschrevene onder ad. 9.

Ad. 11.

De heer en mevrouw Puls maken bezwaar tegen de begrenzingen van het vóór- en bij eind- woning, zijerf. Zij zijn van mening dat een verlenging van de garage naar de straatzijde mogelijk moet zijn evenals, bij eind-woningen, een verdubbeling van de garage.

Met verlenging van de garages is in het plan, daar waar dat verantwoord is reeds rekening gehouden, zodat dat bezwaar o.i. ongegrond is. Tegen aanpassing van het plan voor wat betreft de begrenzing van het bebouwingsvlak ter zijde van eind-woningen bestaan geen overwegende bezwaren; dit bezwaar is o.i. gegrond. In deze wordt derhalve voorgesteld de bezwaren van de heer en mevrouw Puls deels gegrond, deels ongegrond te verklaren en, voorzover ze gegrond zijn, het plan aan te passen zoals is aangegeven op de ter inzage liggende tekening "voorgestelde wijzigingen".

Ad. 12.

De heer en mevrouw Koelman hebben er bezwaar tegen dat aan het Dianabos, achter hun woning, drie bouwkavels zijn gepland. Ze zijn van mening dat daardoor hun privacy en vrij uitzicht belemmerd zal worden en de waarde van hun pand behoorlijk zal dalen.

Tenslotte vragen ze de garantie dat de bedoelde bouwkavels t.z.t. daadwerkelijk als bouwgrond voor maximaal drie woningen, en derhalve niet voor andere doeleinden, gebruikt zullen worden.

Bij de behandeling van de reclamant, vermeld onder 9, is reeds opgemerkt dat in de bedoelde bosstrook op grond van het vigerende bestemmingsplan nog maximaal zeven woningen gebouwd kunnen worden, een aantal dat in het voorliggende plan wordt teruggebracht naar drie.

Aangezien het meest dichtbij gelegen bouwblok op een afstand van ca. 35 ml van de woning van de familie Koelman gesitueerd is, zijn wij, na afweging van alle belangen, van mening dat de privacy en het uitzicht niet onevenredig wordt aangetast, zodat dit bezwaar o.i. ongegrond is. Voor wat betreft het bezwaar m.b.t. de waardevermindering van het pand van de heer en mevrouw Koelman zijn wij van mening dat, zo er al sprake zal zijn van een waardevermindering tengevolge van de realisering van de geplande bebouwing, deze waardevermindering niet onevenredig zwaar op de betreffende eigenaar drukt.

Dit bezwaar is o.i. derhalve evenals ongegrond.

Wij stellen U voor de bezwaren van de heer en mevrouw Koelman ongegrond te verklaren.

De gevraagde garantie m.b.t. de drie bouwkavels kan in zoverre gegeven worden dat de bedoelde grond, zodra het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. onherroepelijk is en zo lang het bestemmingsplan niet gewijzigd wordt, uitsluitend gebruikt mag worden overeenkomstig de in het bestemmingsplan opgenomen gebruiksvoorschriften, derhalve als bos, respectievelijk bouwgrond ter plaatse van de aangegeven drie bouwblokken.

Ad. 13, 14 en 15

De reclamanten hebben bezwaren tegen de opgenomen uitbreidingsmogelijkheden aan de voorzijde van de "standaard"-bungalows. Bij de behandeling van het bezwaarschrift, vermeld onder 9 zijn deze bezwaren reeds beoordeeld. Wij hebben U dienaangaande voorgesteld ze gegrond te verklaren en tot plaanpassing over te gaan, zodat wij U dit ook m.b.t. de onderhavige bezwaren voorstellen.

Ad. 16

Het Bestuur van de H. Joannes Bosco Stichting heeft bezwaren tegen de over zijn grond geplande langzaam verkeersrelatie tussen de Parkweg en de Halderheiweg.

Naast het feit dat daardoor een verkeersgevaarlijke situatie zou worden gecreëerd wijst reclamant erop dat door deze verbinding twee wijken met een totaal verschillende structuur en woonfuncties verbonden worden, hetwelk hem ongewenst voorkomt. Bovendien is reclamant van mening dat door realisering van het verbindingspad zijn privacy enorm wordt aangetast en dat de veiligheid van het vormingscentrum afneemt. Tenslotte deelt reclamant mede de verkoop van de ondergrond voor het bedoelde pad zelfs niet eens in overweging te nemen.

Het bezwaarschrift geeft aanleiding het volgende op te merken.

Het pad is gepland om de relatie Sparrenrijk/Selissen te verbeteren. Deze relatie loopt nu via de Molenwijkseweg en de Halderheiweg enerzijds en de Baandervrouwenlaan, Halderheiweg anderzijds.

Het geplande voetpad vormt derhalve de derde verbinding tussen het Sparrenrijk en de woonwijk Selissen. Na afweging van de belangen van reclamant ten opzichte van de overige belangen, betrokken bij de aanleg van het geplande voetpad, zijn wij van mening, m.n. gezien het feit dat het hier een derde verbinding behelst, dat de belangen van reclamant zwaarder wegen, zodat wij U voorstellen het bezwaarschrift van reclamant gegrond te verklaren en het voetpad uit het plan te schrappen.

Dit betekent bovendien een kostenbesparing van enkele tienduizenden guldens.

Ad. 17.

De heer en mevrouw Van Tienen hebben eveneens bezwaren tegen het onder ad. 16 behandelde pad.

Zij staven hun bezwaren met verwijzing naar schending van hun privacy, het niet noodzakelijk zijn van het pad, de verwachte verkeersonveiligheid en de ongewenste koppeling van het bungalowpark met de woonwijk Selissen.

Door het pad uit het plan te schrappen wordt aan de bezwaren tegemoet gekomen.

Ad. 18.

Reclamant heeft bezwaar tegen het geplande verbindingspad tussen de hoek Halderheiweg/Molenwijkseweg en het Sparrenrijk.

Reclamant wijst met name op de volksgezondheidsaspecten: door aanleg van het geplande voetpad ontstaat volgens reclamant het gevaar dat ziektekiemen vanuit de Gezondheidsdienst worden overgebracht op mensen en dieren die van het pad e.o. gebruik maken.

Wij hebben het bezwaarschrift om advies toegezonden aan de Inspecteur van de Volksgezondheid, die het vervolgens ter beoordeling heeft voorgelegd aan de Gezondheidsdienst van het Stadsgewest 's-Hertogenbosch. Genoemde dienst heeft ons 1 augustus 1983 geschreven de bezwaren van de Gezondheidsdienst voor Dieren reëel te achten. Hij wijst er in dat verband op, dat het uit oogpunt van volksgezondheid noodzakelijk is dat openbare voetpaden en terreinen zo ver mogelijk van de Gezondheidsdienst verwijderd blijven omdat er anders een reële kans op verspreiding van ziektekiemen via mensen en dieren ontstaat.

In deze situatie is het o.i.- niet verantwoord de in het plan opgenomen mogelijkheid om ter plaatse een pad aan te leggen te handhaven. Wij achten het bezwaarschrift gegrond en stellen Uw raad dan ook voor het plan dusdanig vast te stellen dat de in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid om ter plaatse een voetpad aan te leggen vervalt. Bijkomend effect is dat dit een kostenbesparing van enkele tienduizenden guldens oplevert. Overigens biedt een bestemmingsplan onvoldoende mogelijkheden om de door reclamant gesignaleerde gevaren te voorkomen. Dit laatste is slechts mogelijk door het in eigendom verwerven van het bedoelde perceel door de Gezondheidsdienst voor Dieren, die dan de mogelijkheid heeft het terrein ontoegankelijk te verklaren voor onbevoegden.

Ad. 19.

Reclamant dient namens Bledam Corporation, gevestigd Avenida Samuel Lewis, Edificio Comosa 16e Pico, Lindad de Panama, zijnde de eigenaar van het perceel, gelegen tussen de hoek Halderheiweg/Molenwijkseweg en het Sparrenrijk bezwaren in tegen de "bos"-bestemming van het bedoeld perceel en de (beperkte) bouwmogelijkheden op dit perceel. Reclamant is van mening dat door het perceel een bos-bestemming te geven de gebruiksmogelijkheden onnodig beperkt worden.

Het perceel heeft ingevolge de vigerende bestemmingsplannen gedeeltelijk een "bos"-bestemming, gedeeltelijk de bestemming "agrarisch aanverwant bedrijf" (t.b.v. de Gezondheidsdienst voor Dieren) en gedeeltelijk de bestemming "begraafplaats".

Gezien deze vigerende bestemmingen zien wij niet in dat de geplande "bos"-bestemming de gebruiksmogelijkheden van het perceel verkleint.

Het perceel vormt de (visuele) verbinding tussen het park Molenwijk en Moorwijk enerzijds en het Sparrenrijk anderzijds. Wij achten handhaving van deze relatie ten zeerste gewenst. In dat verband is door ons gekozen voor de bestemming "bos". Dergelijke gronden zijn bestemd voor de instandhouding van bos en andere groenvoorzieningen; daaronder vallen derhalve meer groenvoorzieningen dan reclamant voor ogen staan.

Anderzijds kan door het bestemmen van de bedoelde gronden tot "agrarisch gebied" bereikt worden dat de gebruiks-mogelijkheden van het perceel, ten opzichte van het in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen mogelijkheden, verruimd worden zonder dat inbreuk hoeft te worden gemaakt op de voorbedoelde functie van handhaving van de relatie tussen de onderscheidenlijke bossen.

Wij stellen Uw raad dan ook voor het plan op dit punt ambtshalve gewijzigd vast te stellen, een en ander onder de op bijlage I vermelde, door Uw raad vast te stellen restricties.

In het ontwerp-bestemmingsplan is ten behoeve van ons college een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, inhoudende dat aan de Halderheiweg, ter hoogte van de Halderheiweg/Molenwijkseweg, een tweetal woningen gebouwd mogen worden mits de aanleg van het meervermelde voetpad verzekerd is. Wij beschouwen dit voetpad als een compensatie voor de door woningbouw verstoorde (visuele) relatie tussen de meervermelde bosgebieden.

Gezien deze laatste restrictie is in het ontwerp-bestemmingsplan om juridische redenen gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid en niet voor een positieve bestemming van de bedoelde twee woningen.

Nu het voetpad om de hiervoor vermelde redenen vervallen is, speelt de vraag of er, gezien alle in het geding zijnde belangen, onoverkomelijke bezwaren tegen bestaan de mogelijkheid van de bouw van de bedoelde twee woningen te handhaven. Wij menen dat deze vraag ontkennend moet worden beantwoord.

Daarop voortbordurend zijn wij van mening dat de woningen, ervan uitgaande dat de "voetpadrestrictie" vervalt, positief bestemd kunnen worden op dezelfde wijze als van de overige nieuwe bouwblokken is geschiedt, derhalve "eengezinshuizen in open bebouwing met bijbehorende erven, voorlopig bestemd tot "agrarisch gebied".

Wij stellen U voor dienovereenkomstig te besluiten.

In dit verband wordt ook verwezen naar de tekening " voorgestelde wijzigingen".

Reklamant bepleit tenslotte een dusdanige wijziging van het ontwerp-bestemmingsplan dat op het meervermelde perceel bouwmogelijkheden voor ca. 10 woningen gecreëerd worden. Het zal duidelijk zijn dat daardoor, gezien de voorbeschreven functie van het bedoeld perceel, een volstrekt onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Een wijziging als door reclamant bepleit kan derhalve niet in overweging worden genomen. Resumerend stellen wij U voor de door reclamant opgevoerde bezwaren ongegrond te verklaren, doch het plan ambtshalve gewijzigd vast te stellen.

Ad. 20

De reclamant, vermeld onder 20, heeft bezwaren tegen het tussen de hoek Halderheiweg/Molenwijkseweg en het Sparrenrijk geplande voetpad; door, zoals onder ad 18 is voorgesteld het pad uit het plan te schrappen, wordt aan de bezwaren tegemoet gekomen.

II Wet Geluidhinder

Op 1 januari 1982 is het onderdeel "zônes langs wegen, nieuwe situaties" van de Wet Geluidhinder in werking getreden. Het overeenkomstige hoofdstuk "bestaande situaties" is nog niet in werking getreden.

Er is sprake van een nieuwe situatie in de zin van de Wet Geluidhinder zodra een gemeentebestuur zich na de inwerkingtreding van het hiervoor bedoelde onderdeel van de Wet Geluidhinder, i.c. 1 september 1982, voorneemt om een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien en wanneer dit plan voorziet in de aanleg of reconstructie van een weg of in de bouw van woningen en andere geluidgevoelige objecten binnen de zône langs een weg.

Het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. is onder andere gemaakt om het juridisch mogelijk te maken langs de Halderheiweg en het Dianabos enkele woningen te bouwen; voor wat betreft deze geplande woningen is derhalve sprake van een zgn. nieuwe situatie in de zin van de Wet Geluidhinder.

In beginsel hebben alle wegen van rechtswege een zône. De zône is het gebied langs een weg waarin onderzoek dient plaats te vinden naar de geluidhinder.

De zônebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken, de aard van de omgeving (stedelijk of buiten-stedelijk) en soms van de intensiteit van het verkeer op de weg.

In beginsel geldt voor binnen een zône gelegen woningen een gevelbelasting van maximaal 50 dB(A) (tijdelijke 55 dB(A), 5 dB(A) meer in verband met stiller worden van voertuigen). De breedte van een zône van wegen met twee rijstroken, gelegen in stedelijk gebied, bedraagt 200 m' aan weerszijde van de weg. De zônebreedte bedraagt evenwel slechts 100 m' indien de gemeenteraad op grond van redelijke schattingen verklaart dat het aantal motorvoertuigen per etmaal (mve) binnen een periode van 10 jaar naar verwachting minder dan 5000 zal bedragen.

Ten aanzien van wegen met betrekking waartoe de gemeenteraad heeft verklaard dat daarvan binnen een periode van 10 jaar naar verwachting minder dan 2450 mve gebruik zullen maken, geldt geen zône.

Met betrekking tot de navolgende, binnen een straal van 200 m' van de geplande woningen gelegen wegen, kan gezien het karakter en de geschatte verkeersintensiteiten, redelijkerwijs verklaard worden dat het aantal mve gedurende de komende 10 jaar beneden de 2450 zal blijven:

- Molenwijkseweg
- Halderheiweg-
- Parkweg
- Dianabos
- Nimrodlaan
- Hubertusring
- Essche Heike.

De Baandervrouwenlaan heeft naar verwachting in 1996 een verkeersintensiteit van 3610 mve; derhalve bedraagt de zônebreedte, ervan uitgaande dat Uw raad de hiervoor besproken verklaring zal afgeven 100 meter.

Het getal van 3610 is ontleend aan het door Verkeersbureau Van Dijk ten behoeve van de bestemmingsplannen "Boxtel-West" en "Zuidelijke Hoofdweg" opgestelde verkeerstoedeling anno 1996.

Indien "Boxtel-West" uit dit onderzoek zou (kunnen) worden geëlimineerd, zou blijken dat het verwachte aantal mve dat van de Baandervrouwenlaan gebruik maakt, lager is dan 3610. De afstand van de meest dicht bij de Baandervrouwenlaan geplande woningen tot deze weg bedraagt 125 meter'. Als zodanig liggen de geplande woningen niet binnen de zone van de Baandervrouwenlaan, zodat met betrekking tot de geluidbelasting van de gevels van deze geplande woningen (op dit moment) geen bijzondere maatregelen nodig zijn.

III Ambtshalve wijziging plantekening.

Onder verwijzing naar de tekening "voorgestelde wijzigingen" is het noodzakelijk/gewenst op de bestemmingsplantekening ambtshalve de navolgende wijzigingen aan te brengen:

- de ondergrond actualiseren (abusievelijk is op de concept-bestemmingsplantekening niet alle bestaande bebouwing opgenomen;
- het bebouwingsvlak van de geplande nieuwe woning Halderheiweg 4 enigszins verschuiven (daardoor hoeft in de ter plaatse aanwezige houtwal niet gekapt te worden);
- het arceren van de met rode kleur aangegeven onderscheidelijke "bijbehorende erven".

IV. Commissie Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting.

Op 10 november jl. is het concept-raadsvoorstel en besluit behandeld door de commissie Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting. In deze vergadering heeft de commissie ingestemd met het ontwerp-bestemmingsplan en ons college geadviseerd Uw Raad voor te stellen het ontwerpplan vast te stellen overeenkomstig bijgevoegd concept-raadsbesluit. Terzake van de bestemming van het gebied tussen het gebouw van de Gezondheidsdienst voor Dieren en de woonbestemming in het plan is nog overleg gepleegd met de directie van deze dienst. Deze adviseert in verband met mogelijk besmettingsgevaar vast te houden aan de in het ontwerpplan voorgestelde bestemming "agrarisch gebied" zonder bebouwing. Wij adviseren Uw Raad dan ook dienovereenkomstig te besluiten. Tenslotte zij nog vermeld dat ten gevolge van het vervallen van de 2 voetpaden de exploitatieopzet een voorlopig voordelig calculatieverschil kent van f 783.875,--. (zie bijlage II).

Resumerend stellen wij U voor te besluiten:

1. te verklaren dat het aantal motorvoertuigen op de navolgende wegen, naar verwachting binnen een periode van 10 jaren niet hoger zal zijn dan 2450 per etmaal:
 - Molenwijkseweg;
 - Halderheiweg;
 - Parkweg;
 - Dianabos;
 - Nimrodlaan;
 - Hubertusring;
 - Essche Heike.

2. te verklaren dat het aantal motorvoertuigen op de Baandervrouwenlaan naar verwachting binnen een periode van 10 jaren niet hoger zal zijn dan 5000 per etmaal;
3. het in dit voorstel opgenomen hoofdstuk II (Wet Geluidhinder) in de plantoelichting op te nemen;
4. op de bezwaren, vermeld onder 1 tot en met 20 te beslissen, zoals hiervoor is aangegeven;
5. ambtshalve de voorgestelde wijzigingen aan te brengen;
6. het bestemmingsplan "Halderheiweg e.o." dienovereenkomstig gewijzigd vast te stellen en de plantoelichting daaraan aan te passen.

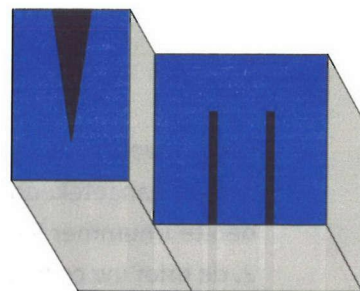
De commissie Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting kan zich met dit voorstel verenigen.

Boxtel, 25 oktober 1983.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
De Secretaris, De Burgemeester,

Two handwritten signatures are present. The first signature, on the left, is a cursive script that appears to be 'A. M. J. ...'. The second signature, on the right, is a more stylized cursive script that appears to be 'J. H. ...'. Both signatures are written in dark ink.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen

Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken
Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL			
1 2 NOV 2013			
			ovb
afd.	Ro		kopie

B126
Wla

Eersel, 7 november 2013.

Betreft: reactie van wethouder Van de Langenberg in vergadering Commissie Ruimtelijke Zaken d.d. 5 februari 2013 naar aanleiding van een vraag van D66 (heer Hegeman), verlening van de bouwvergunningen, het vast stellen van het nieuwe bestemmingsplan en de overeenkomsten d.d. 31 oktober/ 1 november 1990 en 19 juli 2004.

Geachte leden van de Raad en de Commissie Ruimtelijke Zaken,

Als bijlage 6 bij ons schrijven d.d. 4 november 2013 aan u was gevoegd de brief van uw College van B en W d.d. 18 september 2000 aan de fractie van de VVD in het kader van de goedkeuring van de jaarrekening 1999. Op blz. 2 van deze brief **bijlage 1** deelt uw college op 18 september voor zover in deze relevant als volgt mede:

'Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt, maar staat nog geenszins vast dat verhaling op Vastgoed Moorwijk B.V. plaats zal vinden. In een eventuele bodemprocedure zal één en ander nader bekeken worden. Intern is bij deze mogelijke vordering de aantekening geplaatst dat de meerkosten wellicht verhaald zouden kunnen worden op Vastgoed Moorwijk B.V.. Dit heeft aanleiding gegeven tot het abusievelijk verzenden van een herinnering. Zolang geen duidelijkheid bestaat over de afloop van de juridische procedure, willen wij niet vooruitlopen op het feit of en zo ja voor welk bedrag, gevorderd kan worden. Dit om te voorkomen dat de juridische gang van zaken gefrustreerd wordt.'

Zoals u eerder bericht weten wij vanaf het op 5 april 2000 door uw college van B en W abusievelijk versturen van de twee herinneringen dat wij door het college van B en W op 3 maart 2000 als debiteur in de gemeentelijk administratie zijn ingeboekt. Het zouden kosten zijn uit 1997 en 1998? Niet het zgn. abusievelijk versturen van de herinneringen is kwalijk, die komt automatisch uit het systeem, maar het feit dat wij vanaf 3 maart 2000, zonder dat wij dat weten, en mogelijk al eerder (kosten uit 1997 en 1998) als debiteur voor een bedrag van NLG 236.016,34 in de gemeentelijke administratie worden/zijn ingeboekt, zonder dat de aanslagen/facturen zijn opgelegd/verstuurd. Immers, naar mededeling van de heer Toon Voets, uw ambtelijk medewerker zaten de originele in het betreffende dossier en was daaraan een notitie gehecht met de opdracht: *'Niet versturen'*.

Op 7 juli 2000 (verz. dat 10 juli 2000) bevestigt de gemeente per brief (ongenummerd) dat Vastgoed Moorwijk B.V. geen nota's daarvoor heeft ontvangen **bijlage 2**.

Ons antwoord, de reactie hierop van het college van B en W en ons antwoord daar weer op zijn:

1. onze aangetekende brief d.d. 9 augustus 2000 aan het college van B en W inzake stam – debiteurnummer 587.300.007 aanslag-/factuurnummers 0000.0000393 en 0000.0000394 **bijlage 3**,
 2. de brief uw college van B en W nummer 00.2628 d.d. 6 oktober 2000 (verz. dat. 24 oktober 2000) **bijlage 4**, en 3. onze aangetekende brief d.d. 26 oktober 2000 aan het college van B en W **bijlage 5**.
- De inhoud van hiervoor aangeduide bijlagen dient u als hier ingelast te beschouwen. In haar brief (verz. Dat. 24 oktober 2000)nummer 00.2628 bericht uw college als volgt:

'Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt en zal in overleg met onze juridische adviseur bepaald worden welk deel op Vastgoed Moorwijk B.V. verhaald zal gaan worden.'

In zowel de brief d.d. 18 september 2000 aan de fractie van de VVD als in de brief d.d. 6 oktober 2000 aan Vastgoed Moorwijk B.V. deelt het college van B en W in het jaar 2000 mede dat alle kosten in de kwestie Moorwijk apart geboekt zijn.

Op 18 september 2000 berichten B en W: *'Zolang geen duidelijkheid bestaat over de afloop van de juridische procedure, willen wij niet vooruitlopen op het feit of en zo ja voor welk bedrag, gevorderd kan worden. Dit om te voorkomen dat de juridische gang van zaken gefrustreerd wordt.*

Op 6 oktober 2000 berichten B en W: *'Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt en zal in overleg met onze juridische adviseur bepaald worden welk deel op Vastgoed Moorwijk B.V. verhaald zal gaan worden.'*

Dit terwijl er tot op de dag van vandaag, zoals u weet, door de gemeente inzake deze kwestie geen bodemprocedure is gestart. Op grond waarvan en waarom uw burgemeester en wethouders dat in de brief aan de fractie van de VVD d.d. 18 september 2000, *'onderwerp: goedkeuring jaarrekening 1999'* bevestigen is ons daarom niet duidelijk.

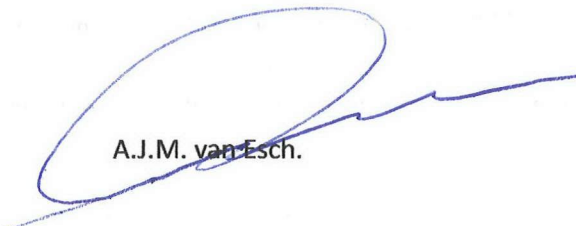
Als bedrag van alle kosten in de kwestie Moorwijk is door Price Waterhouse Coopers in de management-letter interimcontrole 2000 d.d. 9 januari 2001 **bijlage 6**, op basis van de financiële verantwoording door de gemeente Boxtel zelf, een vordering op Vastgoed Moorwijk B.V. opgenomen van circa NLG 334.000,00.

Wij wijzen u erop dat er door Vastgoed Moorwijk B.V. betreffende dit item aan de gemeente (onder voorbehoud) is betaald een bedrag van NLG 463.516,34 en dat de voor controle en (mogelijke) opheffing van het voorbehoud toegezegde specificatie/onderbouwing daarvan door uw college van B en W al vanaf 22 juli 2004 wordt geweigerd. Wij verzoeken, voor zover nodig sommen, u, de raad van de gemeente, aan het college van B en W daar expliciet opdracht voor te verstrekken.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276



A.J.M. van Esch.

5. Verantwoording negatief saldo overname WVG
De comptabiliteitsvoorschriften schrijven voor dat alleen baten en lasten die betrekking hebben op het jaar 1999 in de begroting en jaarrekening 1999 kunnen worden opgenomen. De gemeente heeft de uitvoering van de WVG overgenomen met ingang van 2000 en derhalve horen de baten en lasten hiervan thuis in de begroting c.q. jaarrekening 2000. Overigens wordt de overname van de WVG met ingang van 2000 op blz. 10 van het Jaarverslag 1999 wel gemeld.
6. **Vordering Vastgoed Moorwijk B.V.**
In 1996 heeft in een kort geding de President van de Rechtbank, naar aanleiding van een plotselinge weigering van Vastgoed Moorwijk B.V. om de riolering voor de 15 villa's aan te leggen, Vastgoed Moorwijk B.V. verplicht f 227.500,00 over te maken. Vervolgens heeft de rechter gezegd dat de meerkosten middels een bodemprocedure zal aan de orde kunnen komen.
Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt, maar staat nog geenszins vast dat verhaling op Vastgoed Moorwijk B.V. plaats zal vinden. In een eventuele bodemprocedure zal één en ander nader bekeken worden.
Intern is bij deze mogelijke vordeing de aantekening geplaatst dat de meerkosten wellicht verhaald zouden kunnen worden op Vastgoed Moorwijk B.V. Dit heeft aanleiding gegeven tot het abusievelijk verzenden van een herinnering.
Zolang geen duidelijkheid bestaat over de afloop van de juridische procedure, willen wij niet vooruitlopen op het feit of en zo ja voor welk bedrag, gevorderd kan worden. Dit om te voorkomen dat de juridische gang van zaken gefrustreerd wordt.
Overigens verwijzen wij u korthedshalve naar onze notitie van 23 juli 1996 waarin wij de commissie Bestuur en Middelen uitvoerig over deze zaak hebben geïnformeerd.
7. Bevordering inzicht in de jaarrekening ten opzichte van de primitieve begroting
Wij wijzen u er op dat het laatste, vetgedrukte deel van uw zin "met name omdat PWC tijdens de controle niet heeft kunnen constateren dat de gemeente Boxtel in de jaarrekening posten anders rubriceert dan in de primitieve begroting **omdat eenvoudigweg deze analyse volgens hen niet te maken valt**" niet door de accountant is geschreven. Zoals de accountant in haar brief van 16 juni 2000 schrijft is de opmerking uitsluitend bedoeld om de transparantie en het inzicht in de jaarrekening te vergroten.
Wij willen u er overigens op wijzen dat de comptabiliteitsvoorschriften voor de opstelling van de jaarrekening voorschrijven dat de realisatiecijfers moeten worden vergeleken met de cijfers van de begroting na alle begrotingswijzigingen (dus niet ten opzichte van de primitieve begroting). Wij zijn er wel voorstander van dat voor het product belangrijke begrotingswijzigingen worden toegelicht, bijvoorbeeld onder het kopje Evaluatie ontwikkelingen. Een nadere analyse van de verschillen tussen de primitief begrote bedragen en de begrote bedragen na wijziging kunt u vinden in de toelichting van het raadsvoorstel behorende bij elke begrotingswijziging. In 1999 zijn er 28 begrotingswijzigingen geweest; voor een kort overzicht hiervan wordt verwezen naar de bijgevoegde bijlage. In de volgende jaarrekening zullen we in de bijlagen een overzicht opnemen van de per product geraamde bedragen volgens de primitieve begroting, de begroting na alle wijzigingen en de jaarrekening.

Vastgoed Moorwijk B.V.
t.a.v. de heer Van Esch
Nieuwstraat 90
5521 CE EERSEL

Uw brief/nr. :
Datum : 7 juli 2000
Ons nummer :

Ons kenmerk : mevr. E. Vermelis
Doorkiesnr. : 0411-655365
Bijl./verz.dat. : 10 JULI 2000

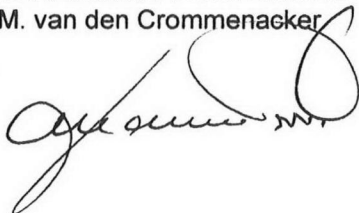
Onderwerp : Betalingsherinneringen

Geachte heer Van Esch,

Onlangs heeft u twee betalingsherinneringen gekregen ten bedrage van f 22.431,34 en een van f 213.585,--. U hebt van de gemeente Boxtel daaraan voorafgaande geen nota's voor vermelde bedragen ontvangen, zodat de herinneringen ten onrechte zijn toegezonden. Mijn excuses voor dit ongemak en u kunt deze herinneringen als niet ontvangen beschouwen.

Ik vertrouw erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
HOOFD AFDELING RUIMTELIJKE ONTWIKKELING,
P.J.F.M. van den Crommenacker



VASTGOED MOORWIJK B.V.

Bijlage 3

Aangetekend met bericht van ontvangst
Aan het college van Burgemeester en Wethouders,
Markt 1,
2518AT Boxtel.

Nieuwstraat 90
5521CE Eersel
KvK Zuidoost-
-Brabant nummer
170.88726

Eersel, 9 augustus 2000.

Betreft: stam-debiteurenummer 587.300.007 aanslag-/faktuurnummers 0000 0000393 en
0000 0000394.

Geacht college,

Bijgaand doen wij u toekomen copie van in hoofde aangeduide betalingsherinneringen,
van het door ons aan u gerichte faxbericht d.d. 6 april 2000, van ons aangetekende schrijven
aan u d.d. 28 juni 2000, alsmede van het ongenummerde schrijven van de gemeente Boxtel
d.d. 7 juli 2000 i.o. getekend door HOOFD AFDELING RUIMTELIJKE ORDENING
P.J.F.M. van den Crommenacker.

Wij doen u de hierboven aangeduide bescheiden toekomen om u op de hoogte te stellen
van de wijze van afdoening door de afdeling van onze vraag c.q. opmerking waarom (en
hoe het mogelijk is) dat wij in uw administratie als debiteur staan vermeld voor
f 236.016,34.

Volgens het schrijven zijn slechts de herinneringen ten onrechte toegezonden en wordt
de door ons gestelde vraag c.q. gemaakte opmerking of en waarom wij in uw administra-
tie als debiteur voorkomen voor een bedrag van f 236.016,34 niet beantwoord.

Wilt u ons duidelijk en helder berichten. In afwachting hiervan tekenen wij,

Vastgoed Moorwijk B.V.
A.J.M. van Esch

Bijlagen: copie van betalingsherinneringen, faxbericht d.d. 6 april 2000, aangetekende
Schrijven d.d. 28 juni 2000 en ongenummerde schrijven gemeente d.d. 7 juli 2000.

Vastgoed Moorwijk B.V.
t.a.v. A.J.M. van Esch
Nieuwstraat 90
5521 CE EERSEL

Uw brief/nr. : 9 augustus 2000
Datum : 6 oktober 2000
Ons nummer : 00.2628
Onderwerp : Bodemprocedure

Ons kenmerk : M. Schipper
Doorkiesnr. : 655307
Bijl./verz.dat. :

24 OKT 2000

Geachte heer,

Naar aanleiding van uw schrijven d.d. 9 augustus 2000 berichten wij u het volgende.

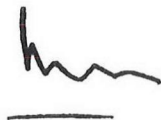
Zoals u bekend heeft de President van de Rechtbank in 1996 in een kort geding u verplicht f 227.500,00 aan de gemeente over te maken. Daarbij heeft hij aangegeven dat partijen een definitieve uitspraak van de rechtbank inzake de totale kosten kunnen vragen via een zogenaamde bodemprocedure.

Naar aanleiding van het kort geding zijn alle kosten in de kwestie Moorwijk afzonderlijk geboekt en zal in overleg met onze juridische adviseur bepaald worden welk deel op Vastgoed Moorwijk B.V. verhaald zal gaan worden..

Wij achten het niet wenselijk om vooruitlopend op de juridische procedure verder op de zaak in te gaan.

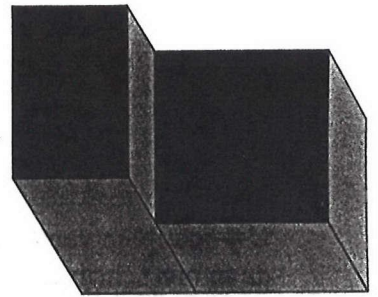
Wij vertrouwen erop, hierbij nog eens wijzend op de brief van 7 juli 2000, dat wij u hiermede voldoende hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
De Secretaris, De Burgemeester,



Bijlage 5

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aangetekend met bericht van ontvangst
Aan het college van Burgemeester en Wethouders,
Markt 1,
2518AT Boxtel.

Nieuwstraat 90
5521CE Eersel
KvK Zuidoost-
-Brabant nummer
170.88726

Eersel, 26 oktober 2000.

Betreft: stam-debiteurennummer 587.300.007 aanslag-/fakturnummers 0000 0000393 en
0000 0000394.

Geacht college,

Naar aanleiding van uw schrijven d.d. 6 oktober, door u verzonden op 24 oktober 2000,
waarvan wij copie hebben bijgevoegd, berichten wij u het volgende.

In tegenstelling tot hetgeen u bericht, is in het kort geding op 5 juni 1996 voor de President
van de Arrondissementsechtbank te s'Hertogenbosch aan ons door de President **geen**
verplichting opgelegd. Door de President is geen vonnis geveld. De President heeft na het
aanhoren van de pleidooien en het zijnerzijds uiten van overwegingen er bij partijen op
aangedrongen, dit in het belang van de "gedupeerde bewoners", te trachten tot een voorlopig
vergelijk te komen en het geschil in een bodemprocedure aan de Rechtbank voor te leggen.

Om die reden is de zitting door de President geschorst en zijn de betrokken partijen en hun
raadsliden, Mr J.P.M. van Ham en Mr. F.A. van Kemenade, door hem voor ruggespraak en
overleg naar de gang verwezen. Uitkomst van dit "overleg" is geweest dat door Vastgoed
Moorwijk b.v. aan de gemeente, onder voorbehoud van rechten, een betaling zou worden
gedaan van f 227.500,-- voor, zoals u aangeeft;

- "a. f 2.500,-- bijdrage in de kosten van de noodvoorzieningen ten behoeve van het perceel
van de heer J. Aries:
- b. f 225.000,-- bijdrage in de kosten tot aanleg van riolering, verlichting, pad en beplanting
c.a.

Overigens heeft de hiervoor aangeduide betaling van f 227.500,-- ook in juni 1996 plaats-
gevonden. Copie van het stuk waaruit bovenstaande citaat is overgenomen treft u hierbij aan.

Uw schrijven van 6 oktober, door u verzonden op 24 oktober 2000, geeft geen antwoord op de in ons schrijven d.d. 9 augustus 2000 opgeworpen vraagstelling. Copie van dit schrijven zenden wij aan mr. J.F.P.M. van Helvoort die u zowel op 20 september als op 18 oktober 2000 een schrijven, o.a. inzake dit onderwerp, heeft doen toekomen Tot op heden heeft u hierop niet geantwoord.

Wij verzoeken u om duidelijkheid te verschaffen inzake bovenstaande.

Vastgoed Moorwijk B.V.
A.J.M. van Esch

Bijlagen: copie van uw schrijven d.d. 6 oktober 2000, verzonden 24 oktober 2000
en van uw bericht d.d. 5 juni 1996 zoals opgesteld door de heer M. van der
Pas van de afdeling ruimtelijke ontwikkeling.

Gemeente Boxtel
management-letter interimcontrole 2000
9 januari 2001

6. Vordering Vastgoed Moorwijk B.V.

Constatering

De gemeente Boxtel heeft een vordering op de projectontwikkelaar Vastgoed Moorwijk B.V. van circa NLG 334.000. Deze vordering is ontstaan als gevolg van de door de gemeente gemaakte kosten inzake de ontsluiting van een gebied bestemd voor woningbouw. De projectontwikkelaar gaat met de facturering van deze kosten niet akkoord. Hierdoor is de inbaarheid van deze vordering twijfelachtig.

Aanbeveling

Wij adviseren u voor het einde van het jaar, indien mogelijk, duidelijkheid te krijgen over de volwaardigheid van deze vordering. Indien deze vordering niet volwaardig is dient deze te worden voorzien. Tevens is te bezien hoe voortaan in overeenkomsten vooraf harde afspraken gemaakt kunnen worden over de latere facturering

Reactie van het management

Deze zaak is momenteel onderhanden bij de advocaat. Onderzocht wordt hoe voortaan beter vooraf de kredietwaardigheid van de aanvrager getoetst kan worden. Ook wordt bezien of het mogelijk is om de bouwvergunning pas af te geven als alle leges betaald zijn.

7. IRMA – project

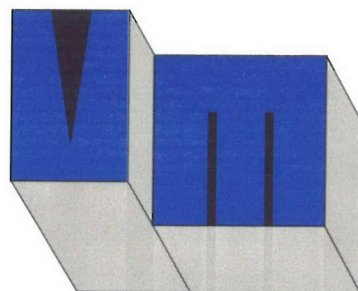
Voortgang

Constatering

De gemeente Boxtel is gestart met het IRMA-project. Het project heeft betrekking op het watermanagement in en rond de gemeente Boxtel. Doel van dit project is problemen bij hoog water voorkomen en verdroging van de bodem tegengaan.

Het totale project heeft een begroting van f 21 miljoen, waarvan een gedeelte wordt gefinancierd door derden. De Europese Commissie heeft een subsidie van f 2 miljoen toegekend. Als voorwaarde aan de subsidie toekenning heeft de Europese Commissie gesteld dat de afronding van het project uiterlijk 31 december 2001 dient te geschieden.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen

Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken

Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL			
1 2 NOV 2013			
			ovb
afd.			kopie

B0002

Ro

JW

Eersel, 8 november 2013.

Betreft: uw vergadering d.d. 11 november 2014 agendapunt 7 onderdeel Programmabegroting 2014, Programma 10 Ruimtelijk beleid.

Geachte leden van de Raad en van de commissie Ruimtelijke Zaken,

Wij hebben kennis globaal kennis genomen van de aan u voorgelegde Programmabegroting 2014. Wij wijzen u erop dat onder 'Programma 10 Ruimtelijk beleid' blz. 83 t/m 88 **bijlage 1** onder '3 Wat willen bereiken en wat gaan we daarvoor doen?' over 'Moorwijk' het volgende is opgenomen:

'Voor het gebied is vanaf het najaar 2012 gewerkt aan een bestemmingsplan met exploitatieplan dat is gebaseerd op de beoogde woningbouw door Vastgoed Moorwijk en afgestemd op de bestemmingsplansystematiek van Boxtel-Noord. Naar verwachting zal de procedure van het bestemmingsplan tot in 2012 doorlopen'

Het hier gestelde is flagrante tegenstelling met de door afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak 201101181/1/R3 d.d. 25 april 2012 aan u verstrekte opdracht.

U diende binnen 52 weken na verzending (25 april 2012) van de uitspraak, met in achtneming van deze uitspraak, een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor het plandeel met de bestemmingen "Groen -2 (G-2)" en "Horeca (H)" voor de gronden omsloten door de Parkweg, de Halderheiweg, de Molenwijkseweg en het voet-fietspad Moorwijk.

In de uitspraak wordt nadrukkelijk verwezen naar de overeenkomst van 19 juli 2004 en het daarin bepaalde. Bij het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan, waaraan door u, zoals u stelt, overigens pas vanaf het najaar 2012, en dus ruim 8 jaar te laat, wordt gewerkt neemt u het bepaalde in de dadingsovereenkomst d.d. 19 juli 2004, die door Afdeling Bestuursrechtspraak in haar uitspraak wordt aangehaald, niet in acht.

Wat u wilt bereiken en wat u daarvoor gaat doen voor Moorwijk, zoals door u vastgelegd in Programmabegroting 2014 is in strijd met de uw verplichtingen naar Vastgoed Moorwijk B.V toe en ook met door u daarbij in acht te nemen uitspraak. Wij verzoeken u de programmabegroting, waar nodig, daarmee in overeenstemming te brengen.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276



A.J.M. van Esch.

Programma 10 Ruimtelijk beleid

1 Kenmerken

Verdeling portefeuillehouders over de beleidsproducten

Product	Beleidsproduct	Portefeuillehouder
810	Ruimtelijke inrichting	P.M.B.M. van de Wiel
811	Plattelandsvernieuwing	P.M.B.M. van de Wiel
830	Exploitatie gronden en gebouwen	P.M.B.M. van de Wiel

2 Beleidskaders

Bestuurlijke kaders

- Structuurvisie Verfrissend Boxtel 2011
- Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte met bijbehorende regeling (Barro)
- Wet ruimtelijke ordening (Wro)
- Provinciale Structuurvisie Ruimte met bijbehorende Verordening Ruimte
- Uitvoeringsprogramma Verkwikkend Buitengebied.

3 Wat willen we bereiken en wat gaan we daarvoor doen?

Ruimtelijke inrichting

Als dynamisch centrum van het Groene Woud bouwt Boxtel aan haar toekomst, en biedt ze ruimte aan ontwikkelingen en herinrichting van gebieden.

Zelden doet ze dit alleen, meestal met partners als een woonstichting, projectontwikkelaars, ontwikkelingsmaatschappijen, bedrijven of andere (overheids)partijen. De ontwikkelingsrichting ligt in hoofdlijnen vast in de Strategische Visie 'Boxtel 2020: duurzaam en dynamisch centrum in Het Groene Woud' en de Structuurvisie 2011.

Structuurvisie Boxtel 2011

De structuurvisie Verfrissend Boxtel 2011 is door de raad vastgesteld. Ontwikkelingsvisies en plannen worden voortdurend opgesteld.

Herstructurering en uitbreiding Ladonk

De herstructurering van Ladonk is al langer geleden gestart. De structuurvisie heeft dit proces in een stroomversnelling gebracht. Het bestemmingsplan Ladonk-Vorst A is in 2013 in procedure gebracht. In Vorst A kunnen in 2014 de eerste percelen worden uitgegeven.

Uitwerking tracé TALK

Voor het gekozen wegtracé ter verbinding van Ladonk en Kapelweg zal de aankoop van gronden moeten worden voorbereid en is een bestemmingsplan opgesteld, dat naar verwachting eind 2013 zal worden vastgesteld. De feitelijke aanleg van de weg moet volgen op de aankoop van gronden maar zijn beide afhankelijk van de financiële ruimte van de gemeente.

Plattelandsvernieuwing

Om de plattelandsvernieuwing en het toeristisch recreatief beleid richting te geven wordt een ruimtelijke zonering opgesteld van de toeristisch recreatieve visie.

	Ter behoud van het kenmerkende landschap (van Allure) met gehuchten is in 2012 begonnen met het opstellen van gebiedsvisies per gehucht.
<i>Actualisering bestemmingsplannen</i>	De wet vereist dat bestemmingsplannen vanaf 1 juli 2013 niet ouder dan 10 jaar zijn. Voor diverse plannen zoals het gebied Munsel-Selissen-In Goede Aarde (Noord Oost) zal de afronding in 2014 plaatsvinden.
<i>Actualisering centrumplan</i>	Het bestemmingsplan voor het centrum van Boxtel moet in 2017 geactualiseerd zijn. In 2013 is op sociaal en ruimtelijk vlak al een visie opgesteld. Deze visies moeten samenkomen in een functioneel gericht bestemmingsplan. Gezien de belangen en de problematiek van de leegloop van winkels zal dit proces naar verwachting enkele jaren vergen en dient eind 2013 te worden gestart.
<i>Herziening voor Bourgondiër en Banier</i>	De Raad van State heeft ten aanzien van het bestemmingsplan Boxtel Noord goedkeuring onthouden aan Moortwijk, de Bourgondiër en Banier 3 t/m 10. Dit waren 3 plekken waar reeds ontwikkelingen waren. Voor de locaties Bourgondiër en Banier moet nog een reparatie worden voorbereid.
<i>Moorwijk</i>	Voor het gebied Moortwijk is vanaf het najaar 2012 gewerkt aan een bestemmingsplan met exploitatieplan dat is gebaseerd op de beoogde woningbouw door Vastgoed Moortwijk en afgestemd op de bestemmingsplansystematiek van Boxtel-Noord. Naar verwachting zal de procedure van het bestemmingsplan tot in 2014 doorlopen.
<i>Ontwikkelpunten Buitengebied</i>	Voor een 15-tal (particuliere) bouwinitiatieven is een 'ontwikkelpunten buitengebied' opgesteld dat in 2014 zal worden afgerond
<i>Princenlant</i>	Woningbouw op locatie Princenlant is in ontwikkeling. Na fase 1 en 2 is ook fase 3 gerealiseerd. De inrichting en uitvoering van het gebied Princenlant moet met fase 4 en 5 verder vorm krijgen doch hiervoor worden de mogelijkheden onderzocht of het in deze tijd van economische crisis haalbaar is. Hierover komt in 2013 meer duidelijkheid.
<i>Joice (Vicaris van Alphenlaan)</i>	Een eerder contract met de ontwikkelaar was gebaseerd op een appartementencomplex, waar geen vraag meer naar was. Dit plan is verlaten. Er is een paar jaar gezocht naar en onderhandeld over een alternatieve inrichting. Naar verwachting kan nog in 2013 een nieuw contract worden ondertekend. In 2014 zal dan een herziening van het bestemmingsplan in procedure worden genomen.
<i>Pantarei</i>	In 2013 is een contract met de betrokken ontwikkelaar ondertekend voor woningbouw op het terrein Pantarei, waarna de uitgangspunten zijn uitgewerkt in een bebouwingsplan. Naar verwachting kan eind 2013 het plan in procedure worden gebracht.
<i>Overig</i>	Verdere ontwikkeling en uitvoering woningbouwlocaties Hoeve, Heideweg, Stationsplein, Eindhoveneweg 10, 2 ^e fase zonnegolven. • (Her)starten ontwikkeling Emmaus, gebouw Y aan de Mgr. Bekkersstraat. • Herstructureringsprojecten Breukelen. • Onderzoek hergebruik locatie Rondoutje

- Ontwikkeling woningbouwplannen Lennisheuvel
- Herontwikkeling De Kleine Aarde met een nieuwe school
- Opstellen ontwikkelingsvisie Bosscheweg bij Selissen
- Opstellen ontwikkelingsvisie dorp Liempde
- Visievorming Breukelsestraat-Spoorstraat.

Plattelandsvernieuwing

*Verkwikkend
buitengebied*

Het Nationaal landschap Het Groene Woud geldt als belangrijke basis voor ruimtelijk beleid. In het Uitvoeringsprogramma Verkwikkend Buitengebied is aangegeven welke activiteiten plaatsvinden in 2014. In het aangepaste uitvoeringsprogramma staat een groot aantal projecten, dat uitgevoerd kan worden in de periode 2012-2014.

*Landschappen van
allure*

De Provincie heeft vanuit de regeling Landschap van Allure een subsidie toegekend aan het Programma het Kloppend Hart. Binnen dit programma worden, in nauwe samenwerking tussen veel mensen en partijen in het Groene Woud, projecten gerealiseerd met als doel de versterking en dynamische ontwikkeling van het landschap. Een deel van het geld dat wordt verdiend aan het landschap vloeit terug in het beheer en onderhoud van het landschap. Boxtel neemt het programmamanagement op zich. Daarnaast is Boxtel trekker van het project Natuurexperience Liempde en één van de betrokken partners bij de projecten Liempde, poort tot het hart van het Groene Woud en Park Stapelen. Deze projecten vangen aan in 2013 en zullen in 2014, 2015 en 2016 gecontinueerd worden.

Exploitatie gronden en gebouwen

Grondexploitaties

De volgende plannen zijn in exploitatie:

- Heideweg.
- Princenlant.
- In Goede Aarde.
- Joice (Vicaris van Alphenlaan).
- De Witte School.
- Het Rondutje.
- Ladonk – Vorst inclusief de Stationzone.
- Daasdonk.

In 2012 is een zogenaamde grondprijzenbrief opgesteld. De grondexploitaties worden jaarlijks geactualiseerd. Voor een toelichting op de exploitaties wordt verwezen naar paragraaf G. Grondbeleid

*Eigendommen niet
voor de publieke dienst*

Een aantal eigendommen wordt verhuurd of in pacht uitgegeven. Door verkoop van eigendommen moest een structurele bezuiniging van € 150.000 worden gerealiseerd. In 2012 is € 50.000 gerealiseerd. Via het dekkingsplan 2013-2016 is echter de structurele taakstelling van € 150.000 per 2016 geschrapt omdat een structurele opbrengst niet haalbaar bleek.

4 Wat mag het kosten?

PROGRAMMA 10 RUIMTELIJK BELEID

nr.	omschrijving (bedragen x € 1.000)	Lasten - Baten rekening 2012		Lasten - Baten begroting 2013		Lasten - Baten begroting 2014	
81001	bestemmingsplannen (reguleren)	332	552	385	45	53	26
81051	aanlegvergunning		2		3		3
totaal product 810 - ruimtelijke inrichting		332	554	385	48	53	29
81100	platteland vernieuwing	449	139	1.458	1.499	1.056	
totaal product 811 - platteland vernieuwing		449	139	1.458	1.499	1.056	
83001	bouwrijpe gronden exploitatie	2.403	3.698	7.550	8.014	5.508	6.687
83002	eigendommen niet voor publieke dienst	336	1.363	451	1.261	155	378
totaal product 830 - exploitatie gronden, gebouwen		2.739	5.061	8.001	9.275	5.663	7.065
totaal lasten/baten producten		3.520	5.754	9.844	10.822	6.772	7.094
bij: apparaatlasten		1.276		1.695		1.334	
kapitaallasten		913		1.021		1.010	
mutaties reserves via resultaatbestemming		1.378	1.193	1.799	1.914	521	1.476
totaal lasten en baten programma 10		7.087	6.947	14.359	12.736	9.637	8.570

Ontwikkeling cijfers rekening 2012 - begroting 2013 - begroting 2014

<i>Ruimtelijke inrichting</i>	In 2014 zijn de lasten lager omdat in 2013 meerdere bestemmingsplannen en het ontwikkelplan Buitengebied zijn afgerond. De baten zijn in 2012 hoger door ontvangen leges en de bijdragen van derden middels anterieure overeenkomsten voor met name het Ontwikkelplan Buitengebied.
<i>Platteland vernieuwing</i>	In 2012 zijn de lasten en baten van diverse deelprojecten Verkwikkend Buitengebied verantwoord. In 2013 worden de laatste deelprojecten uitgevoerd waarvan sommige nog doorlopen in 2014. Binnen de raming van 2014 is het restant gereserveerd voor het project Landschappen van Allure. De totale projectkosten en –baten van Landschappen van Allure zijn nog niet in deze begroting opgenomen. Zodra de subsidiebeschikking binnen is worden via de bestuursrapportage de budgetten in de begroting gebracht. Dekking van de lasten vindt grotendeel plaats via de reserve Platteland vernieuwing.
<i>Exploitatie gronden en gebouwen</i>	Binnen het product grondexploitaties worden de kosten van bouw- en woonrijp maken verantwoord en geraamd. Deze kosten lopen per jaar sterk uiteen omdat de activiteiten variëren per complex. Deze kosten zijn niet structureel.
<i>Exploitatie gronden</i>	Ook de kosten van advies en dienstverlening zijn hierin opgenomen. De baten worden geraamd op basis van de verkoopverwachting qua tijd.
<i>Eigendommen niet voor publieke dienst</i>	In de jaarrekening van 2012 waren de onderhoudslasten hoger dan begroot. In 2013 zijn zowel de lasten als de baten verhoogd voor de terugkoop en verkoop van een bouwperceel aan de Mijlstraat. De baten hebben betrekking op structurele inkomsten uit verhuur en de verkoopopbrengst van afgestoten/af te stoten panden in 2012 en 2013.
<i>Apparaatlasten</i>	Door personele bezuinigingen en vertraging van bouwgrondexploitaties worden minder uren besteed. Vanaf 2014 is de begroting hierop aangepast.
<i>Mutaties in reserves</i>	Naast de reserves die opgenomen zijn onder dit programma, is ook de algemene reserve hier ingezet.

5 Meerjarige ontwikkelingen tot en met 2017

Exploitatie programma 10. RUIMTELIJK BELEID						
(bedragen x € 1.000)	werkelijk 2012	begroting 2013	begroting 2014	begroting 2015	begroting 2016	begroting 2017
Totaal Lasten	7.087	14.359	9.637	12.976	6.167	10.959
<i>waarvan incidenteel</i>	208	1.331	130	30	70	30
Totaal Baten	6.947	12.736	8.570	12.367	5.252	10.056
<i>waarvan incidenteel</i>	391	1.210	0	0	0	0
Totaal Saldo	-140	-1.623	-1.067	-609	-915	-903

Verloop exploitatie

Grondexploitatie

De lasten en baten met betrekking tot de grondexploitaties verschillen per jaar sterk. Dit komt met name door de verwachte voortgang van de projecten en de vele mutaties in de reserves.

Plattelandsvernieuwing

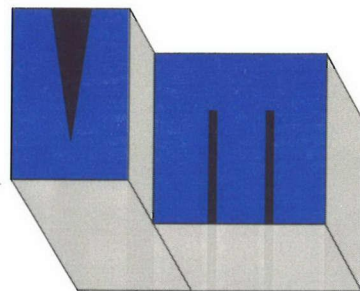
Tot en met 2014 loopt het uitvoeringsprogramma plattelandsvernieuwing
Op basis van de saldi tussen de lasten en de baten zijn de verschillen minder.

Investerings programma 10. RUIMTELIJK BELEID						
(bedragen x € 1.000)	werkelijk 2012	begroting 2013	begroting 2014	begroting 2015	begroting 2016	begroting 2017
Gronden en Landerijen	587					
Totaal Investerings	587					

Reserves en voorzieningen programma 10. RUIMTELIJK BELEID							
(bedragen x € 1.000)	saldo per	1-1-2012	1-1-2013	1-1-2014	1-1-2015	1-1-2016	1-1-2017
reserve Grondexploitatie			36			49	
- toevoegingen		1.030	1.345	471	483	251	273
- onttrekkingen		994	1.381	471	434	299	273
reserve Plattelandsvernieuwing		1.747	1.614	1.328	430	430	430
- toevoegingen			63				
- onttrekkingen		133	349	898			
reserve Onderhoud gemeentelijke gebouwen		861	866	232	232	232	232
- toevoegingen		248					
- onttrekkingen		242	634				
voorziening Kostenafwikkeling Complexen		77					
- toevoegingen							
- onttrekkingen		77					
voorziening Onderhoud gebouwen							
- toevoegingen			125	124	124	124	124
- onttrekkingen			125	124	124	124	124

<i>Reserve Grondexploitatie</i>	Toelichting reserves en voorzieningen De reserve staat onder grote druk. Het treffen van verliesvoorzieningen (+€ 369.000 in 2014) dient te geschieden uit de reserve Grondexploitatie. De reserve mag echter niet negatief worden. In 2013 was de mutatie van de verliesvoorzieningen vooral te wijten aan het opplussen van het tekort Vorst i.v.m. de plaatsing aldaar van het kV-station. Bij de afsluiting van complex Heideweg in 2015 kan evenwel naar huidig inzicht een positief resultaat gestort worden (€ 483.000). Binnen de reserves van het grondbedrijf is geschoven; in 2013 en 2014 heeft de reserve Grondexploitatie de reserve Bevordering industrievesting aangevuld (met € 32.000 resp. € 50.000) en is de reserve Grondexploitatie aangevuld vanuit de reserve Omslag grote werken (met € 172.000 resp. € 107.000). Door herrubricering van de gronden in beheer hoeft hiervoor vanaf 2013 minder aan de reserve onttrokken te worden (ruim € 50.000 per jaar). Rekening wordt gehouden met een netto-opbrengst van € 100.000 uit verkoop van het pand Koevoortseweg in 2013 dat ten gunste komt van de reserve. Ondanks optimalisering is het noodzakelijk gebleken dat de reserve Grondexploitatie vanuit de Algemene Reserve wordt aangevuld, niet alleen in 2013 maar ook in de jaren daarna (€ 364.000 in 2014, € 251.000 in 2016 en € 273.000 in 2017).
<i>Reserve Platteland vernieuwing</i>	In 2013 is een onttrekking geraamd van € 349.000 ter dekking van de nog uit te voeren projecten binnen het programma Verkwikkend Buitengebied. De onttrekking in 2014 van € 898.000 is voornamelijk ter dekking van de deelprojecten binnen het project Landschappen van Allure en in mindere mate nog voor Verkwikkend Buitengebied. Het restant van de reserve zal worden ingezet voor Buxtelse projecten van 'Het Kloppend Hart van het Groene Woud'.
<i>Reserve Onderhoud gemeentelijke gebouwen</i>	Onderhoud van gemeentelijke gebouwen wordt in principe verantwoord via de voorziening. Maar omdat er geen actueel, door het bestuur goedgekeurd onderhoudsprogramma is, gebeurt dit nu via deze reserve. In 2013 wordt een bedrag aan de reserve onttrokken van € 634.000 ter dekking van onderhoudsuitgaven waarvan € 500.000 voor de verbouwing van het gemeentehuis.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen

Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken
Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL			
13 NOV 2013			
			ovb
afd.			kopie

Eersel, 11 november 2013.

Betreft: de vergadering van de gemeenteraad d.d. 24 november 1983 agendapunt 9 voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. en het door B en W aan bij de Raad van State gezonden verweerschrift nummer RO/13.950 d.d. 29 oktober 2013.

Geachte leden van de Raad en van de commissie Ruimtelijke Zaken,

In bijlage doen wij u toekomen blz. 268 en 273 t/m/ 274 **bijlage 1** van de notulen van de gemeenteraadsvergaderingen van het jaar 1983, waarop de in deze relevante delen van de notulen van 24 november 1983 zijn opgetekend.

Op blz. 268 is vastgelegd wie als lid van de raad of ambtelijk medewerker de vergadering hebben bijgewoond. Als lid van de Raad zijn daarbij aanwezig geweest de heer W.A.M. van de Langenberg, uw huidige wethouder financiën en Moorwijk, de heer A. van de Wetering, ook thans nog lid van de Raad, en de heer J. van Brummen, toen zowel lid van de Raad en als wethouder financiën en lid van het college en tot voor kort (als plaatsvervanger,) burgemeester van uw gemeente. Wij verwijzen naar de twee brieven van Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 8 januari 2013 (bij uw ontvangen op 10 januari 2013) en door de u, als Raad, onder agendapunt 4b als geagendeerd stuk geplaatst voor de vergadering d.d. 5 februari 2013 van de Commissie Ruimtelijke Zaken. U dient de inhoud daarvan als hier ingelast te beschouwen.

De meest relevante delen van de notulen hebben wij gemarkeerd en op eerste alinea van de blz. 274 van de goedgekeurde notulen van uw vergadering van 24 november 1983 is vastgelegd:

'Door de vaststelling van het plan kan worden voorkomen dat het aanwezige bosgebied¹ benut gaat worden voor woningbouw, terwijl het bosgebied² dat reeds voor woondoeleinden in gebruik is, logisch kan worden afgebouwd.'

¹ Moorwijk, dat bouwrijp en in het op 24 november 1983 vigerende plan uit 1950 al bestemd is voor villabouw en met die bestemming door de gemeente is verkocht

² dat in het op 23 november 1983 vigerende plan, het uitbreidingsplan in onderdelen Halderheiweg d.d. 8 september 1959 niet bestemd was voor woondoeleinden, maar als bos en ook als zodanig in gebruik was en dus, gezien de aan de gemeente als grondeigenaar, op grond van de boswet van 1966, opgelegde herplantplicht, dan ook zeker niet in gebruik was voor woondoeleinden.

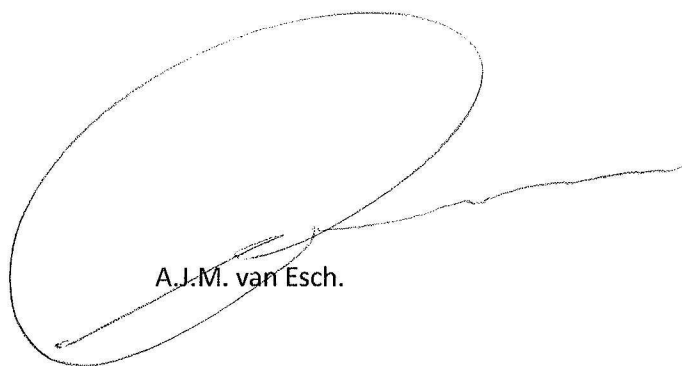
Wij dringen erbij u op aan dat u de bijgevoegde notulen alsook het aan u reeds toegezonden agendapunt 9: Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Halderheiweg e.o. en de betreffende blz. van de toelichting grondig door neemt, en met eigen ogen vast stelt, dat de aan u door het college van B en W voorgespiegelde feiten niet juist zijn.

Verder doen wij u toekomen het verweerschrift kenmerk R0/13.9500 d.d. 29 oktober 2013 van uw college van B en W **bijlage 2** met betrekking tot door ons bij de raad van State ingesteld beroep. In de vergadering van de Commissie Ruimtelijke Zaken d.d. 12 november 2013 zijn door u, de Raad, onder ingekomen stukken, agendapunt 4b, twee brieven van Deterink Advocaten d.d. 19 september 2013 ter bespreking op de agenda geplaatst. Wellicht kunt u het standpunt van uw college zoals verwoord in het verweerschrift hierbij betrekken.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276



A.J.M. van Esch.

Bijlagen: 1. blz. 268 en 273 t/m 274 van de notulen.

2. brief kenmerk R0/13.9500 College van B en W d.d. 29 oktober 2013 aan Raad van .



GEMEENTE BOXTEL

Notulen van de openbare vergadering van de raad van de gemeente Boxtel, gehouden op donderdag 24 november 1983 te 20.00 uur in het gemeentehuis.

Voorzitter: Mr.P.Pesch
Secretaris: L.J.van Mal
Aanwezig: A.v.d.Wetering, P.H.Hendriks, Drs.W.M.v.Meurs,
R.S.Weterings, L.de Kort, W.A.M.v.d.Langenberg,
Mr.C.Th.v.d.IJssel, J.A.G.Spijkers, A.F.C.W.van
Elderen, J.C.L.Geerts, A.Poorte, N.H.Oudejans,
F.J.v.d.Pasch, Th.Pastoor, Mr. H.G.S.Schoonakker,
H.M.Janssen-Verberne, J.v.Brummen.

Afwezig met
kennisgeving: L.W.E.van Erp-van Schilt en F.J.F.P.Manders.
Ambtelijke
medewerkers: J.Ariës en A.W.L.Slaats.

1. Opening.

De voorzitter opent de vergadering met gebed en heet de leden welkom.

2. Stemmingsnummer.

Als stemmingsnummer wordt nummer 5 getrokken, achter welk nummer de heer De Kort de presentielijst heeft getekend, zodat een eventuele stemming bij hem zal aanvangen.

3. Vaststelling van de notulen van de openbare vergadering van 27 oktober 1983.

Zonder discussie en zonder hoofdelijke stemming worden de notulen ongewijzigd vastgesteld.
(zie verzameling raadsstukken 1983 nr. 10).

4. Ingekomen stukken en mededelingen.

Ten aanzien van de stukken genoemd onder A1 tot en met 6 en B1 tot en met 6 wordt zonder discussie besloten overeenkomstig de onder deze rubrieken gedane voorstellen.

C 3

Jaarrekening 1982 en financiële afwikkeling fietspaden fasen
2 en 3 van de intergemeentelijke rijwielpadenorganisatie
"Brabants Centrum".

De heer V.d.Langenberg vindt het niet juist dat de gemeente wordt opgezadeld met een financiële tegenvaller van f 30.000,— omdat de provincie nalatig is gebleven om de gemaakte afspraken na te komen.

Dit bedrag wordt betaald ingeval het voorstel van het college wordt gevolgd, of komt hierover nog een nader voorstel in de kommissie en de raad?

Wethouder Spijkers antwoordt dat de gemeente tegen de begroting 1982 bezwaar kan maken op grond van het feit dat in de dekking van de aanleg van de fietspaden was voorzien door gemeentelijke bijdragen en provinciale subsidies.

Zonder verdere discussie en zonder hoofdelijke stemming wordt overeenkomstig het voorstel besloten.
(Zie verzameling raadsstukken 1983, nr. 274-275).

9. Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Halderheiweg e.o.".

De heer Schoonakker zegt dat hij in de commissievergadering van 10 november jl. uitgebreid is ingegaan op het ontwerp-bestemmingsplan en de ingediende bezwaren, waardoor heden volstaan kan worden met het plaatsen van algemene opmerkingen. Het C.D.A. stemt in met de uitgangspunten van het plan en met name met de stedenbouwkundige afronding van het plangebied door middel van een zestal bouwvlekken.

Tijdens genoemde commissiebehandeling is een tweetal aspecten nog niet uitgewerkt, doch hierop wordt in het slot van het pre-advies nader ingegaan.

In de eerste plaats betrof het het toegenomen voordelig kalkulatieververschil als gevolg van het vervallen van de twee voetpaden en het tweede onderdeel handelde over de bestemming van het gebied tussen de Gezondheidsdienst en de woonbebouwing. Ten aanzien van het positieve voordeel ad f 240.000,-- bestond bij hem aanvankelijk de indruk dat hiermede enigszins aan de bezwaren van een zestal bewoners van de Hubertusring tegemoet zou kunnen worden gekomen, door twee in plaats van drie bouwvlekken te projekteren tussen de Hubertusring en de Halderheiweg.

Hij heeft er bij nader inzien vanaf gezien om deze gedachten in een concreet voorstel te verwoorden, omdat een vermindering van drie naar twee bouwvlekken weinig soulaas biedt terwijl het financiële voordeel erg aantrekkelijk voor de gemeente is. Bovendien gaat het om vrij dure percelen, waarbij het college enige ruimte dient te hebben in het verkoopbeleid.

Tenslotte vraagt spreker of er met de Gezondheidsdienst na 10 november nog contact is geweest over de bestemming zoals deze door de Panamese Corporation is voorgesteld.

De heer Weterings stelt dat het voorstel bij zijn fractie geen bezwaar ontmoet, doch het voetpad dat als gevolg van het besmettingsgevaar komt te vervallen blijft problemen oproepen, omdat bekend is dat in het betreffende gebied met loslopende honden gewandeld wordt.

Het nadere overleg met de Gezondheidsdienst geeft geen enkele indicatie omtrent de situatie die ontstaat wanneer tegen de bedoelingen in toch gebruik wordt gemaakt van het gebied.

Hij vraagt of het college voornemens is alsnog maatregelen in het kader van de volksgezondheid te treffen, zo ja welke dit zijn, en op welk moment de raad hierover wordt geïnformeerd.

De heer V.d.IJssel zegt dat het plan is ontwikkeld met het doel een verbinding tot stand te brengen tussen Selissen en Sparrenrijk, waarbij hij zich afvraagt of, gelet op de diverse wijzigingen welke het oorspronkelijke plan heeft ondergaan, deze doelstelling is geëffektueerd.

De stedenbouwkundige afronding lijkt verdedigbaar, doch daarbij kunnen te allen tijde vraagtekens worden geplaatst.

Het aspect van de volksgezondheid wordt weliswaar opgevoerd maar is naar zijn oordeel niet van doorslaggevende betekenis geweest.

Naarmate de oorspronkelijke doelstelling werd achterhaald is het financiële onderdeel zwaarder gaan wegen omdat geen kosten in de aanleg van de twee paden behoeven te worden geïnvesteerd.

Naar zijn mening blijft het plan betwistbaar en afgewacht dient te worden welke ingediende bezwaren overeind blijven. Wethouder Spijkers antwoordt dat aan het bestemmingsplan Halderheiweg een groot aantal jaren is gewerkt.

In verschillende stadia is overleg gevoerd met de bewoners van het betreffende gebied waarbij getracht is tot overeenstemming te komen.

Op een aantal onderdelen is deze bereikt, doch er blijven wensen waaraan de gemeente niet tegemoet kan komen omdat dan het plan geheel wordt aangetast.

Hij kan het betoog van de heer Schoonakker onderschrijven en begrip opbrengen voor diens opmerkingen; bedacht moet echter worden dat geen enkel bestemmingsplan tot stand kan komen dat aan alle verlangens tegemoet komt.

Men moet voorzichtig zijn met de aanwending van de financiële meevaller ten gunste van de bezwaarden omdat het twijfelachtig is of zich deze meevaller straks in cijfers van dezelfde omvang laat uitdrukken.

Het is beter om daar op dit moment van af te zien.

Sinds de commissievergadering van 11 november jl. heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de Gezondheidsdienst voor Dieren, en daaruit heeft het college de konklusie getrokken dat voor het betreffende terrein de meest ideale bestemming is gevonden.

Over het besmettingsgevaar vanuit de Gezondheidsdienst is in de commissie Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting lange tijd gediskussieerd.

Besmettingsgevaar is en blijft aanwezig.

Via allerlei voorschriften moet deze dienst zodanige maatregelen treffen dat het risico zo gering mogelijk blijft. Van buiten uit moet voorkomen worden dat zo weinig mogelijk mensen en dieren in de omgeving van deze dienst komen en dat openbare wegen etc. zo ver mogelijk van de dienst verwijderd blijven.

De minste kans op besmettingsgevaar is derhalve om deze grond als agrarisch bouwland te bestemmen.

Met de Partij van de Arbeid is hij van mening dat door het wegvallen van de beide paden een van de doelstellingen van het plan is komen te vervallen.

Het pad achter de Gezondheidsdienst voor Dieren door is komen te vervallen uit een oogpunt ter bescherming van de volksgezondheid.

Het tweede pad vanaf de Parkweg, via Moorwijk, naar de Halderheiweg kan niet doorgaan vanwege de bezwaren van de eigenaar van het vormingscentrum Moorwijk en van de bewoners van het pand Halderheiweg 5.

De bezwaren van appellanten zijn reëel en deze moeten dan ook worden afgewogen tegen de ruimtelijke doelstelling die voor ogen stond bij de planning van dit pad.

Ook hier komt men dan tot de konklusie dat aangezien het hier een derde verbinding betreft vanuit de wijk Selissen met het Sparrenrijk, de bezwaren van appellanten zwaarder moeten wegen dan de ruimtelijke voordelen die bij de realisering van deze verbinding voor ogen stonden.

Omdat de verbinding tussen de wijk Selissen en Sparrenrijk slechts een van de doelstellingen van het plan betrof is hij niet bevreesd dat reclamanten door Gedeputeerde Staten in het gelijk worden gesteld.

het gebied Moerwijl !!

Door vaststelling van het plan kan voorkomen worden dat het aanwezige bosgebied benut gaat worden voor woningbouw, terwijl het bosgebied dat reeds voor woondoeleinden in gebruik is, logisch kan worden afgebouwd.

Bovendien blijft de openheid tussen de parken Molenwijk en Sparrenrijk gewaarborgd terwijl de gebruiksmogelijkheden voor bewoners en gemeente vergroot worden.

Tenslotte voorziet het plan in de uitgifte van zes vrije-sektorkavels waardoor niet alleen een financieel voordeel voor de gemeente ontstaat maar waardoor ook aan het standpunt van de raad om onrendabele grond produktief te maken recht wordt gedaan.

Zonder verdere discussie en zonder hoofdelijke stemming wordt overeenkomstig het voorstel besloten.

(Zie verzameling raadsstukken 1983, nr. 276-277).

10. Voorstel tot het nemen van een beslissing op het verzoek om verziening van de heer J.N.M.Scheepers, Eindhoveneweg 47, Boxtel, tegen het besluit van burgemeester en wethouders van 7 juni 1983 tot het aanhouden van de beslissing op zijn verzoek om bouwvergunning voor het oprichten van een mest-varkensstal op het perceel Eindhoveneweg 47 alhier.

De heer Geerts spreekt als volgt:

"Het kollege stelt voor om de bouwaanvraag van de heer Scheepers aan te houden met welk voorstel ik het tot op dit moment om de volgende redenen niet eens kan zijn.

U schrijft in het voorstel dat de kommissie voor de bezwaar- en beroepschriften het er mee eens was om de bouwaanvraag aan te houden, hetgeen maar ten dele waar is.

U weet dat ik toen mijn bedenkingen had en die heb ik nog steeds, ook al probeerde Uw ambtelijke adviseur mij in genoemde kommissie met veel woorden te overtuigen.

Ik blijf van mening dat hier sprake is van een bedrijfsvergroting van een bestaand agrarisch bedrijf, dat noodgedwongen wegens familie-omstandigheden niet tijdig is aangepast.

Wat was er aan de hand?

Op 1 december 1976 overleed de vader van de heer Scheepers in welk jaar de aanvrager 17 jaar was en dus niet in staat om een agrarisch landbouwbedrijf te runnen en grote investeringen te doen. De aanvrager koos toen voor het timmermansvak, maar is er zich nu van bewust dat het voor hem beter is om in het oorspronkelijke beroep van zijn ouders door te gaan. Daarom mijnheer de voorzitter, zou ik het verzoek gegrond willen verklaren.

Dat het gegrond verklaren in strijd zou zijn met het bezwaar dat de raad ingesteld heeft tegen de uitspraak van Gedeputeerde Staten kan misschien waar zijn.

Ik denk, mijnheer de voorzitter, dat wanneer de gemeenteraad toen overzien had welke belemmeringen deze bepalingen zoals vermeld in het voorstel inhielden hij wellicht niet tot het indienen van bezwaar was overgegaan.

Wij hebben van U de gevraagde lijst van aangehouden bouwaanvragen gekregen.

Wanneer wij vandaag akkoord gaan met het voorstel dan wordt deze lijst weer uitgebreid, hetgeen toch niet de bedoeling van de raad kan zijn.

Bijlage 2

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
6 NOV 2013	
ZAACNR.	201307813
AAN:	Al-Feis
BEHANDELD DD:	PAR:

AANTEKENEN

Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

Uw datum / kenmerk: 201307813/1/A1

Ons kenmerk: RO/13.9500

Datum: 29 oktober 2013

Burgerservice nummer:

Onderwerp: Verweerschrift

Behandeld door: S. Theunissen

Telefoonnummer: (0411) 65 5202

Bijlagen: 41-42-43-44

Verzenddatum:

01 NOV. 2013

Geachte meneer, mevrouw,

Hierbij voeren wij verweer inzake het hoger beroep dat door Vastgoed Moorwijk B.V. (hierna: "Vastgoed Moorwijk") is ingesteld tegen de uitspraken van de Rechtbank Oost-Brabant van 5 augustus 2013. De rechtbank heeft het beroep van Vastgoed Moorwijk tegen de drie beslissingen op bezwaar waarbij is geweigerd om vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO een bouwvergunning te verlenen, ongegrond verklaard.

Wij vatten de beroepsgronden van Vastgoed Moorwijk als volgt samen:

1. Het bepaalde in artikel 19 lid 4 WRO zou niet in de weg staan aan het verlenen van vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO, nu de gemeente zich contractueel heeft verplicht om planologische medewerking te verlenen. In een dergelijke situatie zou Vastgoed Moorwijk ervan uit mogen gaan dat de gemeente zorgt voor een deugdelijke grondslag.
2. Er had vrijstelling ex artikel 19 lid 2 WRO kunnen worden verleend, nu aan de vrijstellingslijst van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d. 16 mei 2006 en de daarin gestelde criteria werd en wordt voldaan.
3. De vrijstellingen zijn ten onrechte geweigerd.

Wij zijn van mening dat het hoger beroep van Vastgoed Moorwijk niet-ontvankelijk, althans ongegrond dient te worden verklaard.

Gemeente Boxtel

bezoekadres: Markt 1, Boxtel
postadres: Postbus 10.000, 5280DA Boxtel

tel: (0411) 65 59 11
fax: (0411) 65 52 25

e-mail: gemeente@boxtel.nl
internet: www.boxtel.nl

Bij correspondentie graag datum en kenmerk vermelden

Het bestemmingsplan Moorwijk is vastgesteld op 1 november 1990. De WRO zoals deze luidde ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Moorwijk bepaalde in artikel 29 lid 3 dat het goedkeuringsbesluit van GS niet in werking trad indien gedurende de termijn van terinzageligging beroep werd ingesteld en zo lang op dat beroep nog niet was beslist. Dit tenzij - kort gezegd - een verzoek tot opheffing van de schorsing werd toegewezen (zie **bijlage 42**).

Het bestemmingsplan is destijds goedgekeurd door GS bij besluit van 30 mei 1991. Vervolgens is daartegen beroep ingesteld door de Vereniging voor Natuurbehoud en Milieubeheer Het Groene Hart. Dit beroep is op 29 september 1992 bij Koninklijk Besluit (KB) ongegrond verklaard (zie **bijlage 43**).

Het bestemmingsplan Moorwijk is derhalve van kracht geworden met het KB van 29 september 1992. De termijn van twintig jaar als bedoeld in de vrijstellingslijst is op 29 september 2012 verstreken.

Het voorgaande betekent dat op het moment dat het primaire besluit op 17 juli 2012 werd genomen in theorie nog vrijstelling ex artikel 19 lid 2 WRO had kunnen worden verleend, maar dat deze bevoegdheid ten tijde van de beslissing op bezwaar d.d. 8 november 2012 was komen te vervallen.

Intrekking vrijstellingslijst

De vrijstellingslijst is door GS ingetrokken bij besluit van 21 augustus 2012. Afschrift van het betreffende besluit is als **bijlage 44** bijgevoegd.

Deze intrekking heeft eveneens tot gevolg dat de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling ex artikel 19 lid 2 WRO in de periode tussen het primaire besluit en de beslissing op bezwaar is komen te vervallen.

Procesbelang

Het bovenstaande betekent dat Vastgoed Moorwijk met het beroepschrift niet langer het beoogde doel kan bereiken. Indien een vernietiging zal volgen, ontbreekt de bevoegdheid om alsnog vrijstelling te verlenen. Het bestaan van de bevoegdheid zal alsdan immers ex nunc moeten worden beoordeeld.

Ongeacht de uitkomst van een inhoudelijke beoordeling van de weigeringsbesluiten moeten wij derhalve concluderen dat Vastgoed Moorwijk geen procesbelang meer heeft.

Afzonderlijke beoordeling bevoegdheid

Wij zijn van mening dat beide partijen er belang bij hebben dat eerst door uw Afdeling wordt geoordeeld over de bevoegdheidskwesties, alvorens toe wordt gekomen aan een inhoudelijke toetsing van de weigeringsbesluiten. Wij verwachten dat Vastgoed Moorwijk het beroepschrift om dezelfde redenen vooral heeft toegespitst op de bevoegdheid en voor de inhoudelijke argumenten naar de reeds voorliggende stukken verwezen.

Vooralsnog volstaan wij derhalve ook met een verwijzing naar hetgeen reeds in de besluiten en de processtukken in eerste aanleg is toegelicht. Volledigheidshalve vermelden wij dat de bijlagen 1 tot en met 40 reeds in uw bezit zijn. Voor zover nog aan de orde geven wij uiteraard graag een nadere toelichting.

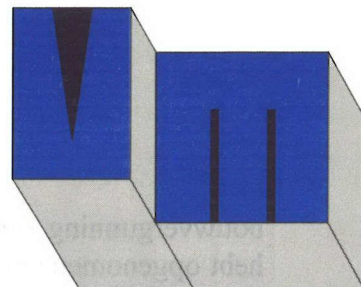
Wij verzoeken uw Afdeling echter eerst een uitspraak te doen omtrent de bevoegdheid. Aangezien de beoordeling van de leeftijd van het bestemmingsplan van feitelijke aard is en weinig toelichting behoeft, geven wij u in overweging het beroep als kennelijk niet-ontvankelijk af te doen.

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

De burgemeester,
M. Buijs
b.a.



VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aangetekend verzonden
Aan de Raad van de gemeente Boxtel
en de Commissie Ruimtelijke Zaken.

Postbus 10000,

Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL			
21 OKT 2013			
			ovb
afd.			kopie

Eersel, 18 oktober 2013.

Betreft; reactie op het aan ons voorgelegde concept-ontwerpbestemmingsplan.

Geachte leden van de Raad en Commissie Ruimtelijke Zaken,

In bijlage doen wij u toekomen afschrift van de brief aan het college van B en W d.d. 17 oktober 2013. Naar de inhoud, die u als hier ingelast dient te beschouwen, mogen wij u kortheidshalve wel verwijzen.

Het is u hopelijk duidelijk dat, zoals uiteengezet in de hiervoor aangehaalde brief, de gemeente een loopje neemt met het nakomen van de op 19 juli 2004 aangegane en door de raad in haar vergadering van 22 juli 2004 goedgekeurde schriftelijke verplichtingen, zelfs nog nadat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingsplan Boxtel – Noord, wat betreft de bestemmingen Groen-2 en Horeca omsloten door de Parkweg, Molenwijkseweg, Halderheiweg en het voet-fietspad Moorwijk, bij uitspraak van 25 april 2012 gedeeltelijk heeft vernietigd.

In de plaats van adequaat te handelen en de aangevraagde bouwvergunningen te verlenen, hetgeen de gemeente gezien het bepaalde in art. 19 WRO lid 2, eenvoudig had kunnen, en gezien alle overeenkomsten dan wel de schriftelijke afspraken van 1 november 1990 en 19 juli 2004 had behoren te doen, worden de bouwvergunningen daar in tegen op 17 juli 2012 geweigerd.

In het beroep bij de rechtbank Oost-Brabant is niet art 19 WRO lid 2 aan de orde geweest, maar art. 19 WRO lid 1. Omdat de hierin vermelde termijn van 10 jaar in 2007, door toedoen/nalaten van de gemeente, verstreken was, is het beroep door de rechtbank Oost-Brabant ongegrond verklaard. Feitelijk had de gemeente daardoor geen bevoegdheid meer om de aanvragen om bouwvergunning, die op verzoek van de gemeente voor 1 juli 2008 om zowel onder de oude wet WRO te kunnen worden afgehandeld als om er zeker van te zijn dat de aanvragen in het gemeentelijk dossier compleet zouden zijn, waren ingediend, op grond van art. 19 WRO lid 1 af te handelen. Op grond van art 19 WRO lid 2 bestaat die bevoegdheid echter tot 2017 nog wel. De rechtbank Oost-Brabant is vervolgens aan de beoordeling van de feitelijke gronden van het beroep niet meer toegekomen.

Wij herinneren u eraan dat u als raad de door het college van B en W van uw gemeente al goedgekeurde bouwplannen, waarvoor daarna in resp. in 2006, 2007 en 2007 aanvragen

bouwvergunning zijn ingediend, uiteindelijk alleen niet in het bestemmingsplan Boxtel-Noord hebt opgenomen vanwege het ontbreken van een (getekende) overeenkomst. Wij hebben u toen meerdere malen gemotiveerd aangegeven dat er wel degelijk getekende overeenkomsten waren, en wel die van 1 november 1990 en 19 juli 2004. Beide overeenkomsten zijn nog steeds van kracht.

Wij wijzen u er verder op, dat door de vernietiging van dit deel van het bestemmingsplan Boxtel- Noord door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en opdracht diens gevolg om voor het vernietigde deel van het bestemmingsplan een nieuw bestemmingsplan vast te stellen, met in acht name van het bepaalde in die uitspraak, het voor u toch ook duidelijk moet zijn, dat het door u afwijzen van de door ons tegen het bestemmingsplan Boxtel – Noord ingediende zienswijzen, door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State als incorrect is geoordeeld. .

Op geen van de in de afgelopen jaren, vanaf 2004 tot nu toe, aan u in dat kader gerichte brieven hebben wij tot op de dag van vandaag van de gemeente een antwoord ontvangen. U ontvangt brieven, reageert niet en meent verder te kunnen/moeten gaan op de ingeslagen weg. Het spreekwoord 'Beter ten halve gekeerd als ten hele gedwaald' zegt u blijkbaar niets.

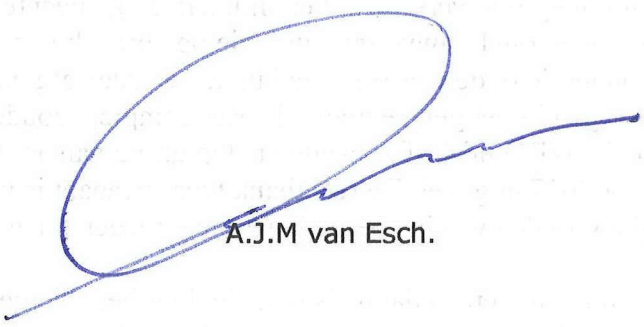
Op 11 oktober 2013 ontvingen wij een door de gemeente opgemaakt ontwerp-exploitatieplan Moordwijk. In dat plan wordt door de gemeente gedaan of Moordwijk een maagdelijk gebied is. Op blz. 4 van de toelichting op het ontwerp exploitatieplan wordt vermeld (is verstoep, want dit komt niet voor in de door u opgemaakte toelichting of in de regels van het concept ontwerpbestemmingsplan) dat geen overeenkomst is gesloten en op blz. 5 wordt gesproken (is verstoep, want dit komt niet voor in de door u opgemaakte toelichting of in de regels van het concept ontwerpbestemmingsplan) over een betalingsvoorschrift, gekoppeld aan de omgevingsvergunning.

Wanneer neemt u, als integere leden van de raad, uw verantwoordelijkheid en gelast u het college van B en W van uw gemeente om de door de gemeente aangegane verplichting(en) na te komen en gezien het vorenstaande de in behandeling zijnde bouwvergunningen onmiddellijk op grond van art 19 WRO lid 2 te verlenen, nu de WRO dit gewoon toelaat, sterker nog art. 19 WRO lid 2 specifiek voor dat doel in WRO is opgenomen?

Wij sommeren u ons per omgaande te berichten of u het college van B en W al dan niet gelast om tot verlening van de bouwvergunningen over te gaan.

Onder voorbehoud van alle rechten,

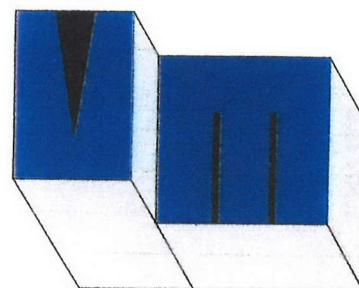
Vastgoed Moordwijk b.v.
Nieuwstraat 90-92
5521CE Eersel
KvK nummer 170.88.726



A.J.M. van Esch.

Bijlagen: brief aan college van B en W d.d. 17 oktober 2013.

FASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen
Aan het college van Burgemeester en Wethouders,
Postbus 10.000
5280 DA Boxtel.

Eersel, 17 oktober 2013.

Betreft: onze reactie op het van u ontvangen concept- ontwerpbestemmingsplan.

Naar aanleiding van uw brief van 21 augustus 2013, onze brief d.d. 6 september 2013 en het kennismakingsgesprek op 16 september jl. met burgemeester Buijs en wethouder van de Langenberg en mevrouw Snellen, uw hoofd ruimtelijke ontwikkelingen, en waar namens Vastgoed Moorwijk B.V. aan hebben deelgenomen de stedenbouwkundige de heer Harten, de heer De Horn en de heer Van Esch, delen wij u het volgende mede.

Tijdens de kennismaking is op uw wens niet inhoudelijk gesproken over de kwestie die al jarenlang speelt rond de invulling van het gebied Moorwijk en met name de bouwplannen die daartoe door Vastgoed Moorwijk BV in samenspraak met de gemeente (op Moorwijk) zijn ontwikkeld. Wij zagen de uitnodiging als een signaal van de gemeente om tot een oplossing te komen in deze lang slepende kwestie. Het concept ontwerp bestemmingsplan en het later toegezonden ontwerp-exploitatieplan geven vooralsnog geen blijk van een positieve grondhouding.

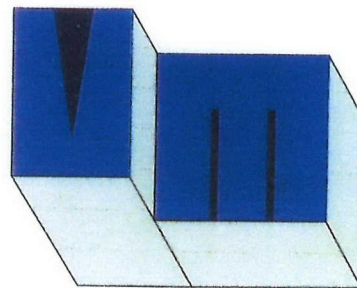
De basis voor de gebiedsontwikkeling is neergelegd in onder meer specifiek een tweetal overeenkomsten: de overeenkomst van 30 oktober/1 november 1990 en de in de vergadering d.d. 22 juli 2004 door de gemeenteraad goedgekeurde mediationovereenkomst. De gemeente heeft de (inspannings) verplichting om, onder voorbehoud van goedkeuring van de hogere overheid, planologische medewerking te verlenen, middels de wijziging van het bestemmingsplan en indien mogelijk middels een ZPP, aan de door Vastgoed Moorwijk B.V. ingediende bouwplannen. Om allerlei redenen van de gemeente is dat vanaf 22 oktober 2004 tot op de dag van vandaag niet gebeurd. Ook nadat de Raad van State de gemeente op 25 april 2012 heeft teruggefloten heeft de gemeente (B en W) op 17 juli 2012 de al voor 1 juli 2008 akkoord bevonden en aangevraagde bouwvergunningen zelfs nog geweigerd. Daarna is pas na de weigering bouwvergunning eind 2012 gestart met de opdracht van de Raad van State.

Over het concept voorontwerp-bestemmingsplan hebben wij in onze brieven van 6 en 12 september jl. al een aantal opmerkingen gemaakt. Uit overwegingen van efficiency, kostenbesparing en snelheid, heeft Vastgoed Moorwijk B.V. zijn opmerkingen, zoals met u afgestemd, ook gegoten in de vorm van nieuwe/gewijzigde tekstvoorstellen, zodat die kunnen worden 'ingelezen' (en verwerkt) in het ontwerpplan. Het gaat hierbij met name om de plantoelichting. Daartoe behoren sinds april 2013 - naar wij hebben begrepen ook - de archeologische aspecten. Wij hebben inmiddels voldoende informatie om aan te tonen dat op de drie bouwlocaties, net als tot 23 april 2013 verondersteld en voor de locaties vastgelegd in het bestemmingsplan Boxtel Noord, geen sprake kan zijn van een hoge verwachtingswaarde. Over het juridisch gedeelte van het voorontwerp en met name de planregels kunnen we volstaan met een aantal opmerkingen, die ook zijn aangeduid in de bijlage en eenvoudig kunnen worden verwerkt. Immers de Raad van State is wat betreft de (toegestane) planregels duidelijk. Aanvankelijk bestond het voornemen om het bestemmingsplan volledig te herschrijven om daarmee de gemeente zoveel mogelijk tegemoet te komen en tijd en kosten te besparen. Bij nader inzien hebben we ons gerealiseerd dat dit niet mogelijk is, omdat niet wij, maar de gemeenteraad van de Raad van State de opdracht heeft gekregen om dat nieuwe bestemmingsplan vast te stellen en blijkens het concept plan in afwijking van de opdracht van de Raad van State ervoor heeft gekozen om het aanpassingsplan in een ruimer planologisch jasje te steken. Voor alle duidelijkheid ook hiertegen is deze vooraf zienswijze gericht..

Op de verbeelding is het plangebied dus niet beperkt tot het gebied zoals door de Raad van State in haar uitspraak d.d. 25 april 2012 is aangegeven. Bovendien hebt u in het gebied Moorwijk langs de Molenwijkseweg, ook op een perceel dat op basis van de overeenkomst van 1 november 1990 en het bestemmingsplan Moorwijk 1990 al in exploitatie is gebracht en daarna is verkocht, en dat blijkens uw (exploitatie)plan geen deel uit maakt van het gebied, en de Parkweg een strook grond, binnen het plangebied bestemd tot '*verkeer- en verblijfsgebied*'. Het bestemmen van deze strook binnen het gebied bouwplan A, bouwplan B, en Bouwplan C, in onderhavig plan grenzend aan de bestemming '*verkeer- en verblijfsgebied*' in eigendom van de gemeente, (Molenwijkseweg en Parkweg), is in strijd met de gesloten overeenkomsten en tegen de in dit kader met u gemaakte afspraken. In het door u her te bestemmen plangebied zouden geen openbare wegen, paden, etc. komen en zouden gronden niet voor openbare doeleinden bestemd worden.

Wij hebben geconstateerd dat door u als inrichtingstekening, project Moorwijk, onderdeel situatietekening nummer 00134-015, laatst gewijzigd op 30-10-2009 en het beplantingsplan Moorwijk, nummer 00134-J door u bij het bestemmingsplan zijn gevoegd, zie Artikel 1

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Begripsbepalingen onder lid 1.23 en bijlage 1 bij de regels, en niet bij de toelichting. U maakt daarmee de situatietekening en het beplantingsplan juridisch onderdeel van de regels in het concept ontwerpbestemmingsplan. Ook hierover zijn sluitende afspraken gemaakt. Vastgoed Moorwijk B.V. zal zijn verplichtingen in deze nakomen. Daarbij wordt aangetekend dat die verplichtingen verder gaan dan wat op basis van de gebiedskwalificatie 'stedelijk gebied' mogelijk zou zijn geweest. De gemeente ging bij het maken van de mediationovereenkomst 2004 en de afspraken/beoordeling daarna in het kader van de inrichting van het gebied, nog ten onrechte uit van de EHS van het gebied.

Wij verzoeken u zowel de door u als inrichtingsplan bij de regels gevoegde situatietekening als ook het beplantingsplan uit de regels te verwijderen en het inrichtingsplan, bestaande uit de tekeningen project Moorwijk, situatietekening nummer 00134-015, details en doorsneden nummer 00134-016, opruimingstekening nummer 00134-017, beplantingsplan nummer 00134-018, beplantingsplan nummer 00134-J en bestek nummer 00134-L op te nemen in de toelichting, en deze bescheiden als bijlagen aan de toelichting toe te voegen.

Het bestemmingsvlak W-4 voor het Bouwplan A zijn op de bestemmingsplan kaart te klein aangeduid. De ingediende en door u goedgekeurde bouwplannen passen hier niet in. Wij vragen u de plankaart van het ontwerp bestemmingsplan ook op de hiervoor vermelde punten in overeenstemming te brengen met de gemaakte afspraken.

Verder hebben wij geconstateerd dat op de kaart van het concept ontwerpbestemmingsplan aangeduide gebied middels een dubbelbestemming eveneens hebt bestemd als 'Waarde Archeologie'. In de concept ontwerpbestemmingsplan zijn hier onder Artikel 8 regels voor gesteld. Inmiddels is de archeologische waarde van de gronden onder de bouwplannen in onze opdracht door ArcheoPro onderzocht en zijn het resultaat in een rapport vastgelegd. Het rapport wordt door ArcheoPro vandaag (17 oktober 2013) aan u toegezonden. De door u veronderstelde hoge archeologische waarde dient te worden bijgesteld naar lage waarde. Wij vragen u de dubbelbestemming 'Waarde archeologie' op de percelen onder de bouwplannen A, B en C te verwijderen.

Op de plankaart is door u de functieaanduiding 'waardevolle boom' opgenomen. Wij maken bezwaar tegen de toevoeging 'waardevol'. In de overeenkomst van 19 juli 2004 is slechts bepaald dat de rode beuk en de beukenlaan in stand zullen worden gelaten en dat de rode beuken en de beukenlaan, voor zover aanwezig, positief zullen worden bestemd. In de brief van 21 augustus jl. vermeldt u dat er ook nog een exploitatieplan moet worden gemaakt omdat er geen anterieure overeenkomst in het verschiet ligt. Het exploitatieplan zat niet bij het voorontwerp en dat is ook niet verwonderlijk, nu het mogelijke kostenverhaal anderszins

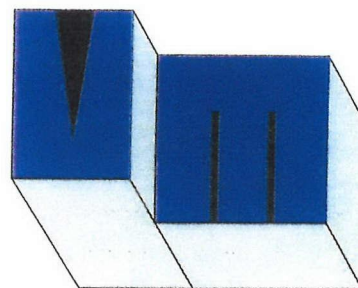
is verzekerd en/of al heeft plaatsgevonden. Wij verwijzen ook naar de brieven van Deterink Advocaten en Notarissen aan u en de Raad d.d. 14 augustus 2014. Intussen is het conceptplan hiervan digitaal op 10 oktober 2012 wel ontvangen.

Over het ontwerp-exploitatieplan Moorwijk, gedateerd 8 oktober 2013, kunnen we kort zijn. U doet alsof hier sprake is van een maagdelijk gebied waar toekomstige woningbouw zal worden ontwikkeld. Er wordt met geen woord gerept over het feit dat de gronden reeds bouwrijp zijn, dat het kostenverhaal reeds heeft plaatsgevonden en anderszins is verzekerd op basis van al gesloten overeenkomsten voor de gronden, die Vastgoed Moorwijk B.V. in eigendom of optie heeft en waar al uitgewerkte en door de gemeente goedgekeurde bouwplannen voor zijn. De indruk wordt gewekt dat er in dit gebied nog allerlei werken of werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. De in het plan als exploitatiegebied aangeduide percelen zijn al jaren volledig bouwrijp en er kan geen sprake meer zijn van verhaal van welke kosten dan ook. Als de bouwvergunningen - die zijn aangevraagd voor 1 juli 2008 - worden verleend kan er niet eens een financiële voorwaarde aan worden gekoppeld.

Kort en goed, het exploitatieplan kan geen enkele betekenis of meerwaarde hebben voor de bebouwing van de gronden die Vastgoed Moorwijk in eigendom en/of in optie heeft. Daarom heeft het geen zin om over allerlei onderdelen (gedetailleerde) opmerkingen te maken. We willen wel een algemene opmerkingen maken in de zin dat het exploitatieplan een onbegrijpelijk en ondoorgrondelijk document is. Er is werkelijk geen touw aan vast te knopen. Eigenlijk doet blz. 4 van de toelichting op het ontwerp-exploitatieplan al de deur dicht. Er wordt gewoon keihard vermeld dat er tot op heden geen overeenkomst is gesloten! En op blz. 5 wordt gesproken over een betalingsvoorschrift, gekoppeld aan de omgevingsvergunning.

Zoals gezegd, is echter het kostenverhaal al anderszins verzekerd en of heeft dit al plaatsgevonden. Er zijn wel degelijk overeenkomsten gesloten waarin ook alle financiële afspraken zijn vastgelegd. In onze brieven van 6 september en 12 september jl. hebben wij, net als in vele eerdere brieven, hier uitvoering verslag van gedaan. Vastgoed Moorwijk B.V. heeft al op diverse momenten en op diverse fronten gesteld dat er geen enkele aanleiding is tot vaststelling van een exploitatieplan. De grond is al jarenlang bouwrijp en Vastgoed Moorwijk B.V. heeft veel meer betaald dan redelijkerwijs kan worden toegerekend voor onder meer het verleggen van de hoofdriolering in/voor het gebied, de aanleg van een voet/fietspad en de herplantplicht. Al diverse keren hebben wij de gemeente gevraagd om aan te geven wat en/of waarvoor Vastgoed Moorwijk B.V. (quod non) nog zou moeten

FASTGOED MOORWIJK B.V.



betalen en/of waaraan de door Vastgoed Moorwijk B.V. (onder voorbehoud) betaalde bedragen zijn besteed, maar daarop is in al die jaren nog steeds geen antwoord op gekomen. Integendeel, er wordt geschermd met nieuwe eisen waaraan zou moeten worden voldaan. Waarom is de gemeente niet transparant over mogelijke betalingsverplichtingen? En waarom wordt gesteld dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar zou zijn, terwijl dit bestemmingsplan door de gemeenteraad in opdracht van de Raad van State nu juist zo moet worden gemaakt dat de goedgekeurde en (nog) in behandeling zijnde bouwplannen van Vastgoed Moorwijk B.V. daar in passen? Het gaat in casu om een particulier project waarvoor de gemeente helemaal geen kosten hoeft te maken en waar het risico – te weten of er voldoende marktvraag is – volledig bij de marktpartij (Vastgoed Moorwijk B.V.) ligt. In dit soort situaties wordt in de regel volstaan met een vermelding in de toelichting dat de uitvoerbaarheid voldoende is verzekerd.

Bij uw brief van 21 augustus wordt een planschadeverhaalsovereenkomst ter ondertekening aangeboden. Aangezien we ervan overtuigd zijn dat er volstrekt geen aanleiding is voor toekenning van een schadevergoeding, heb ik er geen problemen mee om een dergelijke overeenkomst te tekenen. Maar dan moeten er nog wel enkele correcties plaatsvinden, onder meer dat alleen die schade in aanmerking komt die, net als in de eerdere overeenkomst, het gevolg is van de toepassing van artikel 19 WRO. De gemeente gaat uit van het nieuwe regime in de Wro (Wet ruimtelijke ordening), maar dat is hier niet van toepassing. In de overwegingen staat dat uit de gevraagde herziening van het bestemmingsplan schade kan voortvloeien op grond van artikel 6.1 Wro. Maar daar gaat het hier niet over. Vastgoed Moorwijk B.V. heeft niet om een herziening gevraagd. De gemeente moet het plan herzien in opdracht van de Raad van State. En mocht het toch nog tot een (aangepaste) overeenkomst komen, dan hebben we inhoudelijk ook nog diverse kanttekeningen op de planschadeanalyse. Die zullen we mogelijk te zijner tijd gieten in een contra-expertise.

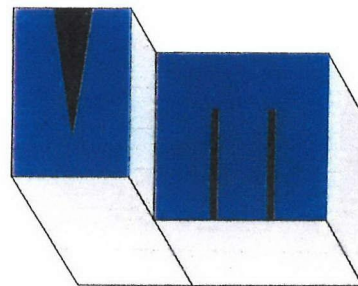
Wij komen nu tot een van de kernpunten in deze kwestie en dat is uw weigering van de bouwvergunningen. Daartegen is beroep ingesteld bij de Raad van State nadat de rechtbank – op instigatie van de gemeente – een formeel beletsel had signaleerd om de vergunning met toepassing van artikel 19 WRO te kunnen verlenen. In het beroepschrift is uiteengezet dat de gemeente wel degelijk een basis heeft om de vergunningen te verlenen, namelijk met toepassing van de algemene verklaring van geen bezwaar op grond van het tweede lid van

(het oude) artikel 19 WRO. Het is en blijft onbegrijpelijk dat de gemeente – met voormelde overeenkomsten in het achterhoofd en de verplichting om het bestemmingsplan Moorwijk aan te passen aan de voor 1 juli 2008 ingediende bouwplannen niet gewoon de vergunningen verleent, maar het weer laat aankomen op een gerechtelijke procedure. Ook al zou artikel 19 WRO geen soelaas bieden, dan had het op de weg van de gemeente gelegen om op een andere manier planologische medewerking en bouwvergunning te verlenen. En dat had zonder meer gekund, bijvoorbeeld via de zelfstandige Wro-projectprocedure en later – na inwerkingtreding van de Wabo – de omgevingsvergunning voor de afwijking van het geldende bestemmingsplan. Inhoudelijk waren er geen belemmeringen gezien de ruimtelijke onderbouwing die voorhanden was en het kostenverhaal was al anderszins geregeld en verzekerd. Het maken van een nieuw bestemmingsplan staat een snelle vergunningverlening totaal niet in de weg en is alleen maar bedoeld om de bouwplannen planologisch in te passen.

Wij zijn ervan overtuigd dat de sleutel voor een oplossing ligt bij het verlenen van de bouwvergunningen. Kennelijk is er iets wat de gemeente weerhoudt om dat te doen. Het feit dat wij niet weten wat daar nu precies achter zit, staat een oplossing van deze kwestie in de weg. Uit het concept ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de gemeente daarin de vertaling van de bouwplannen van Vastgoed Moorwijk B.V. vastlegt. Waarom worden – nu dat gewoon mogelijk is – de vergunningen niet gewoon verleend, nu het alleen maar gaat om een inpassing van deze bouwplannen? Anders gezegd, het maken van een nieuw bestemmingsplan is op zichzelf prima, maar voor de verlening van de bouwvergunningen aan Vastgoed Moorwijk B.V. is dat eigenlijk helemaal niet nodig. Als de vergunningen worden of zijn verleend dan kan het bestemmingsplan nog op die basis verder worden uitgewerkt. Het verlenen van de bouwvergunningen hoeft daar helemaal niet op te wachten. En als dat niet mogelijk is – hetgeen wij dus niet inzien – dan wel voor de gemeente om een of andere reden niet wenselijk is, dienen naar onze mening conform de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2012 en de daarbij gegeven opdracht aan de Raad van uw gemeente enkel de bewuste bouwplannen in een bestemmingsplan opgenomen te worden en dienen alle andere zaken hieruit weggelaten te worden.

In uw brief van 21 augustus spreekt u de hoop uit dat Vastgoed Moorwijk B.V. de nodige acties zal nemen om tot realisering van de plannen over te kunnen gaan. In het licht van het bovenstaande mag dat toch op zijn minst een omkering van de situatie worden genoemd. Vastgoed Moorwijk B.V. probeert al vanaf de ondertekening van de (mediation)-overeenkomst in juni 2004 drie bouwvergunningen te krijgen voor bouwplannen waar de gemeente achter staat, die al vanaf het aangaan van de overeenkomst zo goed passen in het beleid van de hogere overheid dat daarvoor ingevolge artikel 19 WRO lid 2 geen goedkeuring bij de hogere overheid meer behoefde te worden aangevraagd, uw enige voorbehoud in de

FASTGOED MOORWIJK B.V.



overeenkomst d.d. 19 juli 2004, en het is steeds de gemeente geweest die voor nieuwe belemmeringen heeft gezorgd.

Conclusies

Al diverse keren hebben wij de gemeente gevraagd om aan te geven wat en/of waarvoor Vastgoed Moorwijk B.V. (quod non) nog zou moeten betalen en/of waaraan de (onder voorbehoud) betaalde bedragen zijn besteed. Daarop is in al die jaren geen (bevredigend) antwoord gegeven. Integendeel, er wordt geschermd met nieuwe eisen waaraan zou moeten worden voldaan.

Waarom is de gemeente niet transparant over mogelijke betalingsverplichtingen?

En waarom wordt gesteld dat het bestemmingsplan niet uitvoerbaar zou zijn, terwijl dit bestemmingsplan door de gemeenteraad in opdracht van de Raad van State nu juist zo moet worden gemaakt dat de goedgekeurde en (nog) in behandeling zijnde bouwplannen van Vastgoed Moorwijk B.V. daar in passen?

Het gaat in casu om een particulier project waarvoor de gemeente helemaal geen kosten hoeft te maken en waar het risico – te weten of er voldoende marktvraag is - volledig bij de marktpartij (Vastgoed Moorwijk B.V.) ligt. In dit soort situaties wordt in de regel volstaan met een vermelding in de toelichting dat de uitvoerbaarheid voldoende is verzekerd.

We kunnen niet anders dan concluderen dat de gemeente er alleen maar op uit is om de zaak verder te trainen of Vastgoed Moorwijk B.V. nog meer geld uit de zak te kloppen. Er is geen enkel signaal dat wordt gestreefd naar een oplossing van deze al jaren slepende kwestie.

Eigenlijk is het heel simpel.

De vergunningen moeten worden verleend en het bestemmingsplan is alleen maar een document om de bouwplannen van Vastgoed Moorwijk B.V. juridisch af te dekken. Het wordt de hoogste tijd dat de gemeente - om verdere schade te voorkomen - deze zaak zonder vooringenomenheid afhandelt.

Aangezien het daar geenszins naar uit ziet, worden wij door u verplicht onze advocaat te verzoeken om de richting gemeente in voorbereiding zijnde schadeclaim zo snel mogelijk af te ronden, zodat die bij de gemeente kan worden gedeponneerd. Zowel op privaatrechtelijk (wanprestatie vanwege niet-nakoming overeenkomst) als publiekrechtelijk terrein (onrechtmatige daad door ten onrechte weigeren van de bouwvergunning) bent u ernstig

tekort geschoten. De schade die u daardoor heeft veroorzaakt, zal - zoveel is duidelijk - uw gemeente behoorlijk in de financiële problemen brengen. Het is en blijft onvoorstelbaar dat u blijft volharden en er alleen maar op uit bent om Vastgoed Moorwijk B.V. de voet dwars te zetten, juist in een tijd, waarin de gemeente blij zou moeten zijn met initiatieven om de bouw uit het slop te trekken.

Onder voorbehoud van alle rechten, tekent,
met vriendelijke groet,

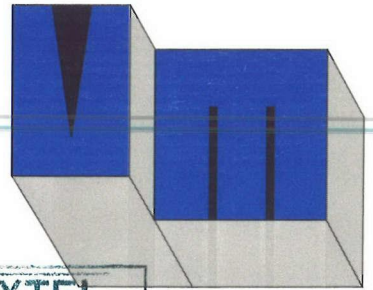
Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276

A.J.M. van Esch.

Bijlage 1: de toelichting en de regels op het bestemmingsplan, met daarin verwerkt onze opmerkingen op het concept ontwerp bestemmingsplan..

FASTGOED MOORWIJK B.V.



Aangetekend

Aan het college van Burgemeester en Wethouders

Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL			
19 NOV 2013			
			ovb
afd.			kopie

Eersel, 18 november 2013.

Onderwerp: de door uw burgemeester Buijs en uw wethouder Van de Langenberg in de bespreking d.d. 16 september toegezegde beantwoording van de brief d.d. 12 september 2013 van Vastgoed Moorwijk B.V.

Geachte burgemeester en wethouders,

Afgelopen zaterdag troffen wij uw brief aan, kenmerk 13.8669, 13.9438 d.d. 13 november 2013 (verzonden 15 november 2013). Uw brief was de beantwoording van de in ons schrijven van 12 september 2013 aan u voorgelegde feiten/vragen, waarvan u had toegezegd dat deze gemotiveerd en deugdelijk te willen verklaren/ beantwoorden.

In de plaat van dat te doen, deelt u mede:

'Wij hebben uw brieven (van 12 september 2013 en 27 september 2013¹) voor kennisgeving aangenomen.'

Nu u inzake deze feiten op gerechtvaardigde vragen onzerzijds weigert duidelijkheid te verschaffen zullen wij ons richten tot uw accountant. De betreffende brief is vandaag verzonden. Zie bijgevoegd afschrift.

Onder voorbehoud van alle rechten.

Vastgoed Moorwijk B.V.

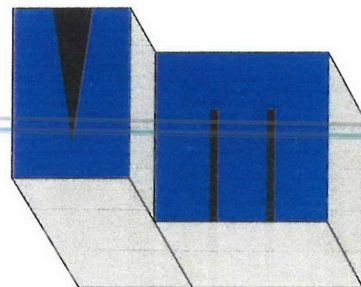
Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE Eersel.
KvK nummer 170.88276

Toon van Esch.

Bijlage; brief d.d. 18 november 2013 aan PricewaterhouseCoopers t.a.v. W.J.J. Verdegaal-Ong RA

¹ Ter verduidelijking toegevoegd

FASTGOED MOORWIJK B.V.



PricewaterhouseCoopers
T.a.v. W.J.J. Verdegaal-Ong RA
Postbus 6365
5600 HJ Eindhoven

Eersel, 18 november 2013.

Betreft; jaarrekeningen van de gemeente Boxtel vanaf 1996 t/m/ 2013.

Geachte directie,

Aangezien uw organisatie controles over budgetten/jaarrekeningen van de gemeente Boxtel heeft uitgevoerd en uitvoert en daarmee een oordeel moet uitspreken over de volledigheid, de interne controle en de kwaliteit van de financiële administratie, vragen wij uw aandacht voor het volgende.

1. In 1996 heeft Vastgoed Moorwijk B.V. (verder ook "Moorwijk") op rekening van de gemeente Boxtel gestort een bedrag van in totaal NLG 227.500,00. Een bedrag van NLG 180.000,00 is op ons verzoek overgeboekt door het kantoor van notaris van Susante op 7 juli 1996. Het bedrag is overgeschreven naar rekeningnummer 28.50.01.396 (Bank Nederlandse Gemeente) t.n.v. de gemeente Boxtel. Een bevestiging van de heer Kamps van genoemd notariskantoor d.d. 15 augustus 2000 vindt u in **bijlage 1**. Door Vastgoed Moorwijk B.V. is op dezelfde rekening met valutadatum 10 juli 1996 overgeboekt NLG 47.500,00. Zie afschrift blad 10 d.d. 10 juni 1996 **bijlage 2** van rekeningnummer 43.88.00.613. Voorafgaand hieraan is van de gemeente Boxtel op 5 juni 1996 een bericht met aangehecht een acceptgiro ontvangen, zie **bijlage 3**.

Volstrekt onduidelijk is waar, wanneer en op welke wijze het onder voorbehoud betaalde bedrag van NLG 227.500,00 in 2004 en de jaren daarna in de gemeentelijke administratie is opgenomen.

2. Begin april 2000 hebben wij van de gemeente Boxtel herinneringen ontvangen voor op 3 maart 2000 onder het stam-debiteurennummer 587.300..007 opgelegde aanslagen/facturen 0000.0000393 en 0000.0000394 resp. betreffende kosten 1997 voor een bedrag van NLG 213.585,00 **bijlage 4** en betreffende kosten 1998 voor een bedrag van NLG 22.431,34 **bijlage 5**. De ontvangst van deze herinneringen was en is nog steeds niet verklaarbaar al was het maar omdat de betreffende onderliggende aanslagen/facturen door de gemeente nooit zijn verstuurd. Ter illustratie wordt u verwezen naar ons faxbericht d.d. 6 april 2000 aan het college van B en W, **bijlage 6**; onze aangetekende brief d.d. 28 juni 2000 aan het college van B en W, **bijlage 7**; de reactie van de gemeente d.d. 7 juli 2000 **bijlage 8**; onze aangetekende brief aan het college van B en W d.d. 9 augustus 2000 **bijlage 9**; de brief van het college van B en W d.d. 6 oktober 2000 (verzonden 24 oktober 2000) **bijlage 10**; onze brief aan het college van B en W d.d. 26 oktober 2000 **bijlage 11**; de brief van het college van B en W d.d. 13

november 2000 **bijlage 12**; onze brief aan het college van B en W d.d. 15 november 2000 **bijlage 13**; brief van het college van B en W d.d. 30 november 2000 **bijlage 14**; brief nummer 00.3872 van het college van B en W d.d. 18 januari 2001 (verzonden 22 januari 2000) **bijlage 15**; brief van de gemeente d.d. 26 januari 2001 **bijlage 16** met daarbij gevoegd de Notitie voor de commissie van advies en bijstand van 23 juli 1996 **bijlage 17**

De vraag waarom of -op en vanaf wanneer wij als debiteur in de gemeentelijke administratie voorkomen, zonder dat wij daarvan op de hoogte zijn gesteld wordt door de gemeente en zonder dat ons bekend is op welke titel dit "debiteurschap" zou berusten, al vanaf 1996 niet beantwoord.

3. Op 18 september 2000 reageert het college van B en W per brief (**bijlage 18**) onderwerp: goedkeuring jaarrekening 1999 tien vraagpunten, die achtereenvolgens betrekking hebben op de managementletter van de interimcontrole 1999, de eerste bestuursrapportage 2000, de administratie, de managementletter van de balanscontrole 1999 en een laatste vraag. Onder punt 6. wordt een vordering van de gemeente op Vastgoed Moorswijk B.V. aan de orde gesteld en wordt verwezen naar de Notitie voor de commissie van advies en bijstand van 23 juli 1996.

Wij komen de/een vordering op Vastgoed Moorswijk B.V. echter niet tegen in de stukken.

4. In uw management-letter interimcontrole 2000 d.d. 9 januari 2001 **bijlage 19** schrijft u het volgende:

'6.Vordering Vastgoed Moorswijk B.V.

Constatering

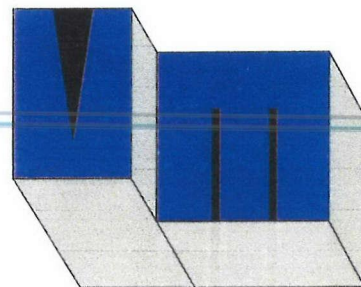
De gemeente Boxtel heeft een vordering op de projectontwikkelaar Vastgoed Moorswijk B.V. van circa NLG 334.000. Deze vordering is ontstaan als gevolg van door de gemeente kosten inzake de ontsluiting van een gebied bestemd voor woningbouw. De projectontwikkelaar gaat met de facturering van deze kosten niet akkoord. Hierdoor is de inbaarheid van deze vordering twijfelachtig.

Aanbeveling

Wij adviseren u voor het einde van het jaar, indien mogelijk, duidelijkheid te krijgen over de volwaardigheid van deze vordering. Indien deze vordering niet volwaardig is dient deze te worden voorzien. Tevens is te bezien hoe voortaan in overeenkomsten vooraf harde afspraken gemaakt kunnen worden over de latere facturering.

Reactie van het management

Deze zaak is momenteel onderhanden bij de advocaat. Onderzocht wordt hoe voortaan beter vooraf de kredietwaardigheid van de aanvrager getoetst kan worden. Ook wordt bezien of het mogelijk is om de bouwvergunning pas af te geven als alle leges betaald zijn.'



Reeds was aan de gemeente betaald een bedrag van NLG 227.500,00. In 2004 zijn de niet opgelegde, en dus onbekende aanslagen/facturen d.d. 3 maart 2000 ad NLG 213.585,00 en ad 22.431,34, onder voorbehoud van gegrondheid en deugdelijke en inzichtelijke specificatiedoor ons aan de gemeente betaald. Zie in dit verband ook bijlagen 18 en 19.

5. Op 22 oktober 2004 is voor notaris van Susante een leveringsakte, **bijlage 20**, verleden waarbij de gemeente Boxtel aan Vastgoed Moorwijk B.V. een perceel grond levert. Vastgoed Moorwijk B.V. betaalt daarvoor aan de gemeente Boxtel de koopprijs van de grond € 3.960.000,00 met de verschuldigde BTW ad € 752.400,00 of in totaal € 4.712.000,00. Voor de betaling van voormelde koopsom) heeft de gemeente in de akte van levering kwijting verleend.

Waar is de door de gemeente Boxtel op 22 oktober 2004 ontvangen koopsom ad € 3.960.000,00 in jaarstukken van 2004 opgenomen? Wij missen hierin ook de € 360.000,00 die door de gemeente bij de notaris in depot zijn gestort. Het college van B en W doet kennelijk alsof dit bedrag niet door de gemeente ontvangen is, terwijl er BTW over in rekening is gebracht.

6. Op 16 september 2013 heeft er een bespreking plaatsgevonden met het college van B en W, de heer Buijs, de burgemeester, de heer Van de Langenberg en het hoofd ruimtelijke ordening, mevr. M Snellen. In dat gesprek is door het college toegezegd de beantwoording van de brief van Vastgoed Moorwijk d.d. 12 september 2013, **bijlage 21**. De brief bijlage 21 was een reactie op het schrijven van het college van B en W d.d. 28 augustus 2013, **bijlage 22**. Het door de stedenbouwkundige opgestelde verslag d.d. 17 september 2013, zie **bijlage 23**, van de bespreking op 16 september 2013 is met onze brief d.d. 27 september 2013, **bijlage 24**, gezonden aan het college van B en W. Door het hoofd van de Afdeling ruimtelijke Ordening, mevr. Maria Snellen, de projectcoördinator, mevr. Margreet Kósters en bestemmingsplancoördinator, mevr. mr. Clementien van der Meijden is desgevraagd herhaaldelijk bevestigd dat men druk doende was de brief van 13 september 2013, maar dat daarin veel werd gevraagd en dat het college zorgvuldige beantwoording verlangde. Mevr. Kósters heeft recent desgevraagd nog medegedeeld dat de betreffende brief ter ondertekening bij het college van B en W was. Gisteren ontvingen wij de brief, kenmerk 13.8669, 13.9438 d.d. 13 november 2013 (verzonden 15 november 2013), **bijlage 25**, van het college B en W. Het college van B en W (weigert) kan de gevraagde informatie niet verstrekken.

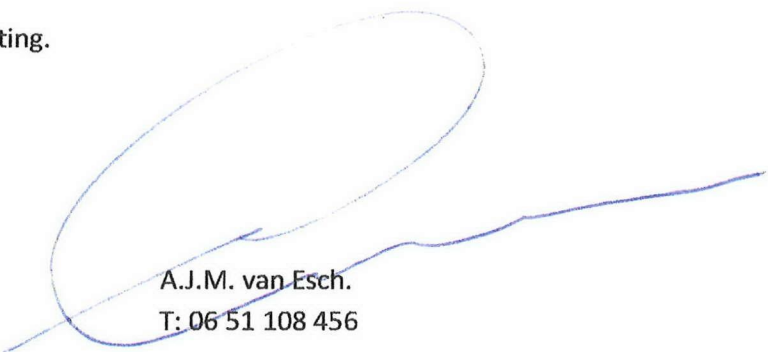
Kortom, raadsels en onduidelijkheden in de financiële administratie van de gemeente, die aan de volledigheid, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van die administratie doen twifelen en die daarmee de kwaliteit en betrouwbaarheid van uw werkzaamheden ter zake aantasten.

Wij meenden er goed aan te doen u van deze wederwaardigheden op de hoogte te stellen nu o.a. overwogen wordt om in deze al lang lopende en onverkwikkelijke kwestie het Bureau Integriteit Nederlandse Gemeenten in te schakelen.

Gaarne bereid tot nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moordijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276



A.J.M. van Esch.

T: 06 51 108 456

Bijlagen: 1 t/m 26

FASTGOED MOORWIJK B.V.



Aangetekend verzonden
Aan de Raad van de gemeente Boxtel
en de Commissie Ruimtelijke Zaken.

Postbus 10000,
5280 DA Boxtel.

GEMEENTE BOXTEL			
28 OKT 2013			
			ovb
afd.			kopie

Eersel, 22 oktober 2013.

Onderwerp; akte van levering 22 oktober 2004, verkoper de gemeente Boxtel, koper
Vastgoed Moorwijk B.V..

Geachte leden van de Raad en Commissie Ruimtelijke Zaken,

In bijlage doen wij u toekomen een afschrift van de in hoofde aangeduide akte **bijlage 1**.

Door uw college van B en W en uw ambtelijke medewerkers wordt inzake de aan uw gemeente betaalde koopsom al jaren van de werkelijke feiten afwijkende, derhalve onjuiste informatie verstrekt. Wij verwijzen u in deze zaak uitdrukkelijk naar bijgevoegde akte van levering. De meest van belang zijnde delen hebben wij gemarkeerd.

Wij attenderen u er vooral op dat de gemeente het verkochte heeft geleverd en Vastgoed Moorwijk B.V het verkochte heeft aanvaard (zie blz. 1 onderaan en blz. 2 bovenaan):

*'het verkochte, door koper¹ te gebruiken voor doeleinden overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van het ter plaatse geldend of aan te passen bestemmingsplan.
Ten aanzien van dit gebruik van het verkochte heeft de comparant sub 1², handelend als gemeld, het volgende mede gedeeld:
-hem³ is niet bekend dat dit gebruik op publiek- of privaatrechtelijke gronden niet is toegestaan.'*

Op blz. 2 staat voor zover in deze relevant eveneens:

'De koopprijs bedraagt € 3.960.000,00 alsmede de over die koopsom verschuldigde Belasting Toegevoegde Waarde ad € 752.400,00 of in totaal € 4.712.400,00 welk bedrag door koper is voldaan. De comparant sub 1⁴ genoemd, handelend als gemeld, verleent koper kwitantie voor de betaling van de voormelde koopsom⁵.'

Verder wordt hier vermeld:

'Partijen verklaren te zijn overeengekomen etc. dat van het door de gemeente ontvangen bedrag een bedrag van € 360.000,00, door mij, notaris in depot zal worden gezet op een onder mijn beheer staande derdenrekening.'

¹ Vastgoed Moorwijk B.V.

² de gemeente Boxtel

³ de gemeente Boxtel

⁴ de gemeente Boxtel

⁵ € 4.712.400,00

Zoals u bekend, heeft mr. H.J.F. van Susante, de notaris in de akte d.d. 22 oktober 2004, aan u op 22 mei 2012 een schrijven gericht. Dit schrijven is gelijktijdig met de uitspraak van de Raad van State d.d. 25 april 2012 - inzake het bestemmingsplan Boxtel Noord-, de brief van Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 6 juni 2012 en de brief d.d. 8 juni 2012 met als bijlage de brief (ongenummerd) van uw college van B en W d.d. 30 mei 2012 (kenmerk R. Sipkema), behandeld in de Commissievergadering Ruimtelijke Zaken d.d. 14 augustus 2012.

In zijn schrijven **bijlage 2** d.d. 22 mei 2012 deelt oud- notaris van Susante de gemeente zijn oordeel mede over het standpunt van uw college van B en W, betreffende de (terug)betaling aan gemeente, van de door de gemeente ter meerdere zekerheid van de (tijds) nakoming van de door gemeente naar Vastgoed Moorwijk B.V. toe aangegane verplichtingen bij de notaris in depot gestelde € 360.000,00;

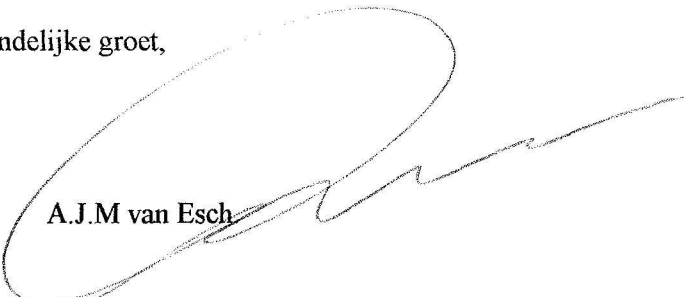
‘In de akte van levering is vastgelegd de wijze waarop de notaris dient om te gaan met het in depot staande bedrag⁶. Duidelijk is dat de gemeente Boxtel de wijziging van de bestemming en/of de verlening van de bouwvergunning niet binnen de termijn zoals vastgelegd en bedoeld in de dadingsovereenkomst, heeft verleend. Betaling⁷ aan de gemeente is derhalve op grond van het bepaalde in de akte van levering, de koopovereenkomst nooit meer mogelijk. Ook duidelijk is dat de beoogde herziening van het bestemmingsplan en/of de bouwvergunning zoals vastgelegd of bedoeld geen goedkeuring van de hogere overheid heeft verkregen omdat de vereiste goedkeuring, niettegenstaande het de gemeente niet bekend was dat het beoogde gebruik op publiek- of privaatrechtelijke gronden niet zou zijn toegestaan, door de gemeente niet is aangevraagd.’

Op grond van vorenstaande is het in depot staande bedrag ad € 360.000,00 niet (terug)betaald aan de gemeente, maar uitbetaald aan Vastgoed Moorwijk B.V..

Ter voorkoming van enig misverstand daarover wijzen wij u er verder op dat de tussen partijen gesloten overeenkomsten van 31 oktober/1 november 1990 en 19 juli 2004, wat uw college van B en W daar verder ook aan u over stelt, nog steeds van kracht zijn.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521CE Eersel
KvK nummer 170.88.726



A.J.M van Esch

Bijlagen: 1. akte van levering d.d. 22 oktober 2004
2. brief van H.J.F van Susante d.d. 22 mei 2012 aan de raad

⁶ van € 360.000,00 van de gemeente Boxtel.

⁷ van de € 360.000,00 terug

Kantoor:

Tijdstip van aanbidding:

De bewaarder van het kadaster
en de openbare registers.**Eindhoven OZ4 40256/92****25 - 10 - 2004 09:00****Susante mr. H.J.F. van / 20041572**

Aantekeningen:



20041025002096

2 volgbladen

met 2 vervolgblad(en)
xerox

Kadaster

Ref. 20041572

AKTE VAN LEVERING

Heden, tweeëntwintig oktober tweeduizend vier, verschenen voor mij, mr.
HUBERTUS JOSEPHUS FRANCISCUS VAN SUSANTE, notaris te Boxtel:

I de heer Adrianus Harm Johannes DE HOOP, kantooradres: Markt 1, te 5281 AT Boxtel, geboren te Groningen op zestien augustus negentienhonderd zevenenvijftig, zich legitimerende met zijn paspoort, nummer M03345963, uitgegeven te Heusden op elf oktober tweeduizend, thans ongehuwd en geen geregistreerd partner, ten deze handelende als gevolmachtigde van de Burgemeester van de publiekrechtelijk rechtspersoon: **DE GEMEENTE BOXTEL**, Markt 1, 5281 AT Boxtel, blijkens een aan deze akte gehecht stuk, zulks ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders der Gemeente Boxtel van een juni tweeduizend vier, en als zodanig de Gemeente Boxtel ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigende,

de Gemeente Boxtel hierna ook genoemd: verkoper.

II. de heer Antonius Johannes Maria VAN ESCH, wonende te 5521 CE Eersel, Nieuwstraat 90, geboren te Hilvarenbeek op twee februari negentienhonderd vijftig, zich legitimerende met zijn paspoort, nummer ND2739119, uitgegeven te Eersel op drieëntwintig oktober tweeduizend twee, gehuwd, ten deze handelende als bevoegd directeur van de te Eersel gevestigde besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **"VASTGOED MOORWIJK B.V."**, kantoorhoudende te Eersel, Nieuwstraat 90, ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Oost-Brabant, onder nummer 17088726 en als zodanig deze vennootschap krachtens haar statuten rechtsgeldig vertegenwoordigend, genoemde besloten vennootschap hierna ook te noemen: koper.

De comparanten, handelend als gemeld, verklaarden het navolgende:

- dat tussen verkoper, diverse besloten vennootschappen waarvan verkoper of de heer Van Esch, voornoemd, de directie voert enerzijds en de gemeente Boxtel anderzijds voorafgaand aan deze overeenkomst diverse procedures zijn gevoerd over geschillen, gerelateerd aan de bebouwing in het gebied Moorwijk te Boxtel;
- dat de verkoper en koper deze geschillen en procedures zonder enige uitzondering hebben beëindigd door een heden voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomst-ondertekende "Mediation-overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk;
- dat het bepaalde en hetgeen is overeengekomen in voormelde overeenkomst onlosmakelijk deel uit maakt van de koopovereenkomst.

LEVERING, REGISTERGOED, GEBRUIK.

Verkoper heeft blijkens een met koper aangegane overeenkomst van koop en verkoop, gedateerd negentien juli tweeduizend vier aan koper verkocht, op grond waarvan de comparant sub I genoemd, handelend als gemeld, levert aan koper, die blijkens voormelde overeenkomst van verkoper heeft gekocht en voor wie de comparant sub II genoemd, handelend als gemeld, bij deze aanvaardt:

een aaneengesloten perceel grond en water gelegen te Boxtel, Moorwijk, ter totale grootte van ongeveer een hectare een en vijftig are en dertig centiare, zijnde:

1. het ter plaatse aangegeven gedeelte ter grootte van ongeveer een hectare negentien are en negen en negentig centiare van het perceel kadastraal bekend gemeente Boxtel sectie A nummer 2263;
2. het gehele perceel kadastraal bekend gemeente Boxtel sectie A

Hyp. 4

3. nummer 2264 groot zeventien are en tachtig centiare;
het gehele perceel kadastraal bekend gemeente Boxtel sectie A
nummer 2471 groot dertien are en een en vijftig centiare;

een en ander zoals is aangegeven op de aan deze akte gehechte, door comparanten voor akkoord getekende, situatietekening genummerd 04-L-112; hierna ook te noemen: het verkochte, door koper te gebruiken voor doeleinden overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van het ter plaatse geldend of aan te passen bestemmingsplan.

Ten aanzien van dit gebruik van het verkochte heeft de comparant sub I, handelend als gemeld, het volgende meegedeeld:

- hem is niet bekend dat dit gebruik op publiek- of privaatrechtelijke gronden niet is toegestaan.

VOORAFGAANDE VERKRIJGING.

Het verkochte is de Gemeente Boxtel met ander registergoed, in eigendom aangekomen bij een akte van levering, houdende kwijting en afstand van de ontbindingsacties, mede op heden voor mij notaris verleden en bij afschrift in te schrijven in het register hypotheek nummer 3 ten kantore van de Dienst van het Kadaster en de Openbare Registers te Eindhoven.

KOOPPRIJS.

De koopprijs bedraagt DRIE MILJOEN NEGENHONDERDZESTIG DUIZEND EURO (€ 3.960.000,00) alsmede de over die koopsom verschuldigde Belasting Toegevoegde Waarde ad ZEVENHONDERDTWEEËNVIJFTIG DUIZEND VIERHONDERD EURO (€ 752.400,00) of in totaal VIER MILJOEN ZEVENHONDERDTWAALF DUIZEND VIERHONDERD EURO (€ 4.712.400,00), welk bedrag door koper is voldaan en wel een bedrag van drie miljoen zeshonderd duizend euro (€ 3.600.000,00) middels verrekening met de van verkoper te ontvangen koopsom, en het restant ad één miljoen éénhonderdtwaalf duizend vierhonderd euro (€ 1.112.400,00) door storting op een rekening van mij, notaris. De comparant sub I genoemd, handelend als gemeld, verleent koper kwitantie voor de betaling van de voormelde koopsom.

Partijen verklaren te zijn overeengekomen dat van het door de Gemeente Boxtel alsnog te ontvangen bedrag van één miljoen éénhonderdtwaalf duizend vierhonderd euro (€ 1.112.400,00) een bedrag van driehonderdzestig duizend euro (€ 360.000,00) door mij, notaris, in depot zal worden gezet op een onder mijn beheer staande derdenrekening, terwijl het restant ad zevenhonderdtweënvijftig duizend vierhonderd euro (€ 752.400,00) zal worden overgeboekt naar rekening 28.50.01.396 ten name van de Gemeente Boxtel.

Het in depot gehouden bedrag ad driehonderdzestig duizend euro (€ 360.000,00) zal aan de Gemeente Boxtel worden uitbetaald nadat op de hierbij verkochte percelen de bouwvergunning voor de bouw van woningen verleend wordt, zoals vastgelegd in de tussen partijen op negentien juli tweeduizend vier getekende "Mediation-overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk". Het bedrag zal door mij, notaris, aan koper worden gerestitueerd indien de beoogde herziening van het bestemmingsplan en/of de bouwvergunning voor een bouwplan zoals vastgelegd en bedoeld in meergenoemde "mediation-overeenkomst" geen goedkeuring van hogere overheden kan verkrijgen.

Voormelde overeenkomsten van koop en levering zijn, voor zover ten deze nog van belang, gesloten onder de volgende

BEDINGEN.

Kosten en belastingen.

Artikel 1.

1. Alle kosten van de overdracht, waaronder begrepen het kadastrale recht, zijn voor rekening van de koper.
2. De wegens de levering van het verkochte verschuldigde omzetbelasting is niet in voormelde koopsom begrepen.

Artikel 5.

Verkoper garandeert het navolgende ;

- a. verkoper is bevoegd tot verkoop en levering van het verkochte ;
- b. het verkochte is thans geheel vrij van huur, pacht en/of van andere aanspraken tot gebruik, en ongevorderd. Het verkochte is evenmin zonder recht of titel in gebruik bij derden;
- c. het verkochte is niet gelegen in een ruilverkavelings- of herinrichtingsplan en is niet ter onteigening aangewezen,
- d. voor verkoper bestaan ten opzichte van derden geen verplichtingen uit hoofde van een voorkeursrecht of optierecht;
- e. op het verkochte rusten de gebruikelijke zakelijke lasten, waarvan de verschenen termijnen zijn voldaan.
- f. aan hem zijn van overheidswege of door nutsbedrijven geen veranderingen betreffende het verkochte voorgeschreven of aangekondigd, welke nog niet zijn uitgevoerd;
- g. aan hem is niet bekend dat het verkochte is opgenomen in een aanwijzing als bedoeld in artikel 2 of artikel 8 danwel in een voorstel als bedoeld in artikel 6 of 8a van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten.

Ondergrondse tanks.

Artikel 6.

De comparanten, handelend als gemeld, verklaarden voorts :

voor zover aan partijen bekend, bevinden zich in de bodem van het verkochte geen verontreinigingen.

Eventuele risico's van verontreiniging van de bodem zijn volledig voor rekening van koper.

OMSCHRIJVING ERFDIENSTBAARHEDEN, KWALITATIEVE BEDINGEN EN/OF BIJZONDERE VERPLICHTINGEN.

Met betrekking tot bekende erfdienstbaarheden, kwalitatieve bedingen en/of bijzondere verplichtingen verklaart de comparant sub I genoemd, handelend als gemeld, dat hem daarvan niets bekend is.

VOLMACHT.

Comparanten geven onherroepelijk volmacht aan iedereen werkzaam ten kantore van de notarissen van Susante en Wösten te Boxtel, danwel hun opvolger(s), om voor zover nodig namens hen afstand te doen van hypotheekrechten en deze afstand aan te nemen, voorzover deze thans nog ten laste van anderen dan koper mochten zijn ingeschreven op het verkochte, alsmede om alles te doen wat voor inschrijving benodigd zal zijn, de daarvoor benodigde akten en stukken te ondertekenen, waaronder uitdrukkelijk begrepen een eventuele akte van rectificatie, alles met de macht van substitutie.

OVERDRACHTSBELASTING.

De comparant sub I genoemd, handelend als gemeld, verklaarde dat de Gemeente Boxtel terzake van de levering van het hierbij verkochte omzetbelasting verschuldigd is en het verkochte niet door haar als bedrijfsmiddel is gebruikt, terwijl deze omzetbelasting door koper in aftrek kan worden genomen, zodat op deze overdracht van toepassing is het bepaalde in artikel 15 lid 1 sub a van de Wet op Belastingen van Rechtsverkeer en deze verkrijging is vrijgesteld van overdrachtsbelasting.

WOONPLAATSKEUZE.

Terzake van de uitvoering van deze overeenkomst, ook voor fiscale gevolgen, wordt woonplaats gekozen ten kantore van de bewaarder van deze akte.

WAARVAN AKTE

in minuut is verleden te Boxtel op de datum als in het hoofd van deze akte vermeld. De verschenen personen zijn mij, notaris, bekend. De inhoud van de akte is aan hen opgegeven en toegelicht. De verschenen personen hebben verklaard op volledige voorlezing van de akte geen prijs te stellen, tijdig voor het verlijden van de

MR. H.J.F. VAN SUSANTE
J.M. VAN SUSANTE-BODEWES

MOLENPAD 82
5281 JV BOXTEL,

22 mei 2012.

GEMEENTE BOXTEL			
22 MEI 2012			
		ovb	
afd.		kopie	

GEMEENTE BOXTEL POSTSTUK ONTVANGEN		
datum	tijdstip	par.
22-05-12	12.10	64

Betreft: akte van levering van gemeente Boxtel naar Vastgoed Moorwijk B.V. d.d. 22 oktober 2004.

Geachte Raad,

Door mij is opgemaakt de in hoofde aangeduide akte van levering. Dit heb ik gedaan op basis van de door de gemeente opgestelde koopovereenkomst d.d. 19 juli 2004 en de door u in uw vergadering van 22 juli 2004 goedgekeurde dadingsovereenkomst 'Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk'.

Op 8 mei heb ik hierover reeds een brief opgemaakt aan Vastgoed Moorwijk B.V. en kopie daarvan doen afgeven ten kantore van Van 't Hooft & van Rosmalen notarissen. In de brief heb ik mijn standpunt inzake de betekenis van de bepalingen opgenomen in de door mij opgemaakte gepasseerde akte van levering vermeld. Kopie van deze brief voeg ik bij.

Naar ik begrijp hebben mijn opvolgers naar aanleiding van de inhoud van mijn brief d.d. 8 mei 2012 contact gelegd met uw college van burgemeester en wethouders. In een mailbericht van de heer Sijkema wordt door de gemeente, naar de heer Van Esch mij mede deelde, als volgt geantwoord. Citaat;

"De akte vermeldt ter zake dat "het bedrag aan Vastgoed Moorwijk wordt gerestitueerd indien het bestemmingsplan en/of de bouwvergunning (zoals vastgelegd en in de mediationovereenkomst) geen hogere goedkeuring van de hogere overheden kan verkrijgen."

Voor zover wij thans kunnen nagaan is deze vraag nog niet beantwoord en is er derhalve thans geen reden tot restitutie."

Desgevraagd is dit ambtelijk standpunt daarna, naar mededeling van de heer Van Esch, door wethouder Van de Zanden telefonisch als standpunt van het College bevestigd.

Wat betreft het in deze door het College van B en W ingenomen standpunt het volgende:

Betreffende het gebruik van de geleverde percelen is door mij in de akte van levering opgenomen dat de gronden door Vastgoed Moorwijk B.V. te gebruiken zijn overeenkomstig de bepalingen en voorschriften van het ter plaatse geldend of aan te passen bestemmingsplan en dat de gemeente ten aanzien van dit gebruik heeft medegedeeld dat het de gemeente niet bekend is dat dit gebruik op

Bijlage 2
Raad d.d.: 26-06-12
Besluit: naar de RZ

publiek - of privaatrechterlijke gronden niet is toegestaan. In de dadingsovereenkomst is de wijze waarop het wijzigen van de bestemming van het bestemmingsplan Moorwijk, waartegen zoals in de akte van levering door de gemeente is verklaard op publiek- of privaatrechterlijke gronden geen bezwaren waren, diende te worden gewijzigd bepaald.

Het aanpassen van bestemming diende te gebeuren middels een procedure tot wijziging van het bestemmingsplan, indien mogelijk in de vorm van een zelfstandige projektprocedure. Die procedure had op korte termijn na tekening van de dadingsovereenkomst, maar in ieder geval zodra de koopsom op de derdenrekening van de notaris was gestort, moeten starten. Dat was op 22 oktober 2004, de datum van de akte van levering, het geval. (zie o.a. punt 9 en punt 10 van de dadingsovereenkomst) Tot op heden is met de vastgelegde en bedoelde aanpassing van de bestemming door de gemeente nog niet gestart. (Hoezo korte termijn?)

Ik heb geconstateerd dat de Afdeling rechtspraak Raad van State is in de uitspraak nummer 201101181/1/R3 d.d. 25 april 2012 geoordeeld heeft over de wijze waarop de gemeente met haar verplichtingen jegens Vastgoed Moorwijk B.V. opgenomen in de akte van levering is omgesprongen.

Blijkens de uitspraak door de Afdeling bestuursrechtspraak wordt aan de Raad van de gemeente Boxtel opgedragen om binnen 52 weken na verzending van de uitspraak voor het gebied Moorwijk, waar ook onderwerpelijke percelen deel van uitmaken, een nieuw bestemmingsplan vast te stellen met inachtneming van haar uitspraak. Door de Afdeling wordt 52 weken kennelijk als een redelijk termijn gezien voor een herziening/aanpassing van een of de bestemming(en) in het bestemmingsplan Moorwijk. Derhalve kan korte termijn zoals door mij bedoeld en vastgelegd in de akte van levering, door partijen nu niet anders worden uitgelegd.

In de akte van levering is vastgelegd de wijze waarop de notaris dient om te gaan met het in depot staande bedrag. Duidelijk is dat de gemeente Boxtel de wijziging van de bestemming en/of de verlening van de bouwvergunning niet binnen de termijn zoals is vastgelegd en bedoeld in de dadingsovereenkomst, heeft verleend. Betaling aan de gemeente is derhalve op basis van het bepaalde in de akte van levering, de koopovereenkomst en de dadingsovereenkomst nooit meer mogelijk. Ook duidelijk is dat de beoogde herziening van het bestemmingsplan en/of de bouwvergunning zoals vastgelegd of bedoeld geen goedkeuring van de hogere overheid heeft verkregen omdat de vereiste provinciale goedkeuring, niettegenstaande dat het de gemeente niet bekend was dat het beoogde gebruik op publiek- of privaatrechterlijke gronden niet zou zijn toegestaan, door de gemeente niet is aangevraagd.

Uw college weigert aan de (correcte) uitvoering van het bepaalde in de akte van levering mede te werken. Mag ik u verzoeken het College hier toe te instrueren.

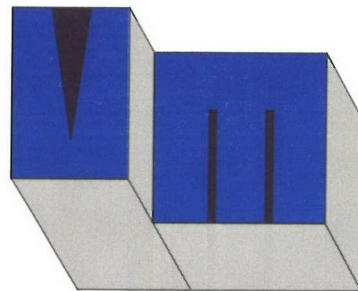
Kopie van dit schrijven zend ik aan Van 't Hooft & van Rosmalen notarissen en Vastgoed Moorwijk B.V..

Met vriendelijke groet,

H.J.F. van Susante.



VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen
Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken
en het college van B en W
Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

Eersel, 30 oktober 2013.

Betreft: de uitspraak van de Raad van State d.d. 25 april 2012

GEMEENTE BOXTEL			
31 OKT 2013			
			ovb
afd.	Ro		kopie Jun

Geachte leden van de Raad, de Commissie Ruimtelijke Zaken en het college van B en W,

Recent hebben wij kennis genomen van het vastgestelde verslag van de vergadering d.d. 20 augustus 2013 van de Commissie Ruimtelijke Zaken van de gemeente.

Wij zijn verwonderd over het hierin op blz. 2 *Bijlage 1*, gestelde onder '4. **Aandachtspunten**', onder 'b. **Door de raad voor de commissie geagendeerde stukken:**
Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 30 mei 2013 inzake het beroepsschrift wat is ingediend door Vastgoed Moorwijk B.V. tegen het niet tijdig nemen van een besluit door de gemeente Boxtel: CDA en D66 uit raad 25-6-2013.'.

Op de vraag van de heer Hegeman:

'-D 66 (Hegeman) vraagt naar de gevolgen van het niet voldoen aan de gestelde eis van de Raad van State en wat de reden is geweest om niet te voldoen aan die eis';

antwoordt wethouder Van de Langenberg als volgt:

'In reactie op D66 meldt de wethouder dat de Rechtbank eind juli 2013 in een uitspraak de gemeente in het gelijk gesteld heeft voor wat betreft het niet kunnen toepassen van de art-19 procedure (weigering bouwvergunning). Dit is de reden dat er, binnen het gestelde jaar, geen nieuw bestemmingsplan is opgesteld. Naar alle waarschijnlijkheid wordt eind deze maand het concept bestemmingsplan, samen met het exploitatieplan en de planschadeovereenkomst, besproken met de initiatiefnemer. Over zowel het bestemmingsplan, het exploitatieplan als de planschadeovereenkomst moet overeenstemming¹ worden bereikt met de initiatiefnemer² alvorens de bestemmingsplanprocedure kan worden doorlopen. De commissie zal, daar waar mogelijk, deelgenoot gemaakt worden van de ontwikkelingen.'

Wij wijzen u erop dat het antwoord van de wethouder niet juist is.

In het door het college van B en W, bij de uitvoering van de dadingsovereenkomst d.d. 19 juli 2004 en de overeenkomst van 1 november 1990 in acht te nemen ruimtelijke ordeningsbeleid, is het gebied Moorwijk bestempeld als bestaand stedelijk gebied. Zowel in de door u als Raad in 2002 vastgestelde Structuurvisie-Plus, als in de door provincie Noord-Brabant vastgestelde ruimtelijke ordeningsplannen (zoals het Streekplan 2002, het Uitwerkingsplan Boxtel, Haaren en Sint-Michelsgestel (2004), de Interim Structuurvisie (2008), de Paraplunota (2008) en de Verordening ruimte fase 1 (2010) etc.) is het gebied Moorwijk aangeduid als bestaand stedelijk gebied.

¹ Er bestaat al jaren overeenstemming, zie o.a. de overeenkomsten d.d. 31 oktober/1 november 1990 en d.d. 19 juli 2004.

² Er is geen sprake van een initiatiefnemer. De gemeente Boxtel en Vastgoed Moorwijk B.V. zijn over en weer overeenkomsten aangegaan.

Aan een uitvoering op korte termijn zijn na de ondertekening van de dadingsovereenkomst, de koopovereenkomst en het verlijden van de akte van levering, waarin/mede ook alle geschillen en procedures zonder enige uitzondering zijn beëindigd, buiten (indien vereist) de goedkeuring van de hogere overheid, geen voorwaarden verbonden.

Wat betreft de intenties van uw college van B en W op 9 juli 2010 bij de aanduiding van het gebied Moorwijk tot bestaand stedelijk gebied in de Verordening ruimte fase 1 doen wij u toekomen de Memorie van antwoord/Nota van Wijziging 45/10 D d.d. 9 juli 2010 Bijlage 2., het Herzien ontwerp besluit 45/10 E d.d. 9 juli 2010 Bijlage 3., het Amendement Moorwijk A3 d.d. 9 juli 2010 Bijlage 4., het Besluit 45/10 E d.d. 9 juli 2010 Bijlage 5. En blz. 106 t/m 111 van de notulen van de vergadering van Provinciale Staten d.d. 9 juli 2010 Bijlage 6. De bedoelingen van uw college van B en W, die haaks staan op het door de gemeenteraad vastgestelde beleid en de op grond daarvan aangegane verplichtingen, hebben wij hierin gemarkeerd.

Bovendien zou de gemeente met de uitvoering van het bepaalde in de overeenkomst hebben dienen te starten op korte termijn na de ondertekening daarvan op 19 juli 2004 en in ieder geval uiterlijk op 22 oktober 2004. Hoe de Raad en de coalitiepartijen (tot en 22 augustus 2013) en de colleges van B en W zijn omgegaan met deze sinds 2004 op de gemeente rustende verplichting is duidelijk. Als contractspartner hebt u, in ieder geval tot op de dag van vandaag, niet gedaan wat u had behoren te doen.

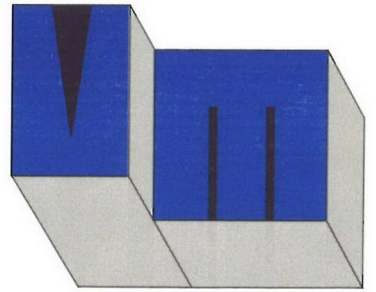
Door een aantal leden van verschillende fracties van de Raad en de Commissie Ruimtelijke Zaken zijn in de afgelopen jaren vragen gesteld aan het college van B en W betreffende de wijze van uitvoering van de gesloten overeenkomst(en). Tot op de dag van vandaag blijft een openbaar debat hierover uit. Waarom? Waarom krijgen wij op geen van de door ons inzake uw handelen gestelde vragen van u een correct en duidelijk antwoord?

D66 Boxtel, heeft in de brief d.d. 15 mei 2012 Bijlage 7. aan burgemeester Van Beers aangegeven, dat D66 vindt, dat de gemeente zich een betrouwbare partner moet tonen en dat D66 tot op dat moment niet de informatie had om dat na te kunnen gaan. Om die rede is de brief opgesteld in het kader van art. 37 RvO inzake Moorwijk, en staat daar onder meer in : *'Wij hechten zeer aan een betrouwbaar bestuur, transparante besluitvorming en tijdige en correcte informatievoorziening richting betrokkenen'*³. Daarom hebben we met betrekking tot het voorgaande de volgende vragen. ' ter verkrijging van die informatie ook verstuurd. Zie hierover ook het schrijven van het college van B en W 24 augustus 2012 Bijlage 8. De inhoud van de brief van D66 en met name ook de vragen van D66 dient u als hier woordelijk ingelast en ook als door ons aan u gestelde vragen te beschouwen, waarop ook wij na bijna 10 jaar een antwoord van u wensen te ontvangen.

Verder voegen wij bij de brief d.d. 3 oktober 2013 aan het college van B en W van de partijen INbox, Combinatie 95 en PvdA groen links Bijlage 9., onderwerp: artikel 37 erfenis dossiers oud wethouder Wim van der Zanden, en van de brief d.d. 9 oktober 2013 aan het college van B en W van Balans Bijlage 10., onderwerp: schriftelijke vervolgvragen ex. Art. 37 RvO: dossiers oud wethouder. De inhoud van zowel de brief van de partijen INbox, Combinatie 95 en PvdA Groenlinks als de brief van

³ Dit woord ontbrak in de brief, maar wij nemen dat dit wordt bedoeld.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Balans dient u als hier woordelijk ingelast en als door ons aan u gestelde vragen te beschouwen waarop ook wij, wat betreft het gebied Moorwijk, na bijna 10 jaar een antwoord van u wensen te ontvangen.

| Wanneer worden onze gerechtvaardigde vragen betreffende uw handelen door u beantwoord?

Wij houden u, zoals u al eerder door ons of in onze opdracht is bericht, aansprakelijk voor de door uw toedoen en nalaten door ons in de afgelopen jaren geleden en nog te lijden schade.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.

Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a horizontal line and a small flourish.

A.J.M. van Esch.

| Bijlagen: de in het schrijven vermelde bescheiden.

4. Aandachtspunten.

a. Aandachtspuntenlijst

Dhr. Van Hellemondts vraagt naar de stand van zaken landgoed Bloemendaal en duurzame campus. Wethouder Van de Wiel geeft aan dat er niets nieuws te melden is voor wat betreft landgoed Bloemendaal. Met de commissie is afgesproken dat rond de jaarwisseling, één jaar na het aantreden van de programmamanager, de Duurzame Campus geëvalueerd zal worden.

b. Door de raad voor de commissie geagendeerde stukken:

Brief van de Raad van State afdeling Bestuursrechtspraak d.d. 30 mei 2013 inzake het beroepsschrift wat is ingediend door Vastgoed Moorwijk BV tegen het niet tijdig nemen van een besluit door de gemeente Boxtel; CDA en D66 uit raad 25-06-2013.

De fracties reageren als volgt:

- CDA (van Erp) ontvangt graag een overzicht van de stand van zaken.
- D66 (Hegeman) vraagt naar de gevolgen van het niet voldoen aan de gestelde eis van de Raad van State en wat de reden is geweest om niet te voldoen aan de eis. Wethouder van de Langenberg geeft aan te voldoen aan het verzoek van de CDA. In reactie op D66 meldt de wethouder dat de rechtbank eind juli 2013 in een uitspraak de gemeente in het gelijk gesteld heeft voor wat betreft het niet kunnen toepassen van de art. 19-procedure (weigering bouwvergunning). Dit is de reden dat er, binnen het gestelde jaar, geen nieuw bestemmingsplan is opgesteld. Naar alle waarschijnlijkheid wordt eind deze maand het concept bestemmingsplan, samen met het exploitatieplan en de planschadeovereenkomst, besproken met de initiatiefnemer. Over zowel het bestemmingsplan, het exploitatieplan als de planschadeovereenkomst moet overeenstemming worden bereikt met initiatiefnemer alvorens de bestemmingsplanprocedure kan worden doorlopen. De commissie zal, daar waar mogelijk, deelgenoot gemaakt worden van de ontwikkelingen.

Brief van de fractie van D66 over Bodemverontreiniging terrein Biomerieux d.d. 30 mei 2013 en het antwoord van het college daarop d.d. 12 juni 2013; CDA uit raad 25-06-2013.

De fracties reageren als volgt:

- D66 (Hegeman) informeert naar de afweging van het college om geen inzage te willen in het dossier in relatie tot de voorwaarden van de geheimhouding.
- CDA (Van Erp) merkt op dat het realiseren van het kV-station op het terrein van Biomerieux verreweg de beste locatie is. De fractie geeft aan daarom op tijd maatregelen te nemen om het kV-station op deze plek te kunnen realiseren.
- SP (Van de Ven) vraagt waarom de informatie van het bodemloket niet gedeeld wordt door het college.

Wethouder Van de Wiel geeft aan dat het college van mening is informatie transparant te willen en kunnen delen met de commissie en raad. Het leek hen daarom niet verstandig in het geheim kennis te hebben van gegevens bij een politiek zo gevoelig onderwerp. Transparantie was niet mogelijk geweest in deze. Het betrof geheimhouding in de breedste zin van het woord. Wethouder Van de Wiel moet een antwoord op de vraag van de SP schuldig blijven. Dit wordt nagegaan.

Memorie van antwoord / Nota van Wijziging 45/10 D

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 9 juli 2010

Onderwerp

Kaartwijziging Verordening ruimte Noord-Brabant, fase 1

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

's-Hertogenbosch

Datum

9 juli 2010

DIS-nummer

1703851

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling &

Handhaving

Bijlage(n)

-

In de aangenomen motie M4 wordt -voor zover relevant voor de casus Moorwijk te Boxtel- het volgende aan ons opgedragen:

“- voor het gebied Moorwijk te Boxtel de aanduiding EHS niet op dat gebied te leggen.”

In het aan u aangeboden Statenvoorstel 45/10A en ontwerpbesluit 45/10B is voorgaande motie verwerkt.

Door alleen de EHS-status van het gebied Moorwijk te verwijderen wordt niet het gewenste resultaat behaald. Het ligt in de rede tevens een andere

aanduiding voor het gebied op te nemen. Na overleg met de gemeente Boxtel, stellen wij voor om voor het gebied Moorwijk de aanduiding ‘integratie stad-land’ op te nemen. Hiervoor zijn de volgende redenen:

- in het verleden is er namens het college van Gedeputeerde Staten een mediation-traject met betrekking tot de ontwikkelingen in het gebied Moorwijk doorlopen. Hoewel dit niet tot een oplossing heeft geleid, is in dit traject door gemeente en provincie nadrukkelijk naar voren gebracht dat stedelijke ontwikkeling alleen aanvaardbaar is als in samenhang daarmee ook de groene waarden van het gebied ontwikkeld worden. De aanduiding integratie stad-land is hiervoor juist bedoeld.
- De aanduiding ‘integratie stad-land’ sluit aan bij de aanduiding die op de gronden aan de overzijde van de weg zijn gelegd, waar eveneens sprake is van de aanduiding integratie stad-land.

Wij stellen u voor te besluiten conform bijgaand gewijzigd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: E.F.M. Vos, (073) 680 81 59

Herzien ontwerp-besluit 45/10 E

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 9 juli 2010

Onderwerp

Kaartwijziging Verordening ruimte Noord-Brabant, fase 1

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 22 juni 2010;
- gelezen de Memorie van Antwoord/Nota van Wijziging van Gedeputeerde Staten, d.d. 9 juli 2010;
- gelet op motie M4, aangenomen door Provinciale Staten op 23 april 2010;

besluiten:

1. de eerste partiële herziening Verordening ruimte, die elektronisch is vastgelegd als: NL.IMRO.9930.vr2010herzien01_0001, in die vorm vast te stellen;
2. een volledige verbeelding van de kaartwijzigingen overeenkomstig de onder 1 vastgestelde vorm op papier overeenkomstig de bijgevoegde en gewaarmerkte bijlage, vast te stellen, waarbij:
 - voor het gebied Moerwijk te Boxtel de aanduiding ecologische hoofdstructuur vervalt en de aanduiding integratie stad-land wordt opgenomen;
 - voor de vloeivelden te Dinteloord de ecologische hoofdstructuur vervalt voor het op de kaart aangeduide gebied.
3. te bepalen dat Gedeputeerde Staten het besluit tot kaartwijziging, zoals vastgesteld onder 2 bekendmaken in het Provinciaal Blad;
4. te bepalen dat het besluit tot kaartwijziging zoals vastgesteld onder 2 voor een ieder ter inzage ligt op het provinciehuis en op het kantoor van de gemeenten Boxtel en Steenbergen;
5. te bepalen dat Gedeputeerde Staten aan de gemeenten Boxtel en Steenbergen een mededeling doen van het besluit tot kaartwijziging zoals vastgesteld onder 2.

's-Hertogenbosch

Datum

9 juli 2010

DIS-nummer

1703851

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling &
Handhaving

Bijlage(n)

1

's-Hertogenbosch, 9 juli 2010

Provinciale Staten voornoemd,

de voorzitter

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

de griffier

mw. drs. E.M.W.J. Wöltgens



Aangenomen A3
(CDA, VVD, PvdA)
Statenfractie C4-SGP
voor
9/7/10

Amendement Moerwijk

Provinciale Staten in vergadering bijeen op 9 juli 2010

Kennis genomen hebbende van het statenvoorstel en de memorie van antwoord 45/10 D.

Overwegende dat:

- Het gebied Moerwijk in de Uitwerkingsplannen Boxtel, Haaren en Sint-Michielsgestel is gelegen.
- op basis van de voorschriften en de plankaarten van het uitwerkingsplan, ISV en de paraplunota heel het gebied ten oosten van de spoorlijn (in Boxtel) onderdeel is van het bestaand stedelijk gebied.
- de verordening Ruimte fase 1 is gebaseerd op de Interimstructuurvisie en paraplunota waarin het Streekplan 2002 en de Uitwerkingsplannen beleidsarm zijn overgenomen.
- duidelijk is dat stedelijke ontwikkeling alleen mogelijk zal zijn in samenhang met landschapsontwikkeling omdat in de Uitwerkingsplannen van dit gebied stedelijk gebied is aangeduid met de toevoeging 'beheer en intensivering' en 'stedelijke groene drager'. Conform kaart 12 uitsnede Boxtel, pag. 56 uitwerkingsplan 2004.
- Integratie stad – land doet geen recht aan hetgeen is opgenomen in het uitwerkingsplan 2004.

Besluiten de tekst van het statenvoorstel als volgt te amenderen:

Besluitpunt 2 verwijderen het onderdeel:

- voor het gebied Moerwijk te Boxtel de aanduiding ecologische hoofdstructuur vervalt en de aanduiding integratie stad – land wordt opgenomen.

En toevoegen een nieuw streepje bij besluitpunt 2 :

- Voor het gebied Moerwijk te Boxtel de aanduiding ecologische hoofdstructuur vervalt en de aanduiding uit het uitwerkingsplan streekplan wordt opgenomen te weten: "bestaand stedelijk gebied" en de verdere uitwerking over te laten aan de gemeente Boxtel.

En gaan over tot de orde van de dag,

PvdA
R. Wagemakers

Rob Wagemakers

VVD
Mariëtha Prins

M.W. Prins

CDA
Ingeborg Verschuuren

Ingeborg Verschuuren

Besluit 45/10 E

Voorgestelde behandeling:

PS-vergadering : 9 juli 2010

Onderwerp

Kaartwijziging Verordening ruimte Noord-Brabant, fase 1

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

- gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 22 juni 2010;
- gelezen de Memorie van Antwoord/Nota van Wijziging van Gedeputeerde Staten d.d. 9 juli 2010;
- gelet op motie M4, aangenomen door Provinciale Staten op 23 april 2010;
- gechoord de beraadslagingen;

besluiten:

1. de eerste partiële herziening Verordening ruimte, die elektronisch is vastgelegd als: NL.IMRO.9930.vr2010pherzien01_0001, in die vorm vast te stellen;
2. een volledige verbeelding van de kaartwijzigingen overeenkomstig de onder 1 vastgestelde vorm op papier overeenkomstig de bijgevoegde en gewaarmerkte bijlage, vast te stellen, waarbij:
 - voor het gebied Moerwijk te Boxtel de aanduiding ecologische hoofdstructuur vervalt en de aanduiding uit het uitwerkingsplan streekplan wordt opgenomen te weten: "bestaand stedelijk gebied"; en de verdere uitwerking over te laten aan de gemeente Boxtel;
 - voor de vloeivelden te Dinteloord de ecologische hoofdstructuur vervalt voor het op de kaart aangeduide gebied.
3. te bepalen dat Gedeputeerde Staten het besluit tot kaartwijziging, zoals vastgesteld onder 2 bekendmaken in het Provinciaal Blad;
4. te bepalen dat het besluit tot kaartwijziging zoals vastgesteld onder 2 voor een ieder ter inzage ligt op het provinciehuis en op het kantoor van de gemeenten Boxtel en Steenbergen;

's-Hertogenbosch

Datum

9 juli 2010

DIS-nummer

1703851

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling &
Handhaving

Bijlage(n)

1

5. te bepalen dat Gedeputeerde Staten aan de gemeenten Boxtel en Steenbergen een mededeling doen van het besluit tot kaartwijziging zoals vastgesteld onder 2.

Datum

9 juli 2010

DIS-nummer

1703851

's-Hertogenbosch, 9 juli 2010.

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de griffier,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

A.J. Brul, adj.

repressieve tolerantie. Je mag zeggen wat je wilt maar we gaan gewoon onze gang. Dat is een van de redenen waarom wij niet met uw plan zullen instemmen.

De heer *Van Heugten* (GS;CDA): Voorzitter, heel kort. De heer *Zeegers* heeft gelijk, er staan heel veel dingen niet in dit plan maar dat is terecht. Er staat ook niet in dat de ondernemers allemaal netjes hun premies moeten betalen en dat ze hun inkomstenbelasting netjes moeten opgeven. Er zijn heel veel zaken die nog direct verband houden met dit plan maar er niet instaan en dat is terecht want het is een bestemmingsplan.

Ik wil nog even de opmerking over de inspraak rechtzetten. Ik heb aangegeven dat we hier met een klankbordgroep en een onafhankelijke voorzitter werken. U hebt allemaal in de verslagen kunnen lezen dat de inspraak van de burgers die hierbij betrokken zijn geweest, echt serieus is genomen en wel degelijk heeft geleid tot een aantal wezenlijke aanpassingen in dit plan. Ik zou het een tekort van uw kant vinden als u dat als een rituele dans bestempelt.

De *voorzitter*: Thans zijn aan de orde de stemmingen over het voorstel en over motie M15. Allereerst over het voorstel.

Mevrouw *Aarts-van de Loo* (CDA): Voor.

De heer *Zeegers* (SP): Tegen.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): Voor, maar in verband met de kierechten kunnen we niet instemmen met de besluiten onder 1 en 2. Zie ik dat goed?

De *voorzitter*: De gedeputeerde kan nu niet de antwoorden want we zijn aan het stemmen maar hij heeft gezegd dat hij los van de vaststelling van het plan technisch op dat punt terugkomt.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): Dan zijn we voor.

De heer *Wagemakers* (PvdA): Voor.

De heer *Martens* (GroenLinks): Tegen.

De heer *Vreugdenhil* (ChristenUnie-SGP): Tegen.

Mevrouw *Verstappen* (PvdD): Tegen.

De *voorzitter*: De aanwezige leden van de fracties van het CDA, de VVD en de PvdA hebben voor dit voorstel gestemd en die van de overige fracties er tegen zodat zij is aangenomen.

In stemming komt motie M15.

Mevrouw *Aarts-van de Loo* (CDA): Tegen.

De heer *Zeegers* (SP): Wij stemmen in met de motie. Wij vinden haar zelfs zo goed dat hij haar mede hadden kunnen ondertekenen.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): Tegen.

De heer *Wagemakers* (PvdA): Voor.

De heer *Martens* (GroenLinks): Voor.

De heer *Vreugdenhil* (ChristenUnie-SGP): Voor.

Mevrouw *Verstappen* (PvdD): Voor.

De *voorzitter*: De aanwezige leden van de fracties van het CDA en de VVD hebben tegen deze motie gestemd en die van de overige fracties ervoor zodat zij is verworpen.

Nummer 45/10

Kaartwijziging Verordening ruimte Noord-Brabant, fase 1

Mevrouw *Verschuuren* (CDA): Voorzitter! Op 23 april is in de Staten een motie aangenomen over het gebied Moerwijk te Boxtel. In dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan deze motie en wordt een aangepaste kaart voorgelegd. Dat is een goede zaak want op basis van de voorschriften en de plankaarten van het uitwerkingsplan en de ISV (investeringsbudget stedelijke vernieuwing) is heel

het gebied ten oosten van de spoorlijn onderdeel van het bestaand stedelijk gebied. We hebben afgesproken dat de eerste fase van de verordening beleidsarm wordt ingevoerd. Dus nu geen nieuwe gebiedsaanduidingen opnemen. Daarom zal er namens de coalitiepartijen door Rob Wagemakers een amendement worden ingediend op voorstel van 45/10 B. Hierin wordt aangegeven dat de oorspronkelijke status van het gebied wordt gerespecteerd. Dat is stedelijke ontwikkeling in samenhang met landschapsontwikkeling. Het is aan de gemeente Boxtel om hieraan in het bestemmingsplan een goede invulling te geven. Op deze wijze kan dit dossier afgehandeld worden en hoeven geen extra stappen meer gezet te worden. De bal ligt nu bij de initiatiefnemer en de gemeente Boxtel.

De heer *Heijmans* (SP): Voorzitter! De SP-fractie ziet af van spreektijd.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): Voorzitter! Ook ik begin met 23 april. De Staten namen toen een motie nummer M4 aan waarin aan GS werd gevraagd de kaarten behorende bij de verordening ruimte Noord-Brabant fase 1 in een aantal situaties te corrigeren overeenkomstig de uitwerking behorende bij het streekplan 2002. Immers, de verordening ruimte fase 1 is gebaseerd op de structuurvisie waarin ongewijzigd het beleid voor streekplan en uitwerkingsplannen is overgenomen. Tijdens de inspraak bij de interim-structuurvisie in november 2007 merkte de gemeente Boxtel op dat het stedelijk gebied in het noorden van deze gemeente op de kaart staat aangegeven als EHS natuur terwijl tussen een aantal gemeenten waaronder Boxtel, en de provincie is afgesproken dat dit gebied in het stedelijk gebied ligt. Ik citeer uit deze inspraak:

‘Deze gronden zijn in het uitwerkingsplan aangeduid als stedelijk gebied, beheer en intensivering en stedelijk groene drager. De gemeente verzoekt de kaarten aan te passen aan het uitwerkingsplan.’

Kennelijk gebeurt dit niet want in een brief van de gemeente Boxtel aan de commissie RM van maart van dit jaar lezen we: Ten onrechte wordt een

klein gedeelte van het bestaand stedelijk gebied en een klein deel van Moerwijk aangeduid als EHS en niet als stedelijk gebied, terwijl in de Nota van Wijziging is aangetekend dat de EHS zonder uitzondering van Moerwijk zou worden verwijderd. De bestemming EHS is in flagrante tegenspraak, zo schrijft de gemeente Boxtel, met het gemeentelijk en het provinciaal beleid zoals eerder vastgelegd in de structuurvisie, uitwerkingsplan Boxtel, Haaren, Sint Michielsgestel, en in de interim structuurvisie en de paraplunota. Dit betekent dat het gebied Moerwijk in zijn geheel verwijderd moet worden van de kaartlaag EHS en op de kaartlaag bestaand stedelijk gebied aangegeven moet worden. Daar ging onze motie over. De gedeputeerde erkende in de vergadering van PS in april dat er een fout is gemaakt en hij zegde toe dat dit gerepareerd zou worden. Het ging om niet meer en minder dan het herstellen van een fout in de kaarten. U begrijpt dat onze verbazing groot was toen we hoorden dat aanpassing bij de verordening fase twee zal plaatshebben. Dat zou betekenen dat bestaand ongewijzigd beleid op dit onderdeel opnieuw de inspraak in zou gaan, terwijl alleen zoals gezegd een fout hersteld behoefde te worden. Onze verbazing werd nog groter bij het lezen van het voorstel van GS dat eerst voorlag en waarin de bestemming van het gebied in de verordening zou worden gewijzigd in landelijk gebied. Vandaag hebben we een voorstel ontvangen om dit gebied op de kaarten aan te geven als integratie stad land. Een gebied integratie stad land is volgens de verordening fase 1 een gebied waar onder voorwaarden stedelijke ontwikkeling mogelijk is et cetera, maar wel na ontheffing door GS. Nogmaals gezegd, waar gaat het om? Het gaat om het herstellen van een fout in de verordening ruimte fase 1, een verordening gebaseerd op de interim structuurvisie waarin onverkort het beleid van het streekplan 2002 en de uitwerkingsplannen zijn overgenomen. Hierin staat de begrenzing van heel Moerwijk op de kaartlaag bestaand stedelijk gebied. Waarom corrigeren GS dit niet gewoon als ze daarvoor de bevoegdheid hebben?

De fractie van de VVD vindt dit alles een zeer vreemde gang van zaken die onnodig veel tijd en

energie van deze en gene heeft gekost. We gaan er nu vanuit dat we met dit amendement dat we samen met PvdA en CDA indienen de zaak nu afdoen.

De heer *Wagemakers* (PvdA): Voorzitter! Ik zal beginnen met het indienen van het amendement zodat dat alvast kan worden gekopieerd.

Al een paar keer is verteld dat de oorsprong van dit dossier en deze behandeling beruhten bij motie nummer vier in april. Daar is al genoeg over gezegd. Maar wat jammer nu. Als ik een vergelijking mag maken met uw uitstekende verhaal gisteren over de trieste situatie door de ontslagen in Oss waarin u heel duidelijk wist aan te geven waar wij als Nederlanders wellicht op onderdelen verkeerd handelen, moet ik op dit niveau onze Staten maar vooral GS even waarschuwen voor het feit dat wij, Staten, geweldig op onze donder krijgen. Hoe is het toch mogelijk dat bij de verordening na een aantal brieven van Goirle, Tilburg, Boxtel – daar gaat het nu hoofdzakelijk over – heel eenvoudig wordt gezegd en gevraagd: we zijn met plannen bezig en die gaat u nu wijzigen; zou u die wijzigingen ongedaan willen maken want we zijn al een eind op wcg. Bij de verordening is daarover al een motie aangenomen en na heel veel soebatten komen wij vandaag eindelijk uit bij een amendement waarin wij als Staten zeggen hoe we het willen hebben en hoe verantwoord dat naar onze mening is. Daar gaan wij over. Het gaat dan in dit geval over Boxtel. Ik hoop dat de gedeputeerde in september klaar is met twee andere onderdelen van de motie namelijk die betreffende Tilburg en Goirle. Anders moeten wij daar weer zoveel tijd aan besteden. Wat is hier al een tijd aan besteed! Die kunnen we beter gebruiken om ons goede imago van de provincie in de richting van de gemeentes te faciliteren. Waarvan akte!

Voorzitter. Het amendement gaat over Moerwijk en daar is al heel veel over gezegd. Wij willen daar gewoon de originele onderdelen van het stedelijk gebied, de groene drager heette het destijds, voor de verandering van de verordening en de ontwerp-structuurvisie, teruggedraaid hebben. Dan kan

Boxtel vooruit.

De voorzitter: Door de leden Wagemakers, mw. Prins-Afman en mw. Verschuuren wordt het volgende amendement voorgesteld:

"Provinciale Staten in vergadering bijeen op 9 juli 2010, kennis genomen hebbende van het Statenvoorstel en de Memorie van Antwoord,
overwegende dat:

- *het gebied Moerwijk in de Uitwerkingsplannen Boxtel, Haaren en Sint-Michielsgestel is gelegen;*
- *op basis van de voorschriften en de plankaarten van het uitwerkingsplan, ISV en de paraplunota heel het gebied ten oosten van de spoorlijn (in Boxtel) onderdeel is van het bestaand stedelijk gebied;*
- *de verordening Ruimte fase 1 is gebaseerd op de Interimstructuurvisie en de paraplunota waarin het Streekplan 2002 en de Uitwerkingsplannen beleidsarm zijn overgenomen;*
- *duidelijk is dat stedelijke ontwikkeling alleen mogelijk zal zijn in samenhang met landschapsontwikkeling omdat in de Uitwerkingsplannen van dit gebied stedelijk gebied is aangeduid met de toevoeging 'beheer en intensivering' en 'stedelijke groene drager', conform kaart 12 uitsnede Boxtel, pag. 56 uitwerkingsplan 2004;*
- *integratie stad - land geen recht doet aan hetgeen is opgenomen in het uitwerkingsplan 2004,*

besluiten de tekst van het Statenvoorstel als volgt te amenderen:

besluitpunt 2 verwijderen het onderdeel:

- *voor het gebied Moerwijk te Boxtel de aanduiding ecologische hoofdstructuur vervalt en de aanduiding integratie stad - land wordt opgenomen,*

en toevoegen een nieuw streepje bij besluitpunt 2:

- *voor het gebied Moerwijk te Boxtel de aanduiding ecologische hoofdstructuur vervalt en de aanduiding uit het uitwerkingsplan streekplan wordt opgenomen te weten: "bestaand stedelijk gebied" en de verdere uitwerking over te laten aan de gemeente Boxtel."*

De voorzitter: Dit amendement maakt onderdeel uit van de beraadslaging. Het krijgt nr. A3.

De heer *Martens* (GroenLinks): Voorzitter! Mijn inbreng richt zich op het tweede punt, de vloeivelden, met name het perceel ecologische

hoofdstructuur. Ik heb het bij het vorige agendapunt ook al aangegeven. Volgens mij is het principieel fout zoals het hier wordt al gepakt. We hebben een stuk ecologische hoofdstructuur waar inderdaad ook een industriële bestemming op ligt. Puur het feit dat het ook een industriële bestemming heeft, is geen reden om de ecologische hoofdstructuur er af te halen. Je kijkt of er potentiële natuurwaarden aanwezig zijn en daarover kun je discussiëren. Vervolgens beslis je dan of de bestemming ecologische hoofdstructuur er al of niet op blijft rusten. Enkel en alleen het feit dat het ook een industriële bestemming heeft, is voor ons duidelijk geen motivatie om de bestemming ecologische hoofdstructuur er af te halen. Wij zullen dan ook tegen dit voorstel stemmen.

De heer *Van Heugten* (GS;CDA): Voorzitter! Ik kan mij op zich goed vinden in de kritische woorden van een aantal fracties over de correctie die hier heeft plaatsgevonden. Ik wil het ook even kort toelichten. Aan het gebied Moerwijk zijn al zeven jaren van procedures voorafgegaan. De ontwikkelaar die daar bezig is, is voor de gemeente en voor de provincie geen vreemde. Hij heeft al drie keer bij de Raad van State gestaan en er is een mediation-procedure gevoerd. Dit stukje is dus in het verleden al met veel gedoe omgeven geweest. Dat was voor mij ook de reden toen het werd aangekaart in de commissie ruimte te proberen een einde aan dat gedoe te maken. Dat was u van harte met mij eens en daar hebben we ook samen over afgesproken dat te doen.

Bij de vaststelling van de verordening heeft u echter ook een motie aangenomen waarmee de correctie zou moeten plaatsvinden. Bij de uitwerking en vertaling ervan kwamen we tot de ontdekking dat niet GS bevoegd zijn die verandering aan te brengen maar dat alleen PS bevoegd zijn die wijziging aan te brengen. Dat is helaas niet meegenomen in de publicatie van de verordening fase 1. Dus zonder de vereiste correctie is de verordening fase 1 vastgesteld en gepubliceerd. Dat noopte ons ertoe die correctie alsnog langs de Staten te leiden om haar uitgevoerd te krijgen. Daarbij hebben wij ons te

laat gerealiseerd dat bij het weghalen van de EHS, namelijk uw opdracht in de motie, overigens verder zonder compensatie, de ondergrond daarmee blanco werd. Een blanco ondergrond betekent in de legenda van de kaart dat het landelijk gebied wordt. Dat was niet de bedoeling en dat hebben we ook niet gedaan. Ik heb toen aan de gemeente Boxtel gevraagd wat haar beter zou passen, bestaand stedelijk gebied of integratie stad land. In een eerder brief heeft de gemeente aangegeven dat het bestaand stedelijk gebied zou moeten zijn maar in dat overleg heeft zij toen aangegeven dat het maar integratie stad land moet worden.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): De gedeputeerde gaat nu heel gemakkelijk over dat landelijk gebied heen met te zeggen dat dat niet is gedaan maar waarom krijgen we dan nu een echt statenvoorstel waarin de term landelijk gebied staat?

De heer *Van Heugten* (GS;CDA): Bij het weghalen van de EHS kwam in de kaartenopbouw het landelijk gebied te voorschijn. Je moet dan echt een andere bestemming benoemen. Die omissie is rechtgezet.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): U hebt ons dus graag aan het werk willen houden.

De heer *Van Heugten* (GS;CDA): Nee, ik heb u nu niet aan het werk willen houden. We hebben geprobeerd de correctie goed te verwerken en dat is niet op de juiste manier gebeurd. Daar heeft u groot gelijk in en u heeft terecht aangegeven dat het niet kan.

Gezegd is dat we terug moeten naar de oude benamingen en de oude classificatie zoals die destijds in de interim structuurvisie stond. Dat kan niet want die classificatie hebben we niet meer. Als we die nu aan zouden geven, zouden we een benoeming in de verordening opnemen die niet omgeven is met de voorschriften maar bovendien – dat zou u moeten weten – laat de groenstedelijke drager geen bebouwing toe. Als we het nu groenstedelijke drager zouden maken zoals het destijds is bestemd, zou er geen bebouwing meer

mogelijk zijn. Ik denk dat dat niet de bedoeling is en ook de gemeente Boxtel heeft dat aangegeven. Er is ruimte voor ontwikkeling, met respect voor de groene kwaliteiten van dit stukje gebied. Daar wil de gemeente Boxtel zorgvuldig mee omgaan. Wij zijn het daar van harte mee eens en wij willen dat faciliteren. Daarom hebben wij in het voorstel dat u als laatste heeft gekregen, voorgesteld de benoeming integratie stad land op te nemen. Dat was overigens in overeenstemming met de mening van de gemeente Boxtel en dat is deze week nog zo met hen afgestemd.

Ik kan mij erin vinden, er een nieuwe benaming aan te geven, zoals voorgesteld in het amendement, namelijk bestaand stedelijk gebied. Het is uw keuze en ik respecteer uw keuze. Het kaartmateriaal kan daarop worden aangepast. U stelt het nu voor bij amendement en daardoor kan het in één keer goed in de verordening ruimte worden opgenomen.

Tot slot nog een opmerking over andere zaken die in de moties bij de verordening ruimte staan. Een motie ging over drie locaties, te weten Moerwijk in Boxtel, het MOB-complex in Tilburg en het sportcomplex in Goirle. Dinsdag aanstaande ligt in GS voor een notitie aan de commissie om uit te leggen wat er in deze situaties gaat gebeuren. Dat krijgt u deze week of na de zomervakantie dus. Dat geldt ook voor de tweede motie die gaat over aanpassing van het kaartmateriaal aan de voormalige structuurvisie en interim structuurvisie. In dezelfde notitie zult u ook een uitleg krijgen hoe wij met die moties zijn omgegaan en zullen omgaan.

De heer *Heijmans* (SP): Voorzitter! Hoe kunnen we toch alsjeblieft voorkomen dat we in de toekomst de Statenvergadering aan zo'n onderwerpen moeten besteden. Ik word hier niet vrolijk van.

De heer *Van Heugten* (GS;CDA): Voorzitter! Die opmerking is terecht. Er blijkt ook uit hoe belangrijk het is dat we een verordening vaststellen die een behoorlijk detailniveau kent. Dan komt het er erg nauw op aan dat de kaarten goed zijn. Het blijkt inderdaad uitermate moeilijk te zijn, zelfs in dit digitale tijdperk, een foutloze kaart te hebben.

Het herstel van de kaart is wel onderdeel van de verordening en is dus ook onderdeel van de procedure via de Staten. Dat is nu eenmaal zo vastgelegd. Ik ben het helemaal met de oproep van de heer *Heijmans* eens. Het luistert geweldig nauw bij dit soort verordeningen waarbij wij als provincie zo gedetailleerd kaarten vaststellen – misschien moeten we ons afvragen of het wel nodig is dat zo te doen – want het kan gaan om kleine fouten die voor de individuele belangen van onze burgers in Brabant grote gevolgen kunnen hebben. Daar moeten we uitermate zorgvuldig mee omgaan.

De heer *Wagemakers* (PvdA): Voorzitter! De opmerking van de heer *Heijmans* kan op verschillende manieren worden uitgelegd. Als de heer *Heijmans* bedoelt dat wij ons als Staten nu niet meer bezig moeten houden met die details, is dat een mogelijkheid. De heer *Heijmans* kan echter ook bedoeld hebben – als hij het niet heeft bedoeld doe ik dat nu – dat als een gemeente bij de vaststelling van een verordening in de periode vooraf aangeeft wat hun problemen zijn met in dit geval reeds ingang gezette ontwikkelingen en als de Staten dan zeggen bij motie dat het terug moet naar de oude situatie, het toch een kleine zaak is om dat te doen. Dat ben ik met de heer *Heijmans* helemaal eens. Het gaat over onze rol als provincie.

De voorzitter: Ik stel als uw voorzitter vast dat wij zorgvuldig moeten besluiten. De gedetailleerde kaarten hebben rechtsgevolgen. Aan detaillering zullen we niet ontkomen. Dit moest via de Staten gaan vanwege precies die rechtsgevolgen. Er zijn gewoon fouten gemaakt bij de uitwerking en daarvoor passen excuses. Er is hier gewoon niet goed gewerkt. Dat moet de volgende keer beter.

In stemming komt amendement A3.

Mevrouw *Verschuuren* (CDA): Voor.

Mevrouw *Slegers* (SP): Tegen.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): Voor.

De heer *Wagemakers* (PvdA): Voor.

De heer *Martens* (GroenLinks): Tegen.

De heer *Vreugdenhil* (ChristenUnie-SGP): Voor.

De *voorzitter*: Ik zie de PvdD niet meer. Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de VVD, de PvdA en de ChristenUnie-SGP voor dit amendement hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt het geamendeerde voorstel.

Mevrouw *Verschuuren* (CDA): Voor.

Mevrouw *Slegers* (SP): Nu het geamendeerd is zijn we tegen.

Mevrouw *Prins-Afman* (VVD): Voor.

De heer *Wagemakers* (PvdA): Voor.

De heer *Martens* (GroenLinks): Tegen.

De heer *Vreugdenhil* (ChristenUnie-SGP): Voor.

De *voorzitter*: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de VVD, de PvdA en de ChristenUnie-SGP voor dit geamendeerde voorstel hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat het is aangenomen.

De vergadering wordt te 16.30 uur tot 16.40 uur geschorst.

Nummer 19/10

Stimuleringsfonds nieuwbouwwoningen Noord-Brabant

De *voorzitter*: Het woord is aan de heer Dörr van de fractie van het CDA.

De heer *Dörr* (CDA): Voorzitter! Mijn fractie heeft de joker ingezet, maar ik maak gaarne gebruik van

het voorwerk dat de heer Van de Ven heeft verricht. Hij bezoekt op dit moment zijn dochter die in het ziekenhuis is opgenomen. Wij hebben vijf minuten geleden nog contact gehad. Zij houdt zich kranig en wordt om zes uur geopereerd. Wij hopen dat het allemaal goed gaat.

Voorzitter. Laat ik met het goede nieuws beginnen: het CDA steunt dit voorstel. De stagnatie van de woningbouw in Brabant haart ons grote zorgen zowel vanuit een volkshuisvestingsbelang als vanuit een economisch belang. De krantenberichten van de afgelopen week bevestigen helaas dat beeld. Wij denken dat wij in dezen het ergste nog niet achter de rug hebben. Het is dan ook jammer dat het voorstel enkele maanden is blijven liggen.

Mijn fractie was in de commissie kritisch positief. Zij had weliswaar een positieve grondhouding maar er waren wel wat vragen. Kan dit instrument voldoende effectief zijn? Komt het geld wel bij de juiste projecten terecht, dus ook bij de kleine? Is het niet te bureaucratisch, te ingewikkeld waardoor er een drempel wordt opgeworpen die wellicht te hoog wordt om het instrument in te zetten? Misschien is de uitvoering niet transparant genoeg?

Wij zijn van mening dat de gedeputeerde onze vragen voldoende beantwoord heeft en daardoor zijn onze reserves weggenomen. Wij vinden hierbij de volgende zaken heel belangrijk: de middelen zijn ook voor de kleinere projecten beschikbaar, het middel is een aanvulling op de bestaande instrumenten, zowel voor consumenten als producenten, en het voorziet in een stimulans bij de woningbouwcorporaties. Met dit instrument kan de provincie voor een aantal projecten – ongeveer 900 – het verschil maken. Die rol van de overheid vindt mijn fractie heel belangrijk. Ieder draagt zijn eigen verantwoordelijkheid, waar nodig geeft de overheid het laatste zetje.

Conclusie: wij vinden dit een welkome aanvulling op de crisismaatregelen. In crisistijd is het rechtvaardig om een slagvaardig bestuur te hebben. Wij vragen het college zo spoedig mogelijk hiermee te starten, maar willen wel graag een evaluatiemoment afspreken: over een jaar, een halfjaar; roept u maar!



Afdeling Boxtel

Aan: burgemeester F.H.J.M van Beers

Van: fractie D66 Boxtel

Kopie aan: pers, Moorwijk B.V.

Onderwerp: vragen ex art. 37 RvO inzake Moorwijk.

Boxtel, 15 mei 2012

Geachte Voorzitter,

Tijdens de afgelopen vergadering van de commissie RZ kwam de kwestie Moorwijk (wederom) ter sprake. Aanleiding was een passage in de risicoparagraaf van de jaarrekening. Hierin stelt uw college dat het onzeker is of de € 360.000,- in depot betreffende Moorwijk in 2013 vrij zullen komen. In de commissie gaf wethouder Van der Zanden aan schadeclaims van de kant van Moorwijk B.V. niet uit te sluiten, hetgeen hij herhaalde in het Brabants Dagblad van afgelopen zaterdag.

De kwestie Moorwijk is inmiddels een zeer langlopend dossier. Hieraan leek in 2004 een einde te komen met de ondertekening van een akte van levering (d.d. 25 oktober 2004), koopovereenkomst en een mediationovereenkomst (beiden gedateerd 19 juli 2004). In de notariële akte van levering wordt letterlijk gesteld dat "(...) de verkoper en koper deze geschillen en procedures zonder enige uitzondering hebben beëindigd (...)". Ook in een brief van uw college aan Provinciale Staten d.d. 22 april 2010 bevestigt u dit door het volgende te stellen: "We zijn inmiddels met de grondeigenaar tot overeenstemming gekomen over alle te verwezenlijken ambities en willen nog vóór de zomer van 2010 starten met de planologische procedure". Desondanks maakten de genoemde afspraken en ambities geen deel uit van het op 23 november 2010 door de raad vastgestelde bestemmingsplan Noord. Naar aanleiding van vragen tijdens deze raadsvergadering gaf wethouder Van der Zanden aan dat er pas een volgende stap in de procedure zal worden gezet op het moment dat uw college en Moorwijk B.V. een overeenkomst tekenen waarin de wederzijdse rechten en plichten zijn vastgelegd die uit de mediationovereenkomst voortvloeien.

Wij hechten zeer aan een betrouwbaar bestuur, transparante besluitvorming en tijdige en correcte informatievoorziening richting. Daarom hebben we met betrekking tot het voorgaande de volgende vragen.

1. Hoe verklaart u de discrepantie die is gelegen in *enerzijds* het feit dat er volgens de notariële akte geen geschillen meer zijn en u in 2010 nog aan PS bericht dat u overeenstemming hebt met de grondeigenaar en *anderzijds* de mededeling van de wethouder dat het proces stopt op het tekenen van een nieuwe overeenkomst?
2. Vindt u dat de wethouder, in het licht van het voorgaande, afdoende invulling heeft gegeven aan zijn informatieplicht richting de raad?
3. Bent u met ons van mening dat indien er in deze nog zaken contractueel geregeld moeten worden, dit had moeten gebeuren in een onlosmakelijk met de akte van levering verbonden koopovereenkomst / mediation-overeenkomst?
4. Bent u met ons van mening dat de eis om een nadere overeenkomst te tekenen niet past binnen de constructie van de in 2004 afgesloten overeenkomsten, aangezien er in geen van deze overeenkomsten een voorbehoud wordt gemaakt ten aanzien van het sluiten van een dergelijke nadere overeenkomst?
5. Klopt onze informatie dat u (in het verleden) heeft aangegeven niet mee te willen werken aan de aanvraag van Moortwijk BV zolang Moortwijk BV niet contractueel afstand doet van het recht om schade te claimen?
6. Indien het antwoord op de vorige vraag positief was: acht u een dergelijke eis redelijk en juridisch houdbaar?
7. Welke specifieke punten hebben u er vanaf medio 2010 tot op heden van weerhouden om uw verplichtingen uit genoemde overeenkomsten uit 2004 na te komen?
8. Kunt u een inschatting geven van de hoogte van een mogelijke schadeclaim van Moortwijk B.V. en van de kans dat deze claim gehonoreerd wordt?
9. Waarom is in de risicoparagrafen van de jaarrekening 2011 en de begroting 2012 enkel het niet tijdig ontvangen van het bedrag uit het depot genoemd en niet het risico op een schadeclaim?
10. Bent u het met ons eens dat een risico als bedoeld in de vorige vraag *wel* onderdeel zou moeten uitmaken van de risicoparagraaf?
11. Welke acties heeft u ondernomen en/of gaat u ondernemen om de bedoelde risico's zoveel mogelijk te beperken?
12. Heeft u een extern juridisch adviseur ingeschakeld in deze kwestie?
13. Gaat u op korte termijn naar de raad met een voorstel komen tot wijziging van het bestemmingsplan Noord, conform de uitspraak van de ABRvS van 25 april 2012?
14. Zo ja, op welke termijn?
15. Wat heeft u besloten ten aanzien van de bouw aanvragen van Moortwijk B.V. (kenmerken BV/2006283, BV/2007140 en BV/2007276)?

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met vriendelijke groet,
fractie D66 afdeling Bostel,

Jos Hegeman
Bart Louwers

Fractie D66
Nieuwland 31
5283 AJ Boxtel

Uw brief / nr.: 12.5746
Met datum: 15-5-12
Ons kenmerk:
Datum: 24-8-12
Burgerservice nummer:

Behandeld door: Margreet Kösters
Telefoonnummer: (0411) 65 53 34
Bijlagen:
Verzenddatum:

Onderwerp: vragen ex art 37 Reglement van Orde

10 SEP. 2012

Geachte heren Louwers en Hegeman,

Uw fractie heeft ons schriftelijke vragen gesteld over Moorwijk. Tijdens de besloten informatieve raadsbijeenkomst van 19 april 2012 en recent op 22 augustus hebben wij u een inhoudelijke toelichting gegeven op de stand van zaken in het dossier Moorwijk en alle door de aanwezige gestelde vragen beantwoord.

Daarom beschouwen we uw vragen bij brief van 15 mei jl als beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Boxtel,
De secretaris, De burgemeester,
J.K. Fraanje



Betreft: artikel 37 erfenis dossiers oud wethouder Wim van der Zanden.

Bortel, 3 oktober 2013.

Geacht college,

Gelet op recente publicaties in BD en BC van gesprekken met Wim van der Zanden waarin hij terugkijkt op zijn wethoudersfunctie het volgende.

Van der Zanden geeft in dit gesprek de indruk zeer daadkrachtig te zijn geweest en vele onderwerpen besluitklaar te hebben aangeleverd en hoopt dat zijn voormalige collega's met dezelfde voortvarendheid de dossiers nu goed afronden. Ze hebben het voor het inkoppen, laat hij weten. Van der Zanden doet dat slim: als de komende tijd in die dossiers alsnog een kink in de kabel komt, dan heeft dat niet aan hem gelegen maar aan het handelen van het college van drie wethouders.

Wij vinden het zeer integer dat de wethouders Peter van de Wiel, Tossy de Man Pollman en Willie van de Langenberg in het openbaar hierop niet reageren.

Het beeld dat van der Zanden schetst, baart ons zorgen. En wel om meerdere redenen. Als coalitiegenoten hebben we afgelopen drie jaren van dicht bij mogen ervaren hoe Van der Zanden heeft geworsteld met dossiers die tegenstrijdige belangen aangaan. Het gebrek aan inlevingsvermogen in andere partners en burgers in complexe en conflictgevoelige situaties leidde ertoe dat dossiers stagneerden in plaats van dat zij tot succesvolle afronding kwamen. We noemen als voorbeeld het centrumplan met eerst de vijver en boomgaard en daarna de pastorietuin, we noemen het dossier van het KV station in Lennisheuvel en de ruis rondom het vrij geven van het rapport en de plannen van de dubbele overweg en ontsluiting bij de Leenhoflaan. En zo zijn er meer dossiers. Ook alleen dankzij het verantwoordelijkheidsbesef van de Raad kreeg Van der Zanden toestemming om met zijn bestemmingsplannen over de fatale datum van 1 juli 2013 te gaan.

Het gaat om dossiers die een zeer stroef verloop kenden en veel weerstand in de Bortelse samenleving hebben opgeroepen.

Omdat we ons nog steeds in een overgangssituatie bevinden en helderheid willen hebben over de erfenis van Van der Zanden, vragen wij van het college inzicht te geven in de stand van zaken van de overgedragen dossiers.

Graag voeren wij hierover te zijner tijd – niet via media of twitter –maar in de raad het debat.

Rien Schalkx Combinatie95

Anja van den Einden PvdA/GroenLinks

Jan de Koning Inbox

Bijlage 10

BALANS



p/a Luissel 9
5298 JD Boxtel

Aan College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Boxtel

Betreft:
schriftelijke vervolg-
vragen ex. art.37 RvO:
dossiers oud wethouder

Boxtel, 9 oktober 2013

Geacht College,

In vervolg op de schriftelijke vragen van de 3 coalitiepartijen hebben wij aanvullend één vraag.

Het lijkt er namelijk sterk op dat de 3 coalitiepartijen nu al twifelen aan de besluitvaardigheid van de huidige wethouders ("indekken tegen vertraging in besluitvorming") en dat de 3 coalitiepartijen bovendien weglopen voor hun verantwoordelijkheid over genomen besluiten uit het verleden. Weglopen voor verantwoordelijkheid is iets wat BALANS niet zal doen.

Tot en met 12 augustus zijn naar ons bekend is alle collegebesluiten unaniem genomen en zijn derhalve alle wethouders verantwoordelijk voor collegebesluiten en hebben de wethouders naar buiten toe de unanieme collegebesluiten verdedigd welke betrekking hadden op hun portefeuille. Dat betekent dat het gehele college ook bij de aangehaalde dossiers van oud wethouder Van der Zanden (centrumplan met eerst vijver en boomgaard en daarna (bekrachtigd middels een raadsbesluit) de pastorietuin, kV station en het al dan niet openbaar maken van de rapporten, plannen ihkv PHS met o.a. Leenhoflaan) verantwoordelijk was.

Door het schrijven van de 3 coalitiepartijen, waarin ze zelf al twifelen over de besluitvaardigheid van de wethouders, lijkt het er op dat de daadkracht en besluitvaardigheid vertrokken is uit het college. Het is aan het huidige college om de raad, maar zeker ook aan hun eigen fracties, te laten zien dat ook in lastige dossiers door hun het raads- en collegebeleid uitgevoerd wordt, en besluiten niet vooruit geschoven worden tot over de verkiezingen.

We vragen graag een herbevestiging van het college dat alle collegebesluiten in deze bestuursperiode t/m 12 augustus 2013 unaniem genomen zijn (dus ook de aangehaalde dossiers van de oudwethouder) en mocht dat niet zo zijn dan graag een overzicht van de dossiers waarbij dat niet het geval was met de stemming per wethouder.

Een overzicht over de stand van zaken van de overgedragen dossiers ondersteunen wij van harte en een raadsdebat ook. Maar dan wel een overzicht per 12 augustus 2013, want de laatste 2 maanden is het erg stil aangaande besluiten vanuit het college. Overigens is het wel een goede zaak dat de beweegredenen van een collegebesluit openbaar gemaakt worden, zodat de raad en onze burgers beter weet hebben van de pro- en contra-argumenten waar het college mee kan worstelen alvorens een besluit te nemen.

BALANS



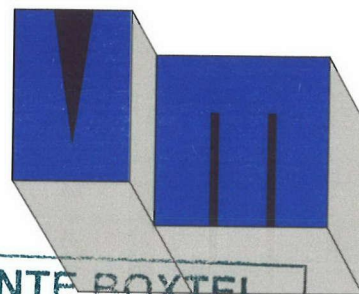
Wij hopen dat het huidige college de lef en durf niet verloren heeft sinds 12 augustus en dus nog steeds lef en durf heeft om te besluiten, ook als je weet dat je het niet iedereen naar de zin maakt met een besluit, maar het besluit wel cruciaal is om de strategische visie en het beleidsakkoord 2010-2014 uit te voeren en Boxtel eindelijk stappen zet in haar ontwikkeling ten behoeve van het woon-, werk- en leefklimaat van onze burgers.

Met belangstelling zien wij uw antwoord op onze vraag, en te zijner tijd het raadsdebat tegemoet.

Hoogachtend,
Fractie BALANS:
Mariëlle van Alphen
Serjik Safarlou
Jan Vervoorn
Erica Vos
Willy van Zuijlen

A faint, stylized version of the BALANS logo, consisting of the word "BALANS" in a thin, outlined font, positioned above a thin horizontal line.

VASTGOED MOORWIJK B.V.



Aantekenen
Aan de Raad van de gemeente Boxtel en
de Commissie Ruimtelijke Zaken
en het college van B en W
Postbus 10.000

5280 DA Boxtel.

Eersel, 31 oktober 2013.

GEMEENTE BOXTEL			
01 NOV 2013			
		ovb	
afd.	Ro	kopie	JW

Betreft: de uitspraak van de Raad van State d.d. 25 april 2012, de door u te verlenen
bouwvergunningen en het door u vast te stellen bestemmingsplan.

Geachte leden van de Raad, de Commissie Ruimtelijke Zaken en het college van B en W,

Bij deze vragen wij uw aandacht voor het op 19 juli 2004 door uw wethouder Ruimtelijke Ordening,
de heer Ger v.d. Oetelaar, onmiddellijk na de ondertekening van de dadingsovereenkomst door
burgemeester, in het bijzijn van de burgemeester en de mediator getekende verslag d.d. 25 juni
2004.

In het door mediator Hans Dona opgemaakte;

**'Kort verslag van de gezamenlijke bijeenkomst mediation gemeente Boxtel vs. Moorwijk Vastgoed
B.V.' Bijlage 1;**

zijn door de mediator de daarin tussen de gemeente en Vastgoed Moorwijk B.V. gemaakte afspraken
vastgelegd. Aangezien deze betrekking hebben op de door de raad in de vergadering van 22 juli 2004
goedgekeurde dadingsovereenkomst voegen wij deze bij **Bijlage 2.**

Bij het (al dan) niet verlenen van de bouwvergunningen (deze procedure loopt nog) alsook in het
door u in opdracht van de Raad van State opgestelde en aan ons ter eerste beoordeling voorgelegde
concept ontwerp-bestemmingsplan hebt u met het hierin bepaalde, de Raad van State verwijst
hierna in de uitspraak, geen rekening gehouden.

Wij wijzen met name wat betreft de definitieve opmaak van het nieuwe door u vast te stellen
ontwerp-bestemmingsplan ook op o.a. de volgende afspraken opgenomen in het verslag van 25 juni
2012:

Punt 6

*Het openhouden van de uitweg naar de Molenwijksweg en het aanpassen daarvan wordt tegen
betaling door de gemeente overgenomen. Dat betekend dus ook, zoals al in art 13 van de
overeenkomst is aangegeven, dat de aanschrijving zal worden ingetrokken en dat Vastgoed Moorwijk
B.V. vrijwaard wordt voor gevolgen of aanspraken die uit de aanpassingen kunnen voortvloeien.*

*De gemeente wil een deel van het teerhoudende asfalt bij het bestaande appartementengebouw
verwijderen. De kosten daarvan vallen hoger uit. Uiteindelijk wordt afgesproken dat het in artikel 6
genoemde bedrag van € 25.000,-- verhoogd wordt tot € 35.000,--*

Punt 7

*Dit punt blijft gehandhaafd. De gemeente garandeert terugstorting van dit bedrag¹ indien de
overeenkomst niet door de raad wordt aanvaard.*

¹ € 107.273,-- zie dadingsovereenkomst punt 7. Vanaf 19 juli 2004 wordt op toegezegde specificatie gewacht.

Punt 8

De formulering zou aanleiding kunnen geven tot claims van derden. De wijziging wordt anders omschreven: "de bestemming 'horeca en gestapelde woningen' wordt zodanig aangepast dat ook alleen gestapelde woningen tot de mogelijkheid behoort". De rest blijft ongewijzigd.

Punt 9

De opdracht in de laatste zin van dit artikel dient zo gelezen te worden dat Moorwijk Vastgoed bv een bouwplan maakt met stedenbouwkundige onderbouwing. Daarin wordt de eikenlaan en de rode beuk opgenomen. De gemeente regelt de ZPP en de regeling van de uitweg naar de Molenwijkseweg. In het ZPP wordt geregeld dat hetgeen in deze overeenkomst is vervat, mogelijk wordt gemaakt. Voor het overige zullen de voorschriften van het bestemmingsplan² ongewijzigd van kracht blijven.

Punt 13

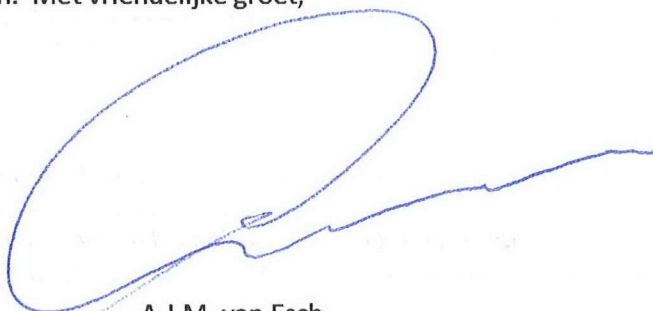
Het in dit artikel gestelde wordt pas van kracht op het moment dat de gemeenteraad zijn goedkeuring aan deze overeenkomst heeft gegeven.'

Wij verzoeken u het gestelde in de beide hiervoor vermelde en als bijlage bijgevoegde documenten zoals door de Afdeling is bepaald in acht te nemen bij de opmaak van het nieuwe (concept)ontwerp-bestemmingsplan.

Onder voorbehoud van alle rechten. Met vriendelijke groet,

Vastgoed Moorwijk B.V.

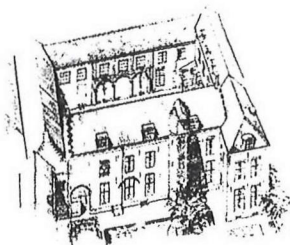
Vastgoed Moorwijk B.V.
Nieuwstraat 90-92
5521 CE EERSEL
KvK nummer 170.88276



A.J.M. van Esch.

- Bijlagen: 1. Kort verslag van de gezamenlijke bijeenkomst mediation gemeente Boxtel vs. Moorwijk Vastgoed B.V. d.d.25 juni 2004
2. Dadingsovereenkomst d.d. 19 juli 2004, door raad goedgekeurd op 22 juli 2004.

² Moorwijk



Hans Dona
Hof van Zevenbergen 7
5211 HB 's-Hertogenbosch
tel: 073-6148341
fax: 073-6120902
email: hans.dona@wxs.nl

Kort verslag van de gezamenlijke bijeenkomst mediation gemeente Boxtel vs. Moorwijk Vastgoed bv.

Datum: 25 juni 2004
Aanwezig: namens de gemeente Boxtel wethouder G v.d. Oetelaar
namens Moorwijk Vastgoed bv de heer A. van Esch
als mediator de heer J.C. Dona

Allereerst wordt gesproken over de vraag welke versie van de overeenkomst uitgangspunt is voor deze bespreking. De heer van Esch heeft een aangepaste versie gemaakt met een uitgebreide considerans, waarin meteen ook een regeling voor de derde fase is opgenomen. De heer v.d. Oetelaar heeft begrip voor de overwegingen van de heer van Esch om een dergelijke considerans op te nemen, maar geeft aan dat de vorige versie van de overeenkomst al door het college is goedgekeurd. Hij wil niet meer met een nieuwe uitgebreidere versie terug naar het college. Slechts beperkte aanpassingen zijn in zijn opvatting nog denkbaar. Bovendien geeft elke verwijzing naar het verleden weer aanleiding tot discussie. Hij wil de blik vooral op de oplossing en de toekomst gericht houden. De heer v.d. Oetelaar wil zich dan ook niet over de considerans uitspreken, maar heeft er geen bezwaar tegen het voorstel van de heer van Esch om zijn tekstvoorstel voor een considerans in dit verslag op te nemen.

Het bedoelde tekstvoorstel luidde:

- dat het bestemmingsplan "Moorwijk" is opgemaakt en vastgesteld om de plannen van de grondeigenaar mogelijk te maken;
- dat in het (voor)ontwerp bestemmingsplan "Moorwijk" het zuidwestelijk deel van Moorwijk was bestemd voor de bouw van 4 villa's;
- dat de PPC in het vooroverleg met de gemeente (ten onrechte) een Categorie III opmerking heeft gemaakt over de in het ontwerp bestemmingsplan "Moorwijk" in het zuidwestelijk deel van het plangebied, langs de Halderheiweg toegestane bebouwing met 4 villa's;
- dat de opmerking van de PPC toen ter tijd niet is weerlegd om de vaststelling van (de rest van) het bestemmingsplan "Moorwijk" niet onnodig te vertragen;
- dat de rechten op de medewerking van de gemeente om ook in het zuidwestelijk deel van Moorwijk 4 villa's te bouwen toen der tijd zijn voorbehouden;
- dat in het gebied Moorwijk op grond van de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan "Moorwijk" ten behoeve van de bestemming "Horeca en Gestapelde woningen" 3600m² van de grondoppervlakte kan worden bebouwd;
- dat voor de bouw van het in de jaren 1999/2001 gerealiseerde appartementengebouw is hiervan pas 1200m² is benut;

- dat de voorschriften van het bestemmingsplan “Moorwijk” nog 2400m2 bebouwd grondoppervlakte ten behoeve van de bestemming “Horeca en Gestapelde woningen” toestaan;
- dat in de bouwvoorschriften van de bestemming “Horeca en Gestapelde woningen” is opgenomen de tekst “ten hoogste 20 woningen mogen worden gebouwd”
- dat er in het verleden diverse meningsverschillen zijn ontstaan over de realisering van het bestemmingsplan “Moorwijk”;
- dat de toekomstige bebouwing van het gebied Moorwijk, die op grond van het vorenstaande en het streekplan Brabant in Balans in het gebied Moorwijk is toegestaan, als vrijstaande woningen en/of gestapelde woningen dient te worden bepaald;
- dat de Structuurvisie –Plus er niet aan in de weg staat om in het gebied Moorwijk te komen tot realisering van de hiervoor gekwantificeerde bebouwing;

Wat betreft de derde fase geeft de heer v.d. Oetelaar aan dat niet in deze overeenkomst te willen opnemen. Zover strekt zijn mandaat ook niet. Dat doet niets af aan het gegeven dat hij zijn woord gegeven heeft ook de mogelijkheden voor bebouwing in de derde fase positief tegemoet te treden. De heer van Esch zal het in deze fase met zijn gegeven woord moeten doen.

Uiteindelijk wordt besloten te overleggen aan de hand van de laatst opgestelde versie en daarbij de wijzigingen die de heer de Hoop heeft aangebracht in de discussie te betrekken.

Daarbij worden de volgende afspraken gemaakt:

Punt 3

De toevoeging van de heer de Hoop is onjuist. Het bestaande appartementengebouw zal niet via de Parklaan ontsloten worden, maar ontsloten blijven via de Molenwijkseweg. Dit is afgesproken toen het voorstel van de heer van Esch werd geaccepteerd om de vennen met elkaar te verbinden.

De aanvulling van de heer de Hoop wordt niet overgenomen

Moorwijk Vastgoed bv zal een verbinding van de vennen naar de Parkweg op zijn grondgebied mogelijk maken.

De overeenkomst zal op dit punt worden aangepast

Punt 5

Van Esch wil niet alleen de voor bebouwing aangemerkte grond van 5180 m2 leveren, maar het gehele kadastrale perceel. Hij zal de precieze kadastrale nummers nog doorgeven. Ook is hij niet akkoord met het basisbedrag van € 300.000. Hij wil dat makelaar Russchen de grond taxeert. Voor die prijs wil hij verkopen en terugkopen voor € 360.000 meer. Daar liggen financiële en fiscale redenen aan ten grondslag. Omdat sprake is van koop en onmiddellijke verkoop is dat voor de gemeente neutraal. Beide transacties zijn immers onverbreekelijk aan elkaar verbonden.

Wethouder v.d. Oetelaar wil dit nog even in eigen huis laten toetsen.

De overeenkomst zal op dit punt worden aangepast

De transactie zal geschieden onmiddellijk na goedkeuring van deze overeenkomst door de gemeenteraad.

Punt 6

Het openhouden van de uitweg naar de Molenwijkseweg en het aanpassen daarvan wordt tegen betaling door de gemeente overgenomen. Dat betekent dus ook, zoals al in art 13 van

de overeenkomst is aangegeven, dat de aanschrijving zal worden ingetrokken en dat Moorwijk Vastgoed bv gevrijwaard wordt voor gevolgen of aanspraken die uit de aanpassingen kunnen voortvloeien.

De gemeente wil een deel van het teerhoudende asfalt bij het bestaande appartementengebouw verwijderen. De kosten daarvan vallen veel hoger uit. Uiteindelijk wordt afgesproken dat het in artikel 6 genoemde bedrag van € 25.000,- verhoogd wordt tot € 35.000,-

De overeenkomst zal op dit punt worden aangepast

Punt 7

Dit punt blijft gehandhaafd. De gemeente garandeert terugstorting van dit bedrag indien de overeenkomst niet door de raad wordt aanvaard.

Punt 8

De formulering zou aanleiding kunnen geven tot claims van derden. De wijziging wordt anders omschreven: ""de bestemming 'horeca en gestapelde woningen wordt zodanig aangepast dat ook alleen gestapelde woningen tot de mogelijkheid behoort." De rest blijft ongewijzigd.

De overeenkomst zal op dit punt worden aangepast

Punt 9

de opdracht in de laatste zin van dit artikel dient zo gelezen te worden dat Moorwijk Vastgoed bv een bouwplan maakt met stedenbouwkundige onderbouwing. Daarin worden de eikenlaan en de rode beuk opgenomen. De gemeente regelt de ZPP en de regeling van de uitweg naar de Molenwijkseweg.

In de ZPP wordt geregeld dat hetgeen in deze overeenkomst is vervat, mogelijk wordt gemaakt. Voor het overige zullen de voorschriften van het bestemmingsplan ongewijzigd van kracht blijven.

Punt 10

Waarin de formulering staat zuidwestelijk staat dient gelezen te worden: "zuidwestelijk en zuidoostelijk gebied, aangeduid als nummer 11 op de kaart 04-L-029."

De overeenkomst zal op dit punt worden aangepast

Punt 13

Het in dit artikel gestelde wordt pas kracht op het moment dat de gemeenteraad zijn goedkeuring aan deze overeenkomst heeft gegeven.

Punt 14

De laatste passage over de bouwhekken kan komen te vervallen, aangezien dit reeds is gebeurd.

De overeenkomst zal op dit punt worden aangepast

Punt 16

Moorwijk Vastgoed bv. heeft geen bezwaar tegen de aanvulling met de dwangsom die de gemeente in de overeenkomst heeft aangebracht.

Procedureel

Moorwijk Vastgoed bv en de gemeente zullen uiterlijk maandag 28 juni aan elkaar duidelijk maken indien de thans besproken herformuleringen nog niet goed in de eindtekst zijn weergegeven.

Het streven is om op dinsdag 13 juni tot ondertekening van de overeenkomst over te gaan, zodat deze nog in de vergadering van juli door de raad kan worden goedgekeurd.

Ondertekening

Aangezien in dit verslag de uitleg die aan sommige formuleringen dient te worden gegeven nader is uitgewerkt, dient ook dit verslag voor akkoord door beide partijen te worden ondertekend.

A handwritten signature in black ink. The signature is written in a cursive style. The first part of the signature is a large, stylized 'G' with a horizontal line extending from its top. Below the 'G' is the text 'y. v.d Oetelaar'. To the right of the text is a large, flowing loop that ends in a horizontal line.

Overeenkomst over bebouwing Park Moorwijk (versie 19 juli 2004)

De gemeente Boxtel, vertegenwoordigd door haar burgemeester, de heer J. A.M. van Homelen, op grond van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 1 juni 2004, onder voorbehoud van goedkeuring door de raad,

en

Vastgoed Moorwijk b.v., Het Zandeind b.v., Vastgoed Mechelen b.v., Europlan Ontwikkeling b.v., vertegenwoordigd door haar directeur, de heer A.J.M. van Esch,

hebben overeenstemming bereikt in de mediation over de toekomstige bebouwing van Park Moorwijk en de afwikkeling van diverse meningsverschillen ten deze uit het verleden.

Deze overeenstemming is vastgelegd in de onderstaande punten:

(van deze overeenkomst maakt een door beide partijen ondertekende overzichtstekening registratienr. 04-L-029, integraal deel uit alsmede een kadastrale ondergrond van het fietspad Moorwijk, registratienr. 04-L-27)

Punt 1

Uitgangspunt bij toekomstige bouwplannen is het in stand laten van de beukenlaan (zie tekening 04-L-29 nr. 1 en de rapportage van Storix) Door een bestemmingsplanwijziging (zie punt 9) zal deze beukenlaan voor zover aanwezig positief worden bestemd.

Punt 2

Uitgangspunt bij toekomstige bouwplannen is het in stand laten van de solitaire rode beuk (zie tekening 04-L-29 nr. 2 en de rapportage van Storix) Door een bestemmingsplanwijziging (zie punt 9) zal deze beuk positief worden bestemd.

Punt 3

Het nieuw te bouwen appartementencomplex op het voormalige voetbalveld (zie punt 4) zal worden ontsloten op de Parkweg zoals het bestemmingsplan dat voorschrijft. Er zal een verschijningsvorm worden gekozen die grootser van uitstraling is dan de huidige in/uitrit naar de Molenwijkseweg, zodat duidelijk en zichtbaar is dat de hoofdingang van het gebied gelegen is aan de Parkweg.

Het nieuw te bouwen kleine appartementencomplex aan het ven (zie punt 4) zal worden ontsloten via de te handhaven beukenlaan.

Deze wegen worden geen openbare wegen en worden dus ook niet overgedragen naar de gemeente. De wegen zullen eigendom worden van de Vereniging van Eigenaren van het nieuwe appartementencomplex. De gemeente zal derhalve geen voorzieningen aanleggen t.b.v. openbare verlichting, riolering e.d.

Vastgoed Moorwijk b.v. dient voorafgaande aan de aanleg van de wegen, de overeenkomst die gesloten gaat worden met de toekomstige kopers, aan de gemeente ter goedkeuring voor te leggen.

In plaats van het doortrekken van de ontsluiting naar de Parkweg van het bestaande appartementencomplex zal Vastgoed Moorwijk b.v. een waterverbinding maken tussen beide vennen, alsmede mogelijk maken dat er een waterverbinding naar de Parkweg komt. Deze verbinding behoeft vooraf goedkeuring van de gemeente.

Punt 4

Er kunnen in plaats van het voorgenomen hotel (maximaal) 24 appartementen worden gebouwd van een vergelijkbaar oppervlak en kwaliteitsniveau als het al bestaande appartementengebouw, met in achtneming van het bepaalde in punt 9 van deze overeenkomst.

- Bij de bebouwing aan het ven wordt uitgegaan van maximaal 250 m² grondoppervlak, waarbij het handhaven van de rode beuk uitgangspunt is. (zie tekening 4A)
- De overige appartementen worden gebouwd op het voormalige voetbalveld, waarbij wordt uitgegaan van een bouwvlak van 1100-1150 m² (zie tekening 4B)
- In totaal kan derhalve maximaal 1400 m² grondoppervlak worden gebouwd.
- Gezien de prioriteit voor het handhaven van de rode beuk, is het redelijk dat als dat ten koste gaat van het bebouwingsvlak aan het ven, dat dan – indien noodzakelijk voor het aantal appartementen- de restant m²'s worden toegevoegd aan het bouwvlak op het voormalige voetbalveld

Punt 5

De gemeente zal van Vastgoed Moorwijk b.v. kopen de momenteel onbebouwde grond met deels de bestemming “Horeca en gestapelde woningen” en deels “Park en Bosgebied”, de percelen kadastraal bekend Boxtel sectie A nummers 2263, 2264 en 2471, groot respectievelijk 1.23.00 ha, 17.80 a. en 13,51 a. tezamen groot 1.54.31 ha. voor een bedrag dat zal worden vastgesteld door taxatie van makelaarskantoor Russchen. Met een toezegging van de gemeente (inspanningsverplichting) om een bestemmingsplanwijziging (ZPP) voor te bereiden waarbij de bestemming “horeca en gestapelde

woningen” zodanig wordt aangepast dat ook alleen de bouw van gestapelde woningen mogelijk wordt, zal Vastgoed Moerwijk b.v. deze grond onmiddellijk weer terugkopen van de gemeente voor een bedrag van € 360.000,- meer dan het in dit artikel genoemde taxatiebedrag. Het verschil tussen het bedrag van koop door de gemeente en terugkoop door Vastgoed Moerwijk b.v. zal in depot worden gezet bij notariskantoor Van Suzante te Bostel. Dit bedrag zal aan Vastgoed Moerwijk b.v. worden gerestitueerd indien de beoogde bestemmingswijziging geen goedkeuring van hogere overheden zal verkrijgen. Voor deze aan- en verkoop zal een afzonderlijke koopovereenkomst worden opgesteld, welke gelijktijdig met de ondertekening van deze overeenkomst door partijen wordt ondertekend.

Punt 6

De uitweg naar de Molenwijkseweg wordt gehandhaafd. In de verschijningsvorm zal het secundaire karakter worden benadrukt. De gemeente neemt de verplichting hiertoe over van Vastgoed Moerwijk b.v. tegen een betaling van € 35.000,-. Op het moment van tekenen van deze overeenkomst zal door Moerwijk Vastgoed b.v. dit bedrag zijn overgemaakt op rekening 285001396 van de gemeente Bostel.

Punt 7

Vastgoed Moerwijk bv. betaalt het bedrag van € 107.273,- dat volgens de gemeente voortvloeit uit de overeenkomst van 31 oktober/1 november 1990. Op het moment van tekenen van deze overeenkomst zal door Vastgoed Moerwijk b.v. dit bedrag zijn overgemaakt op rekening 285001396 van de gemeente Bostel.

Punt 8

De gemeente wordt wat betreft het aanpassen van de bestemming waarbij de bestemming “horeca en gestapelde woningen” zodanig wordt aangepast dat ook alleen de bouw van gestapelde woningen mogelijk wordt, gevrijwaard van planschade. Deze planschade zal, indien de situatie zich voordoet, door Vastgoed Moerwijk b.v. aan de gemeente worden vergoed. Vastgoed Moerwijk b.v. zal terzake geen beroep op de onverbindendheid van deze afspraak instellen.

Punt 9

Om de bouw van de 24 appartementen mogelijk te maken, de status van de uitweg naar de Molenwijkseweg eenduidig te regelen en het positief bestemmen van de rode beuk en de beukenlaan, zal de gemeente op korte termijn een procedure tot wijziging van het bestemmingsplan starten, indien mogelijk in de vorm van een Zelfstandige Projectprocedure (ZPP). Vastgoed Moerwijk b.v. zal

op haar kosten een stedenbouwkundig bureau opdracht geven hiervoor een voorstel te ontwikkelen en uit te werken.

Punt 10

De gemeente Boxtel verstrekt opdracht aan een extern bureau om de stedenbouwkundige invulling van het zuidwestelijk en zuidoostelijk bosgebied van Moortwijk (aangeduid respectievelijk als nummer 11A en nummer 11B op kaart 04-L-029) nader te onderzoeken. Uitgangspunt hierbij is het bestemmingsplan "Moortwijk" en/of het Streekplan "Brabant in Balans" van voorjaar 2002. Vastgoed Moortwijk b.v. wordt in de gelegenheid gesteld om zijn visie aan het bureau kenbaar te maken.

De acties als bedoeld onder sub 9 en 10 worden opgestart zodra de koopovereenkomsten sub 5 zijn getekend en de koopsom op de derdenrekening van de notaris is gestort.

Punt 11

Bij deze overeenkomst wordt uitgegaan van een volledig behoud van de publiekrechtelijke taken van de gemeente.

Punt 12

Er vindt geen communicatie over deze overeenkomst naar buiten toe plaats, anders dan waar de gemeente gehouden is in het kader van het afleggen van verantwoordelijkheid naar de gemeenteraad en de Wet Openbaarheid Bestuur.

Punt 13

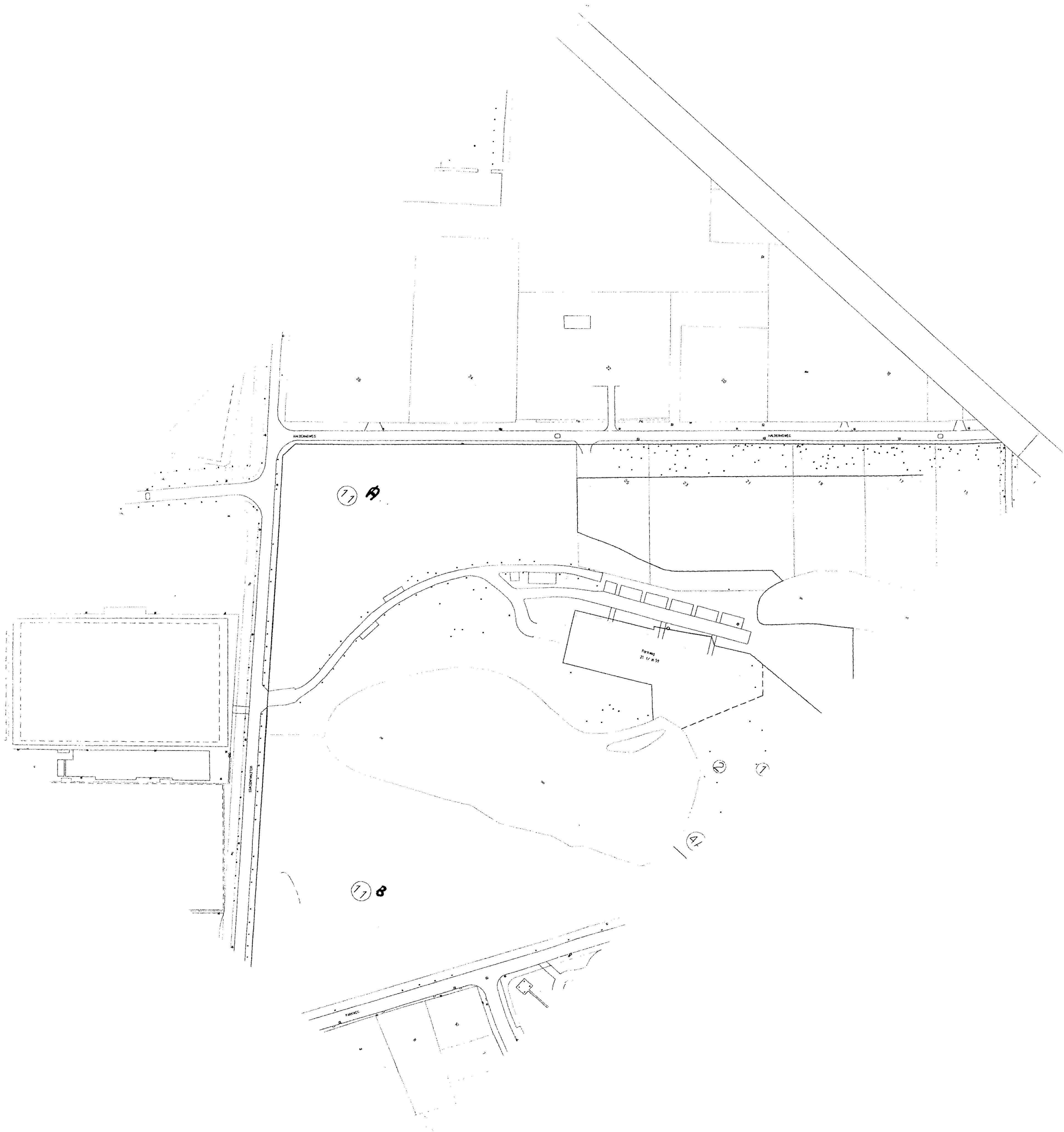
De overeenkomst wordt door geen der partijen na sluiting aangevochten. Beide partijen zien af van juridische ontbinding van deze overeenkomst.

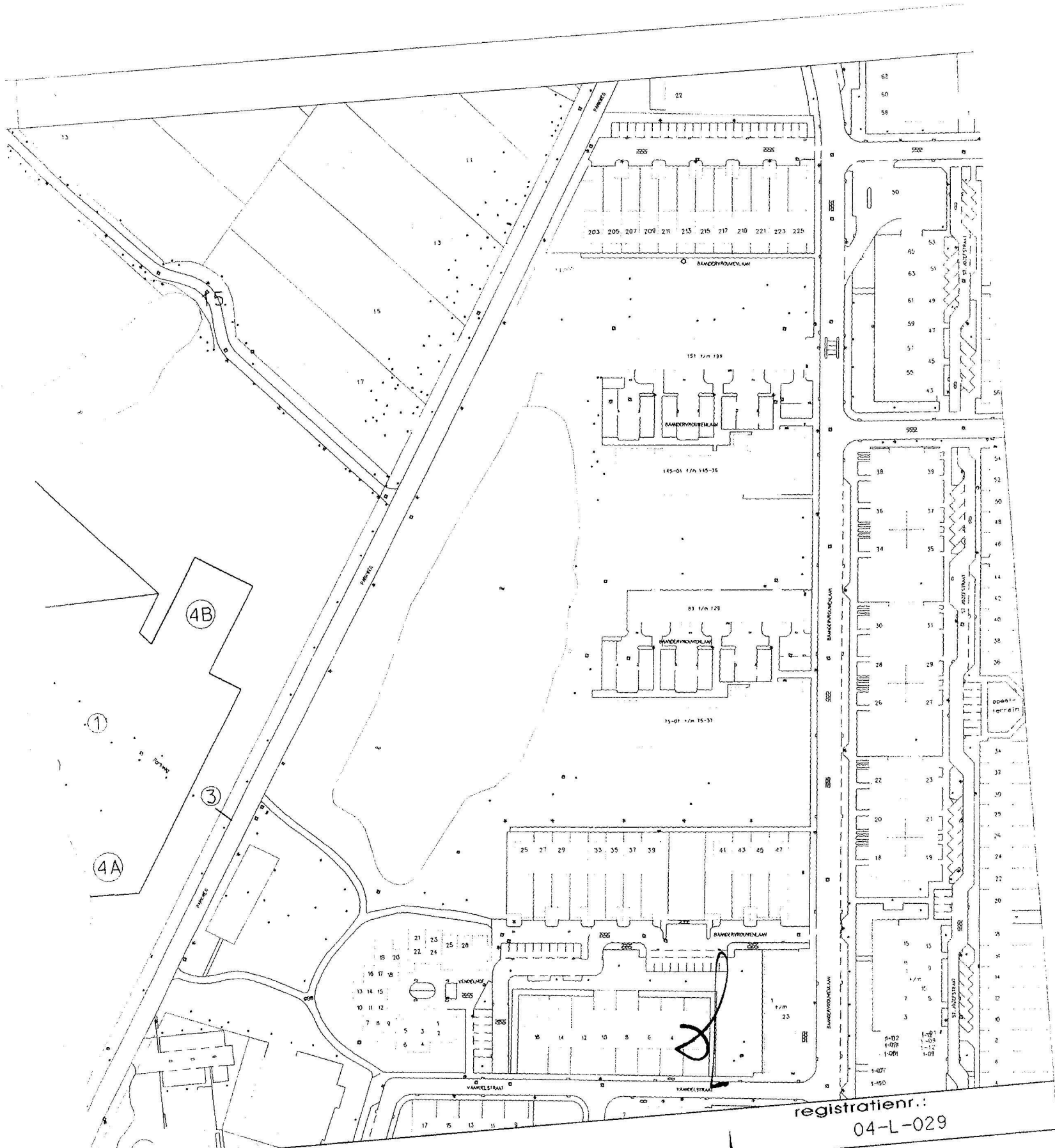
Alle procedures en geschillen uit het verleden tussen de gemeente en Vastgoed Moortwijk b.v., Europlan Ontwikkeling b.v., Het Zandeind b.v. en Vastgoed Mechelen b.v. worden met het ondertekenen van deze overeenkomst beëindigd. Hiertoe verplicht zich de heer A.J.M. van Esch, zowel voor zich privé als voor de hiervoor genoemde b.v.'s waarvan hij de directie voert.

Punt 14

Het fiets- voetpad genaamd Moortwijk zal juridisch worden overgedragen aan de gemeente in de staat waarin het zich nu bevindt, gelijktijdig met de in sub. 5 bedoelde akte voor de prijs van €1.

Bij deze verwerving wordt een gedeelte van perceel sectie A, nr 2263 betrokken volgens bijgevoegde tekening (nr. 04-L-27). De kosten van deze overdracht komen voor rekening van Vastgoed Moortwijk bv.





Behoort bij
de overeenkomst
overbebouwing park Moorwijk
J.A.M. van Homelen
A. van Esch

gemeente Bortel afd. Ruimtelijke Ontwikkeling e.o.
Postbus 10000 5280 DA Bortel

Telefoon: (0411) 655911 Telefax: (0411) 655225

registratienr.:

04-L-029

schaal:

1:1500

datum:

18-05-04



Aan het College van B&W van Boxtel
Aan de Raad van de gemeente Boxtel
Postbus 10000
5280 DA Boxtel

Commissie Ruimtelijke Ordening Lennisheuvel
Secretariaat:
AC van Grinsven
De Bocht 2, 5281 PE Lennisheuvel
tel. 0411-674713
e-mail: wijkberaad@lennisheuvel.nl
internet: www.lennisheuvel.nl

datum
2 november 2013

betreft
dubbele overweg

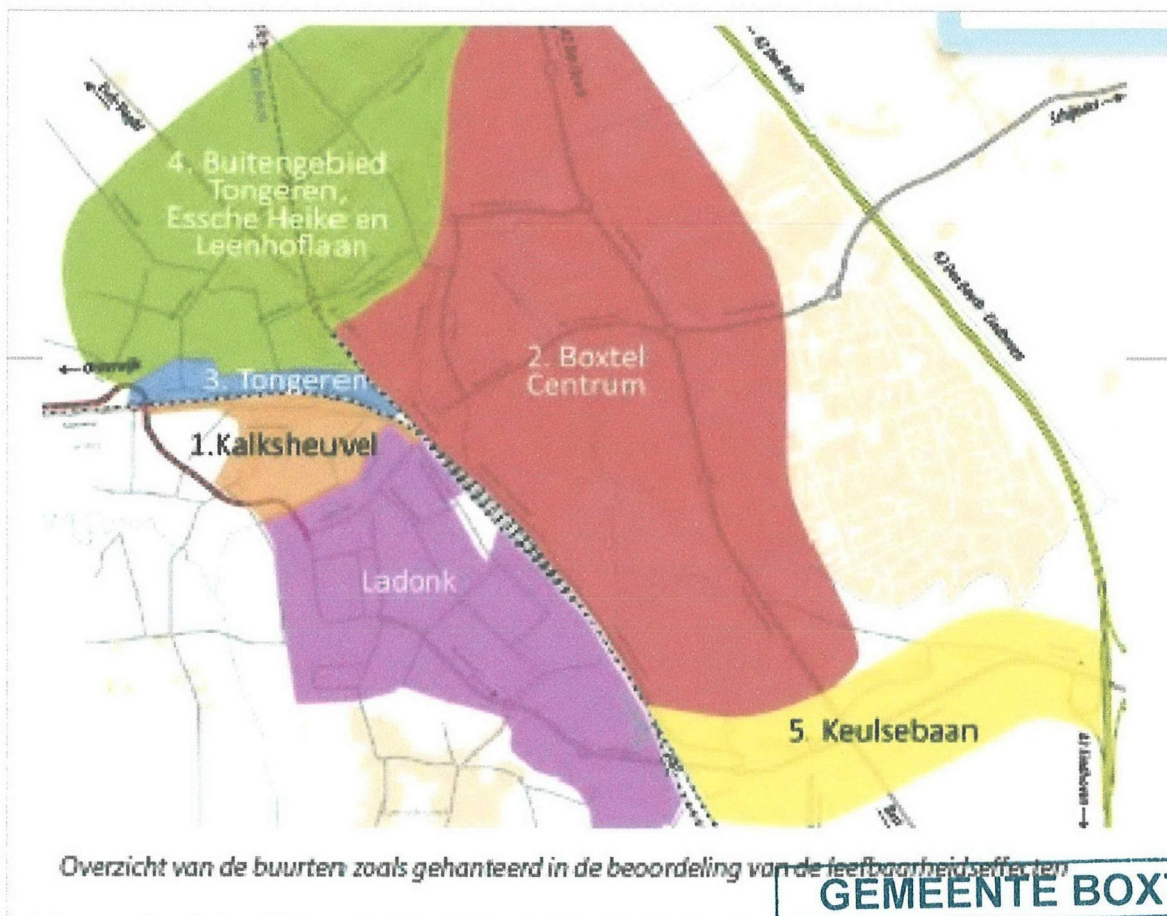
kopie
Secr. Rond Kerk en Orion, leden CROL, WeB

Geachte College, geachte leden van de Raad,

CROL, en met ons iedere inwoner van Lennisheuvel, is stomverbaasd over het feit dat u afsluiting van de dubbele overweg propageert als beste middel om het verkeersinfarct ter plaatse op te lossen. Is dat de manier waarop we in Boxtel problemen de wereld uit helpen? Overweg van de kaart: probleem opgelost! Zo kunnen we er nóg wel een paar bedenken.

Als doekje voor het bloeden meent u de mensen op Tongeren en Kalksheuvel gerust te kunnen stellen met een fietstunneltje onder het spoor. Ladonk moet het doen met een paar extra rijstroken voor de Keulsebaan en aanleg van de TALK-weg. Maar op de files op de Keulsebaan hebben die extra rijstroken geen effect en voor de TALK-weg hebt u geen geld.

En dan nog wat: U baseert uw oordeel op matrixtabelletjes met rode, groene en oranje kleurtjes, maar Lennisheuvel neemt u niet eens mee in het onderzoek naar de leefbaarheidseffecten!



GEMEENTE BOXTEL			
8 NOV 2013			
		ovb	
afd.	OR	kopie	Grif

wla
mai

B0014

Geacht College en geachte leden van de Raad,

Kijk nog eens goed naar het prentje op de voorkant van deze brief en wees eerlijk. Wie denkt u dat er blij is met deze oplossing?

De mensen die elke dag staan te wachten voor de overweg? Zij hebben een reden om daar te staan in plaats van om te rijden via de Keulsebaan of een sluiptegweg te zoeken via de Kapelweg. De werknemers en werkgevers van Ladonk? Hun standpunt is u reeds bekend.

Wij inwoners van Lennisheuvel dan? Nee hoor! In de spits staat het verkeer op de Keulsebaan richting A2 nu al stil. Dat zal andersom, richting Ladonk, ook gebeuren omdat het verkeer na de rotonde Eindhovenseweg in een trechter rijdt.

Door de dubbele overweg dicht te gooien wordt rotonde Boseind nog gevaarlijker voor voetgangers en fietsers. Vooral als zich in de nabije toekomst op Vorst A bedrijven vestigen en als er nog meer varkens naar Vion worden gevoerd. Kun je de Keulsebaan dan nog wel oversteken? En denk u eens in welke situatie er kan ontstaan als zich op Ladonk of in Lennisheuvel een calamiteit voordoet en de Keulsebaan zit potdicht!

De klankbordgroep Regenboog heeft zich unaniem uitgesproken tegen afsluiting van de dubbele overweg. Waarom luistert u daar niet naar? Wat voor nut heeft een adviesorgaan als u geen rekening wilt houden met deze vorm van participatie? Is alle energie die in de Regenboog is gestoken voor de vorm geweest? Alleen bedoeld de indruk te wekken dat er naar burgers en belangengroepen wordt geluisterd?

In feite zijn er maar twee partijen die garen spinnen bij uw voornemen de dubbele overweg af te sluiten. Dat zijn het ministerie en Prorail. Die zullen handenwrijvend lachen dat het naïeve Boxtel zichzelf tevreden stelt met halfbakken maatregelen. Waarom stelt u zich niet wat harder op richting ministerie en Prorail? Het ergste dat Boxtel zou kunnen overkomen is dat de dubbele overweg open blijft. Maar dat lijkt ons beter dan de huidige oplossingen.

Afsluiting van de dubbele overweg is voor Lennisheuvel onacceptabel; een ramp voor alle gezinnen en bedrijven aan deze kant van het spoor. Daarom vragen wij u met klem te handelen naar uw eigen ambities: verkeersveiligheid, inwoners aan zet, lange termijn denken, integraliteit en draagvlak. Het behoeft geen betoog dat Lennisheuvel u daarbij graag van dienst is.

Vertrouwende op uw medewerking,
met vriendelijke groet,
namens de Stichting Rond Kerk en Orion,



AC van Grinsven
Commissie Ruimtelijke Ordening Lennisheuvel

Aan:
Gemeenteraad

Gemeente Boxtel
College van Burgemeester en Wethouders
Markt 1
5281 AT BOXTEL

GEMEENTE BOXTEL			
01 NOV 2013			
		ovb	
afd.	OR	kopie	arf.

Rexroth
Bosch Group

Bosch Rexroth B.V.
Postbus 32
5280 AA Boxtel
Kruisbroeksestraat 1
5281 RV Boxtel
Tel. +31 411 65 1951
Fax +31 411 65 1483
www.boschrexroth.nl

Armin Golz, DCBN/FC
Tel. +31 (0)411 65 1314, Fax +31 (0)411 65 1670
armin.golz@boschrexroth.nl

29 oktober 2013

**Definitieve afsluiting dubbele overweg in het kader van het project
HOOG FREQUENT SPOOR.
Uitstel ontsluiting noordzijde Ladonk in het kader van TALK**

Geacht College,

Bosch Rexroth heeft in het recente verleden regelmatig met de Gemeente Boxtel overleg gevoerd over Boxtel als vestigingslocatie voor ons bedrijf. Daarbij hebben wij aangegeven dat in de consolidatieoverwegingen van Bosch in de Benelux het belangrijk is duidelijkheid te hebben over het commitment van de Gemeente met betrekking tot het faciliteren van ondernemen op het bedrijventerrein Ladonk. In deze gesprekken is door de Gemeente Boxtel telkens benadrukt dat Bosch Rexroth erkend en herkend wordt als belangrijke factor op het bedrijventerrein en dat de Gemeente er grote waarde aan hecht dat Bosch Rexroth langdurig aan Boxtel verbonden zal blijven. Daarbij is ook aangegeven dat de Gemeente Boxtel een verdere consolidatie van Bosch-bedrijven in Boxtel van harte zal ondersteunen.

Omdat wij als werkgever ook onze verantwoordelijkheid willen nemen in het kwalitatief vormgeven van het bedrijventerrein Ladonk en Vorst zijn wij zowel vertegenwoordigd in de werknemersvereniging WeB als ook in de coöperatie Parkmanagement. Tot op heden is dit het platform geweest waarop wij ons goed vertegenwoordigd zagen met betrekking tot de discussie TALK en de klankbordgroep HOOG FREQUENT SPOOR.

Uit recente krantenpublicaties en terugkoppeling uit de Werkgeversvereniging moeten wij helaas constateren, dat dit platform er onvoldoende in geslaagd is onze belangen, als een van de grootste werkgevers uit uw gemeente, te behartigen. Wij zien in de recent gepubliceerde plannen tot afsluiting van "de dubbele overweg" een ernstige beperking van de toegankelijkheid van het bedrijventerrein voor onze werknemers, maar vooral voor de aan- en afvoer van onze producten in het geval van calamiteiten op of bij de Keulse Baan. De ontsluiting van het bedrijventerrein is door Bosch altijd als kritisch punt gezien maar ontwikkelt zich door deze aanstaande besluitvorming tot een sterk negatieve factor in de beoordeling van de vestigingslocatie Boxtel. Het gepubliceerde uitstel van de noordelijke ontsluiting TALK maakt deze ontwikkeling voor ons bedrijf als geheel onverteerbaar.

Bosch Rexroth doet daarom een dringend verzoek op u als College om uw voorgenomen besluit op deze aspecten te heroverwegen en zeker te stellen dat toegankelijkheid tot het bedrijventerrein te allen tijde geborgd is voor zowel onze medewerkers, aan- en afvoer van producten als ook voor eventuele hulpdiensten in het geval van calamiteiten.

Wij gaan er daarbij van uit dat de Gemeente Boxtel een verdere ontwikkeling van ons bedrijf en de potentiële consolidatie van Bosch-activiteiten in Boxtel duurzaam blijft ondersteunen.

— Wij zijn natuurlijk graag bereid als directe belanghebbende met u in gesprek te gaan over het wegen van eventueel alternatieve oplossingen.

In afwachting van uw positieve reactie,

—  Bosch Rexroth BV

— R. van den Oetelaar
General Manager


A. Golz
Financieel Directeur

In het kader van de voorgenomen besluitvorming is een afschrift van deze brief verstuurd naar:

Gemeenteraad van de Gemeente Boxtel; Werkgeversvereniging WeB



18 November 2013

Geachte leden van de gemeenteraad,

Middels dit schrijven willen wij reageren op het voorgenomen besluit van het College van Burgemeester en Wethouders om de raad de voorkeursvariant inhoudend sluiting van de dubbele overweg te adviseren.

Bij deze variant B15 autoluw centrum, zal o.a. een tunneltje voor fietsers en voetgangers gerealiseerd worden, welke ook door Hulpdiensten gebruikt kan worden.

Op zich is de gedachte om met het sluiten van de dubbele overweg het centrum autoluw te maken een mooi streven. Wij zien echter alle problematiek rondom deze overweg niet opgelost met een tunneltje en een verbreding van het eerste deel van de Keulsebaan (rotonde naar A2.) Maar zijn bang dat de problematiek verschuift naar andere delen van Boxtel, waaronder de Keulsebaan tussen de Rtonde Eindhovenseweg en Ladonk. Bij calamiteiten is er een verhoogde kans op een blokkade van de aan- en afvoermogelijkheden en is Ladonk, Lennisheuvel en Boxtel-west slecht bereikbaar. Onze zorg hierover hebben wij ook meermaals geuit in de klankbordgroep De Regenboog.

De verkeer-intensiviteit zal fors toenemen op het gedeelte van de Keulsebaan welke enkelbaanse weg en tunnel blijft. Maar ook in het buitengebied, en met name in Boxtel West waaronder de wegen Tongeren, Mezenlaan, De Braken, Essche Heike alsmede de overwegen aldaar. Het lijkt ons zeer aannemelijk dat een deel van het verkeer wat nu dagelijks gebruik maakt van de dubbele overweg bij sluiting hiervan een ander en korter alternatief gaat zoeken dan de Keulsebaan.

De wegen in het buitengebied zijn niet gemaakt voor een forse toename van dit extra verkeer en dit komt de verkeersveiligheid van andere weggebruikers met name fietsers ook niet ten goede.

Een mogelijke sluiting van de dubbele overweg lijkt op het eerste gezicht de agrarische sector geen beperkingen te leveren daar zij bedrijfstechnisch maar voor enkele agrariërs van belang is. Dit mede omdat vrachtverkeer via het centrum verboden is.

Echter landbouwverkeer (tractoren en zelfrijdende landbouwmachines) mogen en moeten voor een deel wel via de Noord-Zuidas, het centrum en de dubbele overweg wel van Oost (Schijndel, Sint-Michielsgestel, Liempde) naar West rijden en andersom. Wij zijn ervan op de hoogte dat dit soms overlast geeft en niet altijd wenselijk is. Daarom waren wij ook zeer content dat het pertinent Tractorverbod op een deel van de Keulsebaan, incl. spoortunnel tijdelijk (met intentie voor langdurige ontheffing) is ingetrokken en dat er nu alleen een verbod geldt op bepaalde uren van de dag. De keuze mogelijkheid voor dit tracé is voor een groot aantal agrariërs en loonwerkers een verbetering, zowel kostenbesparend (milieu) als een veiligere route om te rijden.

Het doorgaande (langzaam) landbouwverkeer op deze (landbouw-) wegen en op de Keulsebaan zorgt echter mogelijk voor extra stagnatie bij een hogere verkeer intensiviteit een verhoogd risico op ongevallen. De tijdelijke ontheffing van landbouwverkeer op de Keulsebaan zou dan weer heroverwogen kunnen worden. Maar door het ontbreken van een tunnel ter hoogte van de dubbele overweg is men van deze wegen afhankelijk geworden. Dit is tegenstrijdig. Een herinvoering van het pertinent Tractorverbod of beperktere verkeersregels zouden dan ook uit den boze zijn!

Daarnaast worden het centrum, winkels, scholen en dergelijke door de afsluiting moeilijker en omslachtiger bereikbaar voor de bewoners van Boxtel- West, omgeving Kalksheuvel en Lenisheuvel. (waaronder diverse leden van de ZLTO)

Dit in beschouwing nemende pleiten wij voor een oplossing met een verkeerstunnel ter hoogte van de dubbele overweg welke geschikt is voor fietsers, personenauto's en de hulpdiensten.

Daarnaast zien wij in de realisatie van de verbindingsweg Kolenhoef -Kapelweg een zeer belangrijke stap om de drukte rondom de dubbele overweg en in buurtschap Kalksheuvel op relatief korte termijn aanzienlijk te verminderen.

Wij adviseren de raad om zonder een goede onderbouwing het collegevoorstel niet over te nemen en ondersteunen dan ook het initiatief van de WeB ; een proefafsluiting van de dubbele overweg ,om de consequenties te simuleren.

Met vriendelijke groet,

Namens bestuur ZLTO Afdeling Boxtel-Liempde.

Ben v.d Meijden

P/a Luissel 18, 5282 JD Boxtel

AANTEKENEN

Aan het college van B en W van de gemeente Boxtel,
Aan de leden van de gemeenteraad van de gemeente Boxtel,
Markt 1
5280 DA BOXTEL

Datum
05-11-2013

Onderwerp
Schrijven d.d. 27 augustus 2013

Geacht college, leden van de gemeenteraad,

Op 27 augustus 2013 jongstleden heb ik u een aangetekend schrijven gestuurd betreffende de aansprakelijkheidsstelling naar aanleiding van de geleden schade betrekking hebbend op mijn percelen aan de Hamsestraat te Liempde.

Hierin heb ik het college gevraagd binnen 6 weken te reageren maar tot op heden geen enkel bericht mogen ontvangen. Zelfs geen ontvangstbevestiging van dat schrijven. Kijkend naar het termijn dat deze gehele kwestie al loopt had ik op zijn minst een reactie verwacht.

Refererend aan dit schrijven stel ik de gemeente dan ook aansprakelijk voor de geleden schade. Indien u niet reageert binnen 3 weken na dagtekening van deze brief, dan zal ik samenspraak met mijn advocaat de geleden schade, gemiste inkomsten aangevuld met de wettelijke rente in beeld brengen. Indien ik deze gerechtelijke procedure in heb gezet dan zal ik deze ook niet meer afbreken.

Ik ga er derhalve dan ook vanuit dat het college een passende reactie zal geven op het schrijven van 27 augustus aangevuld met dit schrijven.

Voor uw documentatie heb ik het schrijven d.d. 27 augustus 2013 bijgevoegd.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



Hoogachtend,

L.J.F.M Peijnenburg
Savendonksestraat 7
5298 NW Liempde

Bijlage:
Schrijven d.d. 27 augustus 2013

①

GEMEENTE BOXTEL			
07 NOV 2013			
			ovb
afd.	Ro		kopie

Bofig

grf

Aan het College van Ben W
en leden gemeente Raad.
van de gemeente Bortel
Postbus 10.000
52 80 DA Bortel.

(2)

AANTEKENEN

Aan het college van B en W van de gemeente Boxtel,
Aan de leden van de gemeenteraad van de gemeente Boxtel,
Markt 1
5280 DA BOXTEL

Datum
05-11-2013

Onderwerp
Hoeve Savendonk

Geacht college, leden van de gemeenteraad,

Middels dit schrijven wil ik reageren op de uitspraak van de Raad van State betreffende "Hoeve Savendonk te Liempde".

Het afschrift van deze uitspraak met kenmerk 201208546/1/R3 verklaart het beroep van M.H. de Laat en J.J. de Laat-van Vught gegrond betreffende het besluit van de raad van de gemeente Boxtel van 26 juni 2012, kenmerk 1210228.

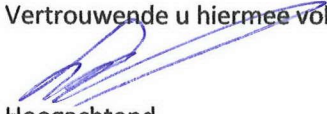
Op advies van de gemeente Boxtel in samenspraak met de provincie Noord-Brabant is het plan "Hoeve Savendonk" tot stand gekomen. De gemeente heeft al meerdere malen aangegeven dat zij in samenspraak met de provincie met een passende oplossing zouden komen. Ik heb hierover al meerdere malen telefonisch contact gehad met de afdeling "ruimtelijke zaken" van de gemeente Boxtel. Echter blijkt tot op heden dat er nog steeds niets is gebeurd betreffende de oplossing.

Recentelijk heb ik met een gedeputeerde, een oud burgemeester en een advocaat gesproken over het bestemmingsplan buitengebied 2011, behorende bestemming agrarisch. Na overleg blijkt dat het realiseren van een Bed & Breakfast op de locatie van "Hoeve Savendonk", middels een eenvoudige en relatief korte procedure voltooid kan worden. Hiervoor dient het college wel toestemming voor te verlenen.

Na de uitspraak van de Raad van State heeft oud wethouder, dhr. W. van der Zanden aangegeven de initiatiefnemer van het plan "Hoeve Savendonk" tegemoet te komen voor de reeds gemaakte kosten. De reeds gemaakte kosten bestaan uit ontwikkelingskosten, het realiseren van bouwtekeningen, waardedaling van waardevolle landbouwgrond door natuurontwikkeling en het sluiten van een anterieure overeenkomst.

Binnen 6 weken, na dagtekening van deze brief, had ik graag van u een reactie betreffende de mogelijkheid tot realisatie van een Bed & Breakfast mede als de compensatie van de opgesomde kosten welke gemaakt zijn voor de ontwikkeling van "Hoeve Savendonk".

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.


Hoogachtend,

L.J.F.M Peijnenburg
Savendonksestraat 7
5298 NW Liempde

GEMEENTE BOXTEL				
07 NOV 2013				
			ovb	
afd.	RO		kopie	grf.
B0511				

Van:

Boxtel 19-11-2013



GEMEENTE BOXTEL			
20 NOV 2013			
ovb			
afd.		kopie	

Aan: College van Burgemeester en wethouders

Aan: Gemeenteraad Leden.

Zeer Geacht college en Raadsleden.

Reeds op 21-01-2013 met kenmerk 2013/ 00024 is door onze voorzitter een bezwaarschrift ingediend tegen de korting van onze subsidie van € 1000,-- naar € 240,--.

Als zwemleider van de Watertrappers en ons instructie Team,

Als enigste vereniging, in Boxtel als vrijwilligers, die voor mensen met een beperking werken om elementair zwemopleiding en recreatief conditioneel zwemmen te geven, moeten wij toch het ergste vrezen door deze maatregel.

Regelmatig horen we dat vanuit het rijk, voor de mensen met beperking financiën naar de Gemeente worden doorgevoerd vooral t.a.v. sport voor mensen met beperkingen.

Vinden wij het toch vreemd dat zo'n ingreep in de subsidie plaats vind. Wij kunnen de contributie die rond de € 100,00 ligt, voor zwemmen van Sept tot en met April voor onze mensen met beperking niet meer verhogen.

Wij kunnen dan ook als dit zo doorgaat met ingang van 2014 niet meer de bad huur en programmering, opbrengen en zullen dan

Het college van Burgemeester en Wethouders
Postbus 10000
5280 DA Boxtel

21-01-2013.

Betreft: Bezwaarschrift subsidie toekenning 2013
Kenmerk: 2013/00024

Geacht college,

Op de eerste plaats wil ik U zeer hartelijk danken, dat voor de eerste keer in ons bestaan, wij van de Gemeente Boxtel €240,- euro subsidie als waardering hebben mogen ontvangen.

Dit na al meer dan veertig jaar Watertrappers die nog steeds door, onder andere een van de oprichters, de heer Jo Nas, ondergetekende zo'n dertig jaar en door de jaren heen vele tientallen vrijwilligers lopende het seizoen, elke zaterdag belangeloos hun uiterste best doen om mensen met een beperking een fijn, leerzaam, maar ook fysiek en geestelijk gezond zwemuurtje te bezorgen.

Echter hadden wij liever gehad dat de Gemeente Boxtel zijn waardering had laten blijken door te waarborgen dat de Watertrappers hun activiteiten kunnen continueren. Dit door de minimale subsidie van iets meer dan €1000,- per seizoen, ter beschikking te blijven stellen.

Toen, zo'n vijf jaar geleden, naast het feit dat Boxtel een nieuw zwembad kreeg, er verregaande reorganisaties ten aanzien van de subsidiestromen, plaatsvonden bij, onder andere geestelijke gezondheidszorg-instellingen en daarnaast de overheid rechtstreeks budgetten beschikbaar stelde aan de gemeentes voor activiteiten als de onze, hebben wij na intensief overleg met de toen verantwoordelijke wethouder Anton van Aert en de burgemeester een lange termijnplan opgesteld.

Naast het feit dat wij met onze expertise, hebben helpen meedenken om zwemmen voor mensen met een beperking in het nieuwe zwembad mogelijk te maken, zoals ook contractuele meerjarenafspraken met de directie van het nieuwe zwembad, het oprichten van een stichting, waarvan de oprichtingsstatuten gefiatteerd zijn door de wethouder, waren allemaal gericht op de toekomst.

Wij zijn gespecialiseerd in het leren zwemmen van kinderen met een beperking, die nergens in het reguliere systeem terecht kunnen. Het verhogen van de contributie is geen optie, omdat er nu al leden zijn, die in drie keer moeten betalen. Overigens zou dat zoveel onzekerheid geven, dat als er een aantal leden stoppen wij de hoge zwembadhuur niet meer kunnen betalen. Dit zal het einde betekenen van ruim veertig jaar Watertrappers, een sociaal initiatief van Boxtelse ingezetenen. Ik hoop dat u een en ander nog eens zou willen overwegen. Temeer daar de Gemeente geen enkel (gemotiveerd) signaal heeft afgegeven, dat zij de subsidie, lopende ons seizoen, zouden stopzetten.

Hoogachtend,

Drs. J.P.W.M. Nieuwesteeg
Voorzitter De Watertrappers
Statendaalder 7
5283 PN Boxtel

GEMEENTE BOXTEL				
21 NOV 2013				
				ovb
afd.			kopie	Grf.

Bijl

Gemeente Boxtel
t.a.v. het college van B&W en de gemeenteraad
Postbus 10000
5280 DA BOXTEL



Burgemeester

Raadhuislaan 2, Oss
Telefoon 14 0412
Fax [0412] 64 26 05
E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5340 BA Oss

Wilt u bij uw reactie de
datum van deze brief en
ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door
21 november 2013	EB/WB01	E. Broere

Onderwerp

Afstemmingsproces tussen gemeenten en
gemeenschappelijke regelingen in Brabant-Noord

Geachte gemeenteraad / bestuur / college,

Jaarlijks verstrekken wij een planning over het afstemmingsproces tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen in Brabant Noord. In de bijlage treft u de planning over 2014 aan. Met deze procedure wordt de afstemming geregeld tussen de budgetcyclus van gemeenten met de samenwerkingsverbanden in dit gebied en haar gemeenten.

Met dit proces wordt beoogd dat gemeenteraden in staat zijn te reageren op de beleidsvoornemens van de gemeenschappelijke regelingen. Zoals gebruikelijk omvat deze cyclus twee onderdelen, te weten:

- de kadernota, die op 1 februari wordt aangeboden;
- de conceptbegroting en de concept-jaarrekening die in april worden gepresenteerd.

Indien besluitvorming door gemeenteraad en/of commissie niet mogelijk is in verband met de verkiezingen in maart, dan adviseer ik om de toetsing van de kadernota's over te laten aan het college. Hiervoor is het gewenst dat de gemeenteraad het college vooraf mandateert of toestemming geeft om de zienswijze, namens de gemeenteraad, uit te brengen.

Binnen afzienbare tijd volgt een brief over de doorwerking van bezuinigingen uit de septembercirculaire.

Met vriendelijke groet,



Drs. W.J.L. Buijs-Glaudemans,
Coördinerend burgemeester

Bijlagen

1. Afstemming van werkprocessen tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen
2. Jaarkalender 2014 begrotingscyclus gemeenschappelijke regelingen

Bijlage 1

Afstemming van werkprocessen tussen gemeenten en gemeenschappelijke regelingen

Toelichting verbetering begrotingsproces.

1. Inleiding

Door de besturen van de gemeenschappelijke regelingen in Brabant-Noord is ingestemd met de procedure om te komen tot een betere afstemming in de beleidsprocessen met de deelnemende gemeenten. Een onderdeel van deze beleidscyclus is het proces van begrotingen en jaarrekeningen. Om de gemeenten in de gelegenheid te stellen tot een betere inbreng is besloten tot een kadernota die vroegtijdig (februari) in het jaar verschijnt. De gemeenten weten dan in een eerder stadium in het jaar met welke ontwikkelingen ze rekening moeten houden. De gemeenschappelijke regelingen kunnen op hun beurt bij de begrotingen voor het komende jaar, die ze in mei aan de gemeenten voorleggen, beter rekening houden met de standpunten van de gemeenten. Bij dit begrotingsproces, waarbij de gemeenteraden om zienswijze wordt gevraagd, wordt ook de jaarrekeningen van de gemeenschappelijke regeling betrokken.

Daarnaast is binnen de regio een adoptieregeling afgesproken, waarbij een klein team van ambtenaren de kadernota, de begroting en de jaarrekening analyseert voor de andere deelnemende gemeenten en daartoe een concepttraadsvoorstel opstelt. In overleg met de gemeentesecretarissen wordt daartoe een verdeling gemaakt.

Het gaat om de volgende organisaties.

- GGD Hart voor Brabant
- Veiligheidsregio Brabant-Noord
- Regionale Ambulancevoorziening Brabant- Midden- West-Noord (Alleen begroting)
- Brabants Historisch Informatiecentrum (BHIC)
- Werkvoorzieningsschap Noordoost- Brabant (WSW)
- Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noord Oost (KCV)
- Omgevingsdienst Brabant Noord
- Belastingssamenwerking Oost- Brabant (BOB)
- Regionaal Bureau Leerplicht (RBL)
- Regionaal Veiligheidshuis Maas en Leijgraaf (RVML)

Jaarkalender 2014 begrotingscyclus gemeenschappelijke regelingen			
	Actie	Week	Einddatum
Kadernota			
1.	Aankondigingsbrief van de gemeenschappelijke regeling aan gemeenten versturen met definitieve data waarop onderstaande procedure doorlopen wordt.	50	13 dec 2013
2.	<i>De gemeenschappelijke regelingen geven toelichting aan adoptieambtenaren over de kadernota, die de kadernota incl. concept meekrijgen.</i>	2	10 jan 2014
3.	Griffiers dragen zorg voor agendering in commissie en gemeenteraden en stemmen proces (kadernota en begroting/jaarrekening) af met behandelende ambtenaren in eigen organisatie.	3	17 jan 2014
4.	<i>Bespreking van de concept kadernota 2015 in het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regeling. (concept-status)</i>	4	24 jan 2014
5.	Verzending kaders naar colleges en gemeenteraden (t.a.v. de raadsgriffiers).	5	31 jan 2014
6.	Adoptieambtenaren dragen zorg voor ambtelijk advies aan collega-ambtenaren, die dit naar de eigen portefeuillehouder /burgemeester en wethouders doorgeleiden.	6	3 febr 2014
7.	<i>Bespreking kadernota 2015 in raadscommissies en/of raden of via voorlopig standpunt door de colleges. Reacties van gemeenten moeten uiterlijk 31 maart uitgebracht zijn aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling.</i>	13	28 maart 2014
8.	<i>Bespreken en vaststellen van de kadernota 2015 in het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling</i>	14	5 april 2014
9.	Doorsturen van de vastgestelde kadernota aan de gemeenten door de gemeenschappelijke regelingen.	15	11 april 2014
Begroting & jaarrekening			
10.	<i>Bespreking van de conceptbegroting 2015 en conceptjaarrekening 2013 door de gemeenschappelijke regelingen met de adoptieambtenaren.</i>	15	11 april 2014
11.	Verzending door de gemeenschappelijke regelingen van de conceptbegroting 2015 en conceptjaarrekening 2013 aan gemeenten (colleges en raadsgriffiers).	17	21 april 2014
12.	<i>Adoptieambtenaren zorgen voor een ambtelijk advies aan collega-ambtenaren die dit naar het college doorgeleiden.</i>	19	9 mei 2014
13.	Griffiers dragen zorg voor agendering in raadscommissies en/of de gemeenteraad.	20	12 mei 2014
14.	<i>Behandeling in raadscommissie en/of de gemeenteraad. Reacties van gemeenten moeten uiterlijk 1 juli uitgebracht zijn aan het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling.</i>	27	1 juli 2014
15.	<i>Vaststelling begroting 2015 en jaarrekening 2013 in algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling</i>	28	11 juli 2014
16.	Verzending begroting 2015 door gemeenschappelijke regeling aan Gedeputeerde Staten	29	15 juli 2014

ta.v college
raadsleden

①

Liempde, 29 oktober 2013

Geacht College,

GEMEENTE BOXTEL				
04 NOV 2013				
			ovb	
afd.	Ro		kopie	grb

GEMEENTE BOXTEL POSTSTUK ONTVANGEN		
datum	tijdstip	par.
1-11-2013	10.25	

Onderstaand treft u een verzoek aan m.b.t. het nieuwe bestemmingsplan "Liempde", wat u definitief gaat vaststellen. Hoewel dit bestemmingsplan al eerder ter inzage heeft gelegen, heb ik hierover toch nog een opmerking. Het betreft het LPG -tankstation gelegen aan de Roderweg 33 te Liempde.

Het verzoek heeft betrekking op de hindercirkels, die aangegeven moeten zijn in een bestemmingsplan. De regelgeving voor de aan te houden afstanden voor LPG-tankstations is erg ingewikkeld. Pas later heb ik geconstateerd dat de afstanden niet correct zijn aangegeven in de plankaart. Volgens mij is het belangrijk voor iedereen om de impact van dit bedrijf op de omgeving op de juiste wijze in het bestemmingsplan op te nemen en het lijkt mij daarom verstandig om deze afstanden correct in de plankaart op te nemen. Het gaat met name om de hindercirkels, behorende bij verschillende onderdelen van de LPG-installatie (vulpunt, ondergrondse tank en afleverzuil). Deze zienswijze wordt ingediend in de hoop dat u mijn verzoek wilt bestuderen en besluit de plankaart alsnog aan te passen.

In het ontwerpbestemmingsplan is alleen een hindercirkel van 25 meter, behorende bij het LPG-vulpunt, aangehouden. Het LPG-tankstation wordt opgenomen in een nieuw bestemmingsplan met een doorzet lager dan 1.000 m³ LPG per jaar en daarom dient uitgegaan te worden van 45 meter. 25 meter is dus niet de juiste afstand die in dit geval aangehouden moet worden. Een nieuw bestemmingsplan moet worden beschouwd als een besluit, waarbij voldaan moet worden aan de afstandseisen uit tabel 1 uit bijlage 1 van de Regeling externe veiligheid inrichting.

De landelijke wetgever maakt geen onderscheid tussen nieuw nog te bouwen en feitelijk reeds bestaande kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Ook al legt het plan voor het LPG-tankstation de feitelijk bestaande situatie vast, voor de toetsing van dit plan aan het Bevi en de Revi is sprake van een nieuwe situatie. Er moet dus niet uitgegaan worden van de aangehouden afstand van 25 meter, maar van 45 meter. Vooruitlopen op toekomstige wetgevingwijzigingen is niet toegestaan, omdat er geen sprake is van een tijdelijke situatie.

Voor een verdere onderbouwing van mijn verzoek verwijs ik u naar de uitspraak van de Raad van State van 2 mei 2012 nr. 201105108/1/R3.

De LPG-tank en afleverzuil hebben ook een gevaarcontour, maar die zijn niet op de plankaart aangegeven.

Bij deze brief is een print gevoegd van de cirkels, zoals weergegeven op de website risicokaart.nl. Op deze kaart zijn de drie cirkels aangegeven waarbij de hindercirkel, behorende bij het LPG-vulpunt, een straal van 45 meter heeft. Het lijkt mij verstandig om de juiste hindercirkels in de plankaart op te nemen.

U wordt verzocht om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen en de juiste hindercirkels in het bestemmingsplan op te nemen.

Tot zo ver het verzoek.

Met vriendelijke groet,

A. Welvaarts

Fam. A. Welvaarts
Roderweg 37
5298 NB Liempde

Bijlagen:

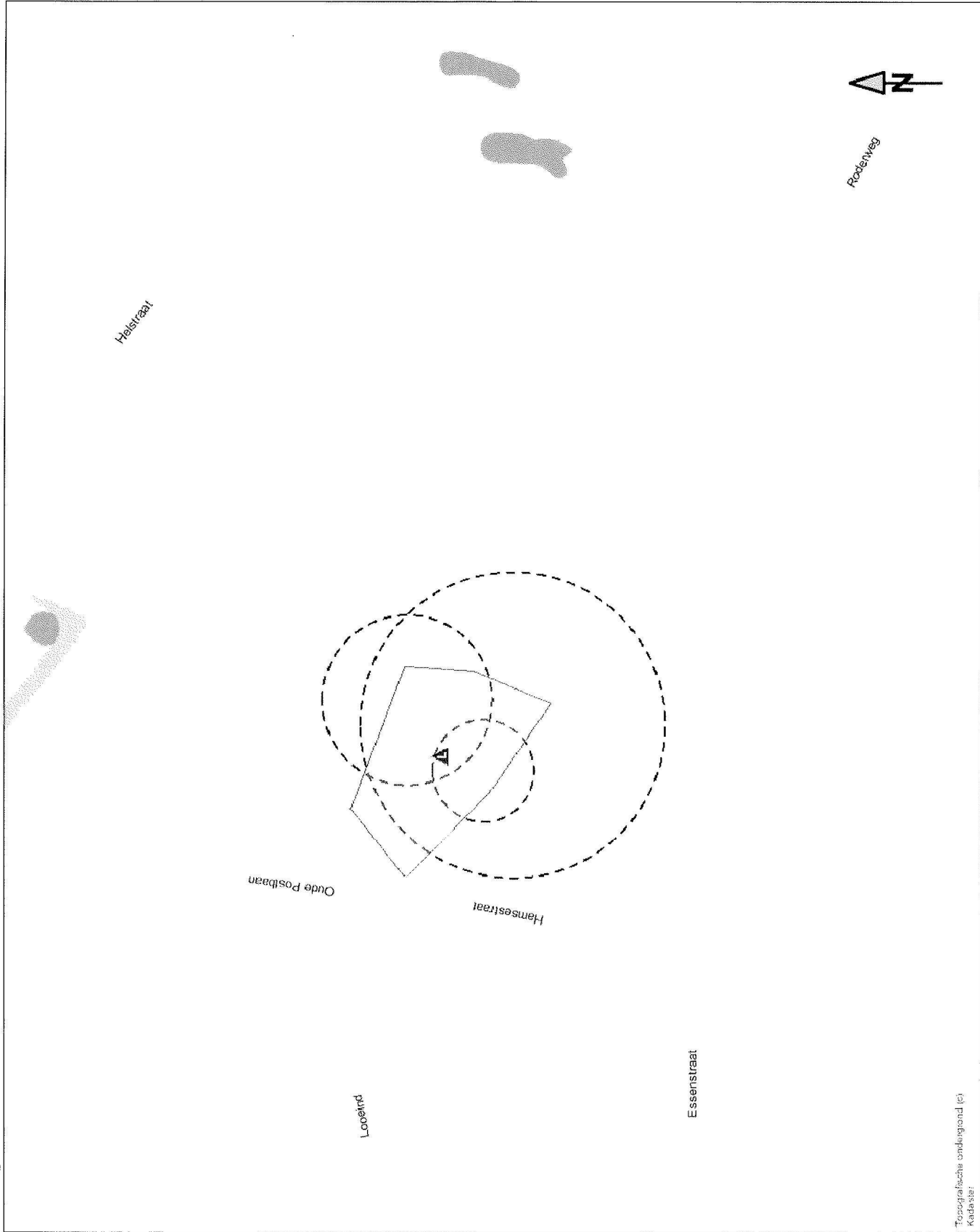
- risicokaart afdruk d.d. 21-10-2013 met hindercirkel van 45 meter
- uitspraak Raad van State 2 mei 2012 : doorzet < 1000 m³ /jr aan te houden afstand 45 m



Risicokaart

Sub titel

Inter provinciaal Overleg



- ☐ Veiligheidsafstanden
 - ☒ Risicocontour 10-6/jr
 - ☒ Risicocontouren 10-6/jr (aansluit)
 - ☒ Maatregelzone kerncentrale
 - ☐ Evacuatiezone
 - ☐ Jodiumprofielzone
- ☐ Schuifzone
 - ☒ Veiligheidsafstand vuurwerk
 - ☐ Professioneel vuurwerk
 - ☐ Consumentenvuurwerk
 - ☒ Zone 1 vliegveld
 - ☐ Zone defensie
 - ☐ Zone A
 - ☐ Zone B
 - ☐ Zone C
- ☐ Ongevallen gevaarlijke stoffen
 - ☐ Inrichtingen
 - ☒ LPG
 - ☒ Opslag
 - ☒ Ammoniak
 - ☒ Emplacement
 - ☒ Vervoer
 - ☒ Vuurwerk
 - ☒ Nuclear
 - ☒ Defensie
 - ☒ Overig
 - ☒ BRZO
 - ☒ Terrein grens
 - ☐ Transport
 - ☒ Weg
 - ☒ Spoorweg
 - ☒ Waterweg
 - ☒ Buisleiding
 - ☒ Buisleiding (aansluit)
- ☐ Ongevallen verkeer en vervoer
 - ☒ Luchtvaartongeval
 - ☐ Militair vliegveld
 - ☐ Civiel vliegveld
 - ☐ Laagvliegroute
 - ☒ Ongeval op water

Uitspraak 201105108/1/R3

DATUM VAN UITSPRAAK	woensdag 2 mei 2012
TEGEN	de raad van de gemeente Son en Breugel
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - enkelvoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Noord-Brabant

201105108/1/R3.

Datum uitspraak: 2 mei 2012

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellante], gevestigd te Uden,

en

de raad van de gemeente Son en Breugel,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 27 januari 2011 heeft de raad het bestemmingsplan "Driehoek" vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft [appellante] bij brief, bij de Raad van State ingekomen bij faxbericht op 2 mei 2011, beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 24 februari 2012, waar [appellante], vertegenwoordigd door [gemachtigde], bijgestaan door ing. B. Hurks, werkzaam bij Amitec, en de raad, vertegenwoordigd door D.G.M.W. Hulsen, drs. O.G. Schook en ing. A. Obbema, allen werkzaam bij de gemeente, bijgestaan door mr. A.A. Broekman-de Feijter, advocaat te Middelburg, zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Met het plan wordt beoogd de bestemmingsplannen voor onder andere de bebouwde kom van Son te actualiseren.

2.2. [appellante], die op het perceel [locatie 1] een tankstation met LPG exploiteert, heeft bezwaren tegen het plandeel met de bestemming "Wonen (W)" dat ziet op het naastgelegen perceel [locatie 2], omdat in de achtertuin van dit perceel ingevolge het plan kwetsbare objecten mogen worden gebouwd. Volgens haar is dit in strijd met de wettelijke regeling, volgens welke de afstand minimaal 25 m moet bedragen. Hierdoor kan zij problemen krijgen met de verkoop van LPG ter plaatse aan klanten.

2.2.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het opnemen van een veiligheidscontour rondom de LPG-installatie niet nodig is, omdat binnen deze zone geen nieuwe extra woningen op het naburige perceel [locatie 2] mogelijk worden gemaakt en het aantal kwetsbare objecten binnen deze zone hierom niet toeneemt. Verder wordt in het plan geanticipeerd op de nieuwe regelgeving in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (hierna: Revi), waarin de veiligheidsafstanden zullen worden verkleind. Volgens de raad is er sprake van een bestaande situatie waarbij het kwetsbare object volgens die regeling niet meer binnen de nieuwe veiligheidsafstanden valt. Weliswaar maakt het plan een uitbreiding van de bestaande woning op het perceel [locatie 2] met aan- en bijgebouwen mogelijk, maar het aantal kwetsbare objecten neemt niet toe, zodat sprake is van een

bestaande situatie. De in het plan toegestane uitbreidingen vormen dan ook geen belemmering voor de bedrijfsvoering van het tankstation.

2.2.2. Aan het perceel [locatie 2] is de bestemming "Wonen (W)" en een bouwvlak toegekend. Ingevolge artikel 12, lid 12.2.1, aanhef en onder a, van de planregels mogen hoofdgebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Ingevolge artikel 12, lid 12.2.2, aanhef en onder a, mogen bijgebouwen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd. Een bijgebouw is in artikel 1 gedefinieerd als een gebouw of een onderdeel van een gebouw, behorende bij een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw dat zich daarvan door zijn kleinere constructie of geringere afmetingen visueel onderscheidt. Hieronder worden ook carports en overkappingen begrepen.

De afstand van het LPG-vulpunt en het ondergronds reservoir tot het bouwvlak bedraagt ongeveer 25 m en tot het plandeel met de bestemming "Wonen (W)" ongeveer 16 m.

2.2.3. Ingevolge artikel 1, eerste lid, aanhef en onder I, van het Bevi wordt in dit besluit en de daarop berustende bepalingen onder kwetsbaar object verstaan: woningen (...), niet zijnde woningen als bedoeld in onderdeel b, onder a.

Ingevolge artikel 5, eerste lid, van het Bevi neemt het bevoegd gezag bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in de artikelen 3.1, eerste tot en met derde lid, (...) van de Wet ruimtelijke ordening (...), op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare objecten wordt toegelaten, de grenswaarde, genoemd in artikel 8, eerste lid, in acht.

Ingevolge artikel 8, eerste lid, van het Bevi is de grenswaarde voor kwetsbare objecten in een gebied waarvoor een besluit als bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt vastgesteld, 10-6 per jaar.

Ingevolge artikel 5, derde lid, van het Bevi neemt het bevoegd gezag bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in het eerste lid, in afwijking van het eerste lid, de bij regeling van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (thans: de minister van Infrastructuur en Milieu) vastgestelde afstanden tot kwetsbare objecten in acht (...), indien dat besluit betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk ligt binnen het invloedsgebied van een inrichting als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, onderdelen a tot en met d.

Ingevolge artikel 4, vijfde lid, onder a, van het Bevi neemt het bevoegd gezag bij de beslissing op een aanvraag (...) de bij regeling van de minister vastgestelde afstanden tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare objecten in acht en houdt bij die beslissing (...) rekening met de bij die regeling vastgestelde afstanden tot al dan niet geprojecteerde beperkt kwetsbare objecten, indien die aanvraag betrekking heeft op een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel e, waarvan de doorzet van LPG minder dan 1500 m³ per jaar bedraagt.

2.2.4. Ingevolge artikel 2, eerste lid, onder a, van de Revi zijn de afstanden tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, bedoeld in de artikelen 4, vijfde lid, en 5, derde lid, van het besluit, de afstanden die zijn vermeld in bijlage 1, tabel 1, indien het risico wordt veroorzaakt door een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, onder a, van het besluit. Dit artikel 2 staat in paragraaf 2. Afstanden voor categoriale inrichtingen (nieuwe situaties).

In bijlage 1, tabel 1 bij de Revi wordt een afstand tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aangegeven van 110 meter van het vulpunt bij een LPG-station met een doorzet tot 1500 m³ per jaar en een afstand van 45 meter van het vulpunt bij een LPG-station met een doorzet tot 1000 m³ per jaar. Voorts wordt een afstand van 25 meter van het ondergronds reservoir tot al dan niet geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aangegeven ten aanzien van LPG-stations met een doorzet van zowel tot 1000 m³ als tot 1500 m³ per jaar.

In voetnoot 2, behorende bij bijlage 1, tabel 1 bij de Revi wordt bepaald dat de ten aanzien van een LPG-tankstation met een doorzet tot 1000 m³ per jaar in tabel 1 in bijlage 1 vermelde afstanden gelden, indien in de milieu-vergunning is vastgelegd dat de doorzet van LPG minder dan 1000 m³ per jaar is.

2.2.5. In de Nota van Toelichting op het Bevi van 27 mei 2004 (Stb. 2004, 250, p. 39) wordt onder meer het volgende opgemerkt:

"Bestemmingsplannen (...) die na de inwerkingtreding van dit besluit worden vastgesteld of herzien, moeten, voor zover zij betrekking hebben op kwetsbare objecten, direct in overeenstemming zijn met de grenswaarde van 10-6 per jaar."

Voorts wordt in de toelichting op artikel 4 en 5 van het Bevi het volgende opgemerkt (Stb. 2004, 250, p. 68):

"In dit besluit is geen onderscheid gemaakt tussen de vaststelling van besluiten krachtens de WRO met betrekking tot geheel nieuwe, 'maagdelijke' gebieden enerzijds en met betrekking tot reeds aanwezige of reeds geprojecteerde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten anderzijds. (...) In al die gevallen is sprake van een verplichting tot toetsing aan de in artikel 8 gestelde grens- en richtwaarden."

2.2.6. Gelet op hetgeen in 2.2.2 is overwogen ten aanzien van de planregels zijn met de vaststelling van de bestemming "Wonen (W)" voor het perceel [locatie 2] de bouw van een woning en bijgebouwen, kwetsbare objecten als bedoeld in het Bevi, toegelaten. Er is derhalve sprake van een besluit als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van het Bevi. Nu niet in geschil is dat het tankstation van [appellante] een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 4, vijfde lid, onder a, van het Bevi betreft, waarvan de doorzet van LPG minder dan 1000 m³ per jaar bedraagt, dienen ingevolge artikel 5, derde lid, van het Bevi de afstanden zoals vastgesteld in de Revi in acht te worden genomen. Blijkens artikel 2, eerste lid, onder a, van de Revi is tabel 1 in de bijhorende bijlage 1 van toepassing op de onderhavige situatie. Blijkens dit artikel en de bijlage met de tabellen wordt, zoals de Afdeling reeds heeft overwogen in haar uitspraak van 25 oktober 2006 in zaak nr. 200508135/1, geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe nog te bouwen en feitelijk reeds aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Blijkens de Nota van Toelichting op het Bevi is dit ook niet beoogd. Ook al legt het plan wat betreft de bestaande woning en het LPG-tankstation de feitelijk bestaande situatie vast, voor de toetsing van dit plan aan het Bevi en de Revi is sprake van een nieuwe situatie als bedoeld in paragraaf 2 van de Revi. Artikel 18, tweede lid, van het Bevi en artikel 9, tweede lid, van de Revi zijn in dit geval niet van toepassing, reeds omdat het plan is vastgesteld na 1 januari 2010. Gelet op het voorgaande, wordt in de onderhavige situatie niet voldaan aan de afstanden in de tabel van 45 meter van het vulpunt bij het LPG-station en 25 meter van het ondergronds reservoir. Bij de vaststelling van het plan heeft de raad ten onrechte gemeend gebruik te mogen maken van de anticipatiemogelijkheid in artikel 2, vijfde lid, van de Revi, reeds omdat de door hem bedoelde versoepeling van de veiligheidsafstanden niet tot stand is gekomen. Van een tijdelijke situatie als bedoeld in dit artikellid is dan ook geen sprake.

2.3. In aanmerking genomen dat het beroep van [appellante] nadrukkelijk uitsluitend is gericht tegen het plandeel met de bestemming "Wonen (W)" dat ziet op het naastgelegen perceel [locatie 2], ziet de Afdeling, gelet op artikel 8:69, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, in hetgeen [appellante] heeft aangevoerd aanleiding voor het oordeel dat dit plandeel is vastgesteld in strijd met artikel 5, derde lid, van het Bevi, gelezen in samenhang met artikel 2, eerste lid, onder a, van de Revi en tabel 1 in bijlage 1 bij de Revi. Het beroep is gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre dient te worden vernietigd.

2.4. De raad dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Son en Breugel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Driehoek" van 27 januari 2011, wat betreft het plandeel met de bestemming "Wonen (W)" dat ziet op het perceel [locatie 2];

III. veroordeelt de raad van de gemeente Son en Breugel tot vergoeding van bij [appellante] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 915,92 (zegge: negenhonderdvijftien euro en tweeënnegentig cent), waarvan € 874,00 (zegge: achthonderdvierenzeventig euro) is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

IV. gelast dat de raad van de gemeente Son en Breugel aan [appellante] het door haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 302,00 (zegge: driehonderdtwee euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. P.B.M.J. van der Beek-Gillesen, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. F.W.M. Kooijman, ambtenaar van staat.

w.g. Van der Beek-Gillesen w.g. Kooijman
lid van de enkelvoudige kamer ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 2 mei 2012

177-661.



bezoekadres:
Hobostraat 1^E
5402 CB Uden

postadres:
Hurk 303
5403 LD Uden

T. 0413-269091
F. 0413-252513
E. info@amitec.nl
I. www.amitec.nl

ABN-AMRO nr. 40.84.88.735
ING nr. 424 598
K.v.K. nr. 16058413

Amitec bv is gecertificeerd
Volgens ISO 9001:2008

datum:
17-10-2013
onderwerp:
Zienswijze
omgevingsvergunning bouw

referentie:
12.010-007

Aantal pagina's: (incl. voorblad)
5

Aan:

Het college van B & W

Bedrijf:

gemeente Boxtel

Faxnummer:

0411-655225

Werk:

Roderweg 37a te Liempde

☐ SPOED

☐ Uw commentaar a.u.b.

☒ Ter informatie

☒ Uw antwoord a.u.b.

Geacht College,

Hierbij zend ik u een zienswijze op het realiseren van een woning aan de Roderweg 37a te Liempde. Deze zienswijze is gericht aan u voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp van de omgevingsvergunning bouw.

Met vriendelijke groet,

Amitec BV
ing. J.M.A. Kleijneis

FAXBERICHT



bezoekadres:
Hobostraat 1^e
5402 CB Uden

postadres:
Hurk 303
5403 LD Uden

T. 0413-269091
F. 0413-252513
E. info@amitec.nl
I. www.amitec.nl

IBAN NL90ABNA0408488735
K.v.K. nr. 16058413

Amitec bv is gecertificeerd
Volgens ISO 9001:2008

Aan de gemeenteraad van
de gemeente Boxtel
Postbus 10.000
5280 DA Boxtel

Geachte Raadsleden,

datum:
11 oktober 2013

Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan "Roderweg 37a" wensen wij hierbij, namens dhr. A. Welvaarts en Installatiebedrijf A. Welvaarts BV, Roderweg 37 te Liempde een zienswijze in te dienen.

onderwerp:
Zienswijze
ontwerpbestemmingsplan
"Roderweg 37a"

referentie:
12.010-006

Verkeerslawaaï

pagina: 1/4

Aangegeven wordt dat, gelet op de aard en de ligging van het plangebied, geen onderzoek naar wegverkeerslawaaï nodig is. Deze stelling is niet nader onderbouwd met een onderzoek maar, volgens ons, wel nodig! Op de Roderweg mag 30 km/uur gereden worden. Formeel is er geen zone aangegeven maar wij vinden dat, gezien het een doorgaande weg met klinkerbestrating betreft, wel een onderzoek dient plaats te vinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Industrielawaaï

In de toelichting, behorende bij het ontwerpbestemmingsplan, is aangegeven dat in de omgeving geen activiteiten plaatsvinden die een akoestische belemmering kunnen vormen voor het realiseren van de woning. Op het naastliggende perceel is in het gebouw, waarnaast de nieuwe woning wordt gerealiseerd, een werkplaats van Installatiebedrijf A. Welvaarts BV gevestigd.

Voor dit bedrijf is op 30 mei 1997 een melding Besluit opslag goederen milieubeheer ingediend en geaccepteerd. Dit betekent dat momenteel het Activiteitenbesluit milieubeheer van toepassing is. Installatiebedrijf A. Welvaarts BV dient te voldoen aan de geluidsvoorschriften (50 dB(A) in de dagperiode), behorende bij dit besluit. Tot nu toe diende voor deze geluidseis alleen rekening te worden gehouden met de woning, gelegen aan de Roderweg 39. Nu dit plan voorziet in een woning in de directe nabijheid van de werkplaats zou het niet meer dan redelijk zijn om aan te tonen, dat deze nieuwe woning geen belemmering is voor de bestaande activiteiten.



Wij kunnen derhalve niet instemmen met de stelling dat in de omgeving geen activiteiten plaatsvinden die een akoestische belemmering kunnen zijn voor deze nieuwe woning.

referentie:
12.010-006

pagina: 2/4

In de omgeving van de nieuwe woning is een LPG-tankstation gevestigd. Het is mogelijk dat de geluidsuitstraling of verkeersaantrekkende werking hiervan invloed heeft op de nieuw woning. Wij achten een akoestisch onderzoek daarom noodzakelijk.

Uit de plankaart en tekening, behorende bij de aanvraag omgevingsvergunning bouw, blijkt dat de inrit naar de nieuwe woning gesitueerd wordt naast de woning aan de Roderweg 37. Niet aangetoond is dat het gebruik van deze in-/uitrit geen hinder voor de bewoners van de Roderweg 37 veroorzaakt. Om deze reden voldoet dit plan niet aan een goede ruimtelijke ordening.

Externe veiligheid

Aangeven wordt dat er een berekening is uitgevoerd voor het bepalen van het groepsrisico, maar in de bijlagen van het bestemmingsplan zijn geen rekenresultaten aangetroffen. Het groepsrisico is dus onduidelijk. De nieuwe woning wordt, volgens het principe van een seniorenwoning (paragraaf 2.3.2 en 4.7), gebouwd. Hierbij dient uitgegaan te worden van bewoning door oudere, minder zelfredzame personen. In de toelichting, behorende bij het bestemmingsplan, is geen informatie aangetroffen of hiermee rekening is gehouden door ontwikkelaar of gemeente. Tevens is er geen veiligheidsadvies van de brandweer in de bijlagen opgenomen.

In de nabijgelegen werkplaats van Installatiebedrijf A. Welvaarts BV is een gasflessenopslag aanwezig waarmee geen rekening is gehouden, maar hiervoor dienen echter wel afstanden aangehouden te worden. Het perceel heeft nu nog een agrarische bestemming waarvoor deze afstanden niet van belang zijn. Met het realiseren van de woning zijn afstanden wel van belang en dienen in acht genomen te worden. Niet aangegeven is welke maatregelen, door de initiatiefnemer, getroffen worden om te voldoen aan de afstandeisen.

Bedrijven en zonering

In de toelichting, behorende bij het ontwerpbestemmingsplan, is Installatiebedrijf A. Welvaarts BV geclassificeerd als: "Roderweg 39, installatiebedrijf SBI 2008 – 952, grootste afstand 10 meter geluid/gevaar".

Wij denken dat huisnummer 39 moet worden gelezen als nr. 37 en het een *verschrijving* is.



Wij kunnen niet instemmen met de code SBI 2008 - 952. Het bedrijf voert werkzaamheden uit voor particulieren, maar voornamelijk voor bedrijven (mkb). In de werkplaats worden reparaties uitgevoerd en installatievoorbereidingen.

referentie:
12.010-006

pagina: 3/4

Het bedrijf dient te worden beschouwd als een constructiebedrijf (SBI-2008, 251,331 nr. 1a) of een kleine aannemer (SBI-2008 41,42,43 nr 3), waarvoor grotere afstanden in acht genomen moeten worden dan de nu aangegeven 10 meter. Dit deel van het ontwerpbestemmingsplan voldoet dus niet aan een goede ruimtelijke ordening.

Ook aan de, in de toelichting genoemde, afstand van 10 meter wordt niet voldaan en niet onderbouwd is welke maatregelen zijn getroffen m.b.t. de kleinere afstand tussen de nieuwe woning en de bestaande werkplaats. Niet duidelijk is of er maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat de huidige activiteiten in de werkplaats en de daarmee samenhangende andere activiteiten op het perceel beperkt worden. Verder dient voor de gasflessenopslag, volgens de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering, een afstand van 10 meter aangehouden te worden

Voorschriften bestemmingsplan.

In voorschrift 5.5.1 is aangegeven dat het mogelijk is om een bedrijf aan huis te beginnen, waarvoor echter wel een vergunning aangevraagd moet worden. In lid b van dit voorschrift zijn de criteria genoemd waaraan de aanvraag wordt getoetst. De inrit naar de nieuwe woning komt dichtbij de bestaande woning te liggen, waardoor geluid wel een aandachtspunt is. Dit punt is echter niet te vinden bij de beoordelingscriteria. Nu dit is nagelaten dient voor deze wijzigingsmogelijkheid de akoestische effecten op de omgeving inzichtelijk gemaakt te worden (maximale planologische invulling). Bij dit ontwerpbestemmingsplan is geen akoestische onderbouwing aangetroffen, waardoor dit onderdeel niet voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Naast het ontwerpbestemmingsplan is ook de aangevraagde omgevingsvergunning bouw beoordeeld.

Aanvraag bouwvergunning.

In het bouwbesluit 2012 is aangegeven dat bij nieuwbouw de weerstand tegen branddoorslag en -overslag van een brandcompartiment (nieuwe woning) naar een ander brandcompartiment (werkplaats), ten minste 60 minuten moet bedragen. Uit het bestemmingsplan en aanwezige bouwtekeningen kunnen wij niet opmaken dat aan deze eis wordt voldaan.

In de voorschriften van het bestemmingsplan is geen eis opgenomen over de minimale afstand tussen de nieuwe woning en de erfgrans.



Uit het bestemmingsplan en de tekeningen, behorende bij de aanvraag omgevingsvergunning bouw, blijkt dat de woning op 1,7 meter van de erfgrens wordt gebouwd. Volgens artikel 50 wetboek 5 lid 1 is het niet toegestaan om binnen twee meter van de erfgrens vensters, balkons of soortgelijke werken te hebben met uitzicht op een naburig erf.

referentie:
12.010-006

pagina: 4/4

Zoals reeds aangegeven, is de afstand tussen de nieuwe woning en de erfgrens minder dan 2 meter.

De nieuwe woning bevat ramen met uitzicht op het naburig erf en wordt binnen twee meter van de erfgrens gerealiseerd, hetgeen niet is toegestaan.

In artikel 50 wetboek 5 lid 1 is ook aangegeven dat niet hoeft te worden voldaan aan de eis van 2 meter, indien de eigenaar van het naburig erf toestemming geeft. Dhr. Welvaarts geeft hiervoor geen toestemming.

Tot zo ver deze zienswijze

Voor vragen kunt u contact opnemen met dhr. ing. B. Hurks.

Inmiddels teken ik,

Amitec-BV

Ing. J.M.A. Clemens

Ag. nr.: 8
Reg. nr.: 1310456
Datum: 26-11-13

Onderwerp

Toelating van de heer W.C.F. .van der Zanden als lid van de raad van de gemeente Boxtel.

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. De heer W.C.F. van der Zanden per 26 november 2013 toe te laten als lid van de raad van de gemeente Boxtel;
2. Na het onderzoeken van de geloofsbrieven het raadslid te beëdigen.

Inleiding

Raadslid J. Vervoorn heeft zijn ontslag aangeboden. Hierdoor ontstaat er een open plaats in de raad van de gemeente Boxtel. De heer W.C.F. van der Zanden is door de voorzitter van het centraal stembureau benoemd tot lid van de raad. Inmiddels heeft de heer W.C.F. van der Zanden deze benoeming aanvaard en de benodigde bescheiden overgelegd. Tijdens de raadsvergadering stelt de raad uit zijn midden een onderzoekscommissie van drie leden in, die de geloofsbrieven en bijbehorende stukken van de heer W.C.F. van der Zanden in beslotenheid onderzoekt. Gedurende het onderzoek is de vergadering geschorst. Nadat de vergadering is heropend, brengt de onderzoekscommissie bij monde van de uit haar midden aangewezen rapporteur, verslag uit en doet aan de raad een voorstel.

Vervolgens besluit de raad over de toelating. Indien de raad besluit tot toelating vindt vervolgens de beëdiging van de heer Van der Zanden als lid van de raad plaats.

Deze onderzoekscommissie bestaat uit de leden:

- a.
- b.
- c.

Beoogd effect

Voorzien in opengevallen plaatsen in de raad, zoals bedoeld in artikel W1 van de Kieswet

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: 1310456

Argumenten

N.v.t.

Kanttelingen

N.v.t.

Uitvoering en planning

N.v.t.

Communicatie

De benoeming en installatie worden gepubliceerd op de gemeentepagina in het Brabants Centrum en op de website van de gemeente Boxtel.

Financiën

N.v.t.

Inbreng adviesorganen

N.v.t.

Duurzaamheid

N.v.t.

Werkgelegenheid

N.v.t.

Boxtel,
De voorzitter van de gemeenteraad,
M. Buijs

Bijlagen

1.

Ter inzage

1.

Ag. nr.: 8

Reg. nr.: 1310456

Contactpersoon

Griffier, V. van den Broek, vbr@boxtel.nl, 0411 655911

Ag. nr.: 8
Reg. nr.: 1310456

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

overwegende dat de heer J. Vervoorn heeft aangegeven zijn lidmaatschap van de raad op te geven;

overwegende dat de heer W.C.F. van der Zanden door de voorzitter van het centraal stembureau is benoemd;

overwegende dat de heer Van der Zanden de benoeming heeft aanvaard;

overwegende dat de geloofsbrieven van de heer Van der Zanden in orde zijn bevonden door de door de raad ingestelde onderzoekscommissie;

gelet op het bepaalde in de Kieswet, de Gemeentewet en het Reglement van orde van de raad;

Besluit

1. De heer W.C.F. van der Zanden per 26 november 2013 toe te laten als lid van de raad van de gemeente Boxtel;
2. Na het onderzoeken van de geloofsbrieven het raadslid te beëdigen.

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

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

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310397

Datum: 24-5-13

Onderwerp

Inkoop en aanbestedingsbeleid gemeente Boxtel.

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Vast te stellen het Inkoop en aanbestedingsbeleid 2013 , onder gelijktijdige intrekking van de Kadernotitie inkoop en aanbesteding van 2012 zoals vastgesteld in uw vergadering van 28-08-2012.

Inleiding

Met oog op de inwerkingtreding van de nieuwe aanbestedingswet doen we u een voorstel tot het actualiseren van het inkoop en aanbestedingsbeleid.

Het inkoop en aanbestedingsbeleid is aangepast aan de nieuwe wetgeving. De belangrijkste wijzigingen vindt u in een overzicht in bijlage A. De VNG heeft recent een model inkoop en aanbestedingsbeleid ontwikkeld, dat tevens kaders bevat die voor de raad bij de vaststelling van het raambeleid van belang zijn. Het nieuwe beleid zoals wij u thans voorstellen past binnen dit kader, waarbij op basis van lokale beleidskeuzes eigen accenten zijn gelegd. Het beleid geeft de kaders en spelregels voor het inkopen van diensten, werken of leveringen. Dit beleid voorziet er ook in dat gelijk met de bestuurlijke rapportage in het jaarverslag een overzicht wordt gemaakt van gepleegde aanbestedingen boven de € 50.000. Dit overzicht dient ter verantwoording van de uitgevoerde aanbestedingen en geeft accountant inzicht in de realisatie van het uitvoeringsbeleid.

Beoogd effect

Op basis van nieuwe wetgeving actualiseren en opnieuw vaststellen van de uitgangspunten die wij dienen te hanteren bij onze inkoopfunctie en het uitvoeren van onze inkooptaken.

Argumenten

- 1.1. Inkoop en aanbesteden zijn belangrijke en risicovolle processen voor een gemeente. De medewerkers dienen hierbij niet alleen rekening te houden met financiële, maar ook met politieke, juridische en kwalitatieve aspecten. Bij inkoop en aanbesteding wordt gemeenschapsgeld aangewend. De gemeente Boxtel heeft de verantwoordelijkheid dit op een transparante, rechtmatige, integere en doelmatige wijze uit te voeren. Teneinde de processen transparant te maken is het noodzakelijk te beschikken over een helder en eenduidig inkoop en aanbestedingsbeleid.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310397

- 1.2. Het beleid past bij onze professionele aanpak van het inkoop en aanbestedingsproces. Het helpt ons in het streven naar een rechtmatige en doelmatige inkooppraktijk. Het draagt ook zorg voor een juiste inbedding van actuele politieke thema 's, zoals "duurzaamheid" en "maatschappelijke betrokkenheid."

Kanttekeningen

1. Europese wet en regelgeving, de concept richtlijnen worden op dit moment besproken met de lidstaten. Volgens de planning van de commissie zal implementatie van de nieuwe richtlijnen in nationale wetgeving uiterlijk 30 juni 2014 moeten plaatsvinden. Dit kan een aanpassing van de nieuwe aanbestedingswet en dus dit beleid betekenen.
2. Wij hebben in het kader van onze bevoegdheid inmiddels bij besluit van 17-07-2013, vastgesteld de algemene voorwaarden voor leveringen en diensten, en de daarmee samenhangende relevante uitvoeringsbesluiten. Wij verwijzen u hiervoor naar de bijlagen 2 t/m 6 die bij dit voorstel zijn ingesloten.

Uitvoering en planning

Gelijk met de bestuurlijke rapportage in het jaarverslag wordt een overzicht verstrekt van gepleegde aanbestedingen boven de € 50.000. Dit overzicht wordt tevens gebruikt om de aanbestedingen te evalueren en te inventariseren of er aanbestedingen voorkomen die in de toekomst mogelijkheden bieden voor gezamenlijke inkoop, bundeling van inkoop, inbesteding bij de WSD, en/ of social return.

In deze bestuurlijke rapportage wordt tevens een overzicht opgenomen van gepleegde aanbestedingen boven de € 50.000 waarbij is afgeweken van het beleid, inclusief een motivering voor de afwijking.

Tevens dient dit overzicht ter verantwoording van de uitgevoerde aanbestedingen en geeft dit de accountant inzicht in de realisatie van het uitvoeringsbeleid.

De ondergrens van € 50.000,00 is aangehouden om het overzicht te beperken tot de maatgevende aanbestedingen met voldoende relevantie en de daarvoor benodigde inspanning sober en doelmatig te houden.

Communicatie

Vindt plaats via publicatie op de gemeentelijke website.

Financiën

NVT

Inbreng adviesorganen

NVT

Duurzaamheid

Zie hoofdstuk 5.2 van het inkoop en aanbestedingsbeleid

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310397

Werkgelegenheid

Zie hoofdstuk 5.2 punt d m.b.t. social return on investment en hoofdstuk 6.3 lokale economie en MKB.

Boxtel, 17-9-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

1. Inkoop en aanbestedingsbeleid 2013 inclusief de daarbij behorende bijlagen.

Ter inzage

1. N.v.t.

Contactpersoon

Afdeling Concern en Dienstverlening, M. van Dijk, mdi@boxtel.nl, 0411 655911

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310397

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 17-9-13 ;

gehoord de commissie Bestuurlijke Zaken;

Besluit

1. Vast te stellen het Inkoop en aanbestedingsbeleid 2013 , onder gelijktijdige intrekking van de Kadernotitie inkoop en aanbesteding van 2012 zoals vastgesteld in uw vergadering van 28-08-2012.

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

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

de voorzitter,
M. Buijs

Bijlage A

Belangrijkste wijzigingen Aanbestedingswet ten opzichte van Bao + Wira

Het wetsvoorstel Aanbestedingswet regelt een aantal zaken die nieuw zijn ten opzichte van de huidige regelgeving. De op handen zijnde wijziging van de Europese aanbestedingsrichtlijnen is nog niet in het wetsvoorstel opgenomen. Dit gebeurt op een later tijdstip via een wijziging van de Aanbestedingswet. De Aanbestedingswet trekt de raamwet EEG-voorschriften aanbestedingen, Bao, Bass en de Wira in.

De wet is opgebouwd uit een aantal delen:

- deel 1 bevat algemene bepalingen en heeft betrekking op alle opdrachten (inclusief enkelvoudig onderhands);
- deel 2 gaat over het aanbesteden van overheidsopdrachten boven de drempels;
- deel 3 gaat over het Europees aanbesteden van speciale sector opdrachten boven de drempels, en;
- deel 4 is algemeen.

De belangrijkste veranderingen ten opzichte van Bao en Wira zijn hieronder weergegeven.

Objectiviteit

Alle opdrachten (artikel 1.4)

Een aanbestedende dienst moet bij een opdracht op objectieve gronden kiezen:

- welk type aanbestedingsprocedure hij gebruikt;
- welke ondernemer of ondernemers hij toelaat tot de procedure.

Een aanbestedende dienst moet op verzoek van ondernemer zijn keuze schriftelijk motiveren.

Maatschappelijke waarde creëren

Alle opdrachten (artikel 1.4)

- Een aanbestedende dienst moet zorgen voor het leveren van zo veel mogelijk maatschappelijke waarde bij het aangaan van een overeenkomst.

Samenvoegen en splitsen

Alle opdrachten (artikel 1.5)

- Opdrachten mogen niet onnodig worden samengevoegd. Als opdrachten worden samengevoegd moet een aanbestedende dienst dit in de aanbestedingsstukken motiveren.
- Een opdracht moet worden opgedeeld in meerdere percelen. Als dit niet passend is, moet een aanbestedende dienst dit in de aanbestedingsstukken motiveren.

Beperking administratieve lasten

Alle opdrachten (artikel 1.6)

- Aanbestedende diensten moeten administratieve lasten zoveel mogelijk beperken.

Non-discriminatie/gelijkheidsbeginsel

Europese aanbestedingen (artikel 1.8) en nationale aanbestedingen (artikel 1.12)

- Een aanbestedende dienst behandelt ondernemers op gelijke en niet-discriminerende wijze.

Meervoudig onderhandse procedure (artikel 1.15)

- Een aanbestedende dienst behandelt de inschrijvers op gelijke wijze.

Transparantiebeginsel

Europese aanbestedingen (artikel 1.9) en nationale aanbestedingen (artikel 1.12)

- Een aanbestedende dienst handelt transparant.

Meervoudig onderhandse procedure (artikel 1.15)

- Een aanbestedende dienst deelt alle inschrijvers de gunningsbeslissing met de relevante redenen mee.

Proportionaliteit

Alle opdrachten (artikel 1.10, 1.13 en 1.16)

- Eisen, voorwaarden en criteria aan inschrijvers en inschrijvingen moeten in redelijke verhouding staan tot de opdracht. Bij AMvB wordt een richtsnoer aangewezen met voorschriften hoe aan te wijzen aanbestedende diensten hieraan uitvoering moeten geven.
- Het Aanbestedingsbesluit wijst de Gids Proportionaliteit aan voor alle aanbestedende diensten.
- Een aanbestedende dienst past de voorschriften toe of motiveert een afwijking in de aanbestedingsstukken.

Aankondigingen

Europese en nationale aanbestedingen (artikel 1.18)

- (Voor)aankondigingen moeten plaatsvinden via het elektronisch systeem voor aanbestedingen (bedoeld wordt TenderNed). De minister draagt zorg voor het systeem.

Eigen verklaring

Europese aanbestedingen (artikel 1.19), nationale aanbestedingen (artikel 2.84) en meervoudig onderhandse procedure met uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen (artikel 2.85)

- Een aanbestedende dienst moet het vastgestelde model eigen verklaring gebruiken en moet daarbij aangeven welke gegevens en inlichtingen moeten worden verstrekt:
- Met een eigen verklaring kan een ondernemer aangeven:
 - a. of uitsluitingsgronden op hem van toepassing zijn;
 - b. of hij voldoet aan de gestelde geschiktheidseisen;
 - c. of hij voldoet aan technische specificaties en uitvoeringsvoorwaarden die milieu en dierenwelzijn betreffen of die gebaseerd zijn op sociale overwegingen;
 - d. of en op welke wijze hij voldoet aan de selectiecriteria.

Gedragsverklaring

Europese en nationale aanbestedingen en meervoudig onderhandse procedure met uitsluitingsgronden (artikel 1.20)

- Een ondernemer kan met een door de minister van Justitie afgegeven gedragsverklaring aanbesteden (niet ouder dan twee jaar), aantonen dat uitsluitingsgronden niet op hem van toepassing zijn. Het gaat om onherroepelijke veroordelingen in de voorafgaande vier jaar.

Aanbestedingsstukken kosteloos

Alle opdrachten (artikel 1.21 en 2.66)

- Aanbestedingsstukken moeten kosteloos ter beschikking worden gesteld.

ARW 2012 toepassen

Werken onder de drempel (artikel 1.22)

- Bij AMvB wordt een richtsnoer met voorschriften aangewezen voor werken onder de drempel. Het Aanbestedingsbesluit (AMvB) wijst het ARW 2012 aan. Een aanbestedende dienst past deze voorschriften toe of motiveert in de aanbestedingsstukken waarom niet.

Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening zijn 2B-diensten

Europese aanbestedingen (artikel 2.38 en 2.39)

- Voor diensten voor gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening wordt de procedure voor 2B-diensten toegepast, tenzij de aanbestedende dienst anders besluit.
Een aanbestedende dienst moet bij 2B-diensten met een duidelijk grensoverschrijdend belang voor een passende mate van openbaarheid van aankondiging van de opdracht zorgen.

Afzien van toepassing uitsluitingsgronden

Europese aanbestedingen (artikel 2.88)

- Afzien van toepassing uitsluitingsgronden mag bij dwingende redenen van algemeen belang en als het bedrijf in kwestie voldoende maatregelen heeft genomen om het vertrouwen te herstellen en als uitsluiting niet proportioneel is gezien de verstreken tijd sinds veroordeling en het voorwerp van de opdracht.

Geschiktheidseisen

Europese aanbestedingen (artikel 2.90)

- Geschiktheidseisen mogen geen betrekking hebben op de omzet, tenzij een aanbestedende dienst dit met zwaarwegende argumenten motiveert in de aanbestedingsstukken. Als toch eisen gesteld worden, dan niet meer dan 300% van de opdrachtwaarde.

Termijn motivering afwijzing

Europese aanbestedingen (artikel 2.103)

- Een aanbestedende dienst stelt een afgewezen gegadigde uiterlijk binnen vijftien dagen na ontvangst van een verzoek daartoe in kennis van de redenen voor afwijzing.

EMVI verplicht

Europese aanbestedingen (artikel 2.114)

- Een aanbestedende dienst is verplicht te gunnen op criterium EMVI. Laagste prijs toepassen mag alleen als een aanbestedende dienst in de aanbestedingsstukken motiveert waarom.

Werken onder de drempel

- Een aanbestedende dienst is een opdracht voor werken onder de drempel verplicht te gunnen op criterium EMVI. Laagste prijs toepassen mag alleen als een aanbestedende dienst in de aanbestedingsstukken motiveert waarom.

Uitleg:

Art. 1.22 Aanbestedingswet wijst een richtsnoer aan voor werken beneden de drempel. Volgens art 11 van het Aanbestedingsbesluit is ARW 2012 dit richtsnoer. Het ARW 2012 schrijft EMVI voor tenzij....

Verlengde Alcatel-termijn

Europese aanbestedingen (artikel 2.127)

- Een aanbestedende dienst neemt opschortende termijn van ten minste twintig kalenderdagen in acht voor sluiten van overeenkomst.

Proces-verbaal

Europese aanbestedingen (artikel 2.132)

- Een aanbestedende dienst moet over de gunning een proces-verbaal opstellen. Dit proces-verbaal omvat onder meer namen van uitgekozen gegadigden met motivering, namen en motivering van afgewezen gegadigden, namen en motivering van afgewezen inschrijvingen, motivering voor keuze winnaar, omstandigheden bij toepassing bijzondere procedure, reden van eventueel niet-gunnen

Bijlagen

Inkoop en aanbesteding

mei 2013

Bijlage 1 Dossiervoorschriften

Bijlage 1 Dossier Voorselectie							
NR	Omschrijving onderdeel	Enkel voudig	Meervoudig	Openbaar	Openbaar	Europees	Europees
				met voorselectie	zonder voorselectie	met voorselectie	zonder voorselectie
1	Algemeen						
1	Startformulier inkoop (zie bijlage 2)	x	x	x	x	x	x
2	Marktconsultatie						
				Is optioneel			
3	1) alleen wanneer gebruikt		x 1)	x 1)	x 1)	x 1)	x 1)
3	Interne communicatie						
3	Interne communicatie		x	x	x	x	x
4	Aanbestedingsdocumenten						
4a	Aankondiging			x	x		
4b	Aankondiging europees					x	x
4c	Preselectie document			x		x	
4d	Offerte aanvraag		x	x	x	x	x
4e	Programma van eisen		x	x	x	x	x
4f	(concept) Overeenkomst		x	x	x	x	x
4g	Beoordelingsprocedure Preselectie			x		x	
4h	Proces-verbaal beoordeling Kwalificatie documenten			x		x	
4i	Beoordelingsprocedure offertefase niet openbaar			x		x	
4j	Beoordelingsprocedure openbaar				x		x
4k	Proces-verbaal beoordeling offertefase niet openbaar				x		x
4i	Proces-verbaal beoordeling		x	x	x	x	x
5	Leveranciersgegevens						
5a	Ontvangen aanmelding - niet – openbaar			x		x	
5b	Ontvangen aanmelding openbaar				x		x
5c	Lijst met geselecteerde gegadigden – offertefase niet openbaar		x	x		x	
5d	Ontvangen kwalificatie documenten			x		x	
5e	Ontvangen offertes	x	x	x	x	x	x

Bijlage 2 Startformulier inkoop en aanbesteding (boven € 10.000,00)

1	Naam aanvrager	
2	Afdeling / team	
3	Omschrijving opdracht	
4	Raming budget (kosten)	€
5	Voorlopige planning Voorbereiding aanbesteding Start procedure (evt publicatie) Beoogd ingangsdatum overeenkomst Voorgenomen contracttermijn in maanden Optimaanden verlenging Einddatum contract excl. verlenging	Gereed
6	☐ Levering ☐ Dienst ☐ Werk	
7	CPV code invullen	
8	Kan je het inbesteden bij de WSD	☐ Ja ☐ Nee
9	Keuze aanbestedingsprocedure goed motiveren. Zie ook hoofdstuk 3.4 van de gids proportionaliteit.	
9a	Gunningcriterium EMVI, voor leveringen en diensten boven drempel verplicht, als je hier van af wil wijken moet dit volgens aanbestedingswet in publicatie zwaarwegend worden gemotiveerd. Onder de drempel voor leveringen en diensten wel aanbevolen niet verplicht! Onder en boven de drempel voor werken ARW 2012 toepassen. Hierin is EMVI verplicht tenzij hier een deugdelijke motivatie onderligt waarom er afgeweken wordt. Motivatie in geval dat EMVI niet toegepast wordt:	
10	Indien wordt afgeweken van het inkoopbeleid hier nader motiveren en datum collegebesluit invullen. Datum collegebesluit	
11	Welke leveranciers c.q. bedrijven worden voor meervoudig onderhands uitgenodigd ? Bedrijfsnaam, vestigingsplaats en motivering waarom deze bedrijven uitgenodigd worden.	
12	Duurzaamheid Voldoet de aanbesteding aan criteria van Agentschap.nl / Crow ? ☐ Ja ☐ Nee ☐ N.v.t. Zijn daarnaast nog aanvullende criteria opgenomen m.b.t. duurzaamheid en milieu ? ☐ Ja ☐ Nee Indien geen duurzaamheidcriteria worden toegepast hier nader motiveren:	
13	Social return	

	Worden er criteria opgenomen m.b.t. social return? ☐ Ja ☐ Nee Wordt er gebruik gemaakt van adviespunt social return van de WSD ? ☐ Ja ☐ Nee Indien geen criteria t.a.v. social return worden opgenomen hier nader motiveren.
14	Wordt voor het schrijven van bestek en/of begeleiden van procedure beroep gedaan op een extern bureau / adviseur ? ☐Ja ☐Nee ☐Bestek ☐Procedure Bedrijfsnaam en plaats: Geraamde kosten: Motivering waarom er een extern bureau wordt ingeschakeld:
15	Welke inkoopvoorwaarden zijn van toepassing verklaard in de offerteaanvraag:
16	Naam en paraaf afdelingshoofd / teamleider / budgethouder: Datum:

Bijlage 3 Klachtenregeling aanbesteden

1. Doel van de regeling

Het bieden van een kader voor de afhandeling van klachten met als doel te bevorderen dat klachten snel en laagdrempelig worden afgehandeld.

2. Klachtenmeldpunt

Klachten dienen schriftelijk te worden ingediend dit kan digitaal via inkoop@boxtel.nl

Of schriftelijk via:

Gemeente Boxtel

Klachtenmeldpunt aanbestedingen

Postbus 10000

5280 DA Boxtel

3. Ontvankelijke klachten

Wat is een klacht in de zin van deze klachtenregeling

Een klacht is een schriftelijke melding van een onderneming die belang heeft bij de aanbesteding waarin de klager gemotiveerd aangeeft dat hij het niet eens is met de aanbesteding of een onderdeel daarvan. Klachten dienen betrekking te hebben op aspecten van aanbestedingen die binnen de werking van de aanbestedingswet vallen. De aanbestedingen kunnen Europees of nationaal zijn, onder nationale aanbestedingen worden ook meervoudig onderhandse aanbestedingen begrepen.

Klachten kunnen niet gaan over het aanbestedingsbeleid. Klachten kunnen wel aan de orde stellen dat een bepaald handelen of nalaten in een concrete aanbesteding in strijd is met de wettelijke bepalingen of met andere voorschriften die voor die aanbesteding gelden. Ook kan geklaagd worden over optreden dat inbreuk maakt op één of meer van de voor aanbestedingen geldende beginselen van transparantie, non-discriminatie, gelijke behandeling en proportionaliteit.

Vragen en verzoeken met betrekking tot de aanbestedingsdocumenten dienen te worden gesteld aan de contactpersoon van de betreffende aanbesteding ten behoeve van de Nota van Inlichtingen.

Wanneer kan een klacht worden ingediend

De klager dient zijn klacht zo spoedig mogelijk in te dienen zodat de klacht nog binnen de lopende aanbesteding kan worden afgehandeld. Indien een klacht niet binnen de lopende aanbesteding kan worden afgehandeld kan het oordeel omtrent de klacht enkel nog gebruikt worden ter lering voor toekomstige aanbestedingen. Een klacht heeft geen schorsende werking op de aanbestedingsprocedure.

Wie kan een klacht indienen

Alleen een belanghebbende bij een specifieke aanbesteding kan een klacht indienen. Onder belanghebbenden vallen ondernemers die direct belang hebben bij het verwerven van een overheidsopdracht.

De volgende categorieën belanghebbenden kunnen onderscheiden worden:

- Gegadigden
- (Potentiële) inschrijvers
- Onderaannemers van (potentiële) inschrijvers
- Brancheorganisaties en klachtenloketten van ondernemers

Onderaannemers kunnen een klacht indienen voor zover ze niet klagen over de relatie hoofdaannemer – onderaannemer.

Anoniem klagen kan niet. Wel kan een brancheorganisatie op eigen titel bezwaren met betrekking tot een aanbestedingsprocedure, die bij één of meer ondernemers van de branche lever, als klacht indienen.

4. Beschrijving klachtenprocedure

- 4.1 De klacht dient schriftelijk te worden ingediend, bijvoorbeeld per e-mail. In deze schriftelijke klacht moet duidelijk blijken waarover wordt geklaagd en hoe het knelpunt volgens de klager verholpen zou kunnen worden. De klacht bevat verder de dagtekening, naam en adres van de klager en de aanduiding van de aanbesteding.
- 4.2 Het klachtenmeldpunt bevestigt per ommegaande de ontvangst van de klacht.
- 4.3 Het klachtenmeldpunt onderzoekt vervolgens, eventueel aan de hand van de door de klager en eigen aanvullende verstrekte gegevens, of de klacht terecht is. Het klachtenmeldpunt begint zo spoedig mogelijk met dit onderzoek, zet dit voortvarend voort en houdt daarbij rekening met de planning van de aanbestedingsprocedure.
- 4.4 Wanneer na het onderzoek door het klachtenmeldpunt tot de conclusie wordt gekomen dat de klacht terecht of deels terecht is en corrigerende en/of preventieve maatregelen getroffen dienen te worden, dan wordt dit zo spoedig mogelijk medegedeeld aan de klager. Ook de andere (potentiële) inschrijvers/gegadigde worden zo spoedig mogelijk op de hoogte gesteld. Afhankelijk van de fase in de aanbestedingsprocedure kan het voorkomen dat maatregelen, door de contactpersoon van de aanbesteding, aan de betrokkenen in de aanbesteding gecommuniceerd worden op hetzelfde moment dat aanklager bericht krijgt. Dit om bevoordeling van partijen te voorkomen.
- 4.5 Wanneer na onderzoek tot de conclusie wordt gekomen dat de klacht niet terecht is, dan wordt de klacht gemotiveerd afgewezen en wordt de klager hiervan schriftelijk bericht.
- 4.6 Het klachtenmeldpunt kan voorstellen dat de klacht, voordat daarop door klachtenmeldpunt wordt beslist, voor bemiddeling of advies wordt voorgelegd aan de commissie van aanbestedingsexperts.
- 4.7 Nadat op de klacht is beslist of is nagelaten binnen een redelijke termijn op een klacht een beslissing te nemen, kan een klager ook zonder instemming van de wederpartij, de klacht aan de commissie van aanbestedingsexperts voorleggen.

5. Verwijzing in aanbestedingsstukken

Bij elke aanbesteding wordt in de aanbestedingsdocumenten vermeld waar mogelijke klachten kunnen worden ingediend. Voor de verdere procedure wordt in de aanbestedingsstukken verwezen naar deze klachtenregeling welke op www.boxtel.nl is in te zien.

Bijlage 4 richtbedragen aanbestedingsvorm

De groene balken uit de Gids Proportionaliteit geven geen harde grenzen¹. Om helderheid en eenduidigheid te scheppen, is het zinvol om hiervoor toch duidelijke grenzen te hanteren. Het blijft natuurlijk wel zo dat de motivering waarom er voor een bepaalde aanbestedingsprocedure is gekozen, altijd moet worden vastgelegd in het inkoopdossier (Bijlage 1). Dit kan via het startformulier inkoop (Bijlage 2).

(Bedragen zijn Exclusief BTW)	Werken	Leveringen	Diensten
Enkelvoudig	Tot € 100.000	Tot € 50.000	Tot € 50.000
Meervoudig	€ 100.000 - € 1.500.000	€ 50.000 - € 200.000	€ 50.000 - € 200.000
Nationaal	€ 1.500.000 - € 5.000.000	N.v.t.	N.v.t.
Europees	Vanaf € 5.000.000	Vanaf € 200.000	Vanaf € 200.000

¹ Gids proportionaliteit hanteert geen harde grenzen, raadpleeg hoofdstuk 3.4 van de Gids Proportionaliteit.



*Algemene inkoopvoorwaarden
gemeente Bokstel voor leveringen
en diensten 2013*

Gebaseerd op het VNG model

Inhoudsopgave

I	ALGEMEEN	
	Artikel 1	Definities
	Artikel 2	Toepasselijkheid
	Artikel 3	Offerte, opdracht en totstandkoming Overeenkomst
II	UITVOERING OVEREENKOMST	
	Artikel 4	Algemene verplichtingen Contractant
	Artikel 5	Algemene verplichtingen Gemeente
	Artikel 6	Kwaliteit, keuring en garantie
	Artikel 7	Geheimhouding
	Artikel 8	Intellectueel eigendom
	Artikel 9	Wijziging Overeenkomst
	Artikel 10	Uitrusting en materialen
	Artikel 11	Tijdstip van nakoming
	Artikel 12	Toerekenbare tekortkoming
	Artikel 13	Niet toerekenbare tekortkoming
	Artikel 14	Aansprakelijkheid en verzekering
	Artikel 15	Boete
	Artikel 16	Toepasselijk recht en geschillen
III	FINANCIËLE BEPALINGEN	
	Artikel 17	Prijzen, meerwerk en minder werk
	Artikel 18	Facturering en betaling
IV	BEPALINGEN BETREFFENDE DE LEVERINGEN VAN GOEDEREN	
	Artikel 19	Leveringen
	Artikel 20	Verpakking en transport
	Artikel 21	Overdracht van eigendom en risico
V	BEPALINGEN BETREFFENDE HET VERRICHTEN VAN DIENSTEN	
	Artikel 22	Diensten
	Artikel 23	Personeel van Contractant
VI	EINDE OVEREENKOMST	
	Artikel 24	Opzegging
	Artikel 25	Ontbinding
	Artikel 26	Vernietiging

I Algemeen

Artikel 1 Definities

Aflevering:	het verschaffen van het bezit van de Goederen aan de Gemeente
Contractant:	de in de Overeenkomst genoemde wederpartij van de Gemeente
Diensten (Dienst):	de door de Contractant te verrichten werkzaamheden ten behoeve van een specifieke behoefte van de Gemeente, niet zijnde werken of leveringen
Gemeente:	de gemeente Boxtel, zetelend Markt 1 te Boxtel
Goederen:	alle zaken en alle vermogensrechten in de zin van artikel 3:1 Burgerlijk Wetboek

Leveringen (Levering):	de door de Contractant op basis van de Overeenkomst ten behoeve van de Gemeente te leveren Goederen
Offerte:	een aanbod in de zin van het Burgerlijk Wetboek
Offerteaanvraag:	een enkelvoudige of meervoudige aanvraag van de Gemeente voor te verrichten Prestaties of een (Europese) aanbesteding conform de Aanbestedingswet ¹ en de Europese aanbestedingsrichtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG
Overeenkomst:	al hetgeen tussen de Gemeente en de Contractant is overeengekomen, inclusief daarbij behorende bijlagen
Partijen/Partij:	de Gemeente en/of de Contractant
Personeel van Contractant:	de door de Contractant voor de uitvoering van de Overeenkomst in te schakelen personeelsleden of andere hulppersonen die krachtens de Overeenkomst onder zijn verantwoordelijkheid werkzaam zullen zijn
Prestatie:	de te verrichten Leveringen en/of Diensten
Werkdag:	kalenderdagen behoudens weekenden, algemeen erkende feestdagen in de zin van artikel 3 lid 1 Algemene termijnenwet, plaatselijke feestdagen en door de Gemeente aangewezen brugdagen

¹ Thans ligt het wetsvoorstel bij de Eerste Kamer onder het nummer 32 440.

Artikel 2 Toepasselijkheid

- 2.1. Deze algemene inkoopvoorwaarden zijn van toepassing op de Offerteaanvraag en Overeenkomsten met betrekking tot Leveringen en Diensten.
- 2.2. Van deze algemene inkoopvoorwaarden kan slechts worden afgeweken, indien Partijen dit uitdrukkelijk schriftelijk met elkaar zijn overeengekomen.
- 2.3. Indien een bepaling van deze algemene inkoopvoorwaarden nietig is of vernietigd wordt, zullen de overige bepalingen van kracht blijven en treden Partijen in overleg teneinde een nieuwe bepaling (of bepalingen) ter vervanging van de nietige of vernietigde bepaling(en) overeen te komen, waarbij zoveel mogelijk het doel en de strekking van de nietige of vernietigde bepaling(en) in acht worden genomen.
- 2.4. Door het indienen van de Offerte wijst de Contractant uitdrukkelijk de toepasselijkheid van zijn algemene voorwaarden af.

Artikel 3 Offerte, opdracht en totstandkoming Overeenkomst

- 3.1. De Gemeente kan een Offerteaanvraag intrekken of wijzigen Voor zover dit mogelijk is binnen de geldende Nederlandse en Europese jurisprudentie en wet- en regelgeving. De Gemeente zal geen kosten of schade vergoeden die hiermee samenhangen, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.
- 3.2. De Offerte van de Contractant heeft een gestanddoeningstermijn van negentig dagen of zoveel langer of korter als in de Offerteaanvraag is vermeld. De gestanddoeningstermijn vangt aan op de dag waarop de inschrijvingstermijn sluit of op de dag die wordt vermeld in de Offerteaanvraag.
- 3.3. Een Overeenkomst komt tot stand nadat de Gemeente een expliciete schriftelijke aanvaarding van de offerte van de contractant per e-mail, fax of brief heeft verzonden aan de Contractant. De schriftelijke aanvaarding geldt enkel als aanvaarding, indien daaraan een besluit ten grondslag ligt als bedoeld in artikel 160, eerste lid aanhef en onder e van de Gemeentewet dat is genomen door of namens het college van burgemeester en wethouders en de aanvaarding ondertekend is door de burgemeester of een ander waaraan op grond van het bepaalde in artikel 171, tweede lid van de Gemeentewet de vertegenwoordiging van de Gemeente is opgedragen een en ander conform het vigerende door het college cq de burgemeester vastgestelde mandaat/volmachtbesluit. Op eerste verzoek van de Contractant legt de Gemeente een kopie van dit besluit over.
- 3.4. Een voornemen tot gunning houdt geen aanvaarding in zoals bedoeld in het voorgaande lid of in de zin van artikel 6:217 lid 1 Burgerlijk Wetboek.
- 3.5. Alle handelingen die de Contractant verricht voorafgaand aan de totstandkoming van de Overeenkomst zijn voor rekening en risico van de Contractant.

II Uitvoering overeenkomst

Artikel 4 Algemene verplichtingen Contractant

- 4.1. De Contractant zal zijn verplichtingen voortvloeiend uit de Overeenkomst in nauwe samenwerking met de Gemeente nakomen, onverminderd de eigen verantwoordelijkheid van de Contractant.
- 4.2. De Contractant zal de Gemeente op de hoogte houden van de uitvoering van de Overeenkomst en desgevraagd inlichtingen geven. De Contractant is onder meer, doch niet uitsluitend, verplicht om de Gemeente direct schriftelijk in te lichten over feiten en omstandigheden die kunnen leiden tot vertraging in de nakoming of waarmee in de Overeenkomst geen rekening is gehouden.
- 4.3. Slechts met voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de Gemeente, kan de Contractant de uitvoering van de Overeenkomst geheel of gedeeltelijk laten uitvoeren door derden of uit de Overeenkomst voortvloeiende rechten en/of plichten overdragen aan derden.
- 4.4. De Contractant garandeert ter zake van de Overeenkomst dat de Contractant of Personeel van Contractant of een met de Contractant verbonden rechtspersoon en de onder hen werkzame personen niet betrokken zijn of zijn geweest bij overleg of afspraken met andere ondernemingen op een wijze die strijdig zou kunnen zijn met bepalingen van de Mededingingswet of artikelen 101 en 102 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, waaronder: (1) prijsvorming, (2) het afstemmen van Offerten, en/of (3) verdeling van werkzaamheden.
- 4.5. De Contractant vrijwaart de Gemeente voor strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties (als bedoeld in artikel 5:2, eerste lid aanhef en onder a van de Algemene wet bestuursrecht, het eventuele kostenverhaal daaronder begrepen) die verband houden met de Overeenkomst en die de Contractant of de Gemeente krijgt opgelegd.
- 4.6. De Contractant zal bij de uitvoering van de Overeenkomst alle van toepassing zijn de voorschriften bij of krachtens de wet gesteld naleven en de overeenkomsten die de Gemeente met derden heeft gesloten, voor zover deze overeenkomsten bekend zijn bij de Contractant, in acht nemen. Indien de Contractant genoodzaakt is om contact op te nemen met derden, zal de Contractant dit eerst voorleggen aan de Gemeente.
- 4.7. De Contractant draagt zelf de verantwoordelijkheid om de door hem ingeschakelde derden te informeren over de afspraken die gelden tussen de Contractant en de Gemeente bij de uitvoering van de Overeenkomst.
- 4.8. Slechts voor zover de Contractant expliciet en schriftelijk is gemachtigd door de Gemeente zal de Contractant optreden als gemachtigde van de Gemeente. Eventuele gevolgen die door het in strijd handelen met het bepaalde in de voorgaande zin zijn ontstaan, komen voor rekening en risico van de Contractant.
- 4.9. De contractant verstrekt aan de gemeente een overzicht van verzekeringen die met het oog op het adequaat verzekerd zijn als bedoeld in artikel 14.2. gebruikelijk zijn.

Artikel 5 Algemene verplichtingen Gemeente

- 5.1. De Gemeente zal op verzoek van de Contractant alle inlichtingen en gegevens verstrekken voor zover die nodig zijn om de Overeenkomst naar behoren uit te voeren.
- 5.2. De Gemeente zal zich inspannen zoals een goed opdrachtgever betaamt voor de uitvoering van de Overeenkomst.

Artikel 6 Kwaliteit, keuring en garantie

- 6.1. De Contractant garandeert dat de geleverde Prestaties voldoen aan de Overeenkomst, aan de algemeen geldende normen en aan de voorschriften die bij of krachtens wet of verdrag gelden met betrekking tot, doch niet uitsluitend, veiligheid, gezondheid en milieu.
- 6.2. De Gemeente is gerechtigd om de Prestaties te keuren en de Contractant verleent waar nodig zijn medewerking. Indien de Gemeente bepaalde Prestaties schriftelijk heeft goedgekeurd, vervalt het recht zoals genoemd in de voorgaande zin ten aanzien van die Prestaties. Tenzij de doorlooptijd van de overeenkomst meer bedraagt dan twee jaar in welk geval een goedgekeurde prestatie nog eenmaal kan worden herkeurd.

Artikel 7 Geheimhouding

- 7.1. Partijen verplichten zich om al wat bij de uitvoering van de Overeenkomst ter kennis komt en waarvan het vertrouwelijke karakter bekend is of redelijkerwijs kan worden vermoed, op generlei wijze bekend te maken – inclusief via kanalen van sociale media - of voor eigen doeleinden te gebruiken, behalve voor zover enig wettelijk voorschrift of rechterlijke uitspraak tot bekendmaking noopt.
- 7.2. Partijen zullen de onder hen werkzame personen of door hen ingeschakelde derden verplichten deze geheimhoudingsplicht na te leven.
- 7.3. Partijen hebben het recht om in geval van overtreding van de voorgaande leden door de andere Partij en/of de voor die Partij werkzame personen en/of door die Partij ingeschakelde derden de Overeenkomst per direct op te schorten dan wel zonder rechterlijke tussenkomst en zonder ingebrekestelling te ontbinden. Elke opschorting dan wel ontbinding geschiedt door middel van een aangetekend schrijven.
- 7.4. De Contractant is verplicht om op eerste verzoek van de Gemeente Personeel van Contractant een geheimhoudingsverklaring te laten ondertekenen.

Artikel 8 Intellectueel eigendom

- 8.1. Alle (aanspraken op) intellectuele eigendomsrechten (IE-rechten) met betrekking tot enig resultaat voortvloeiende uit de Overeenkomst, berusten bij de Gemeente, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen. De Contractant draagt deze (aanspraken op) IE-rechten – voor zover nodig – om niet over aan de Gemeente. De Contractant zal op eerste verzoek kosteloos meewerken aan het bewerkstelligen van de overdracht.

- 8.2. Onder resultaat als bedoeld in lid 1 van dit artikel, wordt verstaan al hetgeen in het kader van de Overeenkomst tot stand wordt gebracht ongeacht of de Contractant daarbij gebruik maakt van enige bijdrage van de Gemeente en/of derden.
- 8.3. De Contractant doet voor zover mogelijk afstand van alle eventuele persoonlijkheidsrechten op in het kader van de Overeenkomst tot stand gebrachte auteursrechtelijke werken.
- 8.4. Tenzij schriftelijk anders is overeengekomen, behoudt of verkrijgt de Contractant geen gebruiksrecht met betrekking tot enig resultaat van de Overeenkomst.
- 8.5. De Gemeente behoudt zich uitdrukkelijk het auteursrecht voor met betrekking tot ieder in het kader van de Overeenkomst aan Contractant openbaar gemaakt werk. De Contractant erkent dit voorbehoud.
- 8.6. De Contractant garandeert dat de gekochte Goederen en toebehoren alsmede de geleverde Diensten en al hetgeen daarmee gepaard gaat of daaruit resulteert vrij zijn van alle bijzondere lasten en beperkingen die aan het vrije gebruik daarvan door de Gemeente in de weg zouden kunnen staan, zoals octrooirechten, merkrechten, modelrechten of auteursrechten en vrijwaart de Gemeente tegen alle aanspraken van derden dienaangaande.
- 8.7. In het geval van aanspraken van derden zal de Contractant alles in het werk stellen om in overleg met de Gemeente te bewerkstelligen dat de Gemeente het ongestoorde gebruik van het geleverde zal kunnen voortzetten.
- 8.8. In het geval van aanspraken van derden waarvoor de hierboven genoemde vrijwaring-verplichting geldt, zal de Contractant alle schade van de Gemeente vergoeden inclusief proceskosten, waaronder tevens begrepen redelijke advocaatkosten voor het voeren van gerechtelijke procedures.

Artikel 9 Wijziging Overeenkomst

- 9.1. De Gemeente is bevoegd om de Overeenkomst schriftelijk te wijzigen en/of aan te vullen, na overleg met en instemming van de Contractant over de gevolgen van de wijziging of aanvulling.
- 9.2. In dit kader blijven Partijen binnen de grenzen van de redelijkheid en billijkheid.

Artikel 10 Uitrusting en materialen

- 10.1. De Contractant zal voor eigen rekening en risico zorg dragen voor alle bij de uitvoering van de Overeenkomst te gebruiken - niet van de Gemeente afkomstige - materialen en uitrusting (waaronder gereedschappen), tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.
- 10.2. De Contractant is verantwoordelijk en aansprakelijk voor de deugdelijkheid van de gebruikte Goederen, materialen en uitrusting en dient deze voor eigen rekening en risico te verzekeren, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.

Artikel 11 Tijdstip van nakoming

- 11.1. De Contractant is van rechtswege in verzuim nadat de fatale termijn(en) of termijnen voor de uitvoering van de desbetreffende Prestaties, zoals vermeld in de Overeenkomst, zijn verstreken en de desbetreffende Prestaties niet of niet volledig zijn uitgevoerd.
- 11.2. De Contractant stelt de Gemeente schriftelijk tijdig en met opgaaf van redenen in kennis van een eventuele vertraging en de maatregelen die de Contractant zal treffen om de vertraging zoveel mogelijk te beperken.

Artikel 12 Toerekenbare tekortkoming

- 12.1 Indien één van de Partijen toerekenbaar tekort schiet in de nakoming van de Overeenkomst en/of deze algemene inkoopvoorwaarden, zal de andere Partij een aangetekend schrijven verzenden aan de tekortkomende Partij, alvorens gebruik te maken van de Partij toekomende wettelijke rechten, behoudens de gevallen waarin ingebrekestelling ingevolge het Burgerlijk Wetboek achterwege kan blijven, in welke gevallen de nalatige Partij direct in verzuim verkeert.
- 12.2. Ieder der Partijen is gerechtigd de Overeenkomst zonder rechterlijke tussenkomst en zonder ingebrekestelling met onmiddellijke ingang te ontbinden, indien de andere Partij in verzuim is geraakt, behoudens voor zover ontbinding – gelet op de omstandigheden van het geval, waaronder de ernst van het verzuim – in strijd zou zijn met de redelijkheid en billijkheid. Elke ontbinding geschiedt door middel van een aangetekend schrijven.
- 12.3. Er is geen sprake van enige toerekenbare tekortkoming zijdens de Gemeente indien en voor zover de publiekrechtelijke verantwoordelijkheid noopt tot het niet verstrekken van inlichtingen en gegevens respectievelijk tot het niet verlenen van de publiekrechtelijke medewerking die nodig zou kunnen zijn voor de uitvoering van de Overeenkomst.

Artikel 13 Niet toerekenbare tekortkoming

- 13.1. De Contractant kan zich jegens de Gemeente enkel op overmacht beroepen, indien de Contractant de Gemeente zo spoedig mogelijk, onder overlegging van de bewijsstukken, schriftelijk van het beroep op overmacht in kennis stelt.

Artikel 14 Aansprakelijkheid en verzekering

- 14.1. De Contractant vrijwaart de Gemeente tegen eventuele aanspraken van derden terzake van schade door deze derden geleden ten gevolge van de uitvoering door de Contractant van de Overeenkomst en het gebruik of toepassing van de geleverde Goederen of Diensten van de Contractant.
- 14.2. De Contractant zal vanaf het aangaan van de Overeenkomst adequaat verzekerd zijn voor het uitvoeren van de Overeenkomst en zal zich adequaat verzekerd houden gedurende de uitvoering van de Overeenkomst. Met dien verstande dat de contractant ten minste verzekerd zal zijn voor aansprakelijkheid per gebeurtenis tot een bedrag van 300% van de aanneemsom.

- 4.3. De Contractant zal het verzekerd bedrag en de polisvoorwaarden gedurende de uitvoering van de Overeenkomst niet ten nadele van de Gemeente wijzigen, tenzij de Gemeente hiervoor haar expliciete en schriftelijke toestemming heeft gegeven.
- 14.4. Eventuele verzekeringen die noodzakelijk zijn in het kader van de uitvoering van de Overeenkomst en waarover de Contractant nog niet beschikt, zal de Contractant afsluiten tenminste voor de periode van de uitvoering van de Overeenkomst.

Artikel 15 Boete

- 15.1. Indien een boetebepaling is overeengekomen, is deze boete zonder rechterlijke tussenkomst, ingebrekestelling of aanmaning direct opeisbaar.
- 15.2. De boete laat onverlet alle andere rechten of vorderingen, waaronder, doch niet uitsluitend, de vordering van de Gemeente tot nakoming en het recht op schadevergoeding.

Artikel 16 Toepasselijk recht en geschillen

- 16.1. Op deze algemene inkoopvoorwaarden en de Overeenkomsten, alsmede op de totstandkoming en de interpretatie, is Nederlands recht van toepassing.
- 16.2. De toepasselijkheid van het Weens Koopverdrag (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods) wordt uitdrukkelijk uitgesloten.
- 16.3. Als er een geschil ontstaat met betrekking tot de Offerteaanvraag, de procedure zoals beschreven in de Offerteaanvraag, de totstandkoming van de Overeenkomst of de uitvoering van de Overeenkomst, dan is elk der Partijen gerechtigd om het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter in het arrondissement waar de Gemeente gevestigd is.

III Financiële bepalingen

Artikel 17 Prijzen, meerwerk en minder werk

- 17.1. De Contractant zal de Overeenkomst uitvoeren tegen de in zijn Offerte genoemde prijzen in Euro's.
- 17.2. Niet redelijkerwijs in de Overeenkomst inbegrepen extra Prestaties, zijn slechts meerwerk voor zover dit uitsluitend aan de Gemeente is toe te rekenen.
- 17.3. Meerwerk zal door de Contractant slechts in behandeling worden genomen nadat de inhoud en het budget schriftelijk zijn overeengekomen met de Gemeente.
- 17.4. Verrekening van meerwerk of minder werk vindt plaats tegen maximaal de tarieven zoals opgenomen in de Offerte, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.
- 17.5. Voor zover prijzen en tarieven van meerwerk of minder werk niet in de Offerte zijn opgenomen, verplicht de Contractant zich ertoe voor meerwerk en minder werk uitsluitend marktconforme tarieven aan te bieden.

Artikel 18 Facturering en betaling

- 18.1. Op de factuur vermeldt de Contractant;
- de wettelijke vereisten waaraan de factuur moet voldoen: naam, adres, postcode, woonplaats, bank/gironummer en de benodigde IBAN- en BIC-gegevens, BTW-nummer, KvK-nummer;
 - het factuuradres van de Contractant;
 - het totale factuurbedrag inclusief en exclusief BTW; *en*
 - eventuele nadere eisen in overleg met de Gemeente.
- 18.2. De Contractant hanteert een betalingstermijn van dertig dagen na de ontvangst van de factuur of zoveel langer of korter als overeengekomen tussen Partijen in de Overeenkomst. De Gemeente zal binnen de gehanteerde betalingstermijn de factuur van de Contractant betalen. Indien de Contractant de factuur digitaal aanlevert via afdeling.ak@boxtel.nl spant de gemeente zich in zo spoedig mogelijk de factuur van de Contractant te betalen
- 18.3. Indien de Goederen of Diensten niet beantwoorden aan de Overeenkomst is de Gemeente bevoegd om de betaling naar rato van de tekortkoming geheel of gedeeltelijk op te schorten.

IV Bepalingen betreffende de leveringen van goederen

Artikel 19 Leveringen

- 19.1. De Contractant levert de Goederen conform Delivered Duty Paid (DDP), volgens Incoterms 2010, zoals vastgesteld door de Internationale Kamer van Koophandel (ICC).
- 19.2. Tenzij schriftelijk een andere tijd of plaats is overeengekomen, geschiedt de Aflevering uitsluitend op Werkdagen tijdens de openingsuren van het gemeentehuis. De Contractant dient zijn vervoerder hiervan op de hoogte te stellen.
- 19.3. Indien de Gemeente de Goederen gemotiveerd afkeurt, zal de Contractant op zijn eigen kosten de Goederen ophalen.
- 19.4. De Goederen worden geacht te zijn goedgekeurd vanaf het moment van volledige operationele ingebruikname door de Gemeente, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen of bepaalde omstandigheden nopen tot schriftelijke goedkeuring van de Gemeente.
- 19.5. De Contractant verleent tenminste een garantie voor de Goederen van twaalf maanden vanaf het moment dat de Gemeente de Goederen heeft goedgekeurd, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen. Deze garantie laat onverlet de aansprakelijkheid van de Contractant.
- 19.6. De Contractant garandeert dat voor een periode van tenminste vijf jaar of een termijn die schriftelijk is overeengekomen na Aflevering van de Goederen, onderdelen van de Goederen kunnen worden geleverd.
- 19.7. De Contractant is gehouden om alle bij de Goederen behorende gebruiksaanwijzingen en productinformatie, alsmede eventuele kwaliteitskeurmerken of –certificaten, opgesteld zoveel mogelijk in de Nederlandse taal, zonder additionele kosten, aan de Gemeente ter beschikking te stellen.
- 19.8. De Contractant zal voor zijn rekening en risico alle voorkomende gebreken aan de geleverde Goederen na Aflevering of voltooiing binnen de door de Gemeente bij eerste aanzegging gestelde redelijke termijn wegnemen door herstel of vervanging.

Artikel 20 Verpakking en transport

- 20.1. De Contractant draagt zorg voor een deugdelijke verpakking, alsmede voor een zodanige beveiliging en vervoer van de Goederen, dat deze in een goede staat de plaats van Aflevering bereiken en het lossen daar veilig kan plaatsvinden. De Contractant is verantwoordelijk voor het naleven van de Nederlandse, Europese en internationale voorschriften met betrekking tot verpakkingen.
- 20.2. De Contractant neemt alle verpakkingen kosteloos terug, tenzij schriftelijk anders is overeengekomen.

Artikel 21 Overdracht van eigendom en risico

- 21.1. De eigendom van de geleverde Goederen gaat over op het moment van Aflevering, waar nodig na eventuele installatiewerkzaamheden die daarmee gepaard gaan. Het risico gaat over op de Gemeente na acceptatie van de Goederen door de Gemeente.
- 21.2. De acceptatie van de Goederen zal geschieden door middel van een schriftelijke verklaring van de Gemeente, na Aflevering en eventuele installatie van de Goederen. Indien de Gemeente de Goederen niet accepteert, geeft zij gemotiveerd aan waarom de acceptatie onthouden wordt.

V Bepalingen betreffende het verrichten van diensten

Artikel 22 Diensten

- 22.1. De Contractant zal de Diensten uitvoeren binnen de termijn en op de plaats zoals deze zijn opgenomen in de Overeenkomst.
- 22.2. De Contractant draagt de volledige verantwoordelijkheid voor zowel zijn eigen Prestaties, Prestaties van Personeel van Contractant alsmede Prestaties van de door de Contractant ingeschakelde derden.
- 22.3. Feitelijke uitvoering van de Diensten door de Contractant of daarmee gepaard gaande handelingen houdt niet in dat de Gemeente de Diensten zonder meer goedkeurt. De Gemeente behoudt zich het recht voor om eventuele verrichtte Diensten te keuren, controleren of niet goed te keuren.
- 22.4. De goedkeuring van de Diensten zal geschieden door middel van een schriftelijke verklaring van de Gemeente. Indien de Gemeente de Diensten niet goedkeurt, geeft zij gemotiveerd aan waarom de goedkeuring onthouden wordt.

Artikel 23 Personeel van Contractant

- 23.1. Voor zover Diensten worden verricht ten kantore en/of in de openbare ruimte van de Gemeente, zijn de Contractant, Personeel van Contractant en de door de Contractant ingeschakelde derden gehouden de vastgestelde huisregels voor dat kantoor/gebouw en/of die openbare ruimte na te leven.
- 23.2. Indien gedurende de uitvoering van de Overeenkomst blijkt dat Personeel van Contractant niet functioneert in het belang van de goede uitvoering van de Overeenkomst en/of wegens omstandigheden zijn werkzaamheden niet kan voortzetten, dan heeft de Gemeente het recht de desbetreffende persoon door de Contractant te laten vervangen.
- 23.3. Voor de vervanging van Personeel van Contractant is voorafgaande schriftelijke toestemming vereist van de Gemeente, tenzij directe vervanging van Personeel van Contractant noodzakelijk is. In dat laatste geval kan worden volstaan met mondelinge toestemming van de Gemeente. Uitgangspunt daarbij is dat personen beschikbaar worden gesteld die een vergelijkbare deskundigheid, opleiding en ervaring hebben (conform het vereiste in de Offerte-aanvraag).
- 23.4. Vervanging van Personeel van Contractant wordt op een korte termijn – doch uiterlijk binnen twee weken of zoveel korter als noodzakelijk – door de Contractant voorzien. Eventuele kosten die gepaard gaan met vervanging komen voor rekening van de Contractant.
- 23.5. De Contractant staat ervoor in dat het Personeel van Contractant gerechtigd is om in Nederland arbeid te verrichten dan wel Diensten te verrichten.

23.6. De Contractant is verantwoordelijk voor en aansprakelijk voor de nakoming van de uit de Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen uit de belastingwetgeving en de sociale zekerheidswetgeving, waaronder begrepen verplichtingen die verband houden met het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV). De Contractant vrijwaart de Gemeente tegen alle aanspraken terzake. De Contractant zal - indien wettelijk vereist dan wel door de Gemeente wordt vereist - met een G-rekening werken. Indien de Gemeente geconfronteerd wordt met een naheffing, worden deze kosten een-op-een verhaald op de Contractant.

VI Einde overeenkomst

Artikel 24 Opzegging

24.1. De Gemeente is gerechtigd de Overeenkomst op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn zoals bepaald in de Overeenkomst. Indien geen opzegtermijn in de Overeenkomst is opgenomen, kan de Gemeente de Overeenkomst opzeggen met inachtneming van een redelijke opzegtermijn, mede gelet op de duur van de Overeenkomst.

Artikel 25 Ontbinding

25.1. Ieder der Partijen heeft het recht de Overeenkomst zonder rechterlijke tussenkomst en zonder ingebrekestelling met onmiddellijke ingang te ontbinden, indien:

- artikel 4.4 algemene inkoopvoorwaarden wordt geschonden;
- de andere Partij een besluit tot ontbinding van de rechtspersoon of onderneming heeft genomen;
- de zeggenschap van de andere Partij bij een ander komt te rusten dan ten tijde van het sluiten van deze Overeenkomst;
- ten aanzien van de andere Partij faillissement is aangevraagd dan wel uitgesproken of, al dan niet voorlopig, surséance van betaling is aangevraagd of verleend;
- de andere Partij fuseert, splitst of op enigerlei wijze (een deel van) zijn bedrijf overdraagt;
- de andere Partij in een situatie van overmacht verkeert gedurende meer dan tien dagen.

25.2. Elke ontbinding als bedoeld in lid 1 dient terstond door middel van een aangetekend schrijven te geschieden.

25.3. Ingeval van ontbinding door de Gemeente als bedoeld in lid 1 is de Gemeente geen vergoeding verschuldigd aan de Contractant voor de Prestaties die niet door Contractant zijn verricht. Eventuele aan de Contractant verrichte onverschuldigde betalingen, betaalt de Contractant terug aan de Gemeente, vermeerderd met wettelijke rente vanaf de dag waarop dit is betaald.

Artikel 26 Vernietiging

26.1. Indien één van de Partijen zich beroept op vernietiging door middel van een buitengerechtelijke verklaring, dient dit te geschieden met een aangetekend schrijven.

Bijlage 6 informatiebronnen

- <http://www.agentschapnl.nl>
- <http://www.crow.nl>
- <http://www.pianoo.nl/themas/duurzaam-inkopen>
- <http://www.europeseaanbestedingen.eu/>
- <http://www.europadecentraal.nl/>
- <http://www.tenderned.nl/>
- <http://www.vng.nl/onderwerpenindex/economie/aanbesteden>
- <http://www.nevi.nl/publiek>
- <http://www.aanbestedingsrecht.org/home>

Inkoop en aanbestedingsbeleid

mei 2013

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
 - 2 Definities
 - 3 Gemeentelijke doelstellingen
 - 4 Juridische uitgangspunten
 - 4.1 Algemeen juridisch kader
 - 4.2 Uniforme documenten
 - 4.3 Algemene beginselen bij Inkoop
 - 4.4 Grensoverschrijdend belang
 - 4.5 Mandaat en volmacht
 - 4.6 Afwijkingsbevoegdheid
 - 4.7 Inkoopvoorwaarden
 - 5 Etnische en ideële uitgangspunten
 - 5.1 Integriteit
 - 5.2 Duurzaam inkopen
 - 5.3 Innovatie
 - 6 Economische uitgangspunten
 - 6.1 Product- en marktconsultatie
 - 6.2 Onafhankelijkheid en keuze voor de ondernemersrelatie
 - 6.3 Lokale economie en MKB
 - 6.4 Samenwerkingsverbanden
 - 6.5 Bepalen van de inkoopprocedure
 - 6.6 Financiële budget en waardebeoordeling
 - 6.7 Eerlijke mededinging en commerciële belangen
 - 6.8 Klachtenregeling aanbesteden
 - 7 Organisatorische uitgangspunten
 - 7.1 Inkoopproces
 - 7.2 Model en verantwoordelijkheden
 - 7.3 Bestuurlijke rapportage en overzicht aanbestedingen
 - 7.4 Verplichte Dossiervorming
-
- Bijlage 1 Schematisch overzicht dossiervorming
 - Bijlage 2 Inkoop startformulier
 - Bijlage 3 Klachtenregeling aanbesteden
 - Bijlage 4 Richtbedragen aanbestedingsvorm
 - Bijlage 5 Algemene inkoopvoorwaarden leveringen en diensten
 - Bijlage 6 Informatiebronnen

1. Inleiding

Voor u ligt het inkoop- en aanbestedingsbeleid van de gemeente Boxtel. Voor de gemeente Boxtel is het belangrijk om aandacht te besteden aan (verdere) professionalisering van de inkoop- en aanbestedingspraktijk in het licht van doelmatigheid, rechtmatigheid en integriteit. Een professioneel inkoop- en aanbestedingsbeleid helpt de gemeente om een doelmatig inkoper te zijn. Het draagt niet alleen bij aan mogelijke besparingen, maar geeft tevens zichtbare verbeteringen van de kwaliteit van de opdrachten. Denk hierbij ook aan efficiënte en innovatieve oplossingen. Het inkoop- en aanbestedingsbeleid is naast de Europese en nationale aanbestedingswetgeving van toepassing op alle inkopen van de gemeente Boxtel, zowel ten behoeve van de gemeentelijke bedrijfsvoering als van de verwezenlijking van de gemeentelijke beleidsdoelen.

Daarnaast gaat de gemeente bij het inkopen van Werken, Leveringen of Diensten uit van:

1. Juridische uitgangspunten: hoe gaat de gemeente om met de relevante regelgeving? (zie verder hoofdstuk 4)
2. Ethische en ideële uitgangspunten: hoe gaat de gemeente om met de maatschappij en het milieu in haar inkoopproces? (zie verder hoofdstuk 5)
3. Economische uitgangspunten: hoe gaat de gemeente om met de markt en ondernemers? (zie verder hoofdstuk 6)
4. Organisatorische uitgangspunten: hoe koopt de gemeente in? (zie verder hoofdstuk 7)

Aanleiding van dit nieuwe beleid is de nieuwe aanbestedingswet die is gebaseerd op het principe “comply or explain”, pas toe of leg uit.

Voornaamste wijzigingen voor álle opdrachten:

- Objectieve keuze aanbestedingsprocedure (motiveringsplicht)
- Eisen/criteria in verhouding tot de opdracht (motiveringsplicht)
- Niet onnodig samenvoegen (motiveringsplicht)
- Opdelen meerdere percelen (motiveringsplicht)
- Beperken administratieve lasten

Voornaamste aanpassingen t.a.v. Europese aanbestedingen:

- Toepassing model eigen verklaring
- Aanbestedingsdocumenten kosteloos verstrekken
- Verplicht gebruik tenderned
- Geschiktheideisen niet t.a.v. de omzet, tenzij (motiveringsplicht)
- Gunningcriteria EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving), tenzij (motiveringsplicht)
- Opschortingstermijn (alcateltermijn) 20dg (ipv 15dg)

Het gaat dus om de kernbegrippen: objectiviteit, non-discriminatie, transparantie en proportionaliteit.

2. Definities

In dit Inkoop- en aanbestedingsbeleid wordt verstaan onder:

Contractant	De in de overeenkomst genoemde wederpartij van de gemeente.
Diensten	Diensten als bedoeld in artikel 1.1 aanbestedingswet.
Gemeente	De gemeente Boxtel, zetelend Markt 1 te Boxtel.
Inkoop	(Rechts)handelingen van de gemeente gericht op de verwerving van werken, leveringen of diensten en die een of meerdere facturen van een ondernemer met betrekking tot bedoelde werken, leveringen of diensten tot gevolg hebben.
Leveringen	Leveringen als bedoeld in artikel 1.1 aanbestedingswet.
Offerte	Een aanbod in de zin van het burgerlijk wetboek.
Offerteaanvraag	Een enkelvoudige of meervoudige aanvraag van de gemeente voor te verrichten prestaties of een (Europese) aanbesteding conform de aanbestedingswet en de Europese aanbestedingsrichtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG.
Ondernemer	Een 'aannemer', een 'leverancier' of een 'dienstverlener'.
SROI	Social return On Investment
Werken	Werken als bedoeld in artikel 1.1 aanbestedingswet.
EMVI	Economisch meest voordelige inschrijving

3. Gemeentelijke doelstellingen

De gemeente Boxtel wil met dit Inkoop- en aanbestedingsbeleid de volgende doelstellingen realiseren:

a. Rechtmatig en doelmatig Inkopen zodat gemeenschapsgelden op controleerbare en verantwoorde wijze worden aangewend en besteed.

De gemeente Boxtel leeft daartoe bestaande wet- en regelgeving en de bepalingen van het Inkoop- en aanbestedingsbeleid na. Daarnaast koopt de gemeente Boxtel efficiënt en effectief in. De inspanningen en uitgaven moeten daadwerkelijk bijdragen aan de realisatie van het beoogde doel. De kosten staan in redelijke verhouding tot de opbrengsten en het beheersen en verlagen van de gemeentelijke middelen staan centraal. De gemeente Boxtel houdt daarbij in het oog dat er voldoende toegang is voor ondernemers tot gemeentelijke opdrachten.

b. Een integere, betrouwbare, zakelijke en professionele inkoper en opdrachtgever zijn.

Professionaliteit houdt in dat op bewuste en zakelijke wijze wordt omgegaan met inkoop. Continu wordt geïnvesteerd in inhoudelijke kennis over de in te kopen werken, leveringen en diensten, de marktomstandigheden en de relevante wet- en regelgeving. Het streven naar professioneel opdrachtgeverschap komt tot uitdrukking in een betrokkenheid bij de inkoop-ambitie, slagvaardige besluitvorming, adequaat risicomanagement, vertrouwen in de contractant en in wederzijds respect tussen de gemeente Boxtel en de contractant. De gemeente Boxtel spant zich in om alle inlichtingen en gegevens te verstrekken aan de ondernemer voor zover die nodig zijn in het kader van het inkoopproces.

c. Inkopen tegen de meest optimale (integrale) prijskwaliteit verhouding.

Bij het Inkopen van werken, leveringen en diensten kan de gemeente Boxtel ook interne en andere (externe) gemeentelijke kosten betrekken in de afweging. Ook de kwaliteit van de in te kopen werken, leveringen en diensten speelt een belangrijke rol.

d. Een continue positieve bijdrage leveren aan het gehele prestatie- niveau van de gemeente Boxtel

Inkoop moet tenslotte ondersteunend zijn aan het gehele prestatieniveau van de gemeente Boxtel en daar direct en voortdurend aan bijdragen. De concrete doelstellingen van inkoop zijn daarbij steeds rechtstreeks afgeleid van de gemeentelijke doelstellingen.

e. De gemeente Boxtel stelt een administratieve lastenverlichting voor zowel zichzelf als voor ondernemers voorop.

Zowel de gemeente Boxtel als ondernemers verrichten vele administratieve handelingen tijdens het inkoopproces. De gemeente verlicht deze lasten door bijvoorbeeld proportionele eisen en criteria te stellen en door een efficiënt inkoopproces uit te voeren. Concreet kan de gemeente hiertoe digitaal Inkopen (en aanbesteden). De gemeente Boxtel maakt, waar mogelijk, gebruik van de uniforme 'eigen verklaring'.

- f. Dit Inkoop- en aanbestedingsbeleid sluit zoveel mogelijk aan op het algemene beleid van de **gemeente Boxtel**.

In het bijzonder sluit het beleid aan op het volgende gemeentelijke beleid:

- Strategische visie, Boxtel 2020: duurzaam en dynamisch centrum in Het Groene Woud.
- Economische visie
- Duurzame ontwikkeling Boxtel
- Bestuursfilosofie en organisatiestructuur gemeente Boxtel
- Ambtelijk en bestuurlijk integriteitbeleid
- Mandaat en volmachtregelingen
- Motie Sociaal aanbesteden

Om deze doelstellingen te realiseren zijn juridische, ethische en ideële, economische en organisatorische uitgangspunten vastgelegd in dit inkoop- en aanbestedingsbeleid. Deze uitgangspunten zijn in de volgende hoofdstukken uitgewerkt.

4. Juridische uitgangspunten

4.1 Algemeen juridisch kader

a De gemeente Boxtel leeft de relevante wet- en regelgeving na.

Uitzonderingen op (Europese) wet- en regelgeving zullen door de gemeente restrictief worden uitgelegd en toegepast om te voorkomen dat het toepassingsbereik van deze wet- en regelgeving wordt uitgehold. De voor het inkoop- en aanbestedingsbeleid meest relevante wet- en regelgeving volgen uit:

- **Aanbestedingswet:** dit nieuwe wettelijke kader implementeert de Europese Richtlijnen 2004/18/EG en 2004/17/EG ('Aanbestedingsrichtlijnen') en Richtlijn 2007/66/EG ('Recht beschermings richtlijn'). Deze wet biedt één kader voor overheidsopdrachten boven en – beperkt – onder de (Europese) drempelwaarden en de rechtsbescherming bij (Europese) aanbestedingen.
- **Europese wet- en regelgeving:** wet- en regelgeving op het gebied van aanbesteden is afkomstig van de Europese Unie. De 'Aanbestedingsrichtlijnen' vormen momenteel de belangrijkste basis. De interpretatie van deze Aanbestedingsrichtlijnen kan volgen uit Groenboeken, Interpretatieve Mededelingen etc. van de Europese Commissie.¹
- **Burgerlijk Wetboek:** het wettelijke kader voor overeenkomsten.
- **Gemeentewet:** het wettelijke kader voor gemeenten.

4.2 Uniforme documenten

De Gemeente streeft er naar om uniforme documenten te hanteren, tenzij een concreet geval dit niet toelaat. Uniformiteit in de uitvoering draagt eraan bij dat ondernemers weten waar ze aan toe zijn en landelijk gezien niet steeds met verschillende procedureregelingen worden geconfronteerd. De gemeente Boxtel past bij de betreffende Inkoop in ieder geval toe:

- Aanbestedingsreglement werken 2012 ('ARW 2012');
- Uniforme klachtenregeling van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.
- Algemene Inkoopvoorwaarden voor leveringen en diensten (VNG model algemene inkoopvoorwaarden)
- Gids Proportionaliteit
- Richtlijnen CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte
- Inkoopvoorwaarden ICT (ARBIT, algemene rijksvoorwaarden bij IT overeenkomsten).
- De DNR (de nieuwe regeling)+ addendum
- Uniforme administratieve voorwaarden (UAV 2012)

4.3 Algemene beginselen bij Inkoop

• Algemene beginselen van het aanbestedingsrecht²

De gemeente Boxtel neemt bij al haar inkopen de volgende algemene beginselen van het aanbestedingsrecht in acht:

- **Gelijke behandeling:** Gelijke omstandigheden mogen niet verschillend worden behandeld, tenzij dat verschil objectief gerechtvaardigd is. Ook verkapte of indirecte discriminatie is verboden.
- **Non-discriminatie:** Discriminatie op grond van nationaliteit mag niet.

¹ De concept richtlijnen worden op dit moment besproken met de lidstaten. Volgens de planning van de Commissie zal implementatie van de nieuwe richtlijnen in nationale regelgeving uiterlijk 30 juni 2014 moeten plaatsvinden. Dat betekent dus aanpassing van de nieuwe Aanbestedingswet.

² De algemene beginselen zoals beschreven zijn slechts deels van toepassing op enkelvoudige en meervoudige onderhandse aanbesteding. Dit omdat deze vorm slechts één, twee of drie inschrijvers kent.

- **Transparantie:** De gevolgde procedure dient navolgbaar (en dus controleerbaar) te zijn. Dit is een logisch uitvloeisel van het beginsel van gelijke behandeling. Normaal zorgvuldige en oplettende inschrijvers moeten weten waar ze aan toe zijn.
- **Proportionaliteit (evenredigheid):** De gestelde eisen, voorwaarden en criteria aan de inschrijvers mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot het voorwerp van de opdracht. De gemeente past het beginsel van proportionaliteit toe bij de te stellen eisen, voorwaarden en criteria aan inschrijvers en inschrijvingen en met betrekking tot de contractvoorwaarden.
- **Wederzijdse erkenning:** Diensten en goederen van ondernemingen uit andere lidstaten van de Europese Unie moeten worden toegelaten voor zover die diensten en goederen op gelijkwaardige wijze kunnen voorzien in de legitieme behoeften van de aanbestedende dienst.
- **Algemene beginselen van behoorlijk bestuur**
De gemeente Boxtel neemt bij haar inkopen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht, zoals het gelijkheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en vertrouwens-beginsel.

4.4 Grensoverschrijdend belang

Of een overheidsopdracht een duidelijk grensoverschrijdend belang heeft, zal afhangen van verschillende omstandigheden, zoals de waarde van de opdracht, de aard van de opdracht, de omvang en structuur van de markt en de plaats (geografische ligging) waar de opdracht moet worden uitgevoerd.

Afhankelijk van bovenstaande zal voorafgaand aan inkoop een toets plaats vinden of er sprake is van een duidelijk grensoverschrijdend belang. Opdrachten met een duidelijk grensoverschrijdend belang zijn overheidsopdrachten waarbij buiten Nederland gevestigde ondernemers interesse hebben of kunnen hebben. Dit kan blijken uit de uitgevoerde marktanalyse of marktoriëntatie.

Voor overheidsopdrachten met een duidelijk grensoverschrijdend belang, zal de gemeente een passende mate van openbaarheid in acht nemen. Dit vloeit voort uit het transparantiebeginsel. Een aankondiging van de te verstrekken opdracht zal de gemeente plaatsen via gebruikelijke platforms, zoals aanbestedingskalender en tenderned.

4.5 Mandaat en volmacht

Inkoop vindt plaats met inachtneming van de vigerende mandaat- en volmachtregeling van de gemeente Boxtel. De gemeente wil slechts gebonden zijn aan verbintenissen en verplichtingen op basis van rechtsgeldige besluitvorming en civielrechtelijke vertegenwoordiging.

4.6 Afwijkingsbevoegdheid

Afwijkingen van dit Inkoop- en aanbestedingsbeleid zijn slechts mogelijk en toegestaan op basis van een deugdelijk gemotiveerd besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente of degene die op basis van het mandaat/volmacht besluit namens het college bevoegd is en voor zover een en ander op basis van de geldende wet- en regelgeving mogelijk is.

4.7 Inkoopvoorwaarden

Bij iedere inkoop van leveringen en diensten worden de inkoopvoorwaarden van leveringen en diensten gemeente Boxtel (op basis van de VNG voorwaarden) van toepassing verklaard. Voor aanbesteding van werken worden de uniforme administratieve voorwaarden (UAV) van toepassing verklaard.

Uitzonderingen; voor inkopen waarvan in de branche gebruikelijke algemene voorwaarden correct zijn gedeponneerd en redelijk zijn, kan besloten worden om in te stemmen met de toepasselijkheid daarvan. Deze uitzonderingen dienen te allen tijde juridisch te worden getoetst.

5. *Ethische en ideële uitgangspunten*

5.1 Integriteit

a **De Gemeente stelt bestuurlijke en ambtelijke integriteit voorop.**

De gemeente heeft hoog in het vaandel dat haar bestuurders en ambtenaren integer handelen. De bestuurders en ambtenaren houden zich aan de vastgestelde gedragscodes (gedragscode voor ambtenaren en gedragscode voor Burgemeester en Wethouders). Zij handelen zakelijk en objectief, waardoor bijvoorbeeld belangenverstrengeling wordt voorkomen.

b **De Gemeente contracteert enkel met integere Ondernemers.**

De gemeente wil enkel zaken doen met integere ondernemers die zich niet bezighouden met criminele of illegale praktijken. Een toetsing van de integriteit van ondernemers is bij inkoop (en aanbesteding) in beginsel mogelijk, bijvoorbeeld door de toepassing van uitsluitingsgronden of het hanteren van de 'Gedragsverklaring Aanbesteden'.

5.2 Duurzaam Inkopen

a **Bij Inkopen neemt de Gemeente milieuaspecten in acht.**

De gemeente Boxtel heeft een voorbeeldfunctie in het maatschappelijk verkeer. De gemeente Boxtel streeft er naar om 100 % duurzaam in te kopen. Duurzaam inkopen is het meenemen van sociale en milieuaspecten in het inkoopproces. Dit komt o.a. tot uitdrukking door het volgende:

- Bij de product- en marktanalyse inventariseert de gemeente welke werken, leveringen of diensten op het gebied van duurzaamheid op de markt worden aangeboden.
- In de aanbestedingsstukken (bijvoorbeeld in de selectie- en gunningcriteria) en in de te sluiten overeenkomst worden duurzaamheidcriteria opgenomen.
- De gemeente kan kiezen om digitaal in te kopen (E-procurement, gebruik van e-mail, digitale factuurafhandeling, etc.).
- De gemeente zal de aangeboden duurzame oplossingen monitoren. Op deze wijze kan zij een duurzame oplossing inbedden in de eigen organisatie van de gemeente en haar werkwijze.

Met betrekking tot een aantal 'product- groepen' zijn door Agentschap.nl zogenaamde 'duurzaamheidcriteria' opgesteld. Het CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft bijvoorbeeld de duurzaamheidcriteria die betrekking hebben op de GWW-sector (grond, weg en waterbouw) geschikt gemaakt voor toepassing in RAW-bestekken (rationalisatie en automatisering in grond, water en wegebouw). Door middel van het opstellen van de 'RAW-Catalogus Bepalingen – Duurzaam Inkopen'.

b **Inkoop vindt op maatschappelijk verantwoorde wijze plaats.**

Hierbij spelen onderwerpen als arbeidsre-integratie, arbeidsomstandigheden en – indien passend – socialreturn. De gemeente Boxtel heeft oog voor de sociaal zwakkeren in de samenleving. Zij stimuleert daarom - waar mogelijk en doelmatig - de participatie van arbeidsgehandicapten in het arbeidsproces.

Daarnaast worden werken, leveringen en/of diensten geweerd die onder niet aanvaardbare arbeidsomstandigheden (zoals kinderarbeid, dwangarbeid, discriminatie van werknemers, niet-betaling van leefbaar loon) tot stand komen of zijn gekomen.

c Inbesteden bij Sociale werkvoorziening (WSD) gaat voor uitbesteden.

Inbesteden

Van inbesteden is sprake als de gemeente een opdracht verstrekt aan een afdeling van de eigen organisatie of aan een afdeling die onderdeel uitmaakt van dezelfde rechtspersoon.

Quasi inbesteden

Van quasi inbesteden is sprake als de gemeente een opdracht verstrekt aan een afgescheiden rechtspersoon (derde) en aan twee cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:

- De gemeente oefent op de juridische van hem te onderscheiden opdrachtnemer toezicht uit zoals op eigen diensten (het toezichtcriterium) en,
- De opdrachtnemer verricht het merendeel van zijn werkzaamheden ten behoeve van de gemeente die toezicht houdt op deze opdrachtnemer (het werkzaamhedencriterium).

Het is een financieel / economisch belang van de gemeente dat de WSD voldoende werk heeft om de personen die aangewezen zijn op de sociale werkvoorziening aan het werk te houden.

Voorafgaand aan iedere aanbesteding van de gemeente Boxtel wordt onderzocht of de budgethouder de gunning van opdracht kan voorbehouden aan de WSD d.m.v. inbesteding, mits er geen wettelijke inkoopbepalingen zijn die zich daar tegen verzetten en indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er geen afbreuk wordt gedaan aan de benodigde kwaliteit van het product, dienst of werk
- De te betalen prijs voor het product, dienst of werk marktconform is.

Dit kan beoordeeld worden door één of meerdere van onderstaande mogelijkheden:

- De aangeboden open begroting van de WSD te toetsen aan beschikbare kengetallen.
- Door toetsing van de aanbidding door een in- of externe deskundige die van de toetsing schriftelijk verslag doet.
- Door de aanbidding te vergelijken met ervaringscijfers van elders.
- Door de aangeboden begroting van de WSD op de elementen, materiaalkosten, loonkosten, machinekosten, reiskosten, overheadkosten en dergelijke te toetsen aan de eigen opgestelde begroting.

Voorbeelden van werkzaamheden die bij de WSD ondergebracht kunnen worden:

Binnen de gemeentelijke organisatie aanwezige functies zoals bijvoorbeeld catering-medewerker, receptioniste, klusjesman, conciërgewerk.

Schoonmaakdienstverlening, onderhoud groenvoorziening. Deze opsomming van voorbeelden is niet uitputtend, bij twijfel kan altijd voorafgaand aan een aanbesteding contact worden opgenomen met de WSD.

d Bij inkopen wil de gemeente Boxtel Social return on investment (SROI) toepassen.

Gemeente Boxtel wil in het kader van het gemeentelijk sociaal maatschappelijk beleid zoveel mogelijk mensen in de gemeente en regio aan het werk hebben en houden. Dit geldt ook voor mensen die een afstand tot de arbeidsmarkt hebben. Social return on investment (SROI) is het stellen van sociale contractvoorwaarden bij inkoop- en aanbestedingen, met als doel (regionale) werkgelegenheid te bevorderen en/of werkzoekenden, WSW gerechtigden en leerlingen aan een werkplek te helpen. SROI is maatwerk, bij iedere gemeentelijke opdracht wordt onderzocht of SROI toegepast kan worden.

De voorwaarde SROI wordt in ieder geval toegepast op alle gemeentelijke opdrachten voor leveringen, diensten en werken vanaf € 250.000.

Hiertoe verplicht de gemeente Boxtel de opdrachtnemer minimaal 5% van de contractwaarde, of 7% van de loonwaarde (als de opdracht meer uit materiaal bestaat dan uit personeelskosten) excl. Btw te besteden aan mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Bij opdrachten waarbij deze percentages niet realistisch zijn wordt maatwerk toegepast.

Tot de doelgroep behoren;

- Personen met een WWB uitkering³;
- Personen met een WW uitkering en minimaal 6 maanden werkzoekend;
- Personen met een WSW indicatie;
- Personen met een Wajong uitkering;
- Personen met een WIA uitkering;
- Inburgeraars
- Personen die gesubsidieerde arbeid verrichten;
- Leerlingen van MBO die een BBL traject volgen
- Overige leerling trajecten

Ook degenen die anderszins onder de re-integratiedoelstelling van Wet werk en bijstand (WWB) vallen en vroegtijdige schoolverlaters die niet over een startkwalificatie beschikken behoren tot de doelgroep.

Kanttekening is dat social return uit oogpunt van non-discriminatie niet alleen gericht mag zijn op het inzetten van kandidaten uit de eigen gemeente.

Adviespunt social return van WSD

Het adviespunt social return van de WSD kan inkopers van de gemeente Boxtel kosteloos adviseren over de paragraaf social return in een aanbesteding. Het adviespunt heeft kennis en ervaring op het gebied van social return in aanbestedingen, er wordt dan ook geadviseerd hier gebruik van te maken aangezien het je werk uit handen neemt m.b.t. het opstellen van de paragraaf social return.

Het adviespunt kan ook de gang van zaken monitoren en hulp bieden bij de uitvoering van social return. Tevens kunnen ze de ondernemer helpen bij het concreet invullen van social return.

Neem bij begin aanbesteding contact op met je inkoopcoördinator.

5.3 Innovatie

De gemeente moedigt – daar waar mogelijk – innovatiegericht Inkopen (en aanbesteden) aan. Bij innovatiegericht Inkopen wordt gezocht naar een innovatieve oplossing of laat de gemeente ruimte aan de ondernemer om een innovatieve oplossing aan te bieden. Het kan bijvoorbeeld gaan om een volledig nieuwe innovatieve oplossing, maar ook om de verdere ontwikkeling van de eigenschappen van een bestaand ‘product’.

³ De wet werken naar vermogen (Wwnv) zal als deze in werking treedt de WWB, WSW, Wajong en WIJ vervangen.

6. Economische uitgangspunten

6.1 Product- en marktconsultatie

- a Inkoop vindt plaats op basis van een voorafgaande product- en marktanalyse, tenzij dit gelet op de waarde of de aard van de opdracht niet wordt gerechtvaardigd.**

Marktconsultatie, ook wel marktanalyse genoemd, draagt er toe bij de specificaties bij aanvang inkoopproces samen met de potentiële leveranciers goed in kaart te brengen. De specificaties van het in te kopen werk, levering of dienst bepalen voor een groot deel de hoogte van de prijs. Het is belangrijk om in de eerste fase van het inkoopproces op een juiste wijze de omvang en kwaliteit van het werk, levering of dienst vast te stellen. Een offerte aanvraagdocument/bestek omschrijft de kwaliteit in eisen en wensen.

In alle situaties is een gedegen kennis vooraf van de markt waarop ingekocht gaat worden van groot belang om de aard en omvang van de opdracht vast te kunnen stellen en daarmee een offerte aanvraagdocument/bestek op te kunnen stellen.

Indien onvoldoende kennis en ervaring voorhanden is bij de voorbereiding van een aanbesteding zal de gemeente Boxtel de kwaliteiten, kennis en ervaring van marktpartijen en/of adviesorganisaties benutten door voorafgaand aan een mogelijke aanbesteding een vrijblijvende (markt) consultatie te houden. Het al of niet deelnemen aan een (markt) consultatie heeft geen invloed op de positie van deze marktpartijen bij een eventuele aanbestedingsprocedure.

6.2 Onafhankelijkheid en keuze voor de ondernemersrelatie

- a De Gemeente acht een afhankelijkheid van Ondernemers niet wenselijk.**

De gemeente streeft naar onafhankelijkheid ten opzichte van ondernemers (contractanten) zowel tijdens als na de contractperiode. De gemeente moet in beginsel vrij zijn in het maken van keuzes bij haar inkoop (waaronder de keuze van ondernemer(s) en contractant(en), maar ook vanwege de naleving van de (Europese) wet- en regelgeving.

- b De Gemeente kiest voor de meest aangewezen ondernemersrelatie.**

Gedurende de contractperiode kan bij de contractant afhankelijkheid ontstaan van de gemeente door bijvoorbeeld de te behalen doelstellingen, resultaten, productontwikkelingen (innovatie) of het creëren van prikkels. De gemeente kiest in dat geval voor de meest aangewezen ondernemersrelatie. De mate van (on)afhankelijkheid in een ondernemersrelatie wordt onder andere bepaald door de financiële waarde van de opdracht, switchkosten, mate van concurrentie in de sector (concentratiegraad) en beschikbaarheid van alternatieve ondernemers. Afwijkingen moeten onderbouwd worden op basis van een deugdelijk gemotiveerd besluit van het college van wethouders en burgemeester van de gemeente, of degene die op basis van het mandaat/volmacht besluit namens het college bevoegd is en voor zover een en ander op basis van de geldende wet en regelgeving mogelijk is

6.3 Lokale economie en MKB

- a De Gemeente heeft oog voor de lokale economie, zonder dat dit tot enigerlei vorm van discriminatie van ondernemers leidt.**

In gevallen waar een enkelvoudig onderhandse offerteaanvraag en/of een meervoudig onderhandse offerteaanvraag volgens de geldende wet- en regelgeving is toegestaan, kan rekening worden gehouden met de lokale economie en lokale ondernemers. Discriminatie moet daarbij worden voorkomen en de gemeente moet niet onnodig regionale, nationale, Europese of

mondiale kansen laten liggen. 'Local sourcing' kan bijdragen aan de doelmatigheid van de Inkoop.

Bij geschiktheid en aanwezigheid gaat in deze situatie de voorkeur uit bij het uitnodigen van potentiële leveranciers (mede gezien de afweging van prijs- kwaliteit verhouding in relatie tot omvang van de opdracht) naar minimaal één lokale / regionale inschrijver en één die van buiten de regio komt. Bij enkelvoudige uitnodigingen voor het plaatsen van een opdracht kan, mede als gevolg van de prijs- kwaliteit verhouding alsmede de benodigde flexibiliteit en snelheid in uitvoering, een lokaal bedrijf de voorkeur genieten.

b De Gemeente heeft oog voor het midden- en kleinbedrijf (MKB).

Uitgangspunt is dat alle ondernemers gelijke kansen moeten krijgen. De gemeente houdt echter bij haar Inkoop de mogelijkheden voor het midden- en kleinbedrijf in het oog. Dit kan de gemeente doen door gebruik te maken van percelen in aanbestedingen, het toestaan van het aangaan van combinaties en onderaanneming, het verminderen van de lasten en het voorkomen van het hanteren van onnodig zware selectie- en gunningcriteria.

6.4 Samenwerkingsverbanden

De gemeente hanteert als uitgangspunt dat zij oog heeft voor samenwerking bij Inkoop. Dit geldt zowel voor samenwerking binnen de eigen organisatie als voor samenwerking met andere gemeenten of aanbestedende diensten. Deze samenwerkingsverbanden kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op inkoop samenwerking (bijv. inkoopplatform Noordoost Brabant), de Meierij gemeenten, milieuactiviteiten, werkvoorzieningschappen, belastingen en sociale regelgeving.

6.5 Bepalen van de inkoopprocedure

Citaat uit de Gids Proportionaliteit: "Er bestaat geen algemene eenduidige inkoopstrategie die geschikt en goed is voor alle in te kopen goederen, diensten en werken. De best toe te passen inkoopstrategie is afhankelijk van het in te kopen product, dienst of werk en de specifieke marktsituatie".

Dit betekent dat *per opdracht bezien moet worden welke aanbestedingsprocedure geschikt en proportioneel is*. Daarbij moet in ieder geval acht worden geslagen op de volgende aspecten:

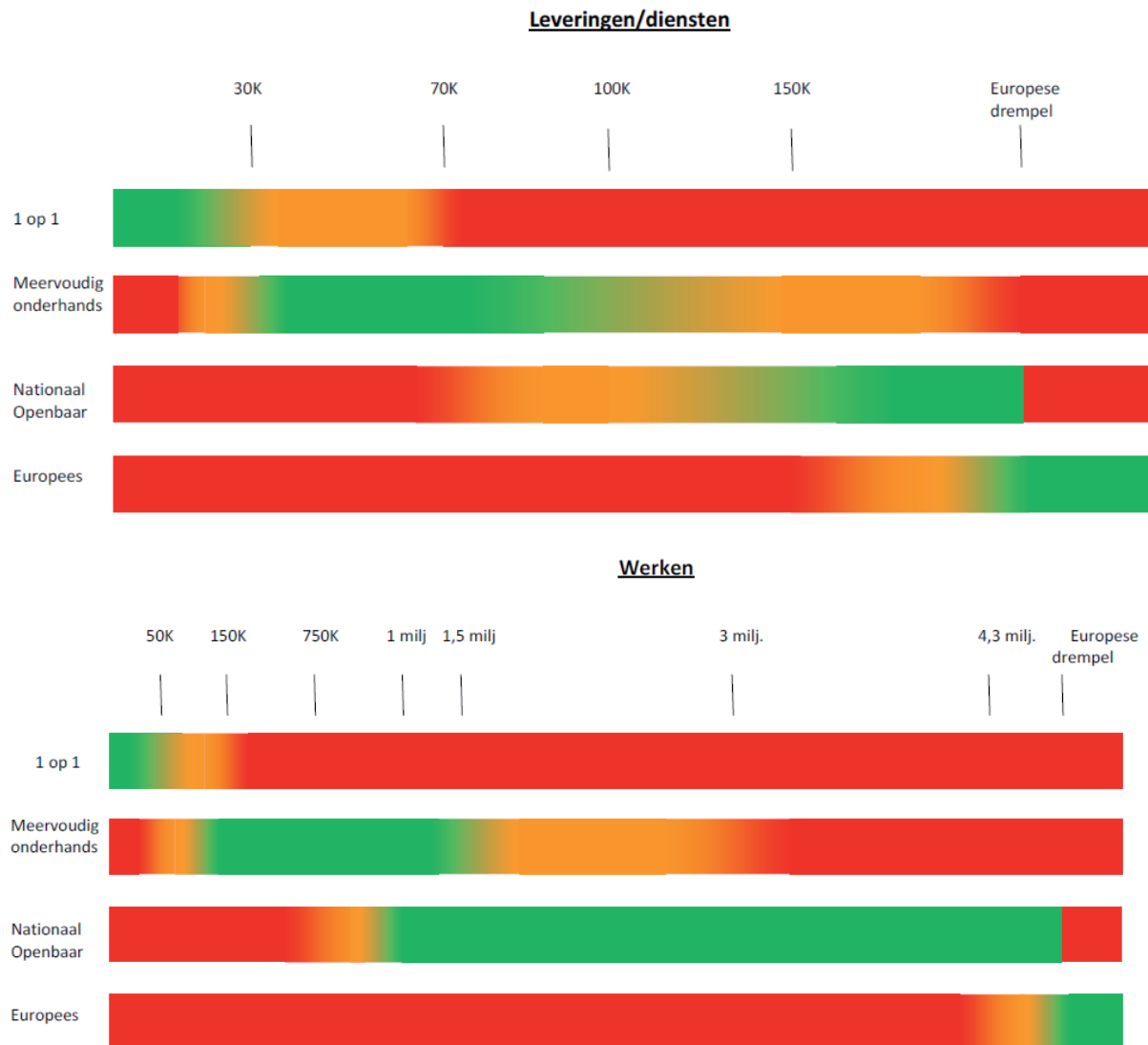
- Omvang van de opdracht
- Transactiekosten voor de aanbestedende dienst en de inschrijvers
- Aantal potentiële inschrijvers
- Gewenst eindresultaat
- Complexiteit en type van de opdracht
- Karakter van de markt

Het bedrag van de geraamde waarde van de opdracht is richtinggevend om te bepalen aan welke aanbestedingsprocedure moet worden gedacht. Gelet op de overige aspecten welke in aanmerking moeten worden genomen is het moeilijk om hier uit te gaan van harde drempelbedragen (met uitzondering van de Europese drempelbedragen), de Gids proportionaliteit geeft hiervoor richtbedragen.

Onder regime van de aanbestedingswet moet (en zal) er, met in acht neming van bovengenoemde aspecten, vaker gekozen worden voor een andere aanbestedingsvorm dan de Gids proportionaliteit als richting aangeeft. Om de onpartijdigheid van de gemeente als aanbestedende dienst te waarborgen, moet de afdelingsmanager / teamleider / budgethouder in deze keuze worden betrokken indien het een lagere aanbestedingsvorm betreft dan de Gids Proportionaliteit als richting aangeeft.

De motivering waarom er voor een bepaalde aanbestedingsprocedure is gekozen, moet altijd worden vastgelegd in het inkoopdossier (Bijlage 1). Dit kan via het startformulier inkoop (Bijlage 2).

De geraamde waarde van de opdracht (inclusief opties en eventuele verlengingen) en het soort opdracht zijn richting gevend voor de te doorlopen procedure. In de Gids Proportionaliteit zijn richtbedragen opgenomen welke aanbestedingsvorm, bij welke opdrachtwaarde proportioneel is om toe te passen. Dit zijn;



NB.

- Bedragen zijn excl. Btw
- Voor wat betreft de uitsplitsing naar type opdracht is aansluiting gezocht naar de definities die de Europese regelgeving hanteert voor werken, leveringen en diensten.
- Opdrachten mogen niet in deelopdrachten gesplitst worden om tot een lagere aanbestedingsvorm te komen.
- Bedragen zijn van toepassing op de totale duur van de overeenkomst inclusief eventuele verlengingsopties.
- De drempelbedragen voor Europese aanbestedingen wordt eens per twee jaar door de Europese Commissie vastgesteld⁴. Voor het jaar 2013, worden de volgende bedragen gehanteerd:
 - diensten en leveringen € 200.000
 - werken € 5.000.000

⁴ Indien de Europese Commissie nieuwe drempelbedragen vaststelt worden deze in dit beleid aangepast.

Hoe interpreteer je de gekleurde balken ?

De groene balken in bovenstaande tabellen uit de Gids Proportionaliteit geven geen harde grenzen⁵. Bedragen kunnen echter nuttig zijn om te bepalen in welke richting er moet worden gedacht, de gekleurde balken bieden daar een handvat voor. De Gids Proportionaliteit zegt in hoofdstuk 3.4.2 dat in algemene zin voor de waarde van een 'kleine' opdracht voor leveringen en diensten gedacht worden aan opdrachten tot € 40.000 a € 50.000 voor werken wordt een bedrag van € 150.000 als reëel beschouwd. Los van de algemene kaders die worden weergegeven in de balken blijft het uiteraard belangrijk om altijd te kijken naar de concrete situatie.

Je ziet dat de kleuren van de 4 procedurebalken (1 op 1, meervoudig onderhands, etc.) elkaar verticaal overlappen. Groen wordt als proportioneel gezien en rood als niet proportioneel, de oranje kleur is het "grijze" gebied tussen de procedures in, waarbij gelet op hoofdstuk 6.5 van dit inkoop en aanbestedingsbeleid en hoofdstuk 3.4 van de Gids Proportionaliteit een keuze gemaakt moet worden welke procedure proportioneel is.

Om helderheid en eenduidigheid te scheppen, is het zinvol om hiervoor toch duidelijke grenzen te hanteren (zie bijlage 4). Het blijft natuurlijk wel zo dat de motivering waarom er voor een bepaalde aanbestedingsprocedure is gekozen, altijd moet worden vastgelegd in het inkoopdossier (Bijlage 1). Dit kan via het startformulier inkoop (Bijlage 2).

Enkelvoudig onderhandse offerteaanvraag

De Gemeente vraagt minimaal aan één ondernemer een offerte.

Meervoudig onderhandse offerteaanvraag

De Gemeente vraagt ten minste aan drie ondernemers en ten hoogste aan vijf ondernemers een offerte.

Nationaal aanbesteden

Onder de (Europese) drempelbedragen zal de gemeente nationaal aanbesteden, waarbij De gemeente zal voorafgaand aan de opdrachtverlening een aankondiging plaatsen.

Europees aanbesteden

Boven de (Europese) drempelbedragen zal de gemeente in beginsel Europees aanbesteden, tenzij dit in een bepaald geval niet nodig is op grond van de geldende wet- en regelgeving.

Uitzonderingen

Er zijn verschillende type opdrachten waarvoor de aanbestedingsregels niet of slechts in beperkte mate gelden. De voor de gemeente belangrijkste uitzonderingen zijn in dit inkoopbeleid opgenomen.

2B diensten

De drempelbedragen voor "diensten" hebben betrekking op 2a en 2b diensten. Voor de zogenaamde 2b diensten geldt een uitzondering, omdat wordt aangenomen dat het niet Europees aanbesteden van deze diensten de mededinging tussen lidstaten niet wezenlijk beïnvloedt. Bij 2a diensten is de gemeente verplicht om een Europese aanbestedingsprocedure toe te passen. Bij 2B diensten is dit, ook al wordt het drempelbedrag overschreden, niet verplicht. Men is alleen verplicht om vooraf specificaties op te stellen en het achteraf te melden.

Alleenrecht en inbesteden

Zie hiervoor hoofdstuk 5 Ethische en ideële uitgangspunten, 5.2 c sociale werkvoorzieningen (WSD).

⁵ Gids proportionaliteit hanteert geen harde grenzen, raadpleeg hoofdstuk 3.4 van de Gids Proportionaliteit.

Criteria voor afwijking onderhandse en openbare aanbestedingen

Bij afwijking van het inkoopbeleid voor onderhandse aanbestedingen, kunnen aanvullende criteria gelden. Of het betreffende criterium van toepassing is in een bepaalde situatie, dient van geval tot geval bekeken te worden.

- Technische eisen aan systemen/ apparatuur: indien een ander systeem cq apparatuur aangeschaft moet worden en of dit technische onverenigbaarheid met zich mee brengt of veel extra kosten (af te wegen tegen eventuele besparing aanbesteding).
- Verlenging contract bij aanbesteding: bij onvoorziene vertraging in de aanbestedingsprocedure door stopzetten aanbesteding, heraanbesteden en overige situaties kan het contract met de huidige leverancier verlengd worden totdat de nieuwe aanbesteding afgerond is.
- Overbrugging tot aansluiting aanbesteding: indien contractverlenging voor een korte periode (max. 1 jaar) het mogelijk maakt om bij een grotere aanbesteding (samenwerking) aan te sluiten, is het onder voorwaarden toegestaan het contract onderhands te gunnen voor de tussenliggende periode.
- Voorzetting afspraken uit het verleden, speelt vooral bij adviesdiensten. Een deel van het project is in het verleden al uitgevoerd door een bepaalde adviseur, architect e.d. het aanbesteden van een dergelijke opdracht betekent meerkosten voor een nieuwe leverancier aangezien hij zich op de hoogte moet brengen van de situatie waar de huidige leverancier dit niet hoeft. Daarnaast kost het de medewerker van de gemeente extra tijd om de nieuwe leverancier van de nodige informatie te voorzien. De eventuele meerkosten dienen afgewogen te worden tegen een eventuele lagere inschrijvingsprijs van een andere leverancier.
- Indien slechts één geschikte leverancier beschikbaar is. Dit moet wel aantoonbaar zijn (door bijvoorbeeld een eerdere offerteronde of een marktconsultatie), de specificaties moet leveranciersneutraal en algemeen opgesteld zijn.
- Bij bepaalde innovaties die door een leverancier in de markt gezet worden, waarbij de gemeente zaken op proef geleverd krijgt of een pilot uitgevoerd wordt (let op de garantie, wat als product niet blijkt te voldoen). Dit product moet een duidelijke kwalitatieve of financiële meerwaarde hebben.

Deze lijst is niet uitputtend, alle afwijkingen moeten onderbouwd worden op basis van een deugdelijke gemotiveerd besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente of degene die op basis van het mandaat/volmacht besluit namens het college bevoegd is en voor zover een en ander op basis van de geldende wet- en regelgeving mogelijk is.

6.6 Financiële budget en waardebepaling

Inkoop vindt plaats op basis van een deugdelijke en objectieve vooraf gaande schriftelijke waardebepaling van de opdracht. De waardebepaling is ook van belang om de financiële haalbaarheid van de opdracht te bepalen. De gemeente wil immers niet het risico lopen dat zij verplichtingen aangaat die zij niet kan nakomen.

De berekening van de waarde van een overheidsopdracht moet gebaseerd zijn op het totale bedrag, exclusief btw. Bij berekening van een overeenkomst wordt rekening gehouden met het geraamde totaalbedrag van de gehele looptijd, met inbegrip van de eventuele opties en eventuele verlengingen van het contract. Bij opdrachten voor onbepaalde tijd wordt de totale waarde over 48 maanden als uitgangspunt genomen. Als de waarde moeilijk kan worden bepaald: een reële schatting.

6.7 Eerlijke mededinging en commerciële belangen

De gemeente bevordert eerlijke mededinging. De betrokken ondernemers moeten een eerlijke kans krijgen om de opdracht gegund te krijgen. Door in principe objectief, transparant en non-discriminerend te handelen, bevordert de gemeente een eerlijke mededinging. Dit zal bijdragen aan het in stand houden van een gezonde marktwerking (ook op de lange termijn). De gemeente wenst geen ondernemers te betrekken in haar inkoopproces die de mededinging vervalsen.

6.8 Klachtenregeling aanbesteden

Goede communicatie tussen partijen in een aanbestedingsprocedure is essentieel om tot een goed resultaat te komen. Wanneer partijen van mening verschillen is het belangrijk om snel en laagdrempelig tot een oplossing te komen. De aanbestedingswet schrijft dan ook voor dat er bij de gemeente een klachtenloket voor aanbestedingen is.

De klachtenregeling stelt voorop dat niet elke vraag en elk verzoek van een ondernemer een klacht hoeft op te leveren. Zo zullen vragen en verzoeken met betrekking tot de aanbestedingsdocumenten vaak op bevredigende wijze in de nota van inlichtingen beantwoord kunnen worden. Ook meer algemene bezwaren tegen het aanbestedingsbeleid van een aanbestedende dienst vallen buiten het kader van de klachtenregeling. Klachten moeten concrete aanbestedingen betreffen. Ondernemers kunnen in een klacht aan de orde stellen dat een bepaald handelen of nalaten van een aanbestedende dienst in een concrete aanbesteding in strijd is met de wettelijke bepalingen of met andere voorschriften die voor een aanbesteding gelden.

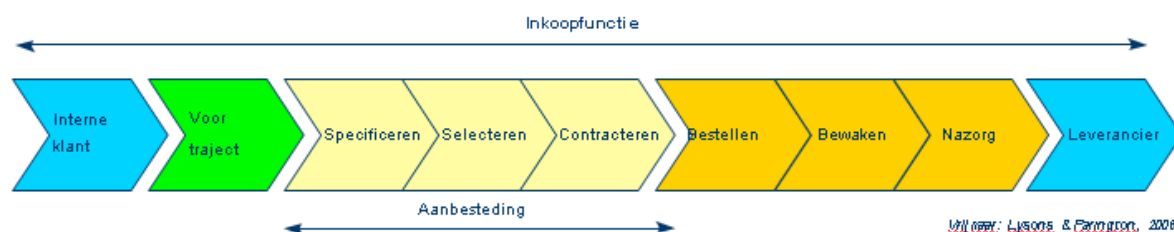
Ook kan geklaagd worden over optreden aanbestedende dienst dat inbreuk maakt op een of meer van de voor aanbesteding geldende beginselen van transparantie, non-discriminatie, gelijke behandeling en proportionaliteit. De klachtenregeling is toegevoegd als bijlage 3

Bij elke aanbesteding wordt in aanbestedingsdocumenten vermeld waar mogelijke klachten kunnen worden ingediend (inkoop@boxtel.nl). Voor verdere procedure wordt in aanbestedingsstukken verwezen naar deze klachtenregeling welke op www.boxtel.nl is in te zien.

7. Organisatorische uitgangspunten

7.1 Inkoopproces

Het inkoopproces bestaat uit verschillende fasen, startend vanaf het voortraject.



Stap	fase inkoopproces	toelichting
1	Voortraject	• Bepalen van inkoopbehoefte • Bepalen van het aanbod (bijv. product- en marktanalyse) • Kan het werk, de levering of dienst worden inbesteed bij sociale werkvoorziening (WSD), zie 5.2.c • Kan SROI toegepast worden • Raming en bepalen van het financiële budget • Keuze inkoop of aanbestedingprocedure
2	Specificeren	• Opstellen van eisen en wensen • Omschrijven van de opdracht • Opstellen Offerteaanvraag
3	Selecteren	• Eventuele voorselectie geïnteresseerde ondernemers • Bekendmaking opdracht via verzenden van de Offerteaanvraag, de website, tendered, of aanbestedingskalender • Offertes evalueren • Nader onderhandelen (indien mogelijk op grond van de geldende wet- en regelgeving) • Gunning (voorgenomen i.v.m. evt. Alacteltermijn) aan winnende ondernemer • Informeren afgewezen Ondernemers
4	Contracteren	• Tekenen (raam) overeenkomst met (winnende) inschrijver • Registreren getekende overeenkomst
5	Bestellen	• Uitvoeren van de opdracht • Eventueel met het doen van bestellingen
6	Bewaken	• Bewaken termijnen • Controleren nakoming afgesproken prestaties • Tijdige betaling facturen
7	Nazorg	• Beheren van de overeenkomst, bijvoorbeeld prijsindexeringen of looptijd • Evalueren overeenkomst met Contractant

Model en verantwoordelijkheden

De functie van inkoopcoördinator is ondergebracht binnen de afdeling Concern en Dienstverlening. De inkoopfunctie is organisatorisch ingericht volgens het model van de gecoördineerde inkoop. In dit model is de inkoop van producten, diensten en werken primair een verantwoordelijkheid van de betreffende budgetbeheerder (veelal afdelingshoofden). Samen met het Managementteam zijn zij verantwoordelijk voor de realisatie van de ambitieniveaus en taakstellingen inzake doelmatigheid, rechtmatigheid en duurzaamheid van de gemeente Boxtel.

Bestuurlijke rapportage en overzicht aanbestedingen

Gelijk met de bestuurlijke rapportage in het jaarverslag wordt een overzicht verstrekt van gepleegde aanbestedingen boven de € 50.000. Dit overzicht wordt tevens gebruikt om de aanbestedingen te evalueren en te inventariseren of er aanbestedingen voorkomen die in de toekomst mogelijkheden bieden voor gezamenlijke inkoop, bundeling van inkoop, inbesteding bij de WSD, en/ of social return. In deze bestuurlijke rapportage wordt tevens een overzicht opgenomen van gepleegde aanbestedingen boven de € 50.000 waarbij is afgeweken van het beleid, inclusief een motivering voor de afwijking.

Tevens dient dit overzicht ter verantwoording van de uitgevoerde aanbestedingen en geeft dit de accountant inzicht in de realisatie van het uitvoeringsbeleid.

De ondergrens van € 50.000,00 is aangehouden om het overzicht te beperken tot de maatgevende aanbestedingen met voldoende relevantie en de daarvoor benodigde inspanning sober en doelmatig te houden.

Verplichte dossiervorming en gebruik startformulier

Dossiervorming

Om de dossiervorming te structureren en professionaliseren is een dossiervoorschrift opgesteld. Hierin staat op welke wijze een dossier opgebouwd dient te worden en welke documenten er in ieder geval in het dossier opgenomen dienen te worden. In bijlage 1 ziet u een schematisch overzicht van de verplichte dossieropbouw. Na afronding aanbesteding dossier aanleveren bij Informatie Voorziening en contract gegevens via assistent (e) afdelingscontroller op laten nemen in CORSA.

Gebruik startformulier

Voor iedere inkoop vanaf € 10.000 moet het startformulier inkoop worden gebruikt (zie bijlage 2). Dit startformulier moet in het dossier opgenomen worden (zie bijlage 1).

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310418
Datum: 26-11-13

Onderwerp

Elektronisch bekendmaken

Status

Besluitvormend

Voorstel

De verordening Bekendmakingen Boxtel vast te stellen

Inleiding

Aanleiding van dit voorstel is de verplichting om per 1 januari 2014 bekendmakingen digitaal beschikbaar te stellen. Vernieuwing en verbetering van onze digitale dienstverlening is te lezen in onze strategische visie (pijler modern bestuur). Ook onze visie op dienstverlening laat zien dat we voortdurend investeren in ontwikkeling van onze digitale kanalen. De aansluiting op deze gemeenschappelijke voorziening en daarmee de mogelijkheid om centraal officiële publicaties en serviceberichten aan te bieden past tenslotte binnen ons communicatiebeleid waar we de dialoog steeds zoeken de binnen- en buitenwereld (intern/extern).

Beoogd effect

Stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van de elektronische kanalen (e-mail, website, social media). Met als uitgangspunt verbetering van de online dienstverlening.

Argumenten

- 1 *Op tijd voldoen aan de verplichting elektronisch bekendmaken (per 1 januari 2014) en een doorsteek maken op de eigen dienstverleningsvisie.*

Vanaf 1 januari 2014 wordt de bekendmaking van algemeen verbindende voorschriften in een elektronisch gemeenteblad verplicht. Op 28 juni 2012 is door het Rijk de datum vastgesteld waarop gemeenten verplicht zijn om het algemeen verbindende deel van hun regelgeving elektronisch bekend te maken. Dat is vanaf 1 januari 2014. Het elektronisch bekendmaken is een voorwaarde voor de inwerkingtreding van regelgeving. Relevante bekendmakingen zijn vanaf aansluiting GVOP op internet eenvoudig te raadplegen en terug te vinden, burgers kunnen proactief en gericht op de hoogte zijn van belangrijke ontwikkelingen in de directe woonomgeving en bekendmakingen via een e-mail- of attenderingsservice ontvangen.

- 2 *Besparing van kosten*

De verwachting is dat de gemeente op termijn jaarlijks maximaal een halve pagina en dus

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310418

€ 340 per week kan besparen op publicaties in lokale media door het aantal publicaties geleidelijk terug te brengen. Dit heeft ook consequenties voor de overige service-informatie die de gemeente op dit moment publiceert.

3 *Versterking rechtszekerheid burger*

Burgers, die dat op prijs stellen, kunnen proactief en gericht op de hoogte zijn van belangrijke ontwikkelingen in de directe woonomgeving. Omdat burgers op deze manier tijdig geïnformeerd worden, kunnen ze ook op tijd gebruik maken van mogelijkheden om inspraak te leveren of bezwaar te maken. Dit versterkt de rechtszekerheid van de burger.

4 *Toegang officiële bekendmakingen ook voor minder digitaalvaardige inwoner of belanghebbende blijft behouden.*

Om ervoor te zorgen dat iedere inwoner of belanghebbende die minder digitaalvaardig is, toegang blijft behouden tot onze officiële bekendmakingen, wordt wekelijks in de gemeenterubriek een blokje opgenomen met daarin een inhoudsopgave van alle bekendmakingen. Daarnaast blijven de bekendmakingen op papier te raadplegen in de publiekshal van het gemeentehuis. Als dit op termijn een digitale voorziening wordt bieden we deze doelgroep ondersteuning (helpdesk).

Kanttekeningen

1. *De aansluiting op de GVOP zorgt voor een verschuiving van werkzaamheden. Hier moet rekening mee gehouden worden.*

Tot op heden zijn zowel bekendmakingen van de gemeente als nieuwsberichten (serviceberichten) gepubliceerd op papier en digitaal. Na aansluiting op de GVOP kan volstaan worden met een korte vermelding offline (op papier, gemeenterubriek) met een verwijzing naar de digitale kanalen. Invoering van de gegevens verloopt nu gedeeltelijk (Staatscourant) digitaal, straks is 100% digitaal aan te leveren en terug te zoeken (centraal weg te zetten per gemeente).

2. *Nieuwsblad Brabants Centrum*

Vanaf oudsher kan Brabants Centrum (betaald weekblad) rekenen op pagina's van de gemeente Boxtel. De laatste twee jaren publiceren we wekelijks 2 pagina's met zowel officiële bekendmakingen, als nieuws/serviceberichten. Dit is jaarlijks een aanzienlijke inkomstenbron voor het nieuwsblad. Als gekozen is voor aansluiting op de GVOP, dan moet een gesprek geregeld worden waarin we Brabants Centrum meenemen in de nieuwe werkwijze en toelichten dat we minder gaan publiceren.

3. *Wennen aan nieuwe manier van publiceren*

Zowel intern als extern moet rekening worden gehouden met het wennen aan de nieuwe manier van publiceren. Door een communicatieplan, voorzien van een campagne aanpak op te stellen kunnen ruim voordat we aansluiten op de GVOP en geheel digitaal publiceren bekendheid geven aan de meer centrale, digitale manier van publiceren van onze officiële bekendmakingen en service/nieuwsberichten.

4. *Verordening elektronische bekendmaking*

Diverse waterschappen hebben een Verordening elektronische bekendmaking vastgesteld, waarin ook de ontwerpbesluiten met uniforme openbare voorbereidingsprocedure (bestemmingsplan, mededelingen voorgenomen besluit Vergunning) uitsluitend elektronisch

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310418

worden gepubliceerd. Wij willen dit voorbeeld volgen (bijlage Verordening elektronische bekendmaking)

5. Alternatief, eigen oplossing (ipv GVOP) in Typo3 gebouwd

In het systeem waarin onze eigen website is gebouwd (Typo3) kan ook een oplossing worden gebouwd. Deze oplossing moet nog ontwikkeld worden en initiatief hiervoor (deelname andere gemeenten) is nog niet van de grond gekomen (aug. 2013).

Afweging

Afweging GVOP of eigen alternatief om per 1 januari 2014 te voldoen.

1. GVOP

Op dit moment is er één beproefde standaardoplossing in de markt beschikbaar. Dat is de Gemeenschappelijke Voorziening voor Officiële Publicaties (GVOP). Via deze voorziening kunnen decentrale overheden (zoals gemeenten en waterschappen) hun bekendmakingen volledig rechtsgeldig, conform de technische eisen en beveiligingseisen die beschreven zijn in de Bekendmakingsregeling, publiceren op www.officielebekendmakingen.nl.

2. alternatief

De TYPO3gem (vereniging met gemeenten en overheden die allemaal gebruik maken van hetzelfde content management systeem voor hun website) is op dit moment aan het onderzoeken of zij via Wind IT een alternatieve en goedkopere oplossing kunnen ontwikkelen voor de GVOP. Dit samenwerkingsverband brengt de mogelijkheden in beeld om dezelfde oplossing te bieden die de GVOP biedt buiten de GVOP om. Het ontwikkelen van een goedkopere oplossing is op dit moment (augustus 2013) nog niet van de grond gekomen.

Motivering gemaakte keuze oplossing of scenario

Bij de afweging van de alternatieven speelt de factor tijd een belangrijke rol. Als we zeker willen zijn dat het projectresultaat voor 1 januari 2014 wordt opgeleverd voor wat betreft de algemeen verbindende bekendmakingen, zal het implementatietraject snel moeten starten. We verliezen bij deze keuze de speling in onze planning door af te wachten wat de markt nog zal bieden komende maanden.

Het initiatief van de TYPO3gem heeft op dit moment nog te veel onzekerheden om als een reëel alternatief te worden gepresenteerd voor de GVOP. Ook kunnen de bekendmakingen alleen op www.officielebekendmakingen.nl ontsloten worden via de GVOP. Een licentie zul je daar dus altijd moeten afnemen.

Financiële baten en lasten

Nu publiceren we max. 2 pagina's per week. Met de komst van een GVOP, gaat de hoeveelheid publicaties veranderen. Dan gaan we uit van 1,5 pagina's per week. We besparen dus een kwart van de totaalkosten op het totale budget voor de gemeenterubriek in Brabants Centrum. Dit komt neer op een besparing van € 17.000 per jaar. (Berekening: € 100.000 / 4 = € 25.000.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310418

Aansluiting GVOP bedraagt jaarlijks € 8.000. €25.000 - € 8.000 = € 17.000)

Communicatie

Het voorstel is openbaar. Ook de verordening die later in de gemeenteraad wordt vastgesteld is openbaar. Intern: collega's informeren, opleiden (communicatie), verbondenheid zoeken met CVDR (verordeningen), RP (Ruimtelijke Plannen) en de Staatscourant voor de verkeersbesluiten (loopt).

Extern / intern: communicatieplan / campagne opzet maken om inwoners en ondernemers bewust te maken van de verandering en de mogelijkheid om gebruik te maken van de e-mail- of attenderingsservice.

Uitvoering

Een planning is gemaakt voor aansluiting op de GVOP. In het kort komt dit neer op de volgende acties: na besluitvorming moet een licentieovereenkomst worden opgesteld en ondertekend met KOOP. Een testfase wordt ingericht vanaf 1 december 2013. Een overleg met Brabants Centrum wordt gevoerd. Communicatie richting burger en intern moet opgestart worden (voorafgaand aan invoering, dus vóór 1 januari 2014). Hiervoor komt een communicatie-/campagneplan.

Boxtel, 15-10-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

1. Verordening Bekendmakingen gemeente Boxtel

Ter inzage

- 1.

Contactpersoon

Afdeling Concern & Dienstverlening, J. de Hoog, jho@boxtel.nl, 0411-655911

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310418

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 15-10-13 ;

gehoord de commissie Bestuurlijke Zaken;

Besluit

De verordening Bekendmakingen Boxtel vast te stellen.

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

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

de voorzitter,
M. Buijs

Verordening bekendmakingen gemeente Boxtel

Artikel 1 Gemeenteblad

1. Het college van burgemeester en wethouders geeft een elektronisch gemeenteblad uit. Het gemeenteblad wordt uitgegeven op een door het college van burgemeester en wethouders te bepalen internetadres.
2. Het elektronisch gemeenteblad verschijnt telkens wanneer daartoe de noodzaak bestaat.

Artikel 2 Bekendmaking, publicatie en kennisgeving

1. Algemeen verbindende voorschriften, beleidsregels en andere besluiten van algemene strekking worden bekendgemaakt in het elektronisch gemeenteblad, tenzij in specifieke wetgeving anders is voorgeschreven.
2. De besluiten, zoals bedoeld in het eerste lid, worden in hun geheel opgenomen in het elektronisch gemeenteblad.
3. Indien omvang of complexiteit integrale opname in de weg staan, kan worden volstaan met het opnemen van een gedeelte of een samenvatting van het besluit in het elektronisch gemeenteblad. In dat geval zal het gehele besluit elektronisch ter inzage worden gelegd op een door het college van burgemeester en wethouders te bepalen plaats op de website van de gemeente Boxtel.
4. Berichten die niet tot een of meer geadresseerden zijn gericht, als bedoeld in artikel 2:14, tweede lid en artikel 3:42, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, worden uitsluitend elektronisch verzonden en bekendgemaakt door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad, tenzij in specifieke wetgeving anders is voorgeschreven.
5. Van aanvragen en berichten die wel tot een of meer geadresseerden zijn gericht, als bedoeld in artikel 2:14, eerste lid, en artikel 3:41, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover kennisgeving of mededeling door wetgeving is voorgeschreven, worden uitsluitend elektronisch gepubliceerd door plaatsing op de website van de gemeente Boxtel, tenzij in specifieke wetgeving anders is voorgeschreven.

Artikel 3 Bijzondere omstandigheden

1. Wanneer in het geval van calamiteiten elektronische uitgifte van het gemeenteblad geheel of gedeeltelijk onmogelijk is, is het huis-aan-huisblad Brabants Centrum het vervangend publicatiemiddel van bekendmakingen.
2. Wanneer geen gevolg gegeven kan worden aan het genoemde in het eerste lid van dit artikel, kan het college van burgemeester en wethouders in bijzondere omstandigheden bepalen dat besluiten als bedoeld in artikel 2 op andere geschikte wijze worden bekendgemaakt.
3. Het tweede lid is niet van toepassing op besluiten als bedoeld in artikel 176 van de Gemeentewet.

Artikel 4 Ter inzagelegging en afschriften

1. Algemeen verbindende voorschriften als bedoeld in artikel 139 Gemeentewet, zijn digitaal ter inzage op de website van de Centrale Voorziening Decentrale Regelgeving, namelijk: www.wetten.overheid.nl.
2. Ontwerpbesluiten als bedoeld in artikel 3:11, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht, zijn digitaal ter inzage op de website van de gemeente Boxtel, tenzij in specifieke wetgeving anders is voorgeschreven.
3. een ieder kan de elektronische gemeentebladen ook tijdens kantooruren raadplegen in de informatiehoek in de publiekshal van het gemeentehuis op een computer.
4. iedereen kan op zijn verzoek een afschrift krijgen van de besluiten zoals gepubliceerd in het elektronisch gemeenteblad.

Artikel 5 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze verordening kan worden aangehaald als: "Verordening bekendmakingen gemeente Boxtel"
2. Deze verordening treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking ervan.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Boxtel in openbare vergadering van xx november 2013.

De voorzitter

De griffier

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310422
Datum: 26-11-13

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Het bestemmingsplan Raadhuisplein2 Liempde overeenkomstig bijgevoegde nota van zienswijzen en wijzigingen gewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.
3. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om in te stemmen met eerdere bekendmaking van het besluit tot gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde;

Inleiding

Omdat woningbouw binnen het plangebied zowel wat betreft gebruik als ruimtebeslag een passende invulling is, is besloten principe medewerking te verlenen aan het verzoek van de heer Saris om achter op het perceel Raadhuisplein 2 de bouw van 3 woningen mogelijk te maken. Nadat met de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst is gesloten met daarin het kostenverhaal en wederzijdse rechten en plichten, is de bestemmingsplanprocedure gestart.

Beoogd effect

De bouw van drie vrijstaande woningen mogelijk te maken.

Argumenten

Woningbouw is gezien de ligging van het plangebied in het centrum van Liempde een passend gebruik. Bebouwing met vrijstaande woningen is in het centrum van Liempde waar hoofdzakelijk vrijstaande woningen aanwezig zijn ook niet vreemd en omdat het plangebied ruim genoeg is kan voldoende afstand aangehouden worden met omringende bebouwing. Verder dient in dit geval Gedeputeerde Staten gevraagd te worden om niet de termijn van 6 weken af te hoeven wachten voordat het raadsbesluit algemeen gepubliceerd kan worden, omdat verwacht wordt dat geen provinciale belangen in het geding zijn. Ook dient standaard aangegeven te worden dat geen exploitatieplan vastgesteld wordt omdat anderszins in het kostenverhaal is voorzien via een anterieure overeenkomst.

Kanttekeningen

n.v.t.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310422

Uitvoering en planning

Na vaststelling van het plan ligt het 6 weken ter inzage en kunnen degene die een zienswijze hebben ingediend desgewenst een beroepsschrift indienen bij de Raad van State. Wanneer dit niet het geval is, is het plan daags na het verloop van de ter inzage termijn onherroepelijk en kan de benodigde omgevingsvergunning worden verleend.

Communicatie

Degene die een zienswijze hebben ingediend krijgen het raadsbesluit schriftelijk toegezonden.

Financiën

Is geregeld in de anterieure overeenkomst

Inbreng adviesorganen

n.v.t.

Duurzaamheid

Is geregeld in de anterieure overeenkomst

Werkgelegenheid

n.v.t.

Boxtel, 22-10-13

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

Bijlagen

1. Zienswijzen, de nota van zienswijzen en wijzigingen

Ter inzage

1. Dit ontwerp plan kan worden geraadpleegd op www.ruimtelijkeplannen.nl
(NL.IMRO.0757.BP07Raadhuispl2-OTW1)

Contactpersoon

Hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling mevr. M. Snellen, msn@boxtel.nl, 0411-655911

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310422

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken;

Besluit

1. Het bestemmingsplan Raadhuisplein2 Liempde overeenkomstig bijgevoegde nota van zienswijzen en wijzigingen gewijzigd vast te stellen.
2. Geen exploitatieplan vast te stellen.
3. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om in te stemmen met eerdere bekendmaking van het besluit tot gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde;

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

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

de voorzitter,
M. Buijs

Nota van zienswijzen en wijzigingen
Ontwerp bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde

	Reclamant	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1.	J.v.d.Pasch Sanders, Geelders 2a 5283 VS Boxtel	Men maakt bezwaar tegen de ontsluiting van het plangebied via de Parkstraat omdat: - De ontsluiting is te smal; - Er zijn binnen het plangebied onvoldoende parkeerplaatsen waardoor parkeeroverlast gevreesd wordt in de Parkstraat; - De ontsluiting op de Parkstraat is onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk; - Bouwverkeer via de Parkstraat geeft veel overlast en schade aan wegen en bebouwing.	- De toegangsweg (blijvend privé eigendom) is voldoende breed voor het gebruik als inrit naar de 3 woningen; De zienswijze is ongegrond. - In het ontwerpplan is in de toelichting een inrichtingschets opgenomen waar onvoldoende parkeervakken ingetekend zijn. Deze schets zal zodanig worden aangepast dat er behalve 3 garages in totaal binnen het plangebied minimaal 2 parkeerplaatsen per woning beschikbaar zijn die ook voor bezoekers parkeren gebruikt kunnen worden. Zienswijze gegrond. - De ontsluiting op de Parkweg is als inrit naar de drie woningen net zo overzichtelijk als alle andere inritten aan de Parkweg. Gezien de functie van de inrit en de geringe verkeersintensiteit op de Parkweg worden hier geen problemen voorzien. Zienswijze ongegrond - Bouwverkeer tijdens de bouw van de nieuwe woningen is slechts tijdelijk van aard en zal indien nodig via een bouwveiligheidsplan behorend bij de omgevingsvergunning worden geregeld. Zienswijze ongegrond
2.	A.van Dijk Parkstr.10 5298 CE Liempde	Zie nr.1	Zie nr. 1
3.	T.Oerlemans Parkstr.7 5298 CE Liempde	Zie nr. 1	Zie nr.1
4.	J.Voets Parkstr.9 5298 CE Liempde	Zie nr. 1	Zie nr. 1
5.	M.Pel Parkstr.11 5298 CE Liempde	Zie nr. 1	Zie nr. 1
6.	H.Bakx Parkstr.15 5298 CE Liempde	Zie nr. 1	Zie nr.1
7.	M.Jooren Parkstr.2 5298 CE Liempde	Zie nr. 1	Zie nr. 1
8.	J.Vingerhoets Parkstr.1 5298 CE	Zie nr.1	Zie nr. 1

Nota van zienswijzen en wijzigingen
Ontwerp bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde

	Liempde		
9.	P.Legius Parkstr.3 5298 CE Liempde	Zie nr. 1	Zie nr.1
10.	Waterschap De Dommel Postbus 10001 5280 DA Boxtel	De in de toelichting van het plan aangegeven mogelijkheden voor waterberging van hemelwater worden in twijfel getrokken. Gevraagd wordt om de haalbaarheid van de te kiezen voorziening aan te tonen door op hoofdlijnen uitgewerkte oplossingsrichtingen.	In het plan worden enkel oplossingsmogelijkheden aangehaald zonder voldoende onderbouwde oplossingsrichtingen. In overleg met het Waterschap wordt een aangepaste waterparagraaf geschreven. Zienswijze gegrond
11.	Achmea Rechtsbijstand Postbus 10100 5000 JC Tilburg namens M. van Dijk Parkstraat 10 5298 CE Liempde	- Er gaan door de ontsluiting op de Parkstraat verkeersgevaarlijke situaties ontstaan. - Door een openbare erftoegangsweg pal langs het perceel Parkstraat 10 ontstaan voor de kinderen Van Dijk gevaarlijke situaties. - Reclamant ziet graag de inrit naar het plangebied, verplaatst richting Raadhuisplein - Gevreesd worden toekomstige geluid en stankhinder vanwege de nieuwe ontsluiting; - men verwacht parkeerproblemen wanneer er per woning 1 garage en 1 parkeerplaats wordt aangelegd; - Het woongenot wordt negatief aangetast vanwege het uitzicht aan de achterzijde en de openbare nieuwe erftoegangsweg en men vreest een waardedaling van de eigen woning;	- Gezien het feit dat het een beperkte verkeerstoename betreft voor 3 woningen op de Parkstraat. Dit een straat is met een geringe verkeersintensiteit, die wel breed genoeg is voor het verwerken van het bestaande verkeer inclusief de toename afkomstig van de 3 nieuwe woningen worden, waardoor er geen verkeersproblemen verwacht worden. Zienswijze ongegrond - Het betreft een bestaande privé inrit die in de toekomst gebruikt gaat worden als inrit naar 3 woningen. Er wordt niet ingezien waarom nu speciaal deze inrit in een straat met veel inritten voor gevaarlijke situaties zal zorgen; Zienswijze ongegrond - Er is geen zwaarwegende ruimtelijke of andere reden aanwezig waardoor de inrit verplaatst zou moeten worden. Zienswijze ongegrond - Het geluidniveau en de uitlaatgassen van verkeer behorend bij drie woningen is (zo hier al sprake van zou zijn) niet zodanig hinderlijk dat hierdoor geen bouwmogelijkheid gemaakt zou moeten worden voor de drie woningen in het plangebied. Zienswijze ongegrond - Zie zienswijze nr.1 onderdeel gegronde zienswijze. Zienswijze gegrond - In vergelijking met de bouw/gebruik mogelijkheden op grond van het geldend bestemmingsplan (Gemengde doeleinden) is het zeer twijfelachtig of er sprake zal zijn van een waardevermindering en zeker geen onaanvaardbare vermindering. Aangezien woningbouw op ruime afstand van omringende bebouwing binnen een centrumgebied als een passende invulling moet worden aangemerkt, is de verwachting dat er geen sprake van een buitensporige waardedaling cq aantasting

Nota van zienswijzen en wijzigingen
Ontwerp bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde

			van het woongenot zal zijn. Overigens kan altijd nog na afronding van de bestemmingsplanprocedure een afzonderlijk verzoek om planschadevergoeding gedaan worden. Zienswijze ongegrond
12.	P.v.d.Ven Parkstraat 16 5298 CE Liempde	Vreest voor aantasting van de privacy het uitzicht vanwege de toegestane bouwhoogte van de nieuw te bouwen woningen (9m.)	De afstand van de woning van reclamant tot de nieuwe woning is minstens 30 meter en dat is in een centrumgebied zeer ruim te noemen. De overlast (voorzover in de toekomst aanwezig) is mede daardoor maatschappelijk gezien aanvaardbaar. Ook is een hoogte van 9 meter een in de omgeving normale hoogte voor een vrijstaande woning. Tevens is het de bedoeling dat vanaf de straat het binnenhofje als woonlocatie herkenbaar is. De woningen moeten daarbij een zekere massa hebben om zichtbaar te kunnen zijn. Zienswijze ongegrond

Nota van wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Raadhuisplein 2 Liempde

- Naar aanleiding van de gegronde zienswijze dient hoofdstuk 5.10 van de toelichting aangepast te worden. De inhoud van het hoofdstuk "parkeren" wordt als volgt aangepast: In het plangebied wordt bij iedere woning een garage en een parkeerplaats opgenomen. Verder worden binnen het plangebied nog eens 3 parkeerplaatsen opgenomen voor algemeen gebruik. Hiermee wordt voldaan aan het gemeentelijk parkeernormenbeleid zoals vastgelegd in de notie Parkeernormen gemeente Boxtel binnen de bebouwde kom 2007. Verder wordt de bouwplanschets op blz.18 vervangen door een waarop de 6 parkeerplaatsen zijn ingetekend.
- De bestaande waterparagraaf (hoofdstuk 5.7) in de toelichting van het plan zal worden vervangen door een in samenspraak met het Waterschap opgestelde nieuwe waterparagraaf.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310419

Datum: 26-11-13

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan Sparrenlaene, 1^e herziening

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Het bestemmingsplan Sparrenlaene, 1e herziening (NL.IMRO.0757.BP06Sparrenlaenehz) ongewijzigd vast te stellen;
2. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12, tweede lid van de Wro voor dit bestemmingsplan vast te stellen.

Inleiding

Om tegemoet te komen aan het verzoek om te kunnen bouwen in een andere woningbouwtypologie dan met het geldende bestemmingsplan Sparrenlaene mogelijk is, heeft het college 23 april 2013 onder voorwaarden ingestemd met het op onderdelen wijzigen van dat plan. Het bestemmingsplan geeft er blijk van dat er rekening is gehouden met die voorwaarden. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 16 augustus 2013 tot en met donderdag 26 september 2013.

Met Cornelis Huijgens B.V. is hiervoor een aanpassing op de reeds gesloten anterieure overeenkomst overeengekomen waarin de bijdrage die de ontwikkelaar aanbiedt voor mensen die investeren in energieneutrale woningen is vastgelegd (hierdoor is geen exploitatieplan nodig), waarna het ontwerp plan is gepubliceerd. Tegen het plan zijn geen zienswijzen ingediend.

Beoogd effect

Een actueel planologisch kader in de vorm van een bestemmingsplan herziening zodat tegemoet wordt gekomen aan de (veranderde) marktvraag en om de braakliggende gronden tussen de reeds verkochte bouwkvavels zo snel mogelijk te kunnen bebouwen.

Argumenten

1.1 Het geldende plan Sparrenlaene biedt te weinig flexibiliteit om in te spelen op een veranderende marktvraag. Door het wijzigen van het bestemmingsplan wordt beoogd daaraan tegemoet te komen. De bouwvlakken zijn ongewijzigd, waardoor de hoofdgebouwen niet dichter bij de nabijgelegen, achtergelegen bebouwing kunnen worden gerealiseerd dan op grond van het geldende plan al mogelijk is. Overeenkomstig Ontwikkelingsplan Esschebaan e.o. is er bij de berekening van de gewenste maximale inhoudsmaten rekening gehouden dat als het

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310419

maximale aantal woningen gebouwd zou worden de totale inhoud van alle woningen maximaal 43.000 m3 behelst.

1.2 Daarnaast zijn kleine delen van de woonkavels buiten de bestemming 'Wonen' komen te liggen. Om te voorkomen dat de toekomstige bewoners beperkingen in gebruik van hun kavels hebben zijn in dit bestemmingsplan de woonbestemmingen ten zuidwesten en noordoosten van de kavels W1, W8, H3 en H6 vergroot. Ook de percelen H1 en H2 zijn aan de zuidwestzijde vergroot. Het perceel B1 is iets verkleind waardoor een deel van de ontsluitingsweg in het vigerend bestemmingsplan binnen de bestemming 'Wonen' ligt in plaats van de bestemming 'Verkeer'. Ook dit is aangepast. Ook het bouwvlak van de beheerderswoning op kavel B1 is aangepast aan het aangepaste kavel.

1.3 De regeling ondergronds bouwen is aangepast aan de standaardregeling voor de woongebieden van de gemeente Boxtel.

2.1 De raad dient expliciet te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een exploitatieplan. In afwijking hiervan kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het kostenverhaal 'anderszins' is verzekerd dan wel wanneer sprake is van in de wet genoemde uitzonderingen. Het kostenverhaal was reeds geregeld bij het geldende plan. De herziening betreft geen bouwplan als aangewezen in artikel 6.2.1 Bro. Met Cornelis Huijgens B.V. is een aanpassing op de reeds gesloten anterieure overeenkomst overeengekomen met het oog op de duurzaamheidsambitie. Zodoende is het kostenverhaal voldoende verzekerd door middel van de anterieure overeenkomst.

Kanttekeningen

n.v.t.

Uitvoering en planning

Het raadsbesluit tot vaststelling wordt na de raadsvergadering onverwijld toegezonden aan de betrokken bestuursorganen (provincie Noord-Brabant, waterschap). Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende de termijn van zes weken kan tegen het bestemmingsplan beroep worden ingesteld door belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest tijdig een zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan bij de gemeenteraad kenbaar te maken. Digitaal zijn de plannen te bezichtigen op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na afloop van beroepstermijn, tenzij bij de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend.

Communicatie

Het plan heeft via een publicatie op onze site en in het Brabants Centrum gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Dit wordt via een publicatie in de Staatscourant en in het Brabants Centrum op 5

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310419

december 2013 bekendgemaakt. Gedurende deze periode kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Financiën

Het bestemmingsplan en de benodigde onderzoeken zijn in opdracht van en voor rekening van de initiatiefnemers uitgevoerd. De ambtelijke kosten voor de begeleiding en de procedure worden via leges verhaald op de initiatiefnemers.

Daarmee wordt in het kostenverhaal van het bestemmingsplan voorzien en kan het vaststellen van een exploitatieplan in de zin van artikel 6.12, tweede lid van de Wro achterwege blijven.

Inbreng adviesorganen

n.v.t.

Duurzaamheid

Met Cornelis Huijgens B.V. is een aanpassing op de reeds gesloten anterieure overeenkomst overeengekomen waarin de bijdrage die de ontwikkelaar aanbiedt voor mensen die investeren in energieneutrale woningen is vastgelegd (hierdoor is geen exploitatieplan nodig).

Werkgelegenheid

n.v.t.

Boxtel, 15-10-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

1. n.v.t.

Ter inzage

1. Bestemmingsplan 'Sparrenlaene, 1^e herziening'. Dit ontwerp plan kan worden geraadpleegd op www.ruimtelijkeplannen.nl (NL.IMRO.0757. BP06Sparrenlaenehz)

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310419

Contactpersoon

Hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling mevr. M. Snellen, msn@boxtel.nl, 0411-655911

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310419

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 15-10-13;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken;

Besluit

1. Het bestemmingsplan Sparrenlaene, eerste herziening (NL.IMRO.0757.BP06Sparrenlaenehz) ongewijzigd vast te stellen;
2. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12, tweede lid van de Wro voor dit bestemmingsplan vast te stellen.

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

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

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310420
Datum: 26-11-13

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Alle ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren.
2. De zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond te verklaren overeenkomstig bijgaande Nota van zienswijzen, behorende bij dit raadsbesluit.
3. Het bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013 (NL.IMRO.0757.BP01ontwplan2013) gewijzigd vast te stellen overeenkomstig bijgaande Nota van wijzigingen, behorende bij dit raadsbesluit.
4. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12, tweede lid van de Wro voor dit bestemmingsplan vast te stellen.

Inleiding

In het bestemmingsplan zijn 15 ontwikkellocaties in het buitengebied van Boxtel opgenomen. Het betreft hier diverse ontwikkelingen zoals de aanpassing van agrarische bouwvlakken, de realisatie van Ruimte-voor-Ruimte woningen, nevenactiviteiten bij woningen en agrarische bedrijven en de omzetting van bestemmingen. Naast de 15 ontwikkellocaties is in dit bestemmingsplan ook een aantal omissies uit het recente bestemmingsplan Buitengebied 2011 hersteld. Het gaat hierbij om locatiespecifieke herstelwerkzaamheden ten aanzien van de verbeelding.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013' heeft met ingang van vrijdag 28 juni 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen de termijn zijn 6 zienswijzen ingediend. Daarnaast is 1 zienswijze pro forma ingediend. Deze is binnen de gestelde periode niet van gronden voorzien. Er is een zienswijze ingediend door de Provincie Noord-Brabant. De overige zienswijzen zijn in hoofdzaak ingediend door bewoners en omwonenden van het plangebied en hebben ondermeer betrekking op omissies, (gewijzigde) (bouw)plannen, de archeologieregeling en de geluidzone.

In bijgaande Nota van zienswijzen zijn alle zienswijzen samengevat en van een afweging voorzien. Voor zover de zienswijzen gegrond worden geacht, is hierbij aangegeven tot welke wijzigingen van het plan dit leidt. Bijgaande Nota van wijzigingen bevat een overzicht van alle voorgestelde wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310420

Voor de (ambtelijke) wijziging ter plaatse van Hezelaarsestraat 17a, waarbij de bestemming Agrarisch – Agrarisch bedrijf wordt omgezet naar een bestemming Bedrijf, specifiek voor een veehandel en met een bebouwingsmogelijkheid die ruimer is dan toegelaten op grond van de BIV-regeling (strikt op de letter gelezen) is gekozen omdat strikte toepassing van de BIV-regeling leidt tot een beperking van een duurzame bedrijfsuitvoering, die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt. Zonder deze wijziging zijn de huidige bedrijfsfuncties strijdig met het bestemmingsplan, zijn bestaande voorzieningen buiten het bestemmingsvlak gelegen en kunnen de tractor met voerdeceerbak, veetrailer, bedrijfsauto en opslag van hooi en stro niet inpandig opgeslagen worden.

De ruimere bebouwingsmogelijkheid kan kennelijk tot instemming van de provincie leiden, hiervan zijn vergelijkbare cases aangedragen. Desalniettemin geschiedt de wijziging op verzoek, met instemming van én voor risico van de aanvrager, de heer Van der Pasch en ook slechts nadat een gewijzigde overeenkomst tussen aanvrager en provincie is overlegd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota van wijzigingen.

Beoogd effect

Het mogelijk maken van planologische ontwikkelingen op een vijftien tal locaties en het herstellen van omissies in het bestemmingsplan Buitengebied 2011. Een actueel en uniform bestemmingsplan voor delen van het buitengebied, dat aansluit op de eisen van deze tijd en geldende wet- en regelgeving.

Argumenten

1.1 Zes zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van vrijdag 28 juni 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. De in bijlage 2 genoemde zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. Deze ingediende zienswijzen worden daarmee als ontvankelijk beschouwd. Één zienswijze is pro forma ingediend binnen de zienswijzetermijn maar vervolgens niet binnen de door de gemeente gestelde termijn aangevuld.

2.1. Met de voorgestelde wijzigingen wordt tegemoet gekomen aan een deel van de zienswijzen waardoor het plan wordt verbeterd.

De Nota van zienswijzen bevat de overwegingen ten aanzien van de zienswijzen. Wanneer de zienswijzen gegrond zijn, hebben wij het bestemmingsplan daarop aangepast. De Nota van wijzigingen bevat een overzicht van de daaruit voorgestelde wijzigingen en enkele ambtshalve wijzigingen.

3.1. Met deze vaststelling worden gewenste ontwikkelingen gefaciliteerd en voorzien van een actueel, integraal en uniform bestemmingsplan voor een deel van het buitengebied.

Met dit bestemmingsplan is sprake van een geactualiseerd digitaal bestemmingsplan, gebaseerd op geldende wet- en regelgeving, met een uniforme regeling voor het buitengebied.

3.2. Met deze vaststelling worden enkele omissies hersteld en voorzien van een actueel, integraal en uniform bestemmingsplan.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310420

Voor een zevental locaties zijn in het bestemmingsplan Buitengebied 2011 ommissies geslopen. Deze worden met voorliggende bestemmingsplan hersteld.

4.1. De raad dient expliciet te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen.

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd dat een bestemmingsplan vergezeld dient te gaan van een exploitatieplan. In afwijking hiervan kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het kostenverhaal 'anderszins' is verzekerd dan wel wanneer sprake is van in de wet genoemde uitzonderingen. Voor de plandelen ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling van 4 (planologisch) nieuwe Ruimte-voor-Ruimte woningen is het kostenverhaal voldoende verzekerd door middel van anterieure overeenkomsten. Voor de andere ontwikkelingen en herstelwerkzaamheden is geen sprake van een bouwplan op grond waarvan kostenverhaal moet worden toegepast.

Kanttekeningen

n.v.t.

Uitvoering en planning

Het raadsbesluit tot vaststelling wordt na de raadsvergadering onverwijld toegezonden aan de betrokken bestuursorganen (provincie Noord-Brabant en waterschap). Aangezien het bestemmingsplan op onderdelen gewijzigd is vastgesteld, heeft de provincie de mogelijkheid een reactieve aanwijzing te geven op de gewijzigde onderdelen. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens gedurende zes weken ter inzage gelegd. Digitaal zijn de plannen te bezichtigen op de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Binnen deze termijn kan door degenen die een zienswijze hebben ingediend en als belanghebbende bij het besluit kunnen worden aangemerkt beroep worden ingesteld bij de Raad van State, eventueel samen met een verzoek om voorlopige voorziening. Daarnaast kan een ieder (voor zover belanghebbende zijnde) beroep instellen tegen de wijzigingen die de raad bij de vaststelling heeft aangebracht.

Het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na afloop van beroepstermijn, tenzij bij de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend.

Communicatie

Het plan heeft via een publicatie op onze site en in het Brabants Centrum vanaf vrijdag 28 juni 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Degenen die een zienswijze hebben ingediend krijgen samen met de nota van zienswijzen en wijzigingen een uitnodiging toegezonden om desgewenst in de hoorzitting van de commissie Ruimtelijke Zaken hun standpunt mondeling toe te lichten.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Dit wordt via een publicatie in de Staatscourant en in het Brabants Centrum op 16 januari 2014

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310420

bekendgemaakt. Gedurende deze periode kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Reclamanten worden hierover persoonlijk geïnformeerd.

Financiën

Het bestemmingsplan en de benodigde onderzoeken zijn in opdracht van en voor rekening van de initiatiefnemers uitgevoerd. De plankosten en ambtelijke kosten voor de begeleiding en de procedure worden via anterieure overeenkomsten danwel leges verhaald op de initiatiefnemers. Daar waar van toepassing worden bijdragen gevraagd voor de ontwikkeling, aanpassing en realisatie van openbare ruimte en worden bovenplanse en bovenwijkse kosten verhaald.

Met de initiatiefnemers is een planschadeovereenkomst gesloten op grond waarvan eventuele toekomstige planschade op initiatiefnemers kan worden verhaald.

De kosten voor het herstellen van omissies horen tot de reguliere publiekrechtelijke taak van de gemeente en worden bekostigd uit het budget 'bestemmingsplannen'.

Met deze maatregelen wordt in het kostenverhaal van het bestemmingsplan voorzien en kan het vaststellen van een exploitatieplan in de zin van artikel 6.12, tweede lid van de Wro achterwege blijven.

Inbreng adviesorganen

n.v.t.

Duurzaamheid

n.v.t.

Werkgelegenheid

Op basis van het bestemmingsplan worden in het buitengebied ontwikkelingsmogelijkheden geboden waarmee de werkgelegenheid wordt bevorderd.

Boxtel, 22-10-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

1. Nota van zienswijzen en nota van wijzigingen
2. Zienswijzen

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310420

Ter inzage

1. Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013. Dit ontwerp plan kan worden geraadpleegd op www.ruimtelijkeplannen.nl (NL.IMRO.0757.BP01ontwplan2013)

Contactpersoon

Hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling mevr. M. Snellen, msn@boxtel.nl, 0411-655911

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310420

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 22 oktober 2013;

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken;

Besluit

1. Alle ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. De zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond te verklaren overeenkomstig bijgaande Nota van zienswijzen, behorende bij dit raadsbesluit;
3. Het bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelpun 2013 (NL.IMRO.0757.BP01ontwplan2013) gewijzigd vast te stellen overeenkomstig bijgaande Nota van wijzigingen, behorende bij dit raadsbesluit;
4. Geen exploitatieplan in de zin van artikel 6.12, tweede lid van de Wro voor dit bestemmingsplan vast te stellen;

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

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

de voorzitter,
M. Buijs

Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013

Nota van zienswijzen en nota van wijzigingen

Behorende bij raadsbesluit van 26 november 2013, nummer 1310420, tot vaststelling van het bestemmingsplan Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013

Nota van zienswijzen en nota van wijzigingen

1. Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied Boxtel, Ontwikkelplan 2013' heeft met ingang van 28 juni 2013 tot en met donderdag 8 augustus 2013 ter inzage gelegen. Kennisgeving hiervan heeft plaatsgevonden op donderdag 27 juni 2013 in de Staatscourant, op de gemeentelijke website en in het plaatselijk weekblad Brabants Centrum. Het ontwerp-bestemmingsplan was digitaal te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl. Een papieren exemplaar van het ontwerpplan lag ter inzage in het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek in Boxtel.

Gedurende deze termijn van zes weken stond de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad. Binnen de termijn zijn 6 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk. Ook is er een pro forma zienswijze ingediend door H.C.M. Meijs. Deze indiener is in de gelegenheid gesteld om 15 dagen na afloop van de ter inzage periode de zienswijze van gronden te voorzien. Binnen de gestelde periode is geen zienswijze ingediend. De reclamanten zijn in de gelegenheid gesteld om tijdens een hoorzitting op 7 november 2013 hun zienswijze nader toe te lichten aan de commissie Ruimtelijke Zaken.

2. Nota van zienswijzen

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de zienswijzen in de volgorde van datum van ontvangst. De laatste kolom van de tabel bevat de overwegingen en besluitvorming van de gemeenteraad over deze zienswijzen.

3. Nota van wijzigingen.

Onderstaande nota van wijzigingen bevat een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpplan zoals dit ter inzage heeft gelegen. De laatste kolom verwijst naar het nummer van de betreffende zienswijze naar aanleiding waarvan de wijziging heeft plaatsgevonden. Daarnaast zijn er nog enkele ambtshalve wijzigingen naar aanleiding van geconstateerde omissies in het ontwerpbestemmingsplan.

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
1.	Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch Brief d.d. 24 juli 2013 Ontvangen 26 juli 2013 Kenmerk 13.7505	a. met verwijzing naar de Verordening onder 1.2 punt 3 wordt gesteld dat de begripsbepaling 'bestaand' moet worden gewijzigd zodat uitgegaan wordt van legaal bestaande bebouwing of gebruik. b. de in omvang ongewijzigde bouwkaavel van locatie Roond 3 is in strijd met artikel 2.1 van de Verordening (zorgvuldig ruimtegebruik). Het handhaven van de stalruimte voor een beperkt aantal stuks vee voor natuurbeheer staat op gespannen voet met artikel 2.1 en artikel 11.4 lid 4 van de Verordening. c. de bouwblokken van locaties Goorestraat 1 en De Vorst 15 zijn erg ruim en derhalve in strijd met het beginsel van zorgvuldig ruimtegebruik van artikel 2.1 van de Verordening. d. er is geen onderbouwing opgenomen voor het in artikel 4.4.2 onder e genoemde m3 voor de bedrijfswoning op de locatie Goorestraat 1 (2400 m3). Daarmee wordt deze bepaling geacht in strijd te zijn met artikel 2.1 en 2.2 Verordening. e. bij de categorie-3 ontwikkelingen Eindhovenseweg 39, Eindhovenseweg 47, Eindhovenseweg 47a, Roond 3 ontbreken berekeningen die aantonen dat voldaan wordt aan de regionale afspraken (Regionaal Ruimtelijk Overleg). Daarmee is geen inhoudelijk oordeel geveld of de inrichtingsplannen van de genoemde ontwikkelingen voldoen aan artikel 2.2 Verordening. f. bij alle ontwikkelingen ontbreken de borging van het	Ad a. bedoeld zal worden op artikel 1.27 van het ontwerp bestemmingsplan. In artikel 8.4 van de verordening is bepaald dat een bestaand bedrijf dat al groter is dan de genoemde 1,5 hectare nog wel een redelijke uitbreiding kan krijgen. Het begrip 'bestaand' is in dat kader geobjectiveerd in artikel 1.2 van deze verordening. Het bestemmingsplan is hiermee niet in strijd. Immers de mogelijkheden voor uitbreiding van een agrarisch bedrijf worden niet gerelateerd aan de bestaande situatie, maar aan de oppervlakte van het bestemmingsvlak Agrarisch – Agrarisch bedrijf. Overigens is de begripsbepaling waarop bedoeld wordt conform het bestemmingsplan Buitengebied 2011 en bedoeld om in het kader van de bonussloopregeling tevens bestaande, maar niet legaal gerealiseerde bouwwerken te (kunnen) slopen. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad b. Wat niet goed te lezen is op figuur 2.20 (landschappelijke inpassing) is de genoemde stalruimte (nr. 6) behalve voor de stalling van materieel en 10 stuks rundvee ook bedoeld is voor de stalling van enkele schapen (6 hokken). Bovendien zal de stal een rol vervullen in de educatieve doelstelling. Het is de bedoeling dat er rondleidingen gegeven gaan worden aan scholen en dergelijke. Van belang wordt geacht de bestaande (deels karakteristieke) bebouwing als ensemble te behouden, daaronder vallend de stalruimte. Mede in het licht van deze educatieve/ recreatieve doelstelling. De sloop van de schapenstal (ca 235 m2), de restauratie van het bakhuis en kippenhok en de ontwikkeling van 4 ha. nieuwe natuur worden geacht voldoende te kwaliteitsverbetering te geven voor de totale ontwikkeling. Er is sprake van een maatwerkoplossing voor het totale ensemble. Tot slot wordt hier nog aan toegevoegd dat bij sloop van de stal en herbouw van een kleinere er sprake zou zijn van kapitaalvernietiging, iets dat in deze tijden als onwenselijk wordt beschouwd. Echter mede in het kader van de zienswijze van de provincie genoemd

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
		beheer en instandhouding van de inrichting, bijvoorbeeld door middel van een anterieure overeenkomst. g. bij verschillende wijzigingsbevoegdheden wordt de voorwaarde gesteld dat "de gebiedswaarden substantieel worden versterkt conform een ingediend landschapsversterkingsplan (...) aan gebouwen en/ of omgeving". De uitvoering van het landschapsversterkingsplan en de instandhouding van de inrichting dient feitelijk en juridisch geborgd te zijn. De formulering die gehanteerd is, acht G.S. onvoldoende en daarmee in strijd met artikel 2.2. Verordening. h. de artikelen 3.7.1 en 5.6.1 zijn in strijd met artikel 6.4 onder c, en 8.3 onder c Verordening, zoals dat luidt na de laatste wijziging van 17 mei 2013, voor zover het grondgebonden bedrijven die vee houden betreft, die reeds groter zijn dan 1,5 ha, danwel door uitbreiding groter zouden worden dan 1,5 ha. i. in artikel 11.2.1 onder b is sprake van een 'aanwezige' woning. Dit is in strijd met artikel 11.1 Verordening. Er dient sprake te zijn van een legaal aanwezige woning. j. de gegevens voor de ontwikkeling van Ruimte-voor-Ruimte woningen aan de Liempdseweg en De Vorst ontbreken. Hierdoor kan niet bepaald worden of voldaan wordt aan de bepalingen in artikel 11.2 en 11.3 Verordening. k. de ontwikkeling van woningen aan de Brede Heide ong. voldoet niet aan artikel 11.2 Verordening. Op grond van	onder e, zal de (inmiddels) aangeleverde berekening aantonen dat wordt voldaan aan de gevraagde kwaliteitsverbetering. De zienswijze is op dit punt gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat: - de toelichting zal worden aangevuld zodat blijkt dat de schuur als onderdeel van het ensemble behoudenswaardig is. - het bouwvlak aan de noordoostzijde zal worden verkleind tot net achter de stalruimte nr 6. Ad c. Het bouwvlak van Goorestraat 1 is ongeveer 20 % verkleind tot strak rondom de bestaande gebouwen en voorzieningen welke nodig zijn voor de passende herbestemming (zijnde een grondgebonden agrarisch bedrijf) en nog slechts circa 8.360 m² groot. Het noordwestelijk deel van het oorspronkelijke bouwvlak is gewijzigd naar bestemming Agrarisch. Gegeven het feit dat er een grondgebonden bedrijf overblijft dat enige ontwikkelingsmogelijkheden dient te hebben, de sleufsilo's binnen het bouwblok moeten liggen en een gedeelte van het bouwblok (heel het stuk voor de plek waar de historische boerderij stond) op basis van het landschappelijk inpassingsplan voor landschappelijke inpassing benut wordt is het niet reëel dit bouwblok nog verder te verkleinen. Verder verkleinen waar sloop heeft plaats gevonden is onmogelijk. Het nieuwe bouwvlak aan De Vorst 15 is verkleind waardoor met name voorkomen wordt dat stallen gebouwd worden die ver het landschap insteken. Er is enige ruimte voor een nieuwe stal. Ook hier gaat voorgaande motivering op dat voor een passende herbestemming enige ontwikkelingsruimte verdedigbaar lijkt met het oog op een duurzame economische bedrijfsvoering. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad d. Gedoeld zal worden op artikel 4.2.2 onder e. De inhoudsmaat van 2.400 m³ is opgenomen met het oog op eventuele herbouw van de oude

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
		de feitelijke situatie ter plaatse en op basis van de ruimtelijke onderbouwing is niet gebleken dat sprake is van een bebouwingsconcentratie.	(onlangs afgebrande) hoeve. De boerderij was in totaal 36,7 meter lang en gedeeltelijk 10 en gedeeltelijk 15 meter breed. De inhoud van deze voormalige woonboerderij, inclusief een zogenaamd “bakhuis” is berekend op 2.400 m³. Het geldende plan liet ruimte voor in pandige verbouwing ten behoeve van vergroting van de inhoudsmaat De zienswijze is op dit punt gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat de onderbouwing voor de inhoudsmaat zal worden opgenomen in de bijlage. Ad e. Voor de genoemde categorie 3 ontwikkelingen is inmiddels de berekening overlegd. Voor de locatie Eindhovensweg 47 is onvoldoende geborgd dat sprake is van een kleinschalig en ruim opgezette camping, zodat gesteld kan worden dat er sprake is van extensieve recreatie. Overeenkomstig de aanvraag zal op het terrein na vergroting ruimte bieden aan maximaal 25 kampeermiddelen. De zienswijze is op dit punt gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat: - de voor de genoemde 4 locaties alsook voor locatie Hezelaarsestraat 17a (naar aanleiding van een ambtshalve wijziging, zie tabel ‘nota van wijzigingen’ verderop) gemaakte berekeningen bij het plan worden gevoegd (bijlage). - het maximum aantal kampeermiddelen van 25 zal worden geborgd in artikel 11.1 onder a sub 1. Ad f. Voor alle ontwikkelingen zijn het beheer en de instandhouding van de landschapversterking en landschappelijke inpassing geborgd door middel van anterieure overeenkomsten danwel overeenkomsten planschade en landschappelijke inpassing. Wel kan worden gesteld dat een toelichting over de wijze waarop het beheer en de instandhouding van de landschapsversterking worden geborgd ontbreekt in het plan, alsmede de strekking van de betreffende bepalingen in de overeenkomsten.

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
			De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad g. Het is niet mogelijk om de uitvoering en instandhouding van het landschapsversterkingsplan te borgen vóór de feitelijke invulling van de wijzigingsbevoegdheid. Bij het wijzigingsplan zal een anterieure overeenkomst (indien sprake is van een 'aangewezen bouwplan') danwel 'overeenkomst planschade en landschappelijke inpassing' gesloten worden waarmee niet alleen de uitvoering, maar ook het beheer en instandhouding worden geborgd. De formulering van de voorwaarde in de wijzigingsbevoegdheden is overigens gelijk aan die in het bestemmingsplan Buitengebied 2011, welke in werking is getreden. Er wordt geen reden gezien om de formulering te wijzigen. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad h. Gedoeld zal worden op artikel 3.7.1 en 5.5.1. Overeenkomstig 'Wijziging Verordening ruimte 2012, zorgvuldige veehouderij' zullen de betreffende artikelen worden gewijzigd. Overigens hebben de in het plan aanwezige agrarische bedrijven geen van allen een bouwvlak groter dan 1,5 ha. De zienswijze is op dit punt gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat in artikel 3.7.1 en 5.5.1 na c een regel worden toegevoegd, luidende: "in afwijking van het bepaalde onder c bedraagt na wijziging de totale oppervlakte van het bestemmingsvlak van een grondgebonden agrarisch bedrijf waar vee wordt gehouden niet meer dan 1,5 hectare, waarbij tenminste 10% van het bestemmingsvlak (grootte na wijziging) wordt aangewend voor een goede landschappelijke inpassing" Overeenkomstig 'Wijziging Verordening ruimte 2012, zorgvuldige veehouderij' zal voornoemde aanpassing ook in artikel 6 worden doorgevoerd.

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
			Ad i. Bedoeld zal worden artikel 13.2.1 sub b. Dit sublid beoogt uitsluitend de <u>situering</u> van bestaande, legale, woningen indien sprake is van herbouw. Op grond van deze bepaling kunnen geen extra woningen worden gerealiseerd dan reeds vergund. Immers met de regeling in artikel 13.2.1 onder a in combinatie met de verbeelding is reeds afgewogen waar woningen legaal zijn gerealiseerd. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad j. Voordat het plan door de raad vastgesteld wordt zal het bewijsstukken dossier compleet moeten zijn en voldoen aan de beleidsregel ruimte voor ruimte 2006. De zienswijze is op dit punt gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat de bewijsstukken voor de vaststelling worden overlegd en toegevoegd aan het bestemmingsplan. Ad k. In het bestemmingsplan Buitengebied 2006 was een ontwikkelingskaart opgenomen waarop zones waren aangegeven waar (onder voorwaarden) Ruimte-voor-Ruimte woningen gerealiseerd konden worden. De locatie Brede Heide ong. was als zodanig aangegeven. Op grond van dat plan heeft het college van burgemeester en wethouders reeds in principe medewerking verleend op 10 juni 2008. Gedeputeerde Staten heeft dit bestemmingsplan, inclusief de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheden voor Ruimte-voor-Ruimte kavels als zodanig ook goedgekeurd. In het bestemmingsplan Buitengebied 2011 zijn de Ruimte-voor-Ruimte kavels niet meer opgenomen, omdat de ontwikkelingen te onzeker zijn, de gestelde kaders in de regel niet toereikend zijn om de concrete ontwikkelingen te realiseren en omdat de planologische haalbaarheid van de locaties niet of onvoldoende zijn onderzocht. De interne gemeentelijke beleidslijn is altijd geweest om een locatie aan te merken als geschikt voor Ruimte-voor-Ruimte ontwikkeling wanneer aangeduid in het bestemmingsplan Buitengebied 2006 (provinciaal

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
			goedkeuring) en/ of de structuurvisie 2011, waarin bebouwingsconcentraties zijn vastgelegd. Nu hieraan wordt voldaan, en bovendien de milieutechnische aspecten zijn afgewogen en verantwoord en de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid is aangetoond, kan worden gesteld dat het aanvaardbaar is ter plaatse van Brede Heide ong. twee Ruimte-voor-Ruimte woningen te realiseren. Ruimtelijk-visueel is de realisatie van twee woningen geen belemmering, met de bebouwing van kern Lennisheuvel op korte en duidelijk zichtbare afstand. Daar komt bij dat met de ontwikkeling van bedrijventerrein Ladonk kan worden gesteld dat ter plaatse ruimtelijk gezien sprake is/ zal zijn van een kernrandzone. In de ruimtelijke onderbouwing wordt nader gemotiveerd dat sprake is van een bebouwingsconcentratie. De zienswijze is op dit punt gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat voorgaande onderbouwing in het bestemmingsplan wordt toegevoegd.
2.	A. van Vught Monteverdistraat 16 5283 HW Boxtel Brief d.d. 30 juli 2013 Ontvangen 31 juli 2013 Kenmerk 13.7548	Het bestemmingsplan geeft er geen blijk van dat rekening is gehouden met hetgeen op bijlage I (bij het beroepsschrift d.d. 4 juli 2012) was aangegeven. Behalve het fietspad zou ook de buitenberm bestemd moeten worden als Verkeer – Verkeer zodat deze als uitwijkplaats kan fungeren.	Naar aanleiding van het beroepsschrift tegen het bestemmingsplan Buitengebied 2011 hebben wij geconstateerd dat voor een klein gedeelte van het perceel N225 (eigendom van de gemeente Boxtel) ten onrechte de verkeersbestemming 'Verkeer – Onverhard' is opgenomen. Zoals op de luchtfoto op deze kaart is te zien, is op dit deel van het perceel het (verharde) fietspad gerealiseerd. In overeenstemming met het resterende deel van de fietspadoversteek dient voor kleine gedeelte ook de bestemming 'Verkeer - verkeer' te worden opgenomen. In het ontwikkelplan wordt deze omissie gecorrigeerd. Abusievelijk is het ontwerp bestemmingsplan niet correct gecorrigeerd. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij het beroepsschrift.

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
			De zienswijze is gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat de bestemming Verkeer-Verkeer ter plaatse aan de westzijde wordt verruimd overeenkomstig bijlage I bij het beroepsschrift.
3.	Dhr. H. v.d. Oetelaar Oude Boomgaard 3 5283 VV Boxtel Brief d.d. [onbekend] Ontvangen 5 augustus 2013 Kenmerk 13.7630	Verzocht wordt om het bouwvlak te wijzigen om ruimte te creëren voor de notenboom.	De gevraagde wijziging is beperkt, het gaat om een kleine verschuiving van de schob in noordelijke richting. De uitvoering hiervan past niet binnen het landschapsversterkingsplan, een klein deel van de inpassing kan niet meer worden gerealiseerd. Het landschapsversterkingsplan wordt daarom (beperkt) aangepast, zodanig dat de inpassing elders wordt gecompenseerd. Hiertoe wordt ook de overeenkomst planschade en landschappelijke inpassing aangepast in die zin dat het gewijzigde landschapsversterkingsplan dient te worden gerealiseerd. Gebleken is dat het bestemmingsvlak in het ontwerp bestemmingsplan niet overeenstemt met hetgeen was overeengekomen in het kader van het landschapsversterkingsplan (te groot en anders van vorm). Derhalve zou het bestemmingsvlak sowieso moeten worden aangepast. Nu zal dit ineens worden gewijzigd (andere vorm en kleiner van oppervlak) conform het beperkt aangepaste landschapsversterkingsplan. De zienswijze is gegrond. Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld, in die zin dat in bijlage 3 bij de regels het aangepaste landschapsversterkingsplan wordt opgenomen. In de toelichting in hoofdstuk 2 wordt de aanpassing van het bouwvlak verwerkt. Op de verbeelding wordt het bestemmingsvlak gewijzigd.
4.	Mevr. R. Doornekamp De Bocht 4 5281 PE Lennisheuvel	Reclamant verzoekt haar plan tot het realiseren van een theetuin mee te nemen in het bestemmingsplan. De theetuin is kleinschalig van opzet, slechts enkele middagen per week geopend en verder op afspraak.	Na overleg met reclamant is gebleken dat deze een planologische procedure zou willen doorlopen wanneer de plankosten daarvan in balans zijn met de opbrengsten van de theetuin. Omdat voldaan moet worden aan de legesverordening komen een separate planologische procedure

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
	Brief d.d. 1 augustus 2013 Ontvangen 8 augustus 2013 Kenmerk 13.7714		(postzegelbestemmingsplan of projectbesluit) alsook het meeliften in het ontwikkelplan daarom niet in aanmerking. De gemeente is voornemens om het bestemmingsplan Buitengebied 2011 op onderdelen te herzien. Het is de intentie initiatieven (activiteiten) welke de gemeente voorstaat (blijkens de toeristisch recreatieve visie) en door aard en omvang in principe algemeen toelaatbaar zijn, met die herziening mogelijk te gaan maken. Verwacht wordt dat een theetuin bij een woning in principe toegelaten zou kunnen worden door het verlenen van een omgevingsvergunning. Hieraan zullen voorwaarden worden verbonden waarvan op dit moment nog niet een volledig overzicht kan worden gegeven. Voor de aanvraag van zo'n omgevingsvergunning gelden op basis van de nu geldende legesverordening andere legesbedragen. Met het starten van de procedure voor de herziening van het bestemmingsplan buitengebied 2011, met daarin mogelijkheden om met omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan, wordt tegemoet gekomen aan het verzoek van reclamant. De zienswijze is ongegrond.
5.	Lievekamp advocatuur Lievekamplaan 20 5341 GW Oss Kenmerk 20130052 Brief d.d. 7 augustus 2013 Ontvangen 8 augustus 2013 Kenmerk 13.7704	Reclamant dient een zienswijze in tegen ontwerp bestemmingsplan buitengebied namens cliënt dhr. J. v.d. Velden, eigenaar van de rechterhelft van de woonboerderij aan de Brede Heide 1a. a. Waar thans een waarde van 50db geldt, lijkt met de aanduiding "geluidzone – industrie" een hogere geluidwaarde, van maar liefst 60 dB te gaan gelden. Client wenst te voorkomen dat zijn woon- en leefklimaat	Ter inzage ligt niet het ontwerp bestemmingsplan "buitengebied", maar ontwerp bestemmingsplan "Buitengebied, Ontwikkelplan 2013". Om de planologische geschiedenis te schetsen het volgende: de twee burgerwoningen maakten onderdeel uit van het vorige bestemmingsplan voor het bedrijventerrein. Het ging hier om een voormalige boerderij die destijds door de gemeente is aangekocht en vervolgens doorverkocht om het bedrijventerrein uit te breiden. Gelijktijdig heeft de herbestemming tot burgerwoning plaatsgevonden.

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
		aangetast wordt door industriegeluid. Om die reden dient de aanduiding “geluidzone – industrie” te vervallen. b. Gemeend wordt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de te verwachten archeologische vondsten. Indien niet vaststaat dat de bestemming “Archeologie – categorie 3” geïndiceerd is, dient het perceel ook niet als zodanig te worden bestemd. c. Op het perceel van cliënt rust de gebiedsaanduiding “reconstructie wetzone – extensiveringsgebied” (artikel 31.5). In de regels staat dat er ter plaatse geen specifieke regels van toepassing zijn. Om die reden kan deze gebiedsaanduiding komen te vervallen.	Bij de herziening van het bestemmingsplan Ladonk leek het niet logisch om deze twee woningen nog langer mee te nemen in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein. Daarom is er voor gekozen om deze woningen mee te nemen in bestemmingsplan Buitengebied, Ontwikkelplan 2013. Feitelijk verandert er niets. De enige verandering is dat de woonbestemming niet langer deel uitmaakt van het bestemmingsplan bedrijventerrein maar van het bestemmingsplan Buitengebied, Ontwikkelplan 2013. Ad a. De geluidzone – industrie is in bestemmingsplan Ladonk verkleind tot de geluidzone voor bedrijf Van Oerle Alberton. Zodra dit plan onherroepelijk is zal het bestemmingsplan Buitengebied 2011 hierop worden aangepast. Dat wil zeggen dat de aanduiding geluidzone – industrie zal worden verwijderd uit het plan, overeenkomstig de nieuwe geluidzone. De zone is in voorliggend bestemmingsplan Buitengebied, Ontwikkelplan 2013, nog niet verkleind. Opgemerkt is in het kader van bestemmingsplan Bedrijventerrein Ladonk: “Uit het uitgevoerde onderzoek (door Cauberg Huygen) blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van alle (voorgenomen) bedrijven op het bedrijventerrein plus industrieterrein ter plaatse van woningen buiten het bedrijventerrein gelijk is aan de voorheen geldende geluidbelasting ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein en aangrenzende bedrijventerreinen. Het wegvallen van de zone heeft dus geen gevolgen voor de omliggende woningen.” Het is dan ook niet duidelijk op basis waarvan wordt gesteld dat een hogere geluidwaarde gaat gelden. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad b. De archeologieregeling in het bestemmingsplan is gebaseerd op een gemeentelijke verwachtingskaart met bijbehorende beleidsadviezen en overeenkomstig de regeling in bestemmingsplan Buitengebied 2011. Ook in het kader van dat plan is in enkele zienswijzen aangevoerd dat met genoemde onderzoek niet kan worden volstaan maar dat feitelijk

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
			archeologisch onderzoek moet plaatsvinden. De laatste jaren heeft de Raad van State op dit onderdeel de nodige uitspraken gedaan. Het is inmiddels vaste jurisprudentie dat het gemeentebestuur de plicht heeft zich voldoende te informeren omtrent de archeologische situatie in het gebied alvorens in een bestemmingsplan uitvoerbare bestemmingen kunnen worden aangewezen en concrete bouwvoorschriften voor die bestemmingen kunnen worden vastgesteld. Het onderzoek dat nodig is voor de bescherming van de archeologische verwachtingswaarden kan blijken de wetsgeschiedenis bestaan uit het raadplegen van beschikbaar materiaal. Het gebruik van een gemeentelijk archeologische verwachtingenkaart als grondslag voor het bestemmingsplan is algemeen geaccepteerd. De Raad van State heeft al meerdere keren geoordeeld dat voor het opnemen van een beschermingsregeling niet is vereist dat de aanwezigheid van archeologische sporen ter plaatse vast staat, maar dat aannemelijk is gemaakt dat dergelijke sporen in het gebied voorkomen. Wij zijn dan ook van mening dat onze gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart een gedegen en afgewogen basis biedt voor de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie – categorie 3" Gelet op de nog resterende bouwmogelijkheden op het perceel is de kans bovendien klein dat de verstoringsondergrenzen worden overschreden. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad c. De reconstructiezoneringen zijn overal van toepassing maar in dit geval niet relevant omdat hieraan enkel regels zijn verbonden met betrekking tot de intensieve veehouderij. De zienswijze is op dit punt ongegrond.
6.	SRK Rechtsbijstand Postbus 3020 2700 LA Zoetermeer Kenmerk 1454439 A.4	Reclamant dient een zienswijze in namens cliënt mevr. B.P.M. Kuppens-Guis. a. Gesteld wordt dat het bestemmingsplan deels toch nog	Vanwege de aanwezigheid van een rapportage over een onderzoek naar archeologische waarden op het perceel H579 is in het verweerschrift met betrekking tot bestemmingsplan Buitengebied 2011 aangegeven dat de archeologische dubbelbestemming op perceel H579 bij de gewijzigde

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
	SAG Brief d.d. 2013 Ontvangen 2013 Kenmerk	een herhaling is van het bestemmingsplan Buitengebied dat bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 4 maart 2009 is vernietigd. In die uitspraak heeft de afdeling geoordeeld dat een agrarische bestemming met archeologische waarden onder die omstandigheden geen goede ruimtelijke ordening kan worden genoemd. Een verbod op teeltactiviteiten (artikel 15.3.1 respectievelijk 16.3.1) zou niet moeten worden goedgekeurd. b. Verzocht wordt verder de bewerkingsdiepte zonder beperkingen te verhogen tot 50 cm. c. Voor zover het rapport van RAAP uit 2011 niet kan voorzien in een omschrijving van de archeologische waarde, zou het overleggen van een rapport ten aanzien van de mogelijke aanwezige waarden bij bouwactiviteiten een taak van de gemeente moeten liggen. Immers wie stelt dat ergens bepaalde archeologische waarden in de bodem kunnen worden verwacht, zal daartoe zelf de bewijsvoering dienen te verrichten. d. Opgemerkt wordt dat de kwekerij op de betreffende percelen reeds in 1958 en 1969 extensieve graaf- en ontgrondingswerkzaamheden heeft uitgevoerd. Dit is door rapporten onderbouwd en door de toenmalige gemeenteraad en de gemeentelijke organisatie niet ontkracht. De aanwezigheid van oudheidkundige vondsten kan met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden uitgesloten. Bovendien mag het eventuele bestaan ervan geen belemmering vormen voor werkzaamheden in de bodem zelf en daarvan blijkt nog	vaststelling is verwijderd. Gebleken is naar aanleiding van het bezoek van StAB dat het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad op dit punt niet goed is verwerkt in dat plan. De gemeente heeft deze omissie met bestemmingsplan Buitengebied, Ontwikkelplan 2013, correct hersteld. Dat wil zeggen dat de dubbelbestemming Waarde – Archeologie Categorie 2 verwijderd is op het gehele perceel H nr. 579, en is toegevoegd op de omliggende percelen. Ad a. en b. De regels in bestemmingsplan Buitengebied, Ontwikkelplan 2013 voor Waarde – Archeologie zijn exact identiek aan deze regels in bestemmingsplan Buitengebied 2011. Tegen de regeling in het bestemmingsplan Buitengebied 2011 is beroep ingesteld bij de Raad van State. De Raad van State velt hierover naar verwachting eind 2013 / begin 2014 een oordeel. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad c. De archeologieregeling in het bestemmingsplan is gebaseerd op een gemeentelijke verwachtingskaart met bijbehorende beleidsadviezen en overeenkomstig de regeling in bestemmingsplan Buitengebied 2011. Ook in het kader van dat plan is in enkele zienswijzen aangevoerd dat met genoemde onderzoek niet kan worden volstaan maar dat feitelijk archeologisch onderzoek moet plaatsvinden. De laatste jaren heeft de Raad van State op dit onderdeel de nodige uitspraken gedaan. Het is inmiddels vaste jurisprudentie dat het gemeentebestuur de plicht heeft zich voldoende te informeren omtrent de archeologische situatie in het gebied alvorens in een bestemmingsplan uitvoerbare bestemmingen kunnen worden aangewezen en concrete bouwvoorschriften voor die bestemmingen kunnen worden vastgesteld. Het onderzoek dat nodig is voor de bescherming van de archeologische verwachtingswaarden kan blijken de wetsgeschiedenis bestaan uit het raadplegen van beschikbaar materiaal. Het gebruik van een gemeentelijk archeologische verwachtingenkaart als grondslag voor het bestemmingsplan is algemeen geaccepteerd. De Raad van State heeft al

Nota van zienswijzen

Nr.	Naam/adres reclamant	Samenvatting zienswijzen	Afwegingen raad
		steeds sprake te zijn voor de bedrijfssituatie van belanghebbende. e. ten aanzien van de overige bestemmingen die rusten op het perceel met het kadastrale nummer H579 respectievelijk H378 wordt verwezen naar de zienswijze die op 19 oktober 2011 is ingediend.	meerdere keren geoordeeld dat voor het opnemen van een beschermingsregeling niet is vereist dat de aanwezigheid van archeologische sporen ter plaatse vast staat, maar dat aannemelijk is gemaakt dat dergelijke sporen in het gebied voorkomen. Wij zijn dan ook van mening dat onze gemeentelijke archeologische verwachtingskaart een gedegen en afgewogen basis biedt voor de regeling in het bestemmingsplan. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad d. Wanneer archeologische waarden door historisch gebruik al zijn verstoord of door de esdekdikte niet worden geraakt, is het inderdaad niet doelmatig om een activiteit vergunningplichtig en onderzoeksplichtig te stellen. Daarom is in het bestemmingsplan geregeld dat wanneer wordt aangetoond dat de grond reeds is verstoord of wanneer via een esdekdiktemeting wordt aangetoond dat de verstoringsdiepte van de geplande werkzaamheden niet dieper reiken dan het esdek, is geen vergunning en geen archeologisch onderzoek vereist. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Ad e. Er zijn geen omstandigheden waarom de gemeente het nodig acht om de beantwoording van de zienswijze in het kader van bestemmingsplan Buitengebied 2011 te herzien. Het ontwikkelplan is in overeenstemming met het raadsbesluit. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Nota van wijzigingen

	Verbeelding/ planregels	Wijziging	Aanleiding
1.	Toelichting	Toelichten dat de schuur (stalruimte nr. 6) ter plaatse van Roond 3 als onderdeel van het ensemble behoudenswaardig is.	Zienswijze nr. 1
2.	Toelichting	In de toelichting zal voor de initiatieven aan de Goorestraat 1 en De Vorst 15 worden verantwoord dat sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik.	Ambtelijk, naar aanleiding van zienswijze nr 1 onder c
3.	Verbeelding	Het bouwvlak van Roond 3 zal aan de noordoostzijde worden verkleind tot net achter de stalruimte nr 6.	Zienswijze nr. 1
4.	Toelichting	De onderbouwing voor de inhoudsmaat van de woning aan de Goorestraat 1 zal worden opgenomen in de bijlage.	Zienswijze nr. 1
5.	Toelichting	Voor 5 categorie-3 ontwikkelingen zullen de berekeningen bij het plan worden gevoegd (bijlage), die aantonen dat voldaan wordt aan de regionale afspraken (Regionaal Ruimtelijk Overleg).	Zienswijze nr. 1
6.	Regels	Het maximum aantal kampeermiddelen van 25 ter plaatse van Eindhovensweg 47 zal worden geborgd in artikel 11.1 onder a sub 1.	Zienswijze nr. 1
7.	Regels	In artikel 3, 5 en 6 wordt geborgd dat de totale oppervlakte van het bestemmingsvlak van een grondgebonden agrarisch bedrijf waar vee wordt gehouden niet meer dan 1,5 hectare mag worden.	Zienswijze nr. 1
8.	Toelichting	Een hoofdstuk wordt opgenomen over economische uitvoerbaarheid (op welke wijze is het kostenverhaal geregeld en ook de landschapsmaatregelen, inclusief de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan). Een paragraaf wordt toegevoegd met een beschrijving over de wijze waarop de kwaliteitsverbetering in de overeenkomsten is geborgd.	Ambtelijk, naar aanleiding van zienswijze nr.1 onder f.
9.	Verbeelding	Aan de westzijde van een gedeelte van het perceel N225 wordt de bestemming Verkeer-Verkeer verruimd.	Zienswijze nr. 2
10.	Regels/ toelichting/ Verbeelding	In bijlage 3 bij de regels wordt het aangepaste landschapsversterkingsplan voor locatie Oude Boomgaard 3 opgenomen. In de toelichting in hoofdstuk 2 wordt de aanpassing van het bouwvlak verwerkt. Het bestemmingsvlak wordt aangepast.	Zienswijze nr. 3
11.	Regels	In de regels zal het expliciete gebruiksverbod op schaliegasboring	Raadsbesluit in

Nota van wijzigingen

	Verbeelding/ planregels	Wijziging	Aanleiding
		worden opgenomen overeenkomstig het bestemmingsplan Ladonk.	het kader van bestemmingsplan Ladonk
12.	Toelichting	Tekstuele aanpassingen: Paragraaf 4.5, tweede zin Paragraaf 1.1 retrospectieve toets onder 16. 'zonder geen' Paragraaf 4.3 beleidstabel (omschrijving initiatieven)	Ambtelijk, omissie
13.	Verbeelding en regels	Ter plaatse van Hezelaarsestraat 17a is d.d. 22 juli 2013 vergunning verleend voor het realiseren van een mantelzorgwoning in een bijgebouw op grond van de mogelijkheid in artikel 4.6.3 van bestemmingsplan Buitengebied 2011. Deze vergunning wordt positief bestemd door het opnemen van een aanduiding op de verbeelding en daaraan verbonden regels overeenkomstig de verleende vergunning (omvang en tijdelijke aard)	Ambtelijk, n.a.v. verleende vergunning
14.	Toelichting	Op bladzijde 5 en 6 van de toelichting (tabel 'retrospectieve toets') wordt gesproken over kaart bijlagen. Deze ontbreken bij het plan en zullen worden toegevoegd.	Ambtelijk, omissie
15.	Verbeelding	Op de locatie Hezelaarsestraat 17a is d.d. 25 september 2012 vergunning verleend voor het realiseren van een bijgebouw van 300 m2, echter dit is deels buiten het toegekende nieuwe bestemmingsvlak Agrarisch – Agrarisch bedrijf. Om die reden zal het bestemmingsvlak worden gewijzigd zodat het bijgebouw erbinnen valt. Dat betekent een verruiming van circa 10 meter diepte. Zie ook wijziging nummer 16.	Ambtelijk, omissie
16.	Verbeelding/ regels/ toelichting	Initiatiefnemer voor locatie Hezelaarsestraat 17a heeft te kennen gegeven dat het ontwerp bestemmingsplan, qua functie en bebouwingsmogelijkheden, voor zijn huidige en toekomstige bedrijfsvoering niet passend is. De locatie Hezelaarsestraat / Wessendijk is aangemeld voor de Beëindigingregeling Intensieve veehouderij (BIV) regeling. In de BIV-regeling is de bepaling opgenomen dat maximaal 200 m2 vervangende nieuwbouw (bij de	Ambtelijk naar aanleiding van principe verzoek

Nota van wijzigingen

	Verbeelding/ planregels	Wijziging	Aanleiding
		woning) mag plaatsvinden en herbouwen van opstallen voorkomen wordt na het slopen van de voormalige veehouderij door een passende nieuwe bestemming. Deze regeling kan geïnterpreteerd worden als zijnde toegelaten bedrijfsbebouwing naast de 'reguliere' toegelaten oppervlakte bijgebouwen bij een woning (van 100 m2). De daarmee in totaal toegelaten 300 m2 toegelaten bebouwing is onvoldoende voor een voortzetting van de overgebleven bedrijfsactiviteiten. Reeds 40 jaar is feitelijk sprake van veehandel naast de gesaneerde intensieve veehouderij op deze locatie. Een bestemming 'Bedrijf' met een specifieke aanduiding voor de veehandel is volgens initiatiefnemer meer gepast als herbestemming dan een bestemming Agrarisch – Agrarisch bedrijf en is toelaatbaar op basis van de Verordening Ruimte en het bestemmingsplan Buitengebied Boxtel 2011 door middel van een wijzigingsbevoegdheid, artikel 4.8.6. Voorts legt de BIV-regeling een beperking op aan het toegelaten oppervlak vervangende nieuwbouw. In overleg met de provincie is op meerdere locaties in Noord-Brabant (o.a. gemeente Oirschot) overeengekomen dat op de locatie 400 m2 gehandhaafd mag blijven voor bedrijfsmatige activiteiten in combinatie de passende herbestemming 'Bedrijf'. De motivatie die hieraan ten grondslag ligt is dat het moederplan / Bestemmingsplan Buitengebied 2011 meer planologische ruimte faciliteert dan de BIV regeling. De provincie is die gevallen bereid gebleken de bepaling in de BIV-regeling af te stemmen op de planologische mogelijkheden. Initiatiefnemer verzoekt een ruimere bebouwingsmogelijkheid te faciliteren, overeenkomstig een op 8 oktober 2013 aangeleverde onderbouwing. Daarvoor wordt aangegeven dat het voormalig agrarisch bouwblok (bestemming Agrarisch – Agrarisch bedrijf) van 8980,65 m2 kan worden verkleind tot een bestemmingsvlak Bedrijf	

Nota van wijzigingen

	Verbeelding/ planregels	Wijziging	Aanleiding
		van nog geen 3.000 m2, ten behoeve van in totaal 455 m2 bebouwing bij de bedrijfswoning, bestaande uit 1. een bijgebouw bij de bedrijfswoning (garage/stallingruimte) van 100 m2, toegelaten op grond van artikel 8.2.3 in bestemmingsplan Buitengebied 2011. 2. vervangende bedrijfsbebouwing (veestal voor 30 runderen van 120 m2, mantelzorg van 80 m2, loods voor stalling veetrailer/ tractor met voerdoseerbak en opslag hooi/stro van 155 m2), toegelaten op grond van artikel 4.8.6 onder k in bestemmingsplan Buitengebied 2011. Op basis van de provinciale Verordening Ruimte moeten voorzieningen zoals mestvaalt, spuitplaats (veewagen), erfverharding en ruwvoeropslag tevens binnen het bouwvlak van 3.000 m2 worden gesitueerd. Zodra het contract met de provincie is aangepast zal het bestemmingsvlak voor Agrarisch – Agrarisch bedrijf worden gewijzigd naar Bedrijf met een nadere aanduiding (zodat geen andere niet-agrarische bedrijvigheid is toegelaten), met daaraan gekoppeld een gezamenlijk bebouwd oppervlak bedrijfsgebouwen van 355 m2. Hieronder begrepen is de reeds vergunde loods als bedoeld onder wijziging nummer 15. Deze wijziging heeft geen consequenties voor het overeengekomen landschappelijk inpassingsplan, dit zal op ongewijzigd worden gerealiseerd. Nu sprake is van de omschakeling van een agrarisch bedrijf naar een agrarisch verwant bedrijf moet op basis van het conceptbeleid kwaliteitsverbetering voor het buitengebied geconcludeerd worden dat sprake is van een zogenoemde categorie 3 ontwikkeling. De afname van het voormalig agrarisch bouwvlak is echter zo groot dat voldoende sprake is van een	

Nota van wijzigingen

	Verbeelding/ planregels	Wijziging	Aanleiding
		kwaliteitsverbetering. De berekening hiervoor zal worden bijgevoegd bij het bestemmingsplan.	
17.	Regels	Voor de locatie Oude Boomgaard 3 is vergunning verleend voor bed & breakfast op 11 februari 2011 welke abusievelijk niet positief is bestemd. Dit wordt gecorrigeerd door het opnemen van een aanduiding ter plaatse waaraan regels worden verbonden conform de vergunning (max. 100 m2 en 8 personen).	Ambtelijk, omissie
18.	Regels	Voor de locatie Hoevedreef 2 is abusievelijk de aanvullende bouwregel voor de ter plaatse aanwezige monumenten (aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – monument') niet opgenomen. Gelijk aan andere bestemmingsartikelen zal deze bepaling worden toegevoegd.	Ambtelijk, omissie
19.	Verbeelding	De gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' heeft in de legenda een andere markering dan op de analoge verbeelding. Dit zal worden verduidelijkt.	Ambtelijk, verduidelijking
20.	Regels	Artikel 5.5.6. en artikel 6.1 onder d zijn niet relevant omdat de genoemde aanduidingen niet voorkomen en zullen worden verwijderd	Ambtelijk, omissie
21.	Regels	In bestemming Agrarisch met waarden – Natuur en Landschap zijn de aanduidingen 'milieuzone – beekherstel' en 'milieuzone – ecologische verbindingen' niet relevant, maar wel de aanduiding 'wro-zone – natuurontwikkelingsgebied'. In artikel 6.6.6 zal dit worden gewijzigd.	Ambtelijk, omissie
22.	Verbeelding	Een gedeelte van het bestemmingvlak Agrarisch - Agrarisch bedrijf aan de Kapelweg 51 is gelegen op eigendom van de woningen aan de Veldakkerstraat. Ter plaatse van deze kadastrale eigendommen wordt de bestemming gewijzigd naar bestemming Wonen.	Ambtelijk, omissie
23.	Verbeelding	Er dient een correctie te worden doorgevoerd ter plaatse van De Donders. Ter toelichting wordt hier de voorgeschiedenis uitgelicht.	Ambtelijk, omissie

Nota van wijzigingen

	Verbeelding/ planregels	Wijziging	Aanleiding
		Het raadsbesluit van bestemmingsplan Buitengebied 2011 is ter plaatse niet goed verwerkt. De raad heeft het bestemmingsplan Buitengebied 2011 op dit onderdeel ongewijzigd vastgesteld, echter abusievelijk is de verbeelding ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2011 wel gewijzigd. Bij het ontwikkelplan 2013 is gepoogd om dit te herstellen hetgeen niet goed is gegaan. De wijziging ter plaatse van De Donders is namelijk abusievelijk niet rondom het ter plaatse aanwezige bouwvlak doorgevoerd. Ter plaatse wordt daarom de dubbelbestemming 'Waarde – Open akkercomplex' verwijderd en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – Categorie 3' toegevoegd, zodanig dat deze weer aansluit op de omliggende archeologische dubbelbestemmingen en overeenstemt met het gemeentelijk archeologiebeleid.	

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310429
Datum: 14-10-13

Onderwerp

Vaststelling Transitiearrangement (RTA) Jeugdzorg regio Noordoost Brabant

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. Het regionaal transitiearrangement Jeugdzorg, een gezamenlijk voorstel van 19 gemeenten in Noordoost Brabant, vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de bijlagen, ter onderbouwing van de aantallen en het beschikbare budget van 2015 en verdeling over de zorgvormen.

Inleiding

Door de decentralisatie van de jeugdzorg met ingang van 1 januari 2015 zijn gemeenten verantwoordelijk voor bijna alle vormen van hulp en zorg voor jeugdigen en opvoeders. Het decentralisatieproces bevat een bestuurlijke en organisatorische kant. Het visiedocument is op 25 juni 2013 door de raad vastgesteld.

Op korte termijn volgt het uitwerkingskader: Functioneel Ontwerp transitie jeugdzorg (conform afspraak RBO 8 oktober 2013).

Vanwege de decentralisatie jeugdzorg hebben VNG/IPO en Rijk op 26 april 2013 afspraken gemaakt over de **overgangsmaatregelen** als gevolg van de Jeugdwet. De overgangsmaatregelen zijn opgenomen in het transitiearrangement. Alle betrokken partijen hebben zich gecommitteerd aan het garanderen van continuïteit van zorg en aan het beperken van de frictiekosten. De zorgcontinuïteit veronderstelt een infrastructuur.

Beoogd effect

De vaststelling van het transitiearrangement is een wettelijke verplichting.

De landelijke bestuurlijke afspraken vormen het uitgangspunt voor de opdracht aan de samenwerkende 41 jeugdzorgregio's in Nederland.

In de overgangsmaatregelen, het transitiearrangement (RTA), wordt uitgewerkt hoe regio's:

- *De continuïteit van zorg realiseren.*

Gemeenten stellen een arrangement op in overleg met de huidige financiers en relevante aanbieders. Het arrangement heeft in ieder geval betrekking op 2015. Dit sluit aan bij het voorgenomen wettelijke overgangsrecht dat er voor cliënten, die op 31 december 2014 in zorg zijn of daarvoor een indicatie hebben, een recht op continuering van de hulp van een jaar geldt.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310429

- *De hiervoor benodigde infrastructuur realiseren.*

Er is in 2015 een zorginfrastructuur nodig, om die continuïteit van zorg te realiseren. Onder zorginfrastructuur wordt verstaan, jeugdhulpaanbieders die zorg uitvoeren in het kader van de continuïteit van zorg. In het arrangement wordt aangegeven welk budget gemeenten in 2015 voornemens zijn aan te wenden voor aanbieders. Ze geven een indicatie van de verdeling over de verschillende typen zorg. Het gaat om een voornemen, omdat gemeenten hun definitieve budgetten voor 2015 nog niet kennen. De budgetten die gemeenten voornemens zijn aan aanbieders te verstrekken, kunnen alleen worden bijgesteld op grond van het definitieve budget dat voor 2015 wordt toegewezen, of bij een toe- of afname in het zorgvolume.

- *De frictiekosten als gevolg van de transitie per 1-1-2015 beperken.*

Het risico op frictiekosten heeft grote gevolgen voor de sector. Het arrangement bevat een inventarisatie van de frictiekosten. Om tot die inventarisatie te komen geven aanbieders onderbouwd aan welke frictiekosten zij verwachten op basis van de door de gemeenten aangegeven plannen over zorginkoop per 1-1-2015. Uit het transitiearrangement moet blijken op welke wijze frictiekosten worden beperkt.

Argumenten

1.1 Overgangsrecht is een wettelijke verplichting

Alle regio's zijn verplicht om het transitiearrangement voor 31 oktober 2013 aan te leveren. Met de vaststelling van bijgaand arrangement voldoen de 19 gemeenten in Noordoost aan hun verplichting. Deze verplichting is gebaseerd op de regels die hierover zijn opgenomen in het concept van de Jeugdwet (Hoofdstuk 10, Overgangsrecht).

1.2 Het transitiearrangement voldoet aan de eisen

De bedoeling van het rijk is de regio's te stimuleren tot concretisering van visie en beleidsintenties. Tot nu toe bleven deze te abstract. Het is belangrijk dat gemeenten duidelijkheid geven richting jeugdzorginstellingen.

In het transitiearrangement (bijlage I) zijn de vragen beantwoord volgens het voorgeschreven format. Wat betreft de vorm voldoet het arrangement aan de gestelde eisen. Wat betreft de inhoud is volledig aangesloten bij het Functioneel Ontwerp transitie jeugdzorg. Bij het RTA dat vóór 31 oktober 2013 wordt aangeleverd, wordt duidelijk vermeld dat dit onder voorbehoud is van vaststelling door de 19 gemeenteraden. Voor verdere inhoudelijke informatie over het arrangement verwijs ik u naar bijlage I.

1.3 Het transitiearrangement is besproken met de jeugdzorginstellingen

Op 23 augustus en 5 september zijn er bijeenkomsten geweest met het jeugdzorgveld om de insteek van de arrangementen te bespreken. De lijn die de gemeenten in Noordoost willen inzetten is gecommuniceerd. De jeugdzorginstellingen hebben zelf ideeën uitgewerkt voor zorgverbetering en bezuiniging. Deze ideeën zijn opgenomen in het arrangement. Verder is per instelling informatie opgevraagd over aantallen, omzet en frictiekosten. Bureau Berenschot heeft een nadere analyse gemaakt van de financiële situatie van de 15 grootste instellingen.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310429

Deze 15 instellingen leveren 80% van de zorg in Noordoost. De overige 20% wordt geleverd door vrijgevestigde zorgaanbieders. Het grootste deel van de aanbieders heeft de bijeenkomsten bijgewoond.

Kanttekeningen

1.1 Het is niet duidelijk welke partij verantwoordelijk is voor de frictiekosten.

Hierover is nog geen overeenstemming tussen de diverse overheden. Vooralsnog is ervoor gekozen om door middel van inventarisatie zicht te krijgen op de omvang ervan.

1.2 Budgetten voor 2015 zijn nog niet definitief.

Het budget, dat aan gemeenten in de meicirculaire 2013 bekend is gemaakt, is voorlopig. Het Rijk heeft de budgetten 'voorzichtig' berekend. Er is onduidelijkheid over de kortingen die zijn toegepast.¹

1.3 Zorggebruik per gemeente

We hebben globaal inzicht in het zorggebruik per gemeente en zorgsoort in Noordoost (zie bijlage II) Dit overzicht is (nog) niet sluitend en betreft de situatie per 2012, terwijl het overgangsrecht betrekking heeft op de peildatum 31-12-2014. Er zal nog veel verschuiven in volume en aantallen. Inperking van zorgrechten, zoals aanpassing PGB's, zal invloed hebben op de aantallen. In het komende jaar wordt dit overzicht sluitend gemaakt.

De totalen voor Boxtel zijn samengevoegd in bijlage IIa voor een compleet overzicht.

1.4 Huidige instellingen worden met 10% gekort op hun jeugdzorgbudget.

De gemeenten in Brabant Noordoost hebben het voornemen om in 2015 10% op de beschikbare budgetten voor Jeugdzorg te korten (dit is 6% tov de meicirculaire 2013). Hiervan wordt 4% voor innovatie ingezet (is ook jeugdzorg) en 2% voor uitvoeringskosten van gemeenten.

De aanstaande korting van 10% is aan de instellingen medegedeeld. Zij hebben aangegeven dat ze de gevolgen hiervan niet helemaal kunnen overzien, maar dat hun voortbestaan met deze korting niet in gevaar komt. Dit betekent niet dat zij akkoord gaan met korting op hun budgetten met 10%.

Uitvoering en planning

Randvoorwaarden

Proces en vormeisen RTA

¹ Het staat nog niet vast, wat de afbakening van de 'kern-AWBZ' voor verstandelijk gehandicapten betekent. Voor de vaststelling van de benodigde financiële middelen voor de jeugd-GGZ, hebben zorgverzekeraars, VWS en VNG Vektis per gemeente een overzicht laten genereren. Ook hierover is onduidelijkheid. Daarnaast hebben alle regio's 'uitvragen' gedaan naar zorgaanbieders. De uitkomsten van deze uitvragen, de Vektis-gegevens en de meicirculaire blijken in veel regio's niet overeen te komen.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310429

De regio-indeling die door de gemeenten aan de VNG is aangereikt (31 mei 2013) is uitgangspunt bij het regionaal transitiearrangement. Het arrangement dient door de regio opgesteld te zijn in overleg met de relevante aanbieders en de huidige financiers. Het arrangement moet bestuurlijk door de betreffende gemeenten zijn vastgesteld. De aanbieders moeten hierin aangeven dat ze de zorg aan “zittende cliënten” continueren.

Beoordeling transitiearrangement

De Transitiecommissie Stelsel Jeugd (TSJ) beoordeelt, voorafgaand aan 31 oktober 2013, de regionale arrangementen op grond van de genoemde criteria (garanderen zorgcontinuïteit, garanderen benodigde infrastructuur en beperking frictiekosten). Indien het arrangement naar het oordeel van de TSJ niet voldoet, zal de commissie dit aan VNG en Rijk kenbaar maken. Partijen (VNG, Rijk, financiers, aanbieders) committeren zich aan het oordeel van de Transitiecommissie. Als de TSJ oordeelt dat het RTA niet voldoet, dan zal het Rijk een *aanwijzing* geven aan de betreffende regio. Deze aanwijzing houdt in welke transitieafspraken gemeenten onderling en met aanbieders verplicht zijn uit te voeren.

Vervolg proces na vaststelling RTA

10-10-2013 tot 29-10-2013	Vaststelling RTA in 19 colleges van B&W
31-10-2013	Versturing RTA naar de landelijke Transitiecommissie onder voorbehoud van goedkeuring door gemeenteraden.
1-10-2013 tot 14-11-2013	Bestuurlijke gesprekken met maatschappelijk veld en betrokken actoren.
14-11-2013	Regionaal bestuurlijk overleg 19 gemeenten, terugkoppeling opbrengsten terugkoppeling met het veld.
14-11-2013 - januari 2013	Start procedure vaststelling Functioneel Ontwerp transitie jeugdzorg colleges en raden + vaststelling RTA door de 19 gemeenteraden
01-01-2014 tot 1-7-2014	Implementatieplan Functioneel Ontwerp
1-7-2014 tot 31-12-2014	Vorbereiding uitvoering RTA

Communicatie

Op 23 augustus en 5 september zijn er bijeenkomsten geweest met jeugdzorgaanbieders waarbij zij inbreng hebben kunnen leveren voor het arrangement. 35 Instellingen waren hierbij aanwezig.

Op 20 september is een eerste gesprek geweest met de TSJ over de voortgang in Noordoost. Op 30 oktober is een eindgesprek met de TSJ over de voortgang.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310429

Financiën

Voor een toelichting en inzicht in de budgetten en volumes verwijzen wij u naar het transitie arrangement zelf (bijlage I).

Inbreng adviesorganen

Op 10-10-2013 is het Functioneel Ontwerp jeugd verzonden aan de Wmo adviesraad

Op 14-10-2013 is het Regionaal Transitiearrangement verzonden aan de Wmo adviesraad

Eventuele reacties zullen worden toegevoegd bij de commissie en raad.

Duurzaamheid

Duurzaamheid betreft eveneens gerichte investering in mensen, snelle adequate inzet van (lichte) zorg voorkomt vaak zwaardere en dus duurdere zorg en voorkomt dat mensen niet mee kunnen doen in de maatschappij.

Werkgelegenheid

De gemeente Boxtel heeft als taak de ambities van het kabinet betreffende het sociaal domein lokaal dan wel regionaal vorm te geven. Dit heeft echter nauwelijks invloed op de werkgelegenheid daar het een overheveling van taken betreft met een fikse bezuinigingstaakstelling. Personeel dat momenteel werkzaam is de zorg zal zoveel mogelijk elders in de nieuwe constructies worden ondergebracht ten einde de frictie kosten beperkt te houden.

Boxtel, 22-10-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

- | | |
|-------------|--|
| Bijlage I | Het transitiearrangement van Noordoost Brabant. |
| Bijlage II | Drie overzichten over aantallen zorggebruikers per sector en per gemeente. De sector jeugdzorg, jeugd GGZ en jeugd(I)VB. Overzicht PGB's per gemeente. |
| Bijlage IIa | Overzicht unieke cliënten en trajecten Boxtel |
| Bijlage III | Advies Berenschot over de financiële positie van de 15 grootste jeugdzorgaanbieders in Noordoost Brabant |

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310429

Ter inzage

N.v.t.

Contactpersoon

Afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling, A.H.E. Piek, dpi@boxtel.nl 0411 655911, Teamleider
Jeugd Gemeente Boxtel

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310429

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie Maatschappelijke Zaken;

Besluit

1. Het regionaal transitiearrangement Jeugdzorg, een gezamenlijk voorstel van 19 gemeenten in Noordoost Brabant, vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de bijlagen, ter onderbouwing van de aantallen en het beschikbare budget van 2015 en verdeling over de zorgvormen.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 26-11-2013;

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

de voorzitter,
M. Buijs

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310427
Datum: 1-10-13

Onderwerp

Oplossing Colenhoef in verband met aanleg verbindingsweg Ladonk-Kapelweg

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. In te stemmen met de uitvoering van herstructurering Ladonk: "Kansen voor Ruimtelijke Kwaliteit en de ondertekening van de bijbehorende samenwerkingsovereenkomst;
2. akkoord te gaan met de voorgestelde dekking middels vaststelling van de 3^e wijziging van de begroting 2014.

Inleiding

Oplossing Colenhoef ten behoeve van het tracé van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg

Op 6 september 2011 heeft uw raad het ontwikkelingsplan voor bedrijventerrein Ladonk vastgesteld.

Een van de conclusies van dit ontwikkelingsplan is dat om het bedrijventerrein ruimtelijk en kwalitatief aantrekkelijker te maken voor de omgeving, het van belang is enkele knelpunten aan te pakken. Dit zijn onder andere de ontsluiting van het bedrijventerrein en de aanwezigheid van de hinderveroorzakende zware bedrijfsactiviteiten.

Nu doet zich de mogelijkheid voor om beide knelpunten gelijktijdig aan te pakken.

Immers één van de locaties van MSB (Schouwrooij 8) ligt in het zoekgebied voor een nieuwe verbindingsweg.

Onder de noemer TALK (tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg) is gestart met een onderzoek naar de verbetering van de verkeersdoorstroming in Boxtel. Één van de doelstellingen van TALK is het creëren van een betere doorstroming van en naar bedrijventerrein Ladonk, waardoor het lokale wegennet binnen de bebouwde kom wordt ontlast. Met TALK realiseert de gemeente Boxtel een verbinding tussen de A2 en de uitvalswegen richting Oisterwijk en Haaren. Deze verbetering wordt in deelprojecten gerealiseerd.

Voor TALK is inmiddels een ontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht en er is voorsnog gekozen voor de variant die over de percelen Schouwrooij 2b, Colenhoef 2, 4 en 6 loopt (oostzijde). Hiervoor is het echter noodzakelijk dat een tweetal bedrijven wordt opgekocht en gesloopt.

Ondertussen wordt de mogelijkheid om een stuk grond van MSB "(westzijde)" te verwerven realistischer en ontstaat er een nieuwe kans voor TALK. Daartoe heeft de gemeente samen met

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

de BOM een intentieovereenkomst (zie bijlage 1) gesloten met MSB, die verder uitgewerkt is in voorliggende samenwerkingsovereenkomst en een projectplan.(bijlagen 2 en 3)

Taxatieadvies

In opdracht van de gemeente en de BOM heeft taxatie- en adviesbureau Gloudemans een taxatieadvies voorbereid welke vertrouwelijk ter inzage ligt (zie bijlage 4). Voorts is een second opinion aangevraagd bij bureau Arcadis. De conclusie van Arcadis is dat de berekeningen niet onredelijk lijken (bijlage 5).

Grofweg komt het er op neer dat de hele operatie € 1.260.000, - kost en dat MSB hiervan € 460.000, - voor haar rekening neemt en de gemeente/BOM de rest voor hun rekening nemen (zie financiële onderbouwing).

Voor het bedrag van € 800.000, - zijn de tegenprestaties afgesproken. Deze zijn gelijk aan de uitgangspunten uit de intentieovereenkomst (zie bijlage 3) zoals hiervoor genoemd.

Voor de aankoop van de oostzijde is een geveltaxatie door Arcadis gemaakt ter hoogte van € 1.100.000,- waarbij het risico bestaat dat de kosten tegenvallen en de aankoop dus duurder wordt. (bijlage 6)

Kostenvergelijk van de variant MSB (Schouwrooij 8) en aankoop Schouwrooij 6 b, Colenhoef 2, 4 en 6

Aankoop Schouwrooij 8

De gemeente kan van MSB een stuk grond aankopen met een omvang tussen de 1200 en 1500 m2 voor een bedrag van ongeveer € 800.000, -. In dit bedrag is € 200.000, - voor de grond verdisconteert en het overige bedrag bestaat uit diverse schadeloosstellingen. Het grootste deel van de schadeloosstellingen houdt verband met de herstructurering van het terrein van MSB (verplaatsten shredder e.d.). Een ander deel kan wellicht ten laste van TALK komen zoals verplaatsen van de terreinafscheiding, waarvoor in de raming rekening is gehouden met een bedrag van ca. € 200.000,-. Deze berekening/raming is door Gloudemans gemaakt en gecheckt door Arcadis (zie bijlage 3 en bijlage 4: "conceptmemo-advies inzake msb").

De BOM ondersteunt de gemeente in deze operatie en onderschrijft het economische belang ervan. Ook zullen nog gesprekken met de provincie worden gevoerd over de mogelijke inzet van de PHP-gelden en de zogenaamde nimbysubsidie, waaruit de € 600.000, - schadeloosstellingen betaald kan worden. Overigens kijkt ook de BOM naar mogelijke financiële bijdragen buiten het Lokaal Herstructureringsfonds om. Duidelijk mag zijn dat hierover op dit moment nog geen volledige zekerheid bestaat. Daarnaast biedt een ontsluiting van de VLK via het terrein van MSB een kans de investeringskosten van de TALK te verlagen en dus de dekking te vergroten. Hier ligt nog een enorme opgave omdat op dit moment een budget beschikbaar is van € 2.7 mln. (nog geen krediet) De raming van de kosten voor de aanleg bedragen ca. € 8 mln. Wanneer er overeenstemming wordt bereikt is bijkomende voordeel dat er geen sprake zal zijn van onteigening t.b.v. de aanleg van de VLK.

Aankoop Schouwrooij 6b, Colenhoef 2, 4 en 6 (oostzijde)

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

Deze vier percelen zijn gelegen aan de overzijde van MSB. Het gaat hier om de aankoop van ruim 3.000 m² voor een totale prijs van ca. € 1.100.000, -. Dit bedrag is inclusief alle schadeloosstellingen en inclusief bedrag van € 100.000, - voor het perceel in eigendom van de gemeente. De waarde is bepaald door bureau Arcadis.

Als de opstallen van deze percelen gesloopt worden blijft er te verkopen grond over, deze is echter door de ongunstige verhoudingen moeilijker uittegeefbaar.

Vergelijk van kosten vanuit TALK-budget:

LVLK niet over terrein MSB

kosten aankoop 3 bedrijven (raming Arcadis i.k.v. VLK)	€ 1.000.000,--
kosten verminderde uitgifte gemeentelijk kavel	€ 100.000,--
Totaal:	€ 1.100.000,--

VLK wel over terrein MSB

kosten aankoop grond (gewaardeerd) en nieuwe erfafscheiding	€ 200.000,--
kosten riolering (aanpassing omdat dit tracé riool overstort raakt)	€ 100.000,--
kosten planaanpassingen (DO VLK, bestemmingsplan VLK – Ladonk)	€ 50.000,--
Totaal	€ 350.000,--

Bijdrage van € 200.000 vanuit de VLK realistisch. Voor de VLK is op dit moment een budget (geen krediet) beschikbaar van € 2.7 mln. De raming van de kosten voor de totale aanleg bedragen ca. € 8 mln. Voor de VLK is het dus een enorme opgave om budget/financiering te vinden voor het project. De optie VLK wel over terrein MSB biedt een financieel voordeel van € 750.00,- voor het project TALK. Tegelijkertijd wordt een herstructureringsopgaaf gerealiseerd. Gaan we voor de variant niet over het terrein MSB is de gemeente meer geld kwijt en blijft de overlast van MSB bestaan.

Vergaring subsidies

Betrokken partijen spannen zich maximaal in om aanspraak te kunnen maken op subsidies. Één van de regelingen betreft het 'Provinciaal Herstructurerings Programma (PHP)'. Als onderdeel van het PHP werkt de provincie Noord Brabant een subsidieregeling voor het jaar 2014 uit. De uitvoering van de regeling wordt door onze partner BOM Bedrijfslocaties verzorgd. De voorwaarden en eventuele aanpassingen voor de regeling worden naar verwachting dit najaar vastgesteld. De intekening start per 1 januari 2014 en loopt door tot 1 maart 2014. Per 1 mei 2014 is dan bekend welke projecten voor subsidie in aanmerking komen. Naar verwachting zal een belangrijk kenmerk van de subsidie zijn dat de projecten binnen 24 maanden na subsidieverstreking worden opgeleverd en dat de projectsubsidie maximaal € 750.000, - per aanvraag bedraagt, uitgaande van cofinanciering. In combinatie met TALK voldoet ons project hieraan.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

Samenwerkingsovereenkomst en projectplan

Op basis van de hiervoor genoemde items en uitgangspunten heeft adviesbureau Archicom in samenwerking met notariskantoor Mirck/Sulzer en in nauw overleg met MSB, gemeente en BOM het bijgevoegde projectplan (bijlage 3) en samenwerkingsovereenkomst (bijlage 2) voorbereid.

Na een gedegen voorbereiding zijn partijen op hoofdlijnen het volgende overeengekomen:

- verplaatsing shredder naar Breda (opheffen geluidsoverlast);
- verkoop stuk grond aan gemeente ten behoeve van aanleg verbindingsweg;
- opheffen van woonbestemmingen op de betrokken locaties;
- terugbrengen van de werklocaties van MSB in Boxtel tot maximaal 2 locaties.

Over de volgende drie items zijn na uitgebreid onderzoek en discussie de volgende afspraken gemaakt:

- **Aanpassen hoogte tbv erfafscheiding in bestemmingsplan Ladonk**

In het toekomstige bestemmingsplan Ladonk is het uitgangspunt dat erf- en terreinafscheidingen een maximale bouwhoogte mogen hebben van maximaal 2,5 meter. Dit heeft gevolgen voor de huidige geluidsmuur die MSB aan de Colenhoef heeft aangebracht. Momenteel heeft de huidige afscheiding een hoogte van 4 meter en valt daarmee onder het bouwovergangsrecht. Nu de gemeente een stuk grond kan verwerven voor de aanleg van de TALK moet deze terreinafscheiding zeker verplaatst worden en opgetrokken worden naar 6 meter. Door miscommunicatie is deze omissie niet rechtgetrokken in de zienswijze procedure. Middels een wijziging van het bestemmingsplan kan dit rechtgetrokken worden. Dit voorstel zal separaat aangeboden worden.

- **Aanpassen milieucategorie Schouwrooij 8**

Conform het beleid van de gemeente Boxtel is in het bestemmingsplan Ladonk van de zogenaamde "inwaartse zonering" toegepast waarbij langs de randen maximaal milieucategorie 3 (Schouwrooij 8) is opgenomen onder de restrictie dat bestaande bedrijven de mogelijkheid krijgen om hun bedrijfsvoering te continueren en uit te breiden. Gebleken is dat dit niet voldoende soelaas biedt voor de bedrijfsvoering van MSB. In gezamenlijk overleg tussen MSB, gemeente en BOM is gekozen voor de volgende omschrijving: *"Een bedrijf dat zich bezig houdt met het innemen, op- en overslaan van primaire en secundaire grond- en bouwstoffen en van afvalstoffen zoals veegvuil, gevaarlijk afval, bouwafval, sloopafval, huisvuil en groenafval alsook met het al dan niet geheel of gedeeltelijk be- en verwerken daarvan, eventueel met gebruikmaking van installaties zoals installaties ten behoeve van het sorteren, breken, zeven en persen alsook, louter voor wat betreft grond(stoffen), middels biologische reiniging".*

Hierin kunnen alle partijen zich vinden en deze omschrijving kan middels een herziening van het bestemmingsplan aangepast worden.

- **Verlagen van de milieucategorie op Industrieweg 9**

Gedurende het hele proces is als uitgangspunt gekozen om de milieucategorie op Industrieweg 9 van milieucategorie 4.2 naar 3.2 terug te brengen.

Voor MSB is het van essentieel belang dat zij in elk geval kunnen beschikken over één locatie met milieucategorie 4.2. Daar op Schouwrooij 8 nu een milieucategorie 3.2 rust met

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

uitzondering van bepaalde specifieke omschreven activiteiten door MSB worden verricht en die in principe in milieucategorie 4.2 vallen is het van economisch belang voor MSB dat op de Industrieweg 9 de milieucategorie 4.2 gehandhaafd blijft. Dit is in afwijking van de eerder opgestelde vertrekpunten. Echter ook is gebleken dat een verlaging van de milieucategorie op de Industrieweg juridisch niet houdbaar is. De gemeente heeft immers als beleidsuitgangspunt er voor gekozen dat wordt uitgegaan van een zogenaamde 'inwaartse zonering', waarbij maximaal milieucategorie 3 langs de randen en maximaal milieucategorie 4 in het middengebied wordt toegestaan. Industrieweg 9 ligt in het middengebied en milieucategorie 4 is dan ook conform het beleid. Bij eventueel toekomstige wijzigingen in bedrijvigheid of ondernemers kan de milieucategorie 3.2 weer planologisch zonder problemen weer omgezet worden naar een milieucategorie 4.2.

Een dergelijke afspraak voegt dus niets toe. De milieuwinst dient dan ook gezocht te worden op het perceel Schouwrooij 8.

Beoogd effect

Versterking ruimtelijke kwaliteit bedrijventerrein Ladonk voor de omgeving en de ondernemers, alsmede creëren van mogelijkheden voor de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg.

Argumenten

1. *Met de herstructurering van MSB en de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt de kwaliteit en het imago van bedrijventerrein Ladonk aanzienlijk verbeterd;*
2. *Dit is een unieke kans om de al jarenlange durende beleidsvoornemens van het gemeentebestuur te realiseren;*
In alle gemeentelijke beleidsstukken is al jarenlang de wens geuit een ontsluiting voor het bedrijventerrein te realiseren en de zogenaamde nimby-problematiek op te lossen. Dit is de ultieme kans om deze wensen te realiseren.
3. *Een ontsluiting via het terrein van MSB biedt een kans de investeringskosten te verlagen en dus de dekking te vergroten; mits het terrein nodig is voor het te kiezen tracé.*
De aankoop van MSB is in totaliteit gunstiger voor de begroting van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (zie financiën).

Kanttekeningen

1. *Risico dat MSB afhaakt*
Alle afspraken die met MSB gemaakt worden, zijn verwerkt in een projectplan en een bijbehorende samenwerkingsovereenkomst. Risico's zijn hierin zoveel mogelijk afgedekt.
2. *Het budget voor de TALK moet nog geoptimaliseerd worden*
De totale kosten van de aanleg van de TALK bedragen ongeveer € 8 mln. en er is nu

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

€ 2,7 mln. beschikbaar. Voor het resterende bedrag moet nog dekking worden gezocht. Vooruitlopend op de realisering heeft de gemeente de strook grond voor de aanleg van TALK dan al in haar bezit.

3. *Risico van onteigening bij aanleg van de TALK over het grondgebied Schouwrooij 6b, Colenhoef 2,4 en 6 (oostzijde)*

Van de eigenaar van Schouwrooij 6, de heer Mahfooz Raja, is bekend dat hij interesse heeft in een perceel grond op Vorst (ca. 3.300 m²). Deze interesse was er al voordat bekend was dat de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) zou worden aangelegd. In een persoonlijk gesprek met de bedrijfscontactfunctionaris en de projectleider TALK op dinsdag 24 september jl. heeft de heer Raja nogmaals bevestigd dat hij zonder meer interesse heeft in de aankoop van een perceel grond op Vorst. Als zijn bedrijf niet aangekocht hoeft te worden voor de VLK kan hij het pand via de geijkte wegen te koop aanbieden of verhuren. Risico van onteigening is voor dit perceel vrijwel nihil.

Van de heer Van de Nieuwelaar, eigenaar van de Colenhoef 2 en 4 was bekend dat hij niet zonder meer overgaat tot verkoop aan de gemeente. Recent is weer gesproken met de heer Van de Nieuwelaar, hieruit blijkt dat hij genuanceerder aankijkt tegen eventuele verkoop. Risico van onteigeningsprocedure die moet worden doorlopen is aanwezig.

Het perceel Colenhoef 6 is al geruime tijd in eigendom van de gemeente en kan aangewend worden voor de aanleg van de VLK.

Wanneer overeenstemming is bereikt met MSB zullen er geen onteigeningsprocedures nodig zijn. Daarnaast is dan geen sprake van kapitaalvernietiging omdat ter plaatse van de Colenhoef de relatief nieuwe opstallen gesloopt moeten worden en er uiteindelijk alleen uitgeefbaar bedrijventerrein voor terug komt.

4. *Herstructurering gaat door en de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg komt over terrein MSB*

Eerder is besloten om met het tracé van de VLK niet over het terrein van MSB te gaan. Dit kan ondervangen worden door bij het vaststellen van het ontwerp bestemmingsplan op 26 november a.s. een wijzigingsbesluit te nemen als toch gekozen wordt voor de aanleg van de TALK op het grondgebied van MSB.

5. *Aanpassing bestemmingsplan vergt tijd*

Conform de afspraken met MSB dient de hoogte voor de erfafscheiding aan de voorzijde in het bestemmingsplan aangepast te worden en de milieucategorie voor Schouwrooij 8 dient aangepast te worden. Beide zaken kunnen middels een wijziging van het bestemmingsplan gerealiseerd worden en kunnen van invloed zijn op de planning. (zienswijzen)

6. *MSB wil kostenvergoeding als gemeenteraad niet akkoord gaat met voorliggende samenwerkingsovereenkomst en projectplan*

Ter dekking van reeds gemaakte en te maken plan- en voorbereidingskosten zoals inzet milieuadviseur, voorbereiding milieuvergunning Breda, toetsing juridische en fiscale aspecten heeft MSB om een tegemoetkoming in de kosten gevraagd.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

Het gaat hier om een aantoonbaar (facturen) maximaal bedrag van maximaal € 60.000,- exclusief BTW. De afspraken worden vastgelegd in een separate overeenkomst en de kosten kunnen worden gedekt uit de reserve "Kwaliteitsimpuls Ladonk-Vorst".

7. Door het wijzigen van het bestemmingsplan in verband met aanleg verbindingsweg over terrein MSB kunnen nieuwe zienswijzen worden ingediend

Tegenstanders van de verbindingsweg kunnen opnieuw zienswijzen indienen tegen de verbindingsweg en dus ook tegen de wijzigingen die in het bestemmingsplan ten behoeve van MSB gerealiseerd worden (aanpassen milieucategorie en verhogen erfafscheiding)

Navraag heeft geleerd dat deze zienswijzen waarschijnlijk niet leiden tot aanpassingen in het bestemmingsplan

Uitvoering en planning

Zie bijlage in projectplan (bijlage 3)

De samenwerkingsovereenkomst dient uiterlijk op 26 november ondertekend te worden zodat de gehele operatie uiterlijk in maart 2015 afgerond kan worden.

Communicatie

In overleg met de stuurgroep Herstructurering zal bekeken worden op welke wijze de ondernemers op bedrijventerrein Ladonk worden geïnformeerd.

In overleg met communicatie zullen de media ingeschakeld worden om bij de officiële ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst aanwezig te zijn.

Financiën

€ 500.000, te dekken uit de reserve "Kwaliteitsimpuls Ladonk-Vorst", Het restant uit de kwaliteitsimpuls ad € 500.000 wordt niet gestort in het Lokaal Herstructureringsfonds.

€ 100.000,- te dekken uit het Lokaal Herstructureringsfonds,

€ 200.000,- te dekken door BOM/BHB onder de voorwaarde dat PHP-subsidie wordt aangevraagd welke maximaal € 750.000,- bedraagt. Dit bedrag komt uit het project Stationszone waar (zoals het er nu naar uitziet een surplus in zit van € 200.000) Als dit surplus minder is dan € 200.000 dan wordt de bijdrage ook minder.

Als uw raad niet instemt met de voorliggende samenwerkingsovereenkomst en projectplan wordt aan MSB een maximaal aantoonbaar (facturen) bedrag van € 60.000,- betaald. Dit bedrag wordt ten laste gebracht van de reserve "Kwaliteitsimpuls Ladonk-Vorst"

Inbreng adviesorganen

De stuurgroep Herstructurering is in de vergadering van 27 juni 2013 geïnformeerd en heeft positief gereageerd op de uitwerking van de samenwerkingsovereenkomst en projectplan.

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310427

De samenwerkingsovereenkomst en project zijn doorgesproken met de stuurgroep Herstructurering akkoord bevonden. De Werkgeversvereniging Boxtel moet nog over de uitwerking op de hoogte worden gesteld.

Duurzaamheid

Door de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de verplaatsing van hinderveroorzakende zware bedrijfsactiviteiten (shredder) wordt een duurzame ruimtelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd. Doordat de milieucategorie op het perceel Schouwrooij 8 nu vastgesteld kan worden op 3.2 met specifieke gebruiksmogelijkheden voor MSB zal op termijn een milieuwinst gerealiseerd worden die de directe omgeving ten goede komt.

Werkgelegenheid

Door de aanleg van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt het bedrijventerrein aantrekkelijker voor de vestiging van nieuwe bedrijvigheid en zal de werkgelegenheid eveneens toenemen.

Boxtel, 22-10-13

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

Bijlagen

1. intentieovereenkomst
2. projectplan

Ter inzage

1. samenwerkingsovereenkomst
2. taxatieadvies taxatie- en adviesbureau Gloudemans
3. second opinion MSB
4. raming Arcadis (oostzijde van de Colenhoef)

Contactpersoon

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, M. Wolf, mwo@boxtel.nl, 0411 655911

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310427

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie Bestuurlijke Zaken;

Besluit

1. In te stemmen met de uitvoering van herstructurering Ladonk: "Kansen voor Ruimtelijke Kwaliteit en de ondertekening van de bijbehorende samenwerkingsovereenkomst;
2. akkoord te gaan met de voorgestelde dekking middels vaststelling van de 3^e wijziging van de begroting 2014.

Aldus vastgesteld in zijn niet openbare vergadering 1-10-13;

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

de voorzitter,
M. Buijs

Partijen:

1. MSB-groep b.v. gevestigd en kantoorhoudende te Boxtel, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar directeuren, de heren H. Wagenaars en M. Kuijken, hierna aangeduid als "MSB";
 2. Het publiekrechtelijk orgaan de gemeente Boxtel, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de burgemeester handelend ter uitvoering van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van 4 juni 2013, hierna te noemen "de gemeente";
- en
3. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BOM Bedrijfslocaties B.V. zetelende te Tilburg, rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer dr. J. Pelle, hierna te noemen "BOM"

Sub 1, 2 en 3 hierna gezamenlijk te noemen: "partijen"

Overwegende het volgende:

- A. Henk Wagenaars Holding B.V. is eigenaar van de gronden en opstallen gelegen op het bedrijventerrein Ladonk en gevestigd aan de Schouwrooij 8 in de gemeente Boxtel.
- B. Onderdelen van MSB, namelijk H. Wagenaars Grond & Bouwstoffen BV en Holland Recycling B.V. zijn momenteel gevestigd op Industrieweg 9, te Boxtel;
- C. Verder is MSB gevestigd op diverse huurlocaties namelijk Mijlstraat 19, Industrieweg 9 en Colenhoef 4 te Boxtel;
- D. Alle in A,B en C genoemde percelen zijn weergegeven op bijlage 1. De gronden en de opstallen worden hierna aangeduid als "de locatie";
- E. Partijen zijn al geruime tijd met elkaar in overleg om naar een werkbare en handhaafbare situatie te komen en zullen hiervoor de noodzakelijke vervolgstappen zetten;
- F. MSB zamelt bouw- en sloopafval in, sorteert en breekt dit en maakt het gereed voor een 2^o levensfase als bouw materiaal of als grondstof voor onder andere biomassa installaties. H. Wagenaars Grond & Bouwstoffen BV en Holland Recycling B.V. recyclen en bewerken producten.
- G. Ten behoeve van deze activiteiten is een onderzoek naar de voor partijen meest optimale en werkbare milieucategorie op zowel de locatie Schouwrooij 8 als de locatie Industrieweg 9 van essentieel belang;
- H. Er wordt gezamenlijk gestreefd naar afname van het aantal vrachtbewegingen op het bedrijventerrein Ladonk en verbeteren van de kwaliteit op zowel de locatie Schouwrooij 8 als de locatie Industrieweg 9;
- I. Er is sprake geweest van geluidsoverschrijdingen door MSB, waarvoor een boete is opgelegd door de provincie Noord- Brabant;

Gemeente Boxtel

bezoekadres: Markt 1, Boxtel
postadres: Postbus 10.000, 5280DA Boxtel

tel: (0411) 65 59 11
fax: (0411) 65 52 25

e-mail: gemeente@boxtel.nl
internet: www.boxtel.nl

- J. Beperkende maatregelen om overlast te voorkomen zijn niet of moeilijk vergunbaar waardoor MSB in een vicieuze cirkel terecht komt;
- K. Partijen zijn met de provincie Noord- Brabant in overleg om te komen tot een nieuwe milieuvergunning;
- L. De gemeente heeft als speerpunt een goede ruimtelijke ontwikkeling met een goede ontsluiting waarbij de toekomstige verbindingsweg TALK leidt tot een verbetering van de kwaliteit op de percelen van MSB en op andere plekken binnen de gemeente Boxtel;
- M. De gemeente streeft ernaar om voor MSB de meest gunstige herstructureringsvariant te realiseren en voor de aanleg van de ontsluitingsweg de financieel meest gunstige variant te kiezen voor alle partijen. Uiteraard worden de criteria veiligheid en haalbaarheid hierbij niet uit het oog verloren;
- N. De gemeente en de BOM hechten gezamenlijk belang aan de (her)ontwikkeling in het kader van de visie en ambities inzake de herstructurering van het bedrijventerrein Ladonk. De gemeente en de BOM hebben daartoe een Lokaal Herstructureringsfonds (LHF Boxtel) opgericht.
- O. De BOM heeft als taak om een aanpak te ontwikkelen en initiatieven te ontplooiën om Brabantse bedrijventerreinen, die daarvoor in aanmerking komen, effectief en succesvol te herstructureren, de kwaliteit van deze bedrijventerreinen te vergroten en op een duurzame wijze te waarborgen. De BOM, is gelet op deze taakstelling, bereid om ten behoeve van de (her)ontwikkeling van de locatie expertise ter beschikking te stellen;
- P. Partijen hebben gezamenlijk 2 varianten opgesteld, welke staan weergegeven in bijlage 2 die kunnen bijdragen aan optimalisering van de bestaande bedrijfsvoering, optimalisering van de beoogde ontsluiting en verbetering van de logistieke processen. Daarnaast onderzoekt MSB de mogelijkheden voor uitplaatsing van de shredder en concentratie van de activiteiten in Boxtel. De in beide varianten beoogde ingrepen zullen leiden tot een aanmerkelijke kwaliteitsverbetering van bedrijventerrein Ladonk.
- Q. Partijen beogen uiterlijk 17 juni 2013 duidelijkheid te hebben over de nadere uitwerking van variant 1 en 2.
- R. Partijen wensen thans een intentieovereenkomst aan te gaan en de looptijd van deze overeenkomst te benutten – om basis van de huidige situatie - de varianten 1 en 2 te onderzoeken en/of bestaande onzekerheden/onzekerheden weg te nemen en vervolgens, zo mogelijk, een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten op basis waarvan diverse transacties kunnen worden gesloten.
- S. Partijen wensen in dit verband het volgende vast te leggen:

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Doelstelling intentiefase

- 1.1. Het doel van deze overeenkomst is partijen in de gelegenheid te stellen gezamenlijk onderzoek te doen naar de haalbaarheid van de uitwerking van variant 1 en variant 2 zoals weergegeven in bijlage 2;
- 1.2. Gedurende de looptijd van deze overeenkomst wordt door partijen gezamenlijk een waarderings/huisvestingsonderzoek ontwikkeld waarin in elk geval de volgende items zijn opgenomen:
 - a. Verplaatsingsplan shredder;
 - b. Strook grond ten behoeve van de aanleg van de verbindingsweg TALK ter hoogte van de Schouwrooij/Colenhoef;
 - c. Onderzoek naar de meest optimale en werkbare milieucategorie voor alle partijen;
 - d. Opheffen van woonbestemmingen op de betrokken locaties;
 - e. Overzicht van de financieringsbehoefte van MSB die samenhangt met de beoogde varianten.

- 1.3. Partijen spannen zich in dat vóór 17 juni 2013 het in deze overeenkomst genoemde onderzoek wordt uitgevoerd en helderheid zal ontstaan over de mogelijkheden, voorwaarden en/of belemmeringen van de te onderzoeken varianten 1 en 2 en het eventueel sluiten van een samenwerkingsovereenkomst tussen partijen.

Artikel 2 Aanvang en duur van de overeenkomst

- 2.1. De overeenkomst treedt in werking op de datum van de ondertekening.
- 2.2. Deze overeenkomst eindigt:
- a. op het moment van het in werking treden van een te sluiten samenwerkingsovereenkomst tussen partijen op het moment dat één van de betrokken partijen concludeert dat geen vervolgovereenkomst wordt gesloten en niet tot oprichting wordt gekomen van een nadere vorm van samenwerking;
 - b. uiterlijk op 17 juni 2013.
- 2.3. Verlenging van deze intentieovereenkomst is mogelijk indien alle partijen van mening zijn dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat zij binnen een afzienbare termijn een samenwerkingsovereenkomst zullen sluiten. Van de verlenging moet blijken uit een door alle partijen ondertekende overeenkomst dan wel uit correspondentie tussen partijen.

Artikel 3 Organisatie

Voor de uitvoering van deze overeenkomst wordt een werkgroep gevormd, waarin partijen zijn vertegenwoordigd.

De werkgroep draagt zorg voor een deugdelijke uitvoering van deze overeenkomst. Het voorzitterschap en secretariaat van de werkgroep wordt verzorgd door de gemeente. Partijen dragen, mede op basis van adviezen uit de werkgroep, elk zorg voor een deugdelijke informatieverstrekking aan de hun respectievelijke beslissingsbevoegde organen.

Artikel 4 Verbod overdracht rechten en plichten

Het is partijen niet toegestaan rechten en/of verplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst geheel of gedeeltelijk aan één of meer derden over te dragen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming daarvoor van de overige partijen te hebben verkregen. Deze toestemming zal niet op onredelijke gronden worden onthouden. Aan deze toestemming kunnen partijen voorwaarden verbinden.

Artikel 5 Precontractuele verhoudingen

Partijen begrijpen en komen overeen dat er pas een samenwerkingsovereenkomst tot stand zal zijn gekomen indien de bevoegde instanties van de respectievelijke partijen formeel akkoord zijn gegaan met de onderzoeksresultaten die in het kader van deze intentieovereenkomst worden bereikt en een definitieve samenwerkingsovereenkomst door de relevante partijen is getekend.

Geen van de partijen zal in dit kader dan ook jegens de andere partij een beroep doen op de pre contractuele goede trouw of zich, bij het niet tot stand komen van een samenwerkingsovereenkomst, beroepen op het onrechtmatig afbreken van de onderhandelingen.

Artikel 6 Exclusiviteit

Gedurende de looptijd van deze overeenkomst zullen partijen met betrekking tot de geldende voorwaarden van de samenwerking met elkaar onderhandelen over de mogelijke totstandkoming van een samenwerkingsovereenkomst. Partijen zullen zich onthouden van contacten met derden hierover.

Artikel 7 Kosten

- 7.1 Elke partij draagt de door haar gemaakte interne kosten ten behoeve van de uitvoering van deze overeenkomst, behoudens het gestelde onder 7.2.

- 7.2 De kosten van inschakeling van een extern bureau worden door partijen als volgt verdeeld: de factuur van het bureau wordt ten name gesteld van de gemeente Boxtel en deze brengt per 1 augustus 2013 aan elke partij een bedrag van € 2.330,00 exclusief BTW in rekening.
- 7.3 Indien de in het kader van de planvorming beoogde transacties plaatsvinden, zullen de in 7.2 genoemde kosten ten laste van het Lokaal Herstructureringsfonds Boxtel worden gebracht.

Artikel 8: Geheimhouding/auteursrechten

- 8.1 Behoudens het bepaalde in lid 2 van dit artikel is het partijen niet toegestaan de inhoud van deze overeenkomst jegens derden te openbaren of aan derden te openbaren of aan derden ter beschikking te stellen in welke vorm dan ook.
- 8.2 Het is partijen niet toegestaan de informatie die zij verkrijgen uit hoofde van deze overeenkomst aan derden bekend te maken of anderszins ter beschikking te stellen, tenzij partijen krachtens wettelijke voorschriften daartoe worden verplicht dan wel voor zover dit redelijkerwijs noodzakelijk is in verband met de advisering over en de uitvoering van deze overeenkomst. In geval van het ter beschikking stellen van informatie aan derden overlegt de partij die voornemens is dit te doen met andere partijen.
- 8.3 Het auteursrecht (en andere persoonlijkheidsrechten) met betrekking tot de documenten/gegevens die partijen in het kader van deze overeenkomst aan elkaar ter beschikking zullen stellen, berust bij de partij die deze documenten /gegevens heeft opgesteld of laten opstellen.

Artikel 9 Woordvoerderschap

- 9.1. Partijen zijn overeengekomen dat het woordvoerderschap inzake de uitvoering van deze overeenkomst en gedurende de looptijd van deze overeenkomst bij de gemeente ligt, een en ander met in acht name van artikel 8.2.
- 9.2 De gemeente zal vooraf overleg voeren met partijen alvorens als woordvoeder naar buiten toe te treden.

Artikel 10 Geschillen/toepasselijk recht

- 10.1 Op de overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. Partijen zullen het ontstaan van geschillen zoveel mogelijk trachten te voorkomen door middel van het voeren van overleg en mediation.
- 10.2 Geschillen die uit hoofde van deze overeenkomst blijven bestaan, worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te 's-Hertogenbosch;
- 10.3 Partijen hebben met deze intentieovereenkomst bewust afspraken gemaakt over hun onderhandelingen in de intentiefase. Geen van de partijen kan jegens een andere partij of partijen enige aanspraak maken op vergoeding van schade en/of gemaakte kosten vanwege het eindigen van deze intentieovereenkomst zonder dat een samenwerkingsovereenkomst is gesloten en getekend.

Artikel 11 Bijlagen

- 11.1 Bij deze overeenkomst horen onverbrekelijk de volgende bijlagen:
1. kadastrale gegevens locatie(s)
 2. omschrijving varianten 1 en 2

Aldus overeengekomen op door partijen weergegeven datum en in viervoud opgemaakt:

Plaats: Boxtel
Datum:

Gemeente Boxtel

BOM

MSB

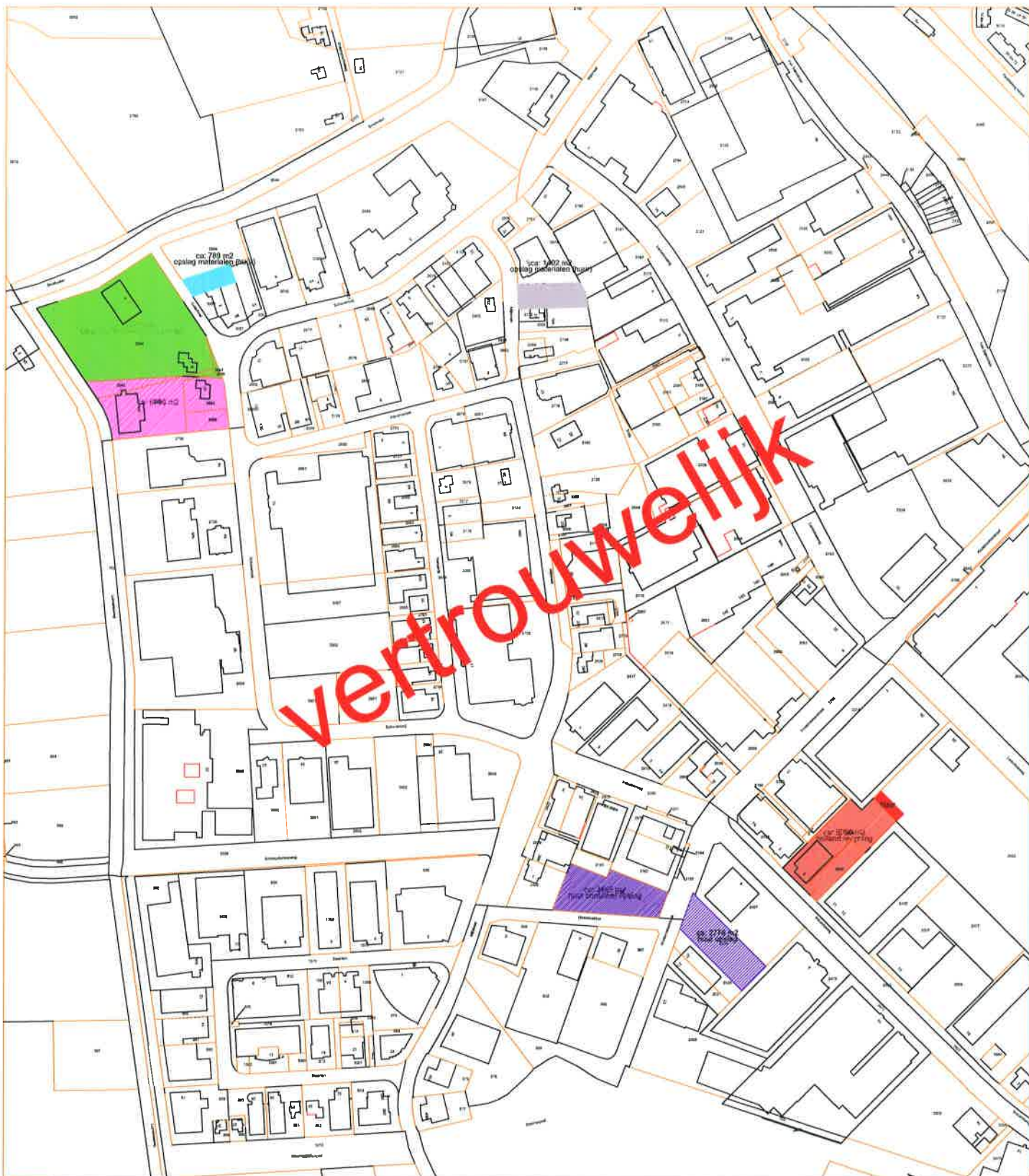
De heer M. Buijs

De heer dr. J. Pelle

De heer H. Wagenaars

De heer M. Kuijken





Grondgebruik Wagenaars

- mogelijke aankoop MSB
- opslag materialen (huur)
- hout shredder/opslag

- Holland recycling
- opslag materialen (huur)
- huur t.v.b. containeropslag

getekend: *
ontwerper: *

gewijzigd:
gewijzigd:

formaat:
file:

registratienr.:
13-I-038

schaal:
1 : 5000

datum:
01-05-2013

gemeente

BOXTEL

afd. Ruimtelijke Ontwikkeling

Postbus 10000 5280 DA Boxtel

Telefoon:(0411) 655911 Telefax:(0411) 655225

E-MAIL: GEMEENTE@BOXTEL.NL

Bijlage 2: Intentieovereenkomst MSB

Herstructureringsvarianten MSB

1. Houtactiviteiten verwijderen uit Boxtel en de resterende activiteiten onderbrengen op één locatie;

Voor het verplaatsen van de shredder heeft MSB een optie op een locatie in Breda. De resterende activiteiten kunnen dan op één locatie, namelijk Schouwrooij 8 geconcentreerd worden mits MSB de locatie van transportbedrijf Steenbakkers kan overnemen. Voordeel voor de gemeente is dat de gemeente een strook grond kan verwerven voor de aanleg van de TALK. Hiermee kan de ontsluiting van het terrein verlegd worden naar een plek die vanuit verkeersoogpunt veiliger is.

Om prijsopdrijving te voorkomen heeft deze variant zijn tijd nodig en kan naar alle waarschijnlijkheid niet op korte termijn gerealiseerd worden. Er zijn echter wel regelmatige contacten in de verkennende sfeer tussen de firma Steenbakkers en MSB,

2. Houtactiviteiten verwijderen uit Boxtel en concentreren van de resterende activiteiten op twee locaties;

Deze variant gaat er vanuit dat transportbedrijf Steenbakkers niet kan worden verworven. Verder is deze variant gelijk aan optie 1 met dien verstande dat de locatie gelegen aan de Industrieweg 9 ook gehandhaafd blijft en dat de meerwaarde dan gezocht kan worden in milieuwinst zoals bijvoorbeeld het terugbrengen van de milieucategorie. Bovendien kan dan ook nog een strook grond door de gemeente aangekocht worden voor de aanleg van de TALK.

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Miranda Wolf

bijlage 2, overzicht bedrijfsactiviteiten MSB Boxtel 7 oktober 2013

Locatie	Gevestigd:	Huidige (hoofd)activiteiten	Toekomstige (hoofd)activiteiten
Schouwrooij 8	MSB Waste Connection	houtshredderinstallatie afvalverzameling, sorteren en verwerking op-en overslag grond/bouwstoffen breken van puin	afvalverzameling, sorteren en verwerking op-en overslag grond/bouwstoffen breken van puin werkplaats opslag containers en materieel
Industrieweg 9	H.Wagenaars Grond & bouwstoffen BV	op-en overslag grond/bouwstoffen op- en overslaan van asbest, op- en overslaan en zeven van ongekeurde-, schone- en lichtverontreinigde grond, opslag van puin op- en overslag en zeven van veegvuil en kolkenslib persen van balen restafval.	op-en overslag grond/bouwstoffen op- en overslaan van asbest, op- en overslaan en zeven van ongekeurde-, schone- en lichtverontreinigde grond, opslag van puin op- en overslag en zeven van veegvuil en kolkenslib persen van balen restafval.
	Holland Recycling BV	verwerking en recycling van IT materiaal schrootverwerking	verwerking en recycling van IT materiaal schrootverwerking
Colenhoef 4	MSB	opslag containers en materieel werkplaats	geen
Kruisbroeksestraat 12	MSB	opslag containers en materieel	geen
Attero Breda		geen	Op en overslag: BSA, BA, GHA, plastic, papier en gips Grof voorsorteren (via kraan en handpicking): BSA, BA en GHA Bewerken + op en overslag (zeven en breken/shredderen): Hout abc, groenafval, schroot, grond en puin

Dit overzicht is indicatief. Activiteiten kunnen - mits passend binnen de vergunningen - worden uitgewisseld tussen de Schouwrooij en Industrieweg locatie.

HERSTRUCTURERING LADONK

KANSEN VOOR RUIMTELIJKE KWALITEIT

PLAN VAN AANPAK

Project : HERINRICHTING MSB EN TALK

Opdrachtgever : Gemeente Boxtel, Boxtel
Brabantse Ontwikkelings Maatschappij, Tilburg

Project nummer : 2013061

Status : 7^e Concept

Datum : woensdag 9 oktober 2013

Opsteller : Ir T.C. Horstink

Bestandsnaam : 2013061_RAP_007_plan van aanpak MSB



Dit concept geldt als discussiestuk. De inhoud van deze conceptversie mag niet als bindend beschouwd worden. Al het beschrevene is pas definitief na instemming door alle betrokken partijen.

Archicom. Consultants + Archineers + Managers

Science Park Eindhoven Ekkersrijt 5001, 5692 EB Son, Postbus 1328, 5602 BH Eindhoven
Tel +31 (0)40 267 72 72, Fax +31 (0)40 267 72 99, E-mail info@archicom.nl, www.archicom.nl

Inhoudsopgave

Herstructurering Ladonk	1
1 Voorwoord	4
2 Inleiding	5
2.1 Aanleiding	5
2.2 Over Milieu Service Brabant	8
3 Nadere motivatie	10
3.1 Uitplaatsen shredderinstallatie afvalhout	10
3.2 Terugbrengen aantal locaties	11
3.3 Grondlevering Schouwrooij-locatie ten behoeve van TALK	12
3.4 Restricties bedrijfsactiviteiten	14
4 Toekomstige situatie	15
4.1 Herinrichting Schouwrooij-Locatie	15
4.2 Toekomstige bedrijfsactiviteiten per locatie	16
4.3 Grondlevering ten behoeve van TALK	17
4.4 Ruimtelijke inpassing	18
5 Planning	19
5.1 Inleiding	19
5.2 Instemming met SOK	20
5.3 Voorwaardelijkheid verkrijgen vergunningen in Breda en Boxtel	20
5.4 Inrichting perceel Breda, ontmanteling en verplaatsing shredder	20
5.5 Herinrichting Boxtel en aanpassing vergunning(en)	20
5.6 Aanpassing bestemmingsplan Ladonk	21
5.7 Aanpassingen TALK tracé in bestemmingsplan en technische uitwerking	21
5.8 Grondlevering aan Gemeente Boxtel	21

6	Financiële kaders	22
6.1	Inleiding	22
6.2	Verantwoording Kosten	22
6.3	Dekking vanuit Gemeente en BOM	23
6.4	Vergaring van subsidies	23
6.5	Zekerheden en Betaalmomenten	26
6.6	Vergoeding plan- en voorbereidingskosten	27
6.7	Fiscale optimalisatie	27
6.8	Toetsing staatsteun	27
7	Risico analyse	28
8	Vervolgacties	31
9	Overzicht bijlagen	32

1 VOORWOORD

De raad van de Gemeente Boxtel krijgt een *unieke kans* ter besluitvorming voorgelegd.

Een kans voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerrein Ladonk waarmee én hinder veroorzakende bedrijfsactiviteiten uitgeplaatst worden én de aanleg van een nieuwe hoofdontsluitingsweg mogelijk wordt.

Een kans die door intensieve samenwerking tussen de Gemeente Boxtel, de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM) en het bedrijf Milieu Service Brabant (MSB) is voorbereid en na instemming door de gemeenteraad direct verzilverd kan worden.

Al jaren zijn Gemeente Boxtel en MSB met elkaar in beraad over het oplossen van knelpunten rondom de bedrijfsactiviteiten van MSB. Een houtshredder-installatie veroorzaakt zo veel geluidhinder voor de directe omgeving, dat aan de bedrijfsvoering de nodige beperkingen zijn opgelegd. Beperkingen die deels weggenomen kunnen worden na realisatie van een geluidsmuur. Realisatie van de geluidsmuur past(te) niet binnen het bestemmingsplan waardoor ten aanzien van de benodigde vergunningen een onmogelijke situatie ontstond. Niet houdbaar en niet wenselijk voor de toekomst.

Uitplaatsing is echter een kostbare zaak en hiertoe is MSB niet verplicht. Toch is MSB op zoek gegaan naar een vervangende locatie voor deze houtshredder-installatie. Deze heeft zij nu gevonden. Na voorbereidende onderhandelingen zien Gemeente Boxtel en de BOM nu mogelijkheden om MSB middels een schadeloosstelling deels financieel tegemoet te komen in ruil voor een pakket aan maatregelen die MSB moet treffen. Maatregelen die onder andere bestaan uit de uitplaatsing van de houtshredder, het beperken van bedrijfsactiviteiten, het herinrichten van het perceel, maar ook het afstaan van een strook grond. Grond waarop de Gemeente Boxtel een toekomstige ontsluitingsweg wenst te realiseren.

Al jaren is Gemeente Boxtel namelijk bezig met de voorbereidingen om bedrijventerrein Ladonk en de kern van de gemeente Boxtel beter te kunnen ontsluiten met een verbinding tussen de A2 via Ladonk naar de Kapelweg. Voor deze ontsluiting zullen percelen opgekocht moeten worden. MSB is bereid om hier haar medewerking aan te verlenen. De toekomstige realisatie van deze nieuwe ontsluiting wordt hiermee een stap verder gebracht. Daarbij zien de Gemeente Boxtel en de BOM concrete mogelijkheden om aanvullende subsidies te verkrijgen die daarmee de financiële haalbaarheid fors vergroten.

De hoofdlijnen en details van het pakket aan maatregelen zijn uitgewerkt in dit plan van aanpak en in een bijhorende samenwerkingsovereenkomst. De gemeenteraad heeft hierin het laatste woord.

2 INLEIDING

2.1 AANLEIDING

Gemeente Boxtel, De Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM) en de Werkgeversvereniging Boxtel (WeB) hebben gezamenlijk gewerkt aan het Ontwikkelingsplan voor bedrijventerrein Ladonk, gelegen ten westen van de Spoorlijn Eindhoven – Den Bosch. Dit Ontwikkelingsplan is in september 2011 door de gemeenteraad vastgesteld.



Om dit bedrijventerrein ruimtelijk en kwalitatief voor de omgeving én de ondernemers te kunnen versterken, is het van belang om enkele knelpunten aan te pakken. Tot deze knelpunten behoren onder andere de ontsluiting van het bedrijventerrein en de aanwezigheid van hinder veroorzakende zware bedrijfsactiviteiten.

Het bedrijf Milieu Service Brabant (MSB) is een dergelijk bedrijf dat relatief zware bedrijfsactiviteiten uitvoert. Dit bedrijf maakt onderdeel uit van een groep van meerdere bedrijven die op 4 verschillende locaties op Ladonk actief zijn en verantwoordelijk zijn voor vele verkeersbewegingen. De aard van de bedrijfsactiviteiten (afvalinzameling en verwerking) veroorzaakt de nodige hinder.

Daarbij ligt één van de locaties van MSB in het zoekgebied voor een nieuwe verbindingsweg om de ontsluiting van Ladonk en Boxtel te kunnen verbeteren.

Onder de noemer TALK (Tracéstudie A2-Ladonk-Kapelweg) is gestart met een onderzoek naar de verbetering van de verkeersdoorstroming in Boxtel. Eén van de doelstellingen van TALK is het creëren van een betere doorstroming van en naar bedrijventerrein Ladonk, waardoor het lokale wegennet binnen de bebouwde kom wordt ontlast. Met TALK realiseert de Gemeente Boxtel een verbinding tussen de A2 en de uitvalswegen richting Oisterwijk en Haaren. Deze verbetering wordt in verschillende projecten gerealiseerd. Gemeente Boxtel heeft naar aanleiding van het onderzoek gekozen voor ontsluiting via de Colenhoef.



Ontwerptekening TALK. Arcadis, variant 3, versie C 21-8-2013

Om de inpassing van TALK ruimtelijk mogelijk te maken, dient er tot aankoop van belendende percelen te worden overgegaan. Dit kan zowel aan de oostzijde als aan de westzijde van de Colenhoef.

Deze ontsluiting grenst aan de westzijde aan de locatie Schouwrooij 8 waar MSB gevestigd is. In dit plan van aanpak en de SOK wordt dit tevens als de "Schouwrooij locatie" aangeduid.

Gemeente Boxtel is samen met de BOM in overleg getreden met MSB om de mogelijkheden te verkennen om én de zware bedrijfsactiviteiten en de hieruit voortvloeiende hinder te kunnen beperken én om te bestuderen of grondaankoop mogelijk is in het kader van het TALK project.

Verschillende scenario's zijn op haalbaarheid onderzocht. Zo is gekeken of centralisatie van de activiteiten van MSB op één perceel tot de mogelijkheden zou behoren. Dit bleek onhaalbaar vanwege de verwervingskosten van een belendend perceel. Ook zijn de mogelijkheden onderzocht om alle activiteiten van MSB uit te plaatsen. Een geschikt perceel is echter binnen de Gemeente Boxtel niet voorhanden.

Ten aanzien van TALK zijn verschillende tracéstudies verricht. Deze zijn terug te vinden op de website van de Gemeente Boxtel. De voorkeurtracés zijn gelegen in het verlengde van de Colenhoef. De Colenhoef grenst aan het perceel Schouwrooij 8 (De Schouwrooij locatie) waar MSB gevestigd is.

Het pakket aan maatregelen dat in dit plan van aanpak beschreven staat, is het meest evenwichtig gebleken in de totale haalbaarheid. Zowel in bedrijfsmatig, planning technisch, financieel, planologisch, juridisch als ruimtelijk opzicht. Partijen zijn het hier inhoudelijk over eens. Hiermee ligt er een unieke kans. Een kans met grote maatschappelijke relevantie én waarde.

INTENTIEOVEREENKOMST

Gemeente Boxtel, BOM Bedrijfslocaties BV en MSB Groep BV hebben op 4 juni 2013 een intentieovereenkomst gesloten waarin partijen afspraken hebben gemaakt over de doelstellingen die bijdragen aan het beperken van hinder, verkeersbewegingen en zwaarte van bedrijfsactiviteiten én een goede ruimtelijke inpassing van de toekomstige verbindingsweg TALK ter plaatse van de percelen van MSB, zonder de continuïteit van de bedrijfsvoering door MSB te schaden.

Aan de hand van deze intentieovereenkomst hebben de betrokken partijen verkennende gesprekken gevoerd over diverse scenario's en voorwaarden waarbij aan de gestelde doelstellingen voldaan zou kunnen worden. Dit voorliggende plan van aanpak gaat niet in op de verschillende onderzochte scenario's maar beschrijft het scenario waar partijen mee kunnen instemmen. De BOM heeft daarbij een sleutelpositie vervuld als onafhankelijk adviseur en procesmanager en telkens externe specialisten bij de planvorming betrokken. Hiermee is gezamenlijk toegewerkt naar een evenwichtig stelsel van afspraken.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Inmiddels is overeenstemming bereikt over de verlenging van de Intentieovereenkomst tot 1 december 2013. Ter invulling van nadere afspraken heeft notariskantoor SulzerMirck een samenwerkingsovereenkomst (SOK) opgesteld die na ondertekening in de plaats treedt van de intentieovereenkomst en afhankelijk is van finale goedkeuring door de gemeenteraad. Ingenieursbureau Archicom BV is door Gemeente Boxtel ingeschakeld om dit proces onder regie van de BOM inhoudelijk te begeleiden en verdere details vast te leggen in dit plan van aanpak.

Dit plan van aanpak maakt integraal onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst.

De finale besluitvorming (goedkeuring of afkeuring) geschiedt door de raad van de Gemeente Boxtel nadat eerst het college van Burgemeesters en Wethouders, de directie van de BOM en de directie van MSB hebben ingestemd.

VOORBEHOUD

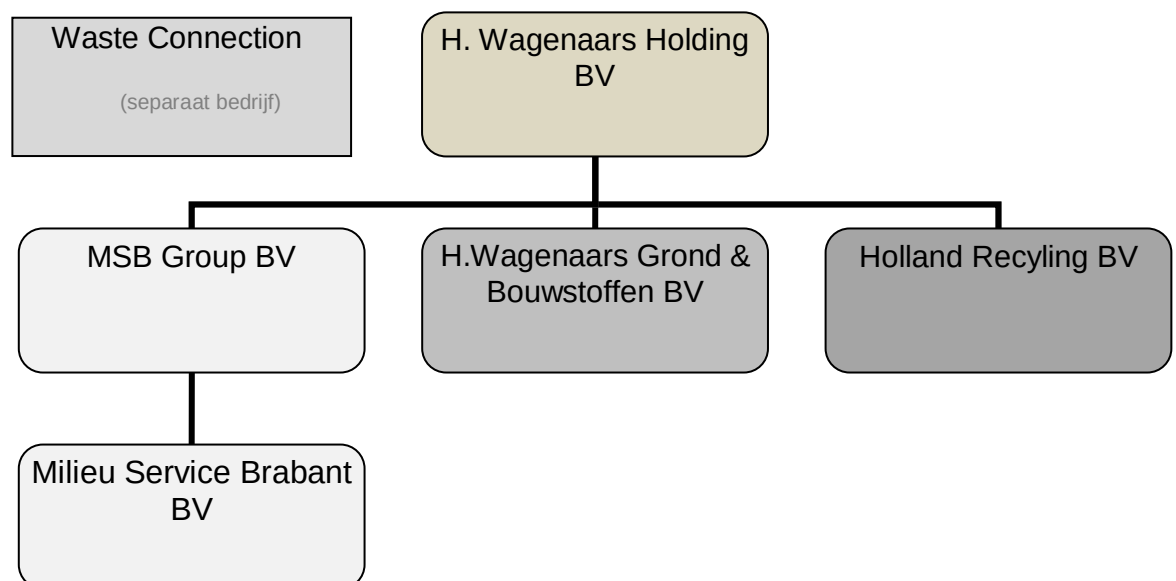
Partijen zijn zich er ten volle van bewust dat alle in dit plan van aanpak en de SOK verwoorde afspraken pas geldend zijn na instemming / goedkeuring door het college, de directie van de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM), de directie van MSB en als laatste de raad van de Gemeente Boxtel (26-11-2013). Tot de daadwerkelijke instemming/goedkeuring zijn de inhoudelijke afspraken “voorwaardelijk” en is iedereen zelf verantwoordelijk voor de gemaakte en te maken kosten.

Doordat diverse afspraken met elkaar samenhangen, zijn de gemaakte afspraken onlosmakelijk met elkaar verbonden. Als het één geen doorgang kan vinden, heeft dit gevolgen voor de overige afspraken.

2.2

OVER MILIEU SERVICE BRABANT

Milieu Service Brabant BV (MSB), onderdeel van MSB Groep BV, is een professioneel afvalinzamelings- en verwerkingsbedrijf dat zowel regionaal als nationaal actief is. MSB zamelt eveneens bouw- en sloopafval in, sorteert en breekt dit en maakt het gereed voor een 2^e levensfase als bouw materiaal of als grondstof voor onder andere biomassa installaties. MSB werkt daartoe nauw samen met haar zusterbedrijven Holland Recycling BV en H.Wagenaars Grond & Bouwstoffen BV, allen gelieerd aan H. Wagenaars Holding BV.



MSB is samen met Waste Connection gevestigd aan de Schouwrooij 8 (Schouwrooij locatie) te Boxtel welke locatie eigendom is van H. Wagenaars Holding. Waste Connection is onderhuurder van MSB.



Schouwrooij 8



Industrieweg 9

Aan de Industrieweg 9 te Boxtel zijn Holland Recycling BV en H.Wagenaars Grond & bouwstoffen BV actief. Deze partijen recycleren en bewerken producten. De locatie Industrieweg 9 (Industrieweg locatie) is eigendom van H. Wagenaars Holding.

Met MSB worden in dit document naast Milieu Service Brabant ook alle aan haar moeder/de groep gelieerde dochter- en zusterbedrijven bedoeld evenals de feitelijke rechtspersonen of natuurlijke personen die eigenaar zijn van de bedrijven, de installaties, grond of het vastgoed. In de samenwerkingsovereenkomst wordt deze onderlinge samenhang daar waar van toepassing juridisch gekoppeld en geborgd. Hiermee wordt een juiste nakoming van afspraken en verplichtingen veiliggesteld.



Luchtfoto Schouwrooij 8 (Schouwrooij locatie)

3 NADERE MOTIVATIE

3.1 UITPLAATSEN SHREDDERINSTALLATIE AFVALHOUT

Tot de bedrijfsactiviteiten van MSB behoren onder andere het shredderen van afvalhout tot nieuwe grondstoffen. Hiertoe beschikt MSB over een shredderinstallatie met een capaciteit van 70 ton per uur. Deze activiteit produceert dermate veel geluid dat in de milieuvergunning zware restricties zijn opgenomen aan de tijdsduur waarop de shredderinstallatie dagelijks in bedrijf mag zijn. Deze beperkingen belemmeren een gezonde bedrijfsvoering en voorkomen niet dat derden toch overlast ondervinden.

Op Ladonk was sprake van een geluidsgezoneerd bedrijventerrein waardoor de totale geluidruimte beperkt is. In het nieuwe bestemmingsplan geldt de zonering alleen voor de locatie Van Oerle Alberton. Doordat Ladonk I en II grotendeels worden gedezoneerd, worden de overschrijdingen niet meer getoetst aan de Wet Geluidhinder, zodat een geluidsreductieplan niet meer noodzakelijk is. Ook MSB heeft daardoor vanuit het bestemmingsplan Ladonk formeel geen beperkingen meer op de geluidruimte. De bepalingen in de milieuvergunning blijven echter wel van kracht.

Het verder terugdringen van het geluidniveau bij MSB vermindert de geluidshinder voor omwonenden maar is zonder uitplaatsing van de shredderinstallatie naar een locatie buiten Boxtel niet haalbaar. Beperkende maatregelen om overlast te voorkomen zijn namelijk niet of moeilijk vergunbaar waardoor MSB in een vicieuze cirkel terecht komt. Beëindiging of uitplaatsing is gewenst, doch betreft een kostbare operatie waartoe MSB gelet op de aanwezige vergunningen en het vigerende bestemmingsplan niet verplicht is.

MSB heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan de uitplaatsing, mits Gemeente Boxtel, BOM en/of de provincie een financiële bijdrage leveren als schadeloosstelling. Gelet op de aanmerkelijke kwaliteitsverbetering van bedrijventerrein Ladonk en de mogelijkheden die voor TALK ontstaan, zijn Gemeente Boxtel en de BOM met MSB hierover in overleg getreden.



foto shredder installatie(msb)

MSB heeft een alternatieve locatie gevonden in Breda, op het terrein van afvalverwerker Attero omdat hier tevens een aanvullend synergie voordeel te behalen is waardoor deze locatie een positief effect heeft op de uitplaatsingskosten. Dit scheelt in de hoogte van de schadeloosstelling omdat in Breda het investeringsplaatje lager uitvalt. Uitdrukkelijk wordt gesteld dat het raamwerk van afspraken en de SOK samenhangen met de keuze voor Breda.

Is uitplaatsing naar Breda niet mogelijk, dan ontstaat een nieuwe situatie. In de SOK is hiertoe een bepaling opgenomen.

Om de uitplaatsing naar Breda veilig te stellen is snelheid geboden. In dit kader heeft MSB vooruitlopend op het definitief worden van de SOK alvast gemeend die voorbereidingen te treffen die een snelle aanvraag van de milieuvergunning in Breda mogelijk maken. Hoe eerder duidelijkheid over de ontvankelijkheid en hoe eerder deze verkregen wordt, hoe eerder uitplaatsing uit Bostel mogelijk is. Snelheid van handelen is overigens van groot belang gelet op de mogelijke toekenning van subsidies.

Met het uitplaatsen van de shredder, het beperken van het aantal locaties, het opleggen van restricties aan de bedrijfsactiviteiten en het vervallen van het recht op bedrijfswoning(en) (zowel Schouwrooij 8 als Industrierweg 9) neemt de ruimtelijke kwaliteit op Ladonk toe. Hiermee wordt een deel van de visie zoals vastgelegd in het ontwikkelingsplan gerealiseerd. In het samenspel van afspraken ontstaat tevens de mogelijkheid voor inpassing van TALK. Al met al een situatie die recht doet aan de algemene belangen en de doelstellingen van de Gemeente Bostel en provincie.

3.2 TERUGBRENGEN AANTAL LOCATIES

Na uitplaatsing van de shredderactiviteiten wordt het voor MSB mogelijk om haar activiteiten in Bostel te hergroeperen op de Schouwrooij 8 (Schouwrooij locatie) en Industrierweg 9 (industrierweg locatie). Dit betekent dat de huidige activiteiten op de huurlocaties aan de Kruisbroeksestraat en Colenhoef 4 ook op de Schouwrooij-locatie en Industrierweg-locatie ondergebracht kunnen worden. Dit vermindert de onderlinge verkeersbewegingen, verbetert de bedrijfsvoering en draagt bij aan de doelen zoals gesteld in het ontwikkelingsplan Ladonk.



Gemeente Bostel, BOM en MSB hebben eveneens bestudeerd of aankoop van het buurperceel, Schouwrooij 12 tot de mogelijkheden zou behoren waardoor de Industrierweg-locatie op termijn afgestoten zou kunnen worden. Hiermee zouden alle bedrijfsactiviteiten van MSB op één locatie geconcentreerd kunnen worden. De verwervingskosten staan echter niet in verhouding met de te bereiken voordelen.

3.3 GRONDLEVERING SCHOUWROOIJ-LOCATIE TEN BEHOEVE VAN TALK

Na het verstrek van de shredder is MSB in staat om een strook grond af te staan ten behoeve van de toekomstige aanleg van TALK. Dit leidt tot veel voordelen. Het huidige profiel van de Colenhoef, (nu een doodlopende weg), is te smal voor een goede ruimtelijke inpassing van TALK en aansluiting op de Schouwrooij. Verwerving van aangrenzende percelen is daarom noodzakelijk.

Vooralsnog werd door Gemeente Boxtel uitgegaan dat inpassing van TALK door aankoop van een strook grond ter plaatse van Schouwrooij 8 niet mogelijk zou zijn. Dit zou immers een aanzienlijke beperking van de bedrijfsvoering met zich meebrengen. Door de ontstane mogelijkheid waarbij de shredderactiviteiten worden uitgeplaatst, is deze variant opeens wel mogelijk. Daarmee verkrijgt dit project direct de zekerheid om tijdig over de noodzakelijke gronden te beschikken.

In de civieltechnische uitwerking van TALK was daarom uitgegaan van aankoop van percelen aan de oostzijde van de Colenhoef (zie blauwe arcering op de linker foto). Dit zou echter de sloop van bestaande bedrijfspanden noodzakelijk maken. Gemeente Boxtel heeft hiertoe een ruwe kosteninschatting gemaakt van de feitelijke verwervingskosten (na aankoop, sloop en mogelijke doorverkoop van de resterende bedrijfspercelen).

Technisch gezien is situering van een tracé aan de westzijde, gedeeltelijk op het perceel van MSB aan de Schouwrooij 8 (Schouwrooij locatie), evenzogoed mogelijk (zie benodigde strook grond in rode acering op de rechterfoto). Deze dient nog wel civieltechnisch uitgewerkt te worden. Daarbij kunnen de betreffende bedrijfspanden aan de oostzijde behouden blijven. Dit voorkomt kapitaalvernietiging en is het meest duurzaam.



TALK (oostzijde) zoals opgenomen in huidige plannen



TALK (westzijde)

Bij keuze voor de westvariant, gedeeltelijk via het perceel Schouwrooij 8 (Schouwrooij locatie), hoeven mogelijk tijdrovende en kostbare onderhandelingen met eigenaren aan de oostzijde van de Colenhoef niet meer gevoerd te worden. De uitkomst hiervan is namelijk nog ongewis. In de deal met MSB is namelijk de grondlevering van de benodigde strook opgenomen.



Huidige bedrijfsgebouwen aan oostzijde Colenhoef

De “package-deal” met MSB pakt financieel voordeliger uit dan de door de Gemeente geraamde benodigde verwervingskosten voor de aankoop van de bedrijfspanden aan de oostzijde van de Colenhoef. Het verwervingsbudget voor de situering van TALK kan zo met veel minder risico’s worden ingezet en dekt tevens de schadeloosstelling voor de uitplaatsing van de shredderactiviteiten en noodzakelijke herindeling van het resterende perceel. Hierdoor is sprake van een unieke kans en alleen maar winnaars!

Beknorte samenvatting van voordelen en nadelen bij Situering TALK aan de oostzijde van de Colenhoef:

- + Uitgewerkt in civieltechnische plannen TALK
- + Beperkte aanpassing rioolstelsel en overloop
 - Aankoop drie percelen en noodzakelijke sloop bedrijfspanden;
 - Onzekerheid uitkomst onderhandeling en verwervingskosten;
 - Onzekerheid planning en risico op onteigeningsprocedure;
 - Gemeente wordt eigenaar van bedrijfsperven en loopt een ontwikkeling/verkooprisico;
 - Problematiek zwaarte bedrijfsactiviteiten Schouwrooij 8 en Industrieweg 9 niet opgelost, shredder niet verplaatst;

Beknorte samenvatting van voordelen en nadelen bij Situering TALK aan de westzijde van de Colenhoef (Perceel MSB):

- + Package deal leidt tot lagere totale kosten;
- + Overeenstemming met perceeleigenaar aanwezig;
- + Uitplaatsen shredder gewaarborgd;
- + Overeenstemming over restricties aan bedrijfsvoering MSB
- 0 Geringe meerkosten voor civieltechnische planuitwerking TALK tracé
- 0 Geringe meerkosten voor aanpassing rioolstelsel en overloop

Dit leidt tot een situatie die én direct bijdraagt aan de doelstellingen van ontwikkelingsplan Ladonk én zekerheid verschafft voor de toekomstige aanleg van TALK én recht doet aan de belangen van MSB.

3.4 RESTRICTIES BEDRIJFSACTIVITEITEN

Door herschikking van activiteiten binnen de groep bedrijven waar MSB deel van uitmaakt, wordt het mogelijk om planologische restricties op te leggen aan de bedrijfsactiviteiten. Uiteraard zonder dat dit een gezonde bedrijfsvoering en de continuïteit hiervan mag schaden.

Partijen hebben onderzocht om de milieucategorie van de Industrieweg-locatie te verlagen van milieucategorie 4.2 naar 3.2. Dit betreft ook één van de doelstellingen van de intentieovereenkomst. Bij de uitwerking van de doelstellingen is gebleken dat het verlagen van de milieucategorie van de Industrieweg-Locatie de belangen van MSB onevenredig zou schaden. De Gemeente heeft namelijk in het bestemmingsplan Ladonk al een verlaging van de milieucategorie voor de Schouwrooij-locatie in gang gezet.

Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit wordt aan verlaging van de milieucategorie aan de randen van het industrieterrein meer waarde gehecht dan aan verlaging in het binnen gebied. Om deze reden zijn partijen overeengekomen dat de Industrieweg-locatie haar huidige milieucategorie 4.2 behoudt en dat de milieucategorie van de Schouwrooij-locatie (nu 4.2) verlaagd wordt naar milieucategorie 3.2 met een uitzonderingsbepaling gelet op de specifieke bedrijfsvoering van MSB. Hierdoor zijn als het ware “4.2” activiteiten toch mogelijk.

De Gemeente zal het bestemmingsplan Ladonk zodanig aanpassen dat op de Schouwrooij-Locatie enkel bedrijfsactiviteiten tot de maximale milieucategorie 3.2 kunnen worden uitgevoerd, met uitzondering van een recycling-voorbereidingsbedrijf handelend onder de hoofdactiviteit met SBI code 383202 en begripsomschrijving:

“Een bedrijf dat zich bezig houdt met het innemen, op- en overslaan van primaire en secundaire grond- en bouwstoffen en van afvalstoffen zoals veegvuil, gevaarlijk afval, bouwafval, sloopafval, huisvuil en groenafval alsook met het al dan niet geheel of gedeeltelijk be- en verwerken daarvan, eventueel met gebruikmaking van installaties zoals installaties ten behoeve van het sorteren, breken, zeven en persen alsook, louter voor wat betreft grond(stoffen), middels biologische reiniging”.

De uitzonderingsbepaling duurt voort zolang MSB of rechtsopvolgers voormelde activiteiten uitvoeren. Zodra sprake is van volledig vertrek en beëindiging van activiteiten vervalt de locatie tot milieucategorie 3.2. Dit is in de SOK verwoord.

Met MSB zijn daarnaast afspraken gemaakt om af te zien van het recht op een bedrijfswoning. Zowel voor de Industrieweg-locatie als de Schouwrooij-locatie. Daarbij wordt opgemerkt dat partijen het recht ten aanzien van de Schouwrooij-locatie onderling bewisten. Met de package-deal bestaat hierover geen discussie meer. Provincie Noord-Brabant acht bedrijfswoningen namelijk niet meer passend op bedrijventerreinen en heeft gekozen voor een restrictief beleid.

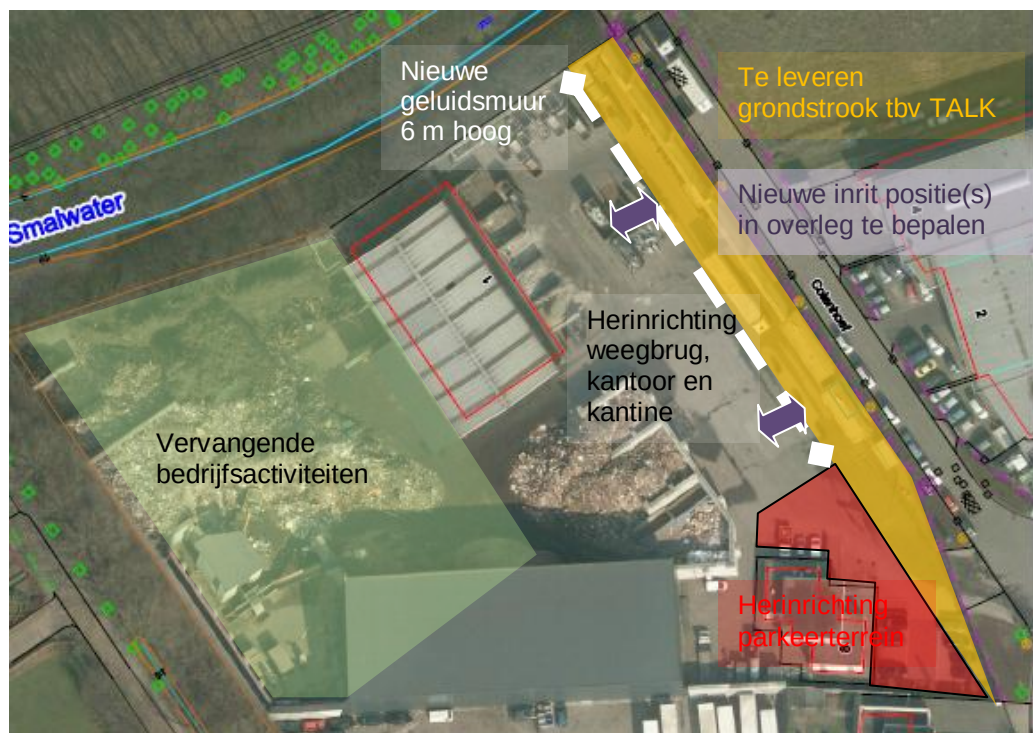
Ter compensatie voor het aanpassen van de milieucategorie en het afzien van het recht op de bedrijfswoning(en), ontvangt MSB hiervoor een schadeloosstelling. Dit draagt daardoor bij aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van Ladonk. Een van de belangrijkste uitgangspunten uit het Ontwikkelingsplan Ladonk wordt hiermee vervuld.

4 TOEKOMSTIGE SITUATIE

4.1 HERINRICHTING SCHOUWROOIJ-LOCATIE

Na effectuering van de gemaakte afspraken, zijn de bedrijfsactiviteiten van MSB geconcentreerd op de Schouwrooij locatie en Industrieweg locatie. Ter plaatse van Industrieweg locatie zijn geen fysieke aanpassingen nodig. Na verplaatsing van de shredder wordt de Schouwrooij locatie opnieuw ingericht. Onder andere is sprake van verlegging van de bestaande inrit naar twee nieuwe inritten, verplaatsing van de geluidsmuur, weegbrug, kantine en kantoorruimte en herinrichting van het parkeerterrein. Ook zal er een verplaatsing en herbouw van de werkplaats plaatsvinden.

Hieronder zijn deze wijzigingen globaal op de luchtfoto weergegeven:



Schouwrooij 8, nieuwe situatie na verplaatsing shredder

Positie inritten:

Gemeente Boxtel heeft zich gecommitteerd om de aanpassingen vergunning technisch mogelijk te maken. Aangezien de positie van de inritten nauw samenhangt met de aansluiting op openbaar gebied en het exacte TALK wegprofiel ter plaatse nog niet bekend is, zijn partijen overeengekomen om de exacte positie van de nieuwe inrit / inritten in goed onderling overleg nader te bepalen. Voor Gemeente Boxtel is een verkeersveilige aansluiting van belang en voor MSB zijn de draaicirkels voor vrachtverkeer binnen en buiten het perceel bepalend.

Geluidsmuur:

De hoogte van de geluidsmuur hangt nauw samen met de geluidsemissie van de bedrijfsactiviteiten. Vooral nog gaat MSB uit van een maximale hoogte van 8,5 meter en plaatselijk 6 meter (aan de zijde van de Colenhoef). De geluidsmuur zal in stapelblokken van beton worden opgetrokken en direct grenzen aan de nieuwe perceelgrens ter plaatse van de Colenhoef. Gemeente Boxtel zal zorgdragen voor aanpassing van het bestemmingsvlak op de plankaart van het bestemmingsplan zodat de nieuwe positie van de geluidsmuur en de hoogte ook vergund kan worden. Een groot deel van de perceelgrens is reeds met een geluidsmuur afgeschermd. MSB heeft de intentie om hier voor de gehele perceelgrens in te voorzien.

4.2

TOEKOMSTIGE BEDRIJFSACTIVITEITEN PER LOCATIE

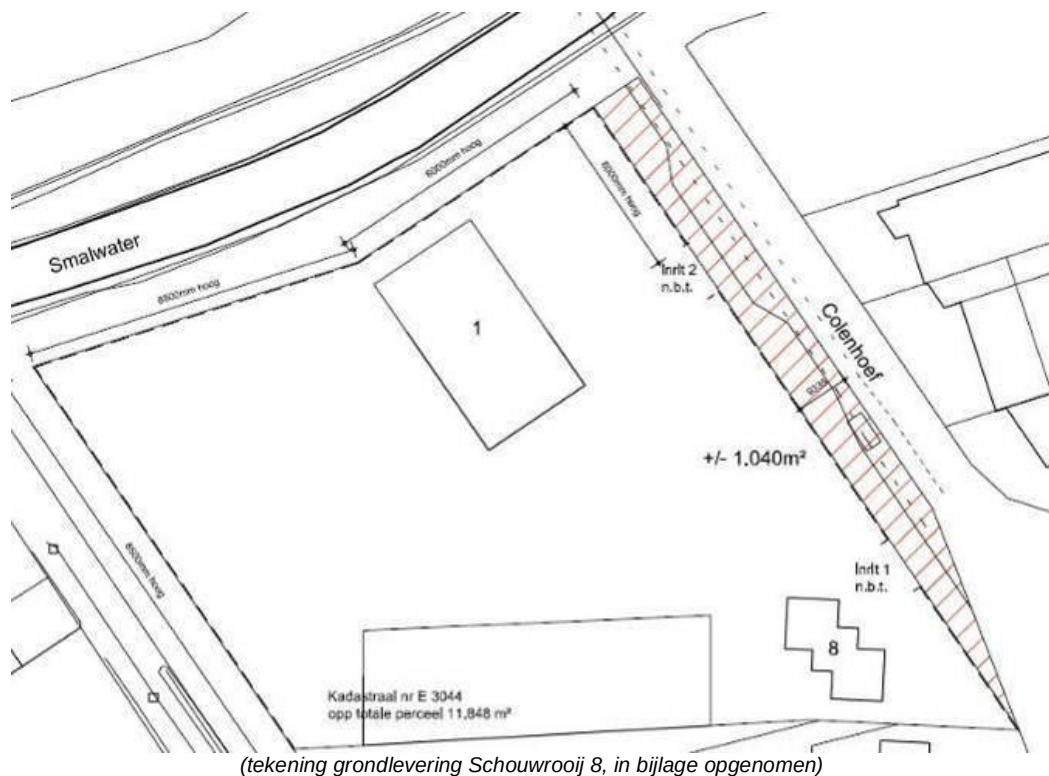
In de bijlage is een overzichtstaat opgenomen van de huidige en toekomstige (hoofd)activiteiten per locatie. Dit overzicht betreft een indicatie waarbij tussen Schouwrooij en Industrieweglocatie activiteiten – mits passend binnen de vergunningen – kunnen worden uitgewisseld.

Locatie	Gevestigd:	Huidige (hoofd)activiteiten	Toekomstige (hoofd)activiteiten
Schouwrooij 8	MSB Waste Connection	houtshredderinstallatie afvalverzameling, sorteren en verwerking op- en overslag grond/bouwstoffen breken van puin	afvalverzameling, sorteren en verwerking op- en overslag grond/bouwstoffen breken van puin werkplaats
Industrieweg 9	H. Wagenaars Grond & bouwstoffen BV	op- en overslag grond/bouwstoffen op- en overslaan van asbest, op- en overslaan en zeven van ongekeurde-, schone- en lichtverontreinigde grond, opslag van puin op- en overslag en zeven van veegvuil en kolkenslib persen van balen restafval.	opslag containers en materieel op- en overslag grond/bouwstoffen op- en overslaan van asbest, op- en overslaan en zeven van ongekeurde-, schone- en lichtverontreinigde grond, opslag van puin op- en overslag en zeven van veegvuil en kolkenslib persen van balen restafval.
	Holland Recycling BV	verwerking en recycling van IT materiaal schrootverwerking	verwerking en recycling van IT materiaal schrootverwerking
Colenhoef 4	MSB	opslag containers en materieel werkplaats	geen
Kruisbroeksestraat 12	MSB	opslag containers en materieel	geen
Attero Breda		geen	Op en overslag: BSA, BA, GHA, plastic, papier en gips Graf voorsorteren (via kraan en handpicking): BSA, BA en GHA Bewerken + op en overslag (zeven en breken/shredderen): Hout abc, groenafval, schroot, grond en puin

Overzichtstaat bedrijfsactiviteiten per locatie

Voor Gemeente Boxtel is het een belangrijk uitgangspunt dat na uitplaatsing van de shredder geen soortgelijke hinder-veroorzakende activiteiten meer zullen plaatsvinden. Overigens zal voor uitbreiding of aanpassing van de huidige activiteiten opnieuw een vergunningsprocedure doorlopen moeten worden.

4.3 GRONDLEVERING TEN BEHOEVE VAN TALK



Na herinrichting resteert een strook grond die door MSB aan Gemeente Boxtel geleverd kan worden. Het gearceerde gedeelte betreft een oppervlakte van 1040 m² over een breedte van maximaal 10 meter. Deze breedte voldoet samen met de huidige breedte van de Colenhoef (ca. 6 meter) ruimschoots aan de benodigde breedte voor het gewenste straatprofiel voor TALK. De exacte breedte wordt nog nader in overleg bepaald en geoptimaliseerd. De uiteindelijke breedte is afhankelijk van de definitieve positie van inritten en draaicirkels voor vrachtverkeer. Afwijkingen in oppervlakte worden niet verrekend.

Deze oppervlakte is het maximaal haalbare gelet op de benodigde ruimte voor MSB. Door de aankoop van een strook van 10 m door de Gemeente Boxtel wordt de terreinindeling ongunstiger. Hierdoor is opslag en manoeuvreren op het voorterrein niet of moeilijker mogelijk. Een oplossing zou kunnen zijn een compenserend terrein voor het verlies van de strook aan te kopen. De omvang van de strook is echter te klein om dit op een rendabele manier te doen. Vanwege de benodigde manoeuvreerruimte is dan namelijk een aanzienlijk grotere oppervlakte dan de af te stane grond benodigd.

Met de grondlevering is de aansluiting van Ladonk op TALK veiliggesteld.

4.4 RUIMTELIJKE INPASSING

De Colenhoef wordt door TALK één van de toegangspoorten tot Ladonk. Een hoogwaardige uitstraling is daarom gewenst. Doordat deze entree tevens de overgang vormt van het groene buitengebied naar het bedrijventerrein, is een groene aankleding van de entree zeer wenselijk. Dit wordt onderschreven in het ontwikkelingsplan Ladonk.



fragment groenvisie ontwikkelingsplan Ladonk 2011

Hieronder tonen wij de huidige situatie en enkele suggesties voor een groene aankleding van de entree in combinatie met de geluidsmuur.



Huidige geluidsmuur (6m hoog) Colenhoef



Suggestie groene wand toekomstige situatie

Op dit moment beraadt Gemeente Boxtel zich op de uitwerking van het TALK tracé en de exacte inrichting van het openbaar gebied. Tussen MSB en Gemeente Boxtel is afgesproken dat MSB zorgdraagt voor de geluidsafscherming en medewerking verleent aan een groene setting. Het aanbrengen van groen behoort tot de verantwoordelijkheid van Gemeente Boxtel en vergt een budget van € 5.000,- tot € 15.000,- excl btw afhankelijk van het ambitieniveau.

5 PLANNING

5.1 INLEIDING

Zodra de SOK is ondertekend, hebben MSB, BOM en Gemeente Boxtel afspraken gemaakt over het beperken van het totaal aantal bedrijfslocaties, de uitplaatsing van de shredderactiviteiten, levering van een strook grond ten behoeve van het TALK project, herinrichting van de Schouwrooij locatie en ingestemd met een aantal restricties ten aanzien van de van de gebruiksmogelijkheden van de Industrieweg locatie en Schouwrooij locatie. Deze afspraken staan verwoord in de SOK. In dit hoofdstuk wordt de tijdslijn van deze afspraken nader toegelicht. Een gedetailleerde planning is in de bijlage opgenomen.

activiteit	datum gereed
Vergunning Breda	april 2014
Vergunning Boxtel	juli 2014
Uitplaatsen Shredder	november 2014
Herinrichting Schouwrooij	maart/april 2015
Levering perceel	Juli 2014 (*)

(*) Om fiscale redenen wordt gekozen voor een levering van het perceel aan de Gemeente Boxtel voordat de feitelijke herinrichting geëffectueerd is.

5.2 INSTEMMING MET SOK

De in de SOK verwoorde afspraken zijn pas geldend na goedkeuring door het college van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Boxtel, na goedkeuring door de directie van BOM Bedrijfslocaties BV en na instemming door de Gemeenteraad van de Gemeente Boxtel. Deze raadsbehandeling staat gepland voor 26 november 2013.

Feitelijke uitvoering van de gemaakte afspraken is dus – uitgaande van instemming van alle beslissende organen – pas mogelijk na 26 november 2013.

5.3 VOORWAARDELIJKHEID VERKRIJGEN VERGUNNINGEN IN BRED A EN BOXTEL

Alvorens MSB haar shredderinstallatie kan verplaatsen, dient zekerheid verkregen te worden over de beschikking over een bruikbare / onherroepelijke omgevings- en milieuvergunning op de Attero locatie te Breda. Deze voorwaardelijkheid maakt ook deel uit van de afspraken tussen MSB en Attero.

MSB heeft voorgesorteerd op deze milieuvergunning en de voorbereiding reeds opgestart. In de planning wordt derhalve uitgegaan van indiening per 2 december 2013, een proceduuretijd van 18 kalenderweken (mits geen bezwaar of opschortende werking) en het verkrijgen van de vergunning in april 2014.

Het daadwerkelijk uitplaatsen van de shredderactiviteiten naar Breda is echter gekoppeld aan het verkrijgen van de - in het kader van dit plan van aanpak beschreven - benodigde vergunningen ten behoeve van de overblijvende activiteiten te Boxtel.

5.4 INRICHTING PERCEEL BRED A, ONTMANTELING EN VERPLAATSING SHREDDER

Parallel aan de vergunningsprocedure kunnen Attero en MSB voorbereidingen treffen ten aanzien van de inrichting van het perceel en de ontmanteling/verplaatsing van de shredder van Boxtel naar Breda. Hier is een tijdsperiode voorzien van 18 weken. In november 2014 is dan sprake van een feitelijke verplaatsing en beëindiging van de shredderactiviteiten in Boxtel.

5.5 HERINRICHTING BOXTEL EN AANPASSING VERGUNNING(EN)

Na goedkeuring door de gemeenteraad en de BOM kan MSB starten met voorbereidingen voor de verplaatsing van activiteiten binnen Boxtel en het laten wijzigen van de bestaande vergunningen. Daaropvolgend dient het perceel aan de Schouwrooij 8 opnieuw ingericht te worden om grondverkoop aan de Gemeente mogelijk te maken. De uitvoering hiervan is in beginsel pas mogelijk na verplaatsing van de shredder. Tot deze herinrichting behoren verplaatsing van de geluidsmuur langs de Colenhoef, verplaatsing van de inritten, verplaatsing van de weegbrug, kantoor en kantine, herindeling van de parkeerplaatsen en herbouw/verplaatsing van de werkplaats. Gemeente Boxtel verleent haar medewerking aan de afgifte van de benodigde vergunningen. Voorlopig voorzien wij een indicatieve uitvoeringstijd van maximaal 20 weken.

5.6 AANPASSING BESTEMMINGSPLAN LADONK

Gemeente Boxtel draagt zorg voor de benodigde aanpassingen / reparaties in het bestemmingsplan Ladonk. De wijzigingen ten aanzien van de Schouwrooij locatie dienen te worden doorgevoerd voordat met de herinrichting gestart kan worden.

In de SOK worden de restricties (vervallen van het recht op de bedrijfswoning(en)) vastgelegd. De aanpassing van het bestemmingsplan volgt op een later moment.

Opgemerkt wordt dat er voor MSB geen sprake is van planologische verruiming van activiteiten en eventuele uitbreidingen. Gemeente Boxtel verleent medewerking aan de verplaatsing en verschuiving van bedrijfsactiviteiten. Voor de nieuwe situatie zijn zo mogelijk ook nieuwe vergunningen noodzakelijk.

5.7 AANPASSINGEN TALK TRACÉ IN BESTEMMINGSPLAN EN TECHNISCHE UITWERKING

De situering van TALK aan de westzijde van de Colenhoef is nog niet in het bestemmingsplan voor Ladonk en TALK voorzien. Ook dient dit civieltechnisch nader uitgewerkt te worden. Deze aanpassingen raken de SOK niet en behoren tot de taken van Gemeente Boxtel. Partijen gaan ervan uit dat dit voortvarend door de gemeente wordt opgepakt.

5.8 GRONDLEVERING AAN GEMEENTE BOXTEL

Ten aanzien van de grondlevering van de strook van +/- 1040 m² aan Gemeente Boxtel bestaan er twee mogelijkheden:

A: na herinrichting van het perceel, dit betekent dat er sprake is van een bouwrijpe grond en levering in de BTW sfeer;

B: vóór herinrichting van het perceel, dit betekent dat er sprake is van een bestaande situatie en levering in de OVB sfeer (overdrachtsbelasting).

Zowel voor MSB als Gemeente Boxtel is levering in de bestaande situatie aantrekkelijk. De Gemeente voorkomt hiermee BTW (OVB is voor de gemeente verrekenbaar, BTW vormt een kostenpost) en MSB verkrijgt eerder een deel van de schadeloosstelling.

Dit betekent dat er afspraken gemaakt moeten worden over het tijdelijk gebruik en de uiteindelijke herinrichting. Immers is bij de levering nog geen sprake van de uiteindelijke situatie. In de SOK en/of koopakte wordt dit opgenomen.

6 FINANCIËLE KADERS

6.1 INLEIDING

Na instemming met de SOK hebben MSB, BOM en Gemeente Boxtel afspraken gemaakt over uitplaatsing van de shredderactiviteiten, levering van een strook grond ten behoeve van het TALK project, herinrichting van de Schouwrooij locatie, het terugbrengen van de gebruiksmogelijkheden van de Industrieweg locatie en het verminderen van het totale aantal bedrijfslocaties. Deze afspraken staan verwoord in de SOK. In dit hoofdstuk worden financiële kaders van deze afspraken nader toegelicht.

6.2 VERANTWOORDING KOSTEN

Bureau Gloudemans heeft in opdracht van Gemeente Boxtel en BOM de kosten geïnventariseerd die samenhangen met de aankoop van een strook grond langs de Colenhoef, noodzakelijke herinrichting van het perceel, verplaatsing van de shredder (Schouwrooij locatie) en het verwijderen van de woonbestemming en verlagen van de milieucategorie van de Industrieweg-locatie naar 3.2 Daarbij concludeert Gloudemans dat met een volledige schadeloosstelling op basis van de uitgangspunten van de Onteigeningswet een kostenplaatje van circa € 1.260.000,- excl btw is gemoeid.

6.2.1 Second Opinion

Om de eerste opzet van de kostenopstelling te toetsen heeft Arcadis Nederland BV in opdracht van Gemeente Boxtel een second opinion verricht en in haar memo van 1 juli 2013 geconcludeerd dat de kostenopstelling niet onredelijk is.

6.2.2 Instemming met kostenopstelling

Zowel Gemeente Boxtel, BOM en MSB hebben ingestemd met de kostenopstelling van Gloudemans. Daarbij is afgesproken dat de schadeloosstelling maximaal € 800.000,- bedraagt en MSB zelf de overige kosten (ca € 460.000,-) voor haar rekening neemt. Ook zijn partijen overeengekomen dat het voordeel of risico van mindere of meerdere kosten voor rekening komt van MSB. Kosten die partijen zelf - in het kader van de afspraken in SOK - maken en niet op basis van de rapportage door Gloudemans voor verrekening in aanmerking komen, komen voor rekening van de afzonderlijke partijen zelf. Hiertoe behoren ook belastingafdrachten. Op de bijdrage in de schadeloosstelling van de Gemeente en BOM worden verder geen kosten ingehouden. De schadeloosstelling is daardoor een 'netto' bedrag. De BOM en Gemeente Boxtel dragen ieder zelf de kosten voor de inzet van Archicom en SulzerMirck. Legeskosten voor in Boxtel te doorlopen vergunningsprocedures die 1:1 samenhangen met de in dit plan van aanpak beschreven activiteiten zoals herinrichting, nieuwe inritten ed. komen voor rekening van de Gemeente. Dit geldt dus niet voor vergunningen die normaliter nodig zouden zijn voor continuering van de bedrijfsvoering.

6.3 DEKKING VANUIT GEMEENTE EN BOM

Gemeente Boxtel en BOM maken over de inzet van de dekkingen en onderlinge verdeling nadere afspraken, dit ter dekking van de hiervoor benoemde schadeloosstelling van € 800.000,-. Uitgangspunt daarbij is dat de bijdrage van de BOM maximaal € 200.000,- bedraagt. Hierbij merken wij op dat ook ten aanzien van de € 800.000,- sprake is van een maximaal bedrag. Ter dekking wordt gekeken naar het Surplus Stationszone, het LokaalHerstructureringsFonds Boxtel en mogelijke verwervingsbudgetten en 'gelden in het kader van de aanleg van TALK'.

Er wordt hard gewerkt aan de indiening van ontvankelijke subsidieaanvragen. De toekenning is echter pas zeker na besluitvorming hierover. Deze besluitvorming wordt uiterlijk medio 2014 verwacht. De Gemeente en BOM zijn overeengekomen dat eventuele subsidies eerst verrekend worden met de inzet van fondsen waar een eis van revolverendheid geldt. Dit is een belangrijke voorwaarde vanuit de BOM.

6.4 VERGARING VAN SUBSIDIES

Betrokken partijen spannen zich maximaal in om aanspraak te kunnen maken op onder andere de PHP en NIMBY subsidieregelingen en zullen hier hun medewerking aan verlenen. Aan deze subsidieregelingen zijn voorwaarden verbonden. Zo dient sprake te zijn van concrete projecten en strakke tijdslijnen.

Eén van de regelingen betreft het 'Provinciaal Herstructurerings Programma' bedrijventerreinen (PHP). Als onderdeel van het PHP werkt de provincie Noord Brabant een subsidieregeling voor het jaar 2014 uit. De uitvoering van de regeling wordt door BOM Bedrijfslocaties verzorgd. De voorwaarden en eventuele aanpassingen voor de regeling worden naar verwachting dit najaar vastgesteld. De intekening start voorsnóg per 1 januari 2014 en loopt tot 1 maart 2014. Per 1 mei 2014 is dan bekend welke projecten voor subsidie in aanmerking komen.

De te verwachten kenmerken van de subsidieregeling zijn:

- Alle projectaanvragen worden eerst voorgelegd aan het Regionaal Ruimtelijk (bestuurlijk) Overleg (RRO);
- Het project gaat over de aanpak en investeringen in publieke ruimte en publieke doeleinden, grondaankoop maakt hier geen onderdeel van uit.
- De projecten moeten onderdeel zijn van Brabantse bedrijventerreinen
- De projecten worden binnen 24 maanden na subsidieverstrekking opgeleverd
- De projectsubsidie bedraagt maximaal 750.000 euro per aanvraag, uitgaande van cofinanciering.

De afspraken tussen BOM, Gemeente Boxtel en MSB maken de aanleg van TALK mogelijk. Daartoe wordt fors geïnvesteerd in infrastructurele aanpassing(en) om TALK ruimtelijk te kunnen inpassen. De uitvoering hiervan kan binnen 24 maanden afgerond worden. De BOM en Gemeente Boxtel achten de kans zeer reëel dat aanspraak gemaakt kan worden op toekenning van de PHP projectsubsidie en werken in gezamenlijk overleg aan een goede onderbouwing ter motivatie van de aanvraag. Mocht om welke reden dan ook de aanleg van TALK doorschuiven, dan bestaat er wellicht een mogelijkheid om gebruik te maken van een volgende tranche PHP projectsubsidie. Dit is echter nog niet concreet.

Met de provincie heeft eveneens reeds overleg plaatsgevonden over toepassing/toekenning van de NIMBY subsidieregeling. NIMBY is de afkorting voor Not In My BackYard. Het nieuwe NIMBY-beleid richt zich met name op oplossingen op de huidige locatie. Dit kan door het treffen van extra voorzieningen in geval van milieuhinder door de NIMBY-bedrijven. Aanspraak op de subsidieregeling is mogelijk indien aangetoond wordt dat met directe maatregelen, de huidige hinder/overlast aangepakt wordt. Doordat in de huidige situatie de hout-shredder installatie geluidsoverlast veroorzaakt, komen zowel de (externe) planvoorbereidingskosten als ook de concrete maatregelen die deze (huidige) overlast tegengaan voor de subsidieregeling in aanmerking. Planning technisch valt de verplaatsing van de shredder nagenoeg samen met de aanpassingen aan de geluidsmuur. De BOM, MSB, Gemeente Boxtel en Provincie zijn hierover reeds met elkaar in overleg getreden. De provincie gaat beoordelen in hoeverre de aanspraak op de NIMBY subsidieregeling mogelijk is en in hoeverre de Schouwrooij locatie of Industrieweg locatie hiervoor in aanmerking komen.

Voor 1 maart 2014 moeten projecten door de Gemeente worden ingediend. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat de projecten uiterlijk in 2015 zijn gerealiseerd.

De BOM is overigens uitvoeringsorgaan van enkele provinciale subsidieregelingen. Eventuele toekenning van aanvullende subsidies betekent dat de werkelijke bijdragen uit beschikbare fondsen lager uitpakken. Ook wordt hiermee voorzien in de eis van revolverendheid ten aanzien van de inzet van de eventuele BOM gelden. Middels aanvullende subsidies kan het ingezette geld zo mogelijk geheel of gedeeltelijk terugkomen. Dankzij de betrokkenheid van de BOM wordt dus al voorgesorteerd op de subsidieregelingen. Dit vergroot de kans op toekenning van de subsidies. Daarmee wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de financierbaarheid. Theoretisch bestaat de kans dat de subsidies het bedrag van de schadeloosstelling overstijgen. Potentiële overwaarde kan ingezet worden voor het verder verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

6.4.1 Verantwoording keuze TALK tracé

Met de uitvoering van de afspraken zoals in dit plan van aanpak verwoord, wordt vooruitgelopen op de verdere ontwikkeling en realisatie van TALK. Gemeente Boxtel heeft verschillende scenario's in beeld gebracht voor het toekomstige TALK Tracé. Bij de variantstudies is eveneens gekeken naar verwervingskosten van op te kopen percelen en/of panden. Ter plaatse van de aansluiting van TALK via de Colenhoef op de Schouwrooij bestaan er twee mogelijkheden: Enerzijds door opkoop van een drietal (te slopen) eigendommen aan de oostzijde en anderzijds door situering van het tracé aan de westzijde op het perceel van MSB.



TALK (oostzijde)

TALK (westzijde)

De variant aan de oostzijde van de Colenhoef is reeds uitgewerkt in technische tekeningen en in het nu voorliggende bestemmingsplan voor TALK voorzien. Echter is nog geen overeenstemming bereikt met de eigenaren van de percelen die nodig zijn voor deze variant. Dit betekent een (fors) risico voor de Gemeente Boxtel en brengt onzekerheid ten aanzien van kosten en planning met zich mee.

De opkoop van de percelen aan de oostzijde van de Colenhoef is niet nodig in het kader van de voorliggende afspraken met MSB. Situering aan de westzijde leidt tot directe zekerheid. De ruimtelijke inpassing en realisatie van het TALK tracé is hiermee veiliggesteld. Daarom is de eventuele inzet van 'TALK gelden' ook goed te verantwoorden. Ook valt het saldo van de verwervingskosten, de vergoeding voor ruimtelijke aanpassingen, (waaronder eveneens de schadeloosstelling voor de verplaatsing shredder) en de kosten voor planaanpassingen voor de Gemeente, lager uit dan het geraamde budget voor opkoop van de drietal eigendommen aan de oostzijde van de Colenhoef.

Resumerend: instemming met de afspraken met MSB leidt tot zekerheid ten aanzien van planvorming, benodigde grondverwerving, lagere kosten én verbetering van de ruimtelijke kwaliteit: onder meer door uitplaatsing van de shredderactiviteiten. Een duidelijke winsituatie voor alle betrokkenen en belanghebbenden.

Motivatie eventuele inzet TALK gelden in ruil voor:

- ✓ Grondlevering zodat aanleg TALK mogelijk wordt
- ✓ Zekerheid over de grondverwervingskosten

In combinatie met:

- ✓ Herinrichting perceel
- ✓ Reduceren aantal bedrijfslocaties
- ✓ Verminderen overlast (minder hinder gevende bedrijfsactiviteiten)
- ✓ Uitplaatsen shredder

6.4.2 Verantwoording bijdrage BOM

Met de inzet van de 'BOM gelden' zoals bijvoorbeeld het LHF of Surplus Stationszone, bereikt Bostel dat ter plaatse van de Schouwrooij-locatie de nu geldende milieucategorie 4.2 stapsgewijs wordt teruggebracht tot milieucategorie 3.2 en zowel op de Schouwrooij-locatie als de Industrierweg-locatie het recht op bedrijfswoning(en) vervalt. Hiermee wordt voldaan aan de doelstellingen uit het Ontwikkelingsplan Ladonk dat is opgesteld door BOM, de Werkgeversvereniging Bostel (WeB) en de gemeente Bostel en vervolgens in september 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het Ontwikkelingsplan streeft naar verbetering van het verblijfs- en vestigingsklimaat op het bedrijventerrein door:

- Goede ontwikkelingsmogelijkheden voor alle deelgebieden
- Goede match tussen gebruiksfunctie en uitstraling van het terrein
- Goede bereikbaarheid voor ondernemers, hun bezoekers en leveranciers

Met de afspraken in de SOK wordt bijgedragen aan een betere uitstraling van het bedrijventerrein door het bij elkaar brengen van bedrijven met gelijke functies.

Inzet 'BOM gelden' in ruil voor:

- ✓ Verlaging milieucategorie 4.2 naar 3.2 (Schouwrooij 8)
- ✓ Verminderen hindersituatie
- ✓ Vervallen recht op bedrijfswoning(en) (Schouwrooij 8 en Industrierweg 9)

6.5 ZEKERHEDEN EN BETAALMOMENTEN

De betaling van de schadeloosstelling middels bijdragen van Gemeente en BOM wordt gekoppeld aan daadwerkelijke prestatiemomenten. Hiermee verkrijgen de Gemeente en BOM zekerheid over nakoming van de afspraken en het bereiken van de beoogde doelstellingen. MSB verkrijgt de middelen ter dekking van de op dat moment gemaakte kosten. De betaalmomenten zijn als volgt verdeeld:

	Prestatie	Betaaldata (*)	% van schade-loosstelling
1	Vervallen (recht op) bedrijfswoning(en) en instemmen met verlaging milieucategorie	December 2013 na notariële inschrijving	25%
2	Levering grond (fiscale optimalisatie)	Juli 2014	25%
3	Verplaatsing shredder uit Bostel	November 2014	25%
4	Herinrichting perceel en oplevering aan gemeente	Maart/April 2015	25%

(*) de werkelijke betaaldata zijn afhankelijk van de planning en het kunnen beschikken over de feitelijke budgetten. De gestelde data zijn daardoor indicatief behoudens de datum december 2013, deze staat vast.

Indien financiële controles – zoals door accountants – alsnog een onderbouwing met offertes en facturen van de schadeloosstelling vereisen, zal MSB – mits na uitdrukkelijk en gemotiveerd verzoek – hier haar medewerking aan verlenen. Daartoe mogen eveneens kosten die in Breda gemaakt moeten worden ter voorbereiding op de verplaatsing van de shredder opgevoerd worden. Zodra MSB kostenuitgave eerder kan verantwoorden dan het gestelde betalingsmoment heeft MSB het recht om tot eerdere betaling te verzoeken. De Gemeente en BOM zullen dit dan op redelijkheid beoordelen.

6.6 VERGOEDING PLAN- EN VOORBEREIDINGSKOSTEN

Voor de gemaakte plan- en voorbereidingskosten wordt aan MSB een vergoeding beschikbaar gesteld indien de uitkomst van de raadsvergadering op 26-11-2013 niet tot instemming leidt. Deze vergoeding bedraagt maximaal € 60.000,- ter dekking van de kosten in het kader van de milieuvergunning te Breda. Zonder deze voorbereiding, zou geen zicht zijn op de haalbaarheid van de afspraken. Betaling hiervan vindt plaats na de raadsvergadering en dient middels facturen en offertes onderbouwd te worden. De afspraken hierover staan in een separate overeenkomst verwoord.

6.7 FISCALE OPTIMALISATIE

Partijen zijn overeengekomen om medewerking te verlenen aan een zo gunstig mogelijke fiscale uitvoering van de afspraken zodat onnodige nadelige effecten en heffingen op legale wijze voorkomen kunnen worden. Fiscale consequenties worden nader in beeld gebracht en mogen niet tot onevenredige benadeling van één der partijen leiden.

6.8 TOETSING STAATSTEUN

Het verbod op staatssteun is neergelegd in art. 107, lid 1 EU-Werkingsverdrag. Zodra sprake is van staatssteun, is de overheid verplicht deze te verhalen op de ondernemer. De ondernemer dient de verkregen middelen dan terug te betalen. Betrokken partijen zien het risico op ongeoorloofde staatssteun niet optreden. Er zijn namelijk afspraken overeengekomen over een gedeeltelijke schadeloosstelling waarbij de ondernemer zelf een fors deel van de te maken kosten draagt.

Conform de criteria kan er overigens alleen sprake zijn van steun wanneer 'bepaalde' onderneming en/of sectoren worden bevoordeeld. Dit wordt het *specificiteitsvereiste* genoemd.

Omdat er sprake is van schadeloosstelling vanwege het opleggen van beperkingen aan de bedrijfsvoering, daarmee verband houdende noodzakelijke verplaatsing, herinrichting van activiteiten en een feitelijke grondlevering wordt de betreffende ondernemer niet bevoordeeld daar niet meer vergoed wordt dan de marktconforme kostprijs en bijkomende kosten welke samenhangen met het bereiken van de overheidsdoelen.

De betreffende onderneming(en) draagt zelf een fors aandeel van de te maken kosten doordat de schadeloosstelling slechts een gedeelte betreft van de totaal te maken kosten. Ook zijn de risico's voor rekening van de betreffende onderneming(en). Om deze reden(en) hebben de BOM en Gemeente Bostel geen noodzaak gezien om een verdere toetsing op staatssteun uit te voeren.

7

RISICO ANALYSE

In de SOK tussen partijen is een bepaling opgenomen dat betrokken partijen voortvarend te werk gaan, elkaar informeren over de voortgang en in geval van onverhoopte stagnatie of onmogelijkheden in overleg treden om de nieuwe situatie te bespreken. Desondanks kan sprake zijn van situaties die vooraf niet waren te voorzien of uit te sluiten. Hieronder staan enkele mogelijke risico's en eventuele consequenties voor partijen.

HET COLLEGE EN/OF DE DIRECTIE VAN BOM STEMMEN NIET IN MET DE SOK

Mocht één der partijen niet instemmen met de voorliggende afspraken, projectplan en SOK, dan komen deze afspraken niet tot stand en worden deze niet voorgelegd aan de gemeenteraad. Partijen kunnen terugvallen op het bepaalde in de Intentieovereenkomst. Deze blijft van kracht tot 1 december 2012.

DE GEMEENTERAAD STEM NIET IN MET DE SOK.

Doet deze situatie zich voor, dan vervalt het stelsel aan afspraken. MSB behoudt haar rechten in Boxtel. De gestelde doelen worden niet bereikt. MSB heeft recht op een vergoeding van € 60.000,- als tegemoetkoming in de kosten voor de milieuvergunning in Breda. Deze vergoeding komt voor rekening van Gemeente Boxtel.

DE VERGUNNING IN BRED A WORDT NIET OF NIET TIJDIG VERKREGEN:

Doet deze situatie zich onverhoopt voor, dan treden partijen met elkaar in overleg over eventuele verlenging van de gestelde termijnen. In de SOK wordt een ontbindende voorwaarde opgenomen waar MSB een beroep op kan doen. Mocht de benodigde vergunning uitblijven, dan kan MSB op zoek gaan naar een alternatieve locatie. MSB heeft hiertoe een inspanningsverplichting.

Doordat alle betalingen gekoppeld zijn aan werkelijke prestaties, is indien de vergunning in Breda niet tot stand komt alleen het recht op de woonbestemming(en) komen te vervallen evenals de instemming met de verlaging van de milieucategorie voor wat betreft de Schouwrooij locatie.

DE GEMEENTERAAD STEM IN MET DE SOK MAAR DE AANLEG VAN TALK LOOPT VERTRAGING OP OF GAAT DEFINITIEF NIET DOOR:

Mocht deze situatie zich voordoen, dan blijven de verplichtingen tussen MSB en Gemeente Boxtel overeind. Gemeente Boxtel kan echter niet verplicht worden tot aanleg van TALK. In de koopovereenkomst tussen MSB en Gemeente Boxtel wordt een terugkoop optie opgenomen. Tot die tijd wordt de strook groen ingericht tenzij MSB en Gemeente Boxtel afwijkende afspraken maken. MSB verkrijgt het eerste recht op terugkoop tegen een vaste vergoeding van € 125,- / m2. Gemeente Boxtel verplicht zich om de bestemmingswijziging van deze strook weer te herstellen.

DE AANPASSING VAN HET BESTEMMINGSPLAN LADONK LOOPT VERTRAGING OP OF BLIJKT ONMOGELIJK:

Doet deze situatie zich voor, dan heeft MSB zich reeds verplicht om medewerking te verlenen aan de aanpassing van de milieucategorie en het afzien van het recht op een bedrijfswoning. Dit is privaatrechtelijk geborgd in de samenwerkingsovereenkomst en wordt middels notariële inschrijving bij het kadaster vastgelegd. Gemeente Boxtel zal waar nodig de bestemmingsplan procedure opnieuw doorlopen. De kans op vormfouten, planschade of bezwaar is nagenoeg uitgesloten. Niemand ondervindt nadeel, behoudens MSB, maar MSB wordt hiervoor schadeloosgesteld en doet in de notariële inschrijving (privaatrechtelijk) afstand van haar beroepsrecht.

MSB VERKRIJGT NIET DE BENODIGDE AANPASSING VAN HAAR (MILIEU)VERGUNNING IN BOXTEL

Indien MSB niet haar benodigde vergunning(en) verkrijgt, kan MSB niet gehouden worden aan nakoming van hiermee verband houdende afspraken. MSB behoudt haar rechten op voortzetting van haar activiteiten op de verschillende locaties. Het niet verkrijgen van de vergunning in Boxtel betekent ook dat de verplaatsing van de shredder naar Breda, niet door zal gaan. Gemeente Boxtel zal echter binnen haar publiekrechtelijke mogelijkheden alles op alles zetten om de vergunningsprocedure voortvarend te laten verkopen.

Doordat betalingen gekoppeld zijn aan daadwerkelijke prestaties, zal alleen sprake zijn van het vervallen van het recht op de bedrijfswoning(en) en de instemming met de verlaging van de milieucategorie voor wat betreft de Schouwrooij locatie.

GEMEENTE BOXTEL WORDT EIGENAAR VAN DE STROOK GROND VOORDAT DE HERINRICHTING GEREED IS

In de SOK en koopovereenkomst zijn en worden bepalingen opgenomen die omschrijven welke gebruiksrechten er zijn en aan wie de faciliteiten toebehoren. MSB ontvangt een gedeelte van de schadeloosstelling pas nadat de herinrichting heeft plaatsgevonden. Hiermee beschikt de Gemeente over zekerheid en heeft MSB de prikkel om de herinrichting tijdig ter hand te nemen.

MSB HOUDT OP TE BESTAAN OF MSB HOUDT ZICH NIET AAN DE GEMAAKTE AFSPRAKEN:

Pas na het leveren van prestaties, wordt de schadeloosstelling uitgekeerd. In de SOK is tevens een clause opgenomen die opgelegd kan worden aan eventuele rechtsopvolgers. Ook tekenen de grondeigenaren de overeenkomst. Verplichtingen ter zake van de planologische beperkingen worden notarieel vastgelegd en ingeschreven.

Indien er geen sprake is van verplaatsing van de shredderactiviteit doordat deze al eerder is stopgezet, dan is er ook geen sprake van schadeloosstelling.

De betaling van de totale schadeloosstelling is volledig afhankelijk van het daadwerkelijk bereiken van de overeengekomen prestatie. Overigens heeft MSB alle belang bij een snelle afwikkeling en uitvoering van gemaakte afspraken, dit komt haar bedrijfsvoering namelijk ten goede.

DE GEMEENTE KOMT HAAR AFSPRAKEN NIET NA:

Na instemming door de gemeenteraad is de SOK bindend. De Gemeente is dan gehouden om haar afspraken na te komen. Er geldt echter een uitzonderingsregel ten aanzien van de publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de Gemeente. In de SOK is dit verwoord.

DE DOOR MSB TE LEVEREN STROOK GROND BLIJKT VERVULD:

In geval van onverhoopte milieutechnische verontreiniging in de bodem die het voorgestane toekomstige gebruik in de weg staat, dient deze te worden opgeruimd. De kosten voor de sanering komen voor rekening van de verkopende partij. MSB heeft gesteld zelf de onverhoopte sanering te willen (laten) uitvoeren. In de SOK is hiertoe een bepaling opgenomen.

AANVULLENDE SUBSIDIES BLIJVEN UIT:

Indien er ondanks alle voorbereidingen onverhoopt geen aanvullende subsidies worden verkregen, komt de overeengekomen schadeloosstelling volledig voor rekening van de Gemeente Boxtel en de overeengekomen bijdrage van de BOM. Van een revolverendheid is dan geen sprake.

8 VERVOLGACTIES

Tot de vervolgacties behoren:

- De besluitvormingstrajecten bij alle partijen;
- Verdeling van budgetten en kostendeckingen;
- Uitwerking van de koopovereenkomst;
- Nadere fiscale optimalisatie;
- Uitwerking TALK tracé;
- Uitwerking herinrichting Schouwrooij 8;
- Het voorbereiden en indienen van de (gewijzigde) vergunningsaanvragen;
- Het doorlopen van de vergunningsprocedures en aanpassingen bestemmingsplannen;
- Het voorbereiden, uitwerken en indienen van de subsidieaanvragen;
- Het uitvoeren van de verplaatsing en herinrichtingswerkzaamheden;

Tot de gezamenlijke verantwoordelijkheden behoren:

- Het nakomen van afspraken;
- Het voortvarend uitvoeren van acties;
- Het elkaar informeren over de voortgang en onverhoopte stagnaties;
- Het zoeken naar oplossingen voor eventuele knelpunten of problemen;
- Het niet frustreren van elkaars belangen;

Project : HERSTRUCTURERING LADONK
Status : 7e Concept
Versiedatum : 9-10-2013 19:41:00
Bestandsnaam : 2013061_RAP_007_plan van aanpak MSB



9 OVERZICHT BIJLAGEN

BIJLAGE 1: SAMENWERKINGSOVEREENKOMST
BIJLAGE 2: OVERZICHT BEDRIJFSACTIVITEITEN
BIJLAGE 3: TEKENING TOEKOMSTIGE INDELING SCHOUWROOIJ 8
BIJLAGE 4: PLANNING

Project: 2013061_MPP_003_concept

Datum: ma 7-10-13

Opsteller: ir T.C. Horstink

Taak

Splitting

Voortgang

Mijpaal

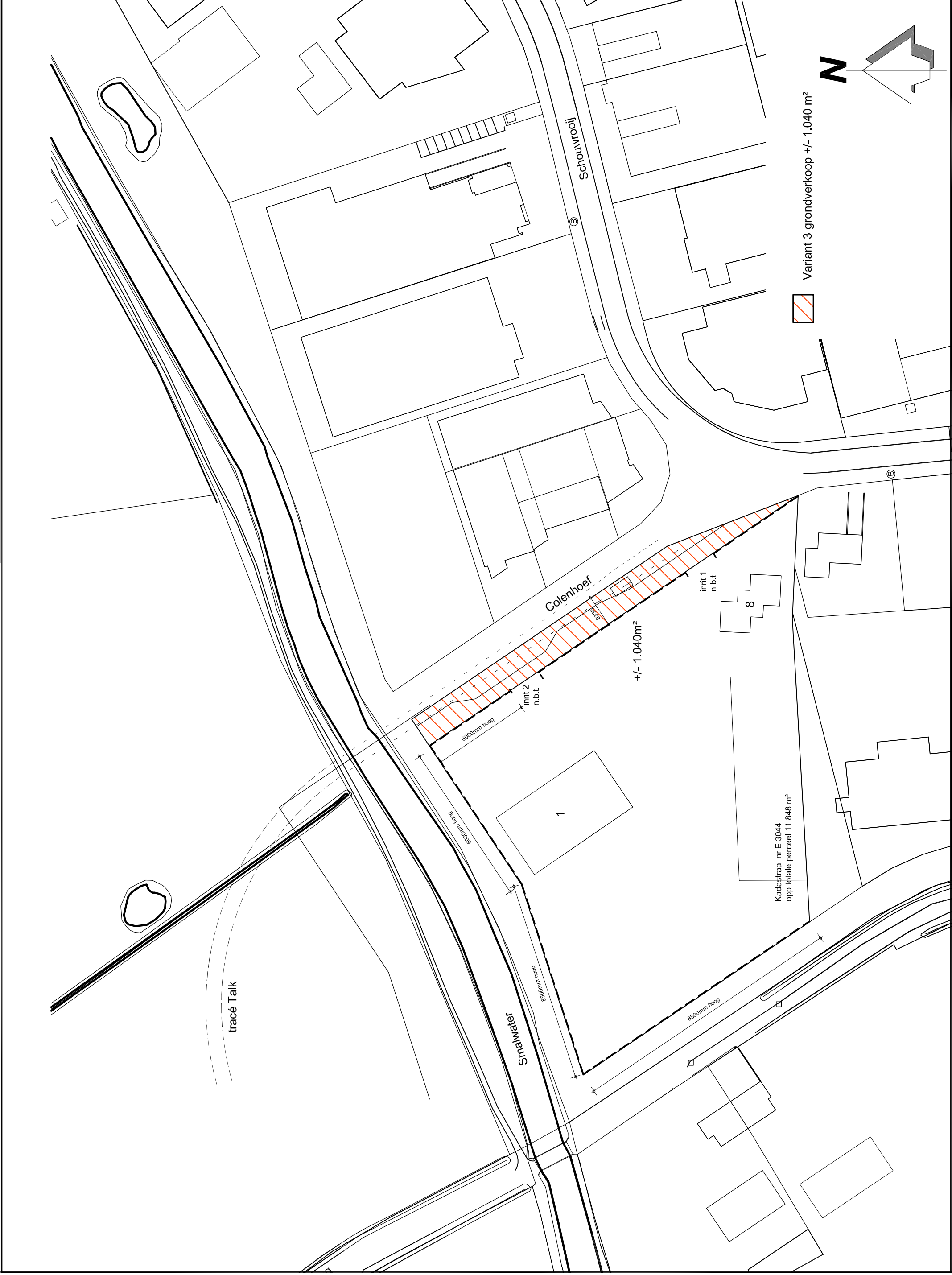
Samenvatting

Projectsamenvatting

Externe taken

Externe mijpaal

Deadline



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

Onderwerp

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

Status

Besluitvormend

Voorstel

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

Inleiding

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

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

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

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310436

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

Beoogd effect

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

Argumenten

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

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

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

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

Stap 1: Eerste optimalisatie en trechtering van de oplossingsrichtingen

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

Voor de omleidingsvarianten B14/B15 zaten de verschillen in:

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

Voor de tunnelvarianten CV9 zaten de verschillen in:

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

Stap 2: Variantenafweging

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

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310436

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

Stap 3: Eindafweging

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

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

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

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

De omleidingsvariant B14/B15 bevat de volgende onderdelen:

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

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

De tunnelvariant CV9 bestaat uit:

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

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310436

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kanttekeningen

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

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

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

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310436

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

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

Uitvoering en planning

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

2013

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

2014

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

2015

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

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

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310436

Communicatie

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

Financiën

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

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

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

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

Inbreng adviesorganen

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

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

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

Ag. nr.:

Reg. nr.: 1310436

Duurzaamheid

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

Werkgelegenheid

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

Boxtel, 22-10-13

Burgemeester en wethouders van Boxtel,

de secretaris,

drs. J.K. Fraanje

de burgemeester,

M. Buijs

Bijlagen

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

Ter inzage

n.v.t.

Contactpersoon

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

Ag. nr.:
Reg. nr.: 1310436

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken van 12 november 2013;

Besluit

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

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

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

de voorzitter,
M. Buijs



Rapportage variantenstudie

Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel

Definitief

30 oktober 2013



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Deze studie is verricht door Royal HaskoningDHV in opdracht van de gemeente Boxtel, het ministerie van IenM en ProRail in het kader van PHS.

Goudappel-Coffeng heeft voor de variantenstudie het gebruik van het wegennet in de verschillende varianten voorspeld met behulp van het statisch regionale verkeersmodel van de regio Boxtel (GGA 's-Hertogenbosch). De resultaten van de modelberekeningen zijn door Royal HaskoningDHV vertaald in afbeeldingen en opgenomen in deze rapportage.

Movares heeft voor deze studie het ontwerp en de kostenraming gemaakt van de spoorkruisende delen. De ontwerpen zijn door Royal HaskoningDHV vertaald in afbeeldingen en opgenomen in deze rapportage.

Royal HaskoningDHV, met het hoofdkantoor in Amersfoort, is een van Europa's toonaangevende projectmanagement-, ingenieurs- en adviesbureaus. HaskoningDHV Nederland B.V. is onderdeel van Royal HaskoningDHV. Kamer van Koophandel nr. 56515154. Het kwaliteitssysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001. HaskoningDHV Nederland B.V.

Inhoudsopgave

1 Inleiding

1.1 Inleiding en probleemstelling	5
1.2 Achtergrond project en aanleiding	8
1.3 Relevante ontwikkelingen	11
1.4 Doelstelling en randvoorwaarden	12
1.5 Aanpak en werkwijze	13

2. Ontwerp en selectie varianten

2.1 Inleiding	15
2.2 Optimalisatie & trechtering CV9	17
2.2 Optimalisatie & trechtering B14/B15	20

3. Integrale variantenafweging

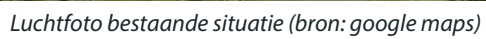
3.1 Hoofdvarianten en beoordelingscriteria	25
3.2 Verkeer / oplossend vermogen	27
3.3 Financiën	35
3.4 Beleidskader	39
3.5 Leefbaarheid	45
3.6 Ruimtelijke effecten	53
3.7 Conclusie integrale variantenafweging	59

4 Conclusie

4.1 Inleiding en kostenraming eindafweging	63
4.2 Inleiding fasering	64
4.3 Faseringsmogelijkheden CV9 variant 2b	65
4.4 Faseringsmogelijkheden B14/B15 variant 6	68
4.5 Oplossingsrichting tunnelvariant: CV9 Variant 2b	73
4.6 Oplossingsrichting Omleiding B14/B15 Variant 6	75
4.7 Conclusie	76

Bijlagen

Bijlage 1: Voorlopig ontwerp VLK
Bijlage 2: Probleemanalyse Goudappel-Coffeng
Bijlage 3: Posters van twee nader uit te werken oplossingsrichtingen uit burgerparticipatietraject.
Bijlage 4: Position paper ProRail en IenM dd. 28 maart 2013 behorende bij Raadsbesluit dd. 23 april 2013
Bijlage 5: Raadsbesluit en amendement 23 april 2013
Bijlage 6: Toelichting stap 1: Ontwerp en selectie varianten
Bijlage 7: Resultaten verkeersmodel variantenstudie
Bijlage 8: SO spoorkruisende delen
Bijlage 9: Samenvattingen kostenramingen
Bijlage 10: Notitie Goudappel: Vergelijking modelintensiteiten met tellingen 2010



1 Inleiding

1.1 Inleiding en probleemstelling

Inleiding

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is in een gezamenlijke aanpak van gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM de problematiek ter hoogte van de dubbele overweg Tongersestraat in Boxtel aangepakt door middel van een variantenstudie uitgevoerd door Royal HaskoningDHV. Deze rapportage toont de resultaten van deze variantenstudie.

Probleemstelling dubbele overweg¹

De huidige spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel. De dubbele spoorwegovergang verbindt het centrum van Boxtel ten oosten van de spoorlijn met onder andere het bedrijventerrein Ladonk en het buurtschap Kalksheuvel. De huidige dubbele spoorwegovergang zorgt reeds jaren voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer en voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid.

¹ Gebaseerd op de probleemanalyse zoals opgesteld door Goudappel-Coffeng (probleemanalyse verkeerssituatie ter plaatse van dubbele overweg Tongersestraat dd. 28 maart 2013)

De problematiek ter hoogte van de dubbele overweg wordt veroorzaakt door de lange dichtligtijd van beide overwegen, maar ook door wegverkeer dat gebruik maakt van de centrumroute door Boxtel in plaats van buitenom en daarbij de spoorlijn ter hoogte van de overweg kruist. Op de A2 heeft het verkeer de keuze om gebruik te maken van de noordelijk of zuidelijk gelegen aansluiting Boxtel. Bij een keuze voor gebruik van de noordelijk gelegen aansluiting Boxtel, leidt dat er toe dat dit verkeer over de centrumroute wordt geleid en niet zoals bij gebruik van de zuidelijk gelegen aansluiting buitenom over de Keulsebaan. Met name de wijken Selissenwal en Breukelen ondervinden overlast van de verkeersstroom over de centrumroute.

Dagelijks maken circa 7.500 motorvoertuigen en 650 fietsers (telcijfers 2010)² gebruik van de route over

de dubbele overweg in de Tongersestraat. Het drukke spoorverkeer op beide overwegen zorgt ervoor dat de overwegen in de huidige situatie circa 22 minuten per ochtendspitsuur gesloten zijn. Door deze lange sluitingstijden zijn lange wachtrijen het gevolg. Deze wachtende auto's zorgen voor verkeersonveilige situaties, geurhinder van uitlaatgassen, vervuiling, geluidoverlast en een verminderde bereikbaarheid.

De lange wachtrijen voor de dubbele overweg leiden tot verkeersonveilige situaties op de Kapelweg en Van Salmstraat. Automobilisten tussen Ladonk en de Kapelweg, die de dubbele overweg niet hoeven te passeren, maar wel moeten aansluiten in de wachtrij voor de overweg, besluiten regelmatig om de wachtrij via de tegenovergestelde rijbaan te gaan passeren. Doordat dit vanaf beide rijrichtingen plaatsvindt,

² Op basis van een vergelijking van de huidige modelintensiteiten (basisjaar 2009) met recente tellingen (2010) blijkt dat er op meerdere onderzochte wegvakken een significante afwijking zit tussen de telcijfers van 2010 en de modelcijfers voor het basisjaar 2009. Geconcludeerd kan worden dat het statisch verkeersmodel onvoldoende rekening houdt met verdringingseffecten als gevolg van congestie en werkzaamheden op de A2 en N65 (met als gevolg sluipverkeer door Boxtel). De beschrijving van de bestaande situatie op basis van de modeluitkomsten wijkt derhalve af van wat door de weggebruikers en bewoners in de huidige situatie wordt waargenomen en ervaren. Voor het nadere onderzoek naar de oplossingsrichtingen van de verkeersproblematiek op de dubbele overweg is er evenwel voor gekozen om een vergelijking te maken tussen de situatie in 2009 en 2010 zonder de invloeden van het capaciteitsgebrek op het regionale en bovenregionale wegennet daarin mee te nemen, omdat die invloeden worden aangepakt en opgelost, onder andere door de verbreding van de A2 die inmiddels gereed is en de voorgenomen ombouw van de N65. De onderbouwing van deze verschillen is in meer detail uitgewerkt in bijlage 10.



leidt dit geregeld tot conflicten en gevaarlijke verkeerssituaties. Dergelijke conflicten hebben reeds geresulteerd in diverse ongevallen, waarbij in een enkel geval ook het treinverkeer verstoord was. Als gevolg van de verminderde bereikbaarheid benaderen de hulpdiensten de gebieden Ladonk, het buurtschap Kalksheuvel en het noordwestelijk buitengebied dan ook standaard zowel via de dubbele overweg in de Tongersestraat als via de ongelijkvloerse kruising in de Keulsebaan.

In de toekomstige situatie met PHS zal de dubbele overweg zonder aanpassing ruim 29 minuten per ochtendspitsuur gesloten zijn. De gemiddelde dichtligtijd blijft circa 1,5 minuut. In het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) wordt de mogelijkheid onderzocht om met optimalisatiemaatregelen (realiseren van verkorte aankondiging door de vertrektijd van de trein op het station Boxtel te limiteren) de gemiddelde sluitingstijd per sluiting te laten afnemen. Deze maatregel is echter onvoldoende om de probleemsituatie op de dubbele overweg te laten verdwijnen.

De wachtrijen nemen als gevolg van de langere dichtligtijd en de autonome groei van het autoverkeer toe tot gemiddeld circa 150 meter op de Van Salmstraat en meer dan 2 kilometer op de Kapelweg in buurtschap Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van circa 150 meter. Deze lange wachtrijen hebben directe gevolgen voor de leefbaarheid. Door de langere dichtligtijden en de langere wachtrijen zullen meer conflictsituaties ontstaan, onder meer door het slecht naleven van verkeersregels (voorrangsregeling, roodlichtnegatie, etc.). Hulpdiensten krijgen met PHS te maken met een toenemend aantal sluitingen.

Doelstellingen PHS

Om de capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk beter te benutten en om ruimte te bieden aan een groeiende hoeveelheid reizigers en goederenvervoer werkt ProRail samen met vervoerders en in opdracht van het ministerie van IenM aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). PHS houdt in dat op de drukste trajecten van het Nederlandse spoornetwerk reizigers vanaf 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Ook zal het goederenvervoer via andere routes gaan rijden op het spoornetwerk.

De dubbele overweg Tongersestraat is gelegen direct na de splitsing van het traject Amsterdam - Utrecht - Eindhoven (de spoorlijn van/naar Den Bosch) en het traject Breda - Eindhoven (de spoorlijn van/naar Tilburg). PHS betekent voor beide trajecten een toename van het personenvervoer. Het aantal intercity's neemt in elke richting toe op het traject Amsterdam - Eindhoven van 4 naar 6 per uur en op het traject Breda - Eindhoven van 2 naar 4. Het aantal stoptreinen zal in het kader van PHS op beide trajecten niet toenemen. Het goederenvervoer zal met 3 goederenpaden per uur per richting afnemen op de route Breda - Tilburg - Eindhoven (de Brabantroute) en in gelijke mate toenemen op de lijn Den Bosch - Eindhoven.

Dit betekent dat per saldo op de lijn van/naar Den Bosch een grote toename van spoorvervoer zal zijn terwijl op de lijn van/naar Tilburg sprake zal zijn van een afname van het aantal treinpaden. Om de groei op de lijn Amsterdam - Eindhoven mogelijk te maken werkt ProRail aan het aanpassen van sporen, seinen en wissels. Om veilig hoogfrequent spoorvervoer met zo min mogelijk risico op verstoring van de treindienst te kunnen afwikkelen, is het voor het ministerie van IenM en ProRail van belang om de dubbele overweg in de Tongersestraat te saneren.

1.2 Achtergrond project en aanleiding



Beeld van de dubbele overweg Tongersestraat



Beeld van de dubbele overweg Tongersestraat

Aanpak problematiek

De problematiek van de dubbele overweg is al jaren onderdeel van studie door de gemeente Boxtel en ProRail.

Naar aanleiding van een tweetal dodelijke ongevallen op de overweg Bakhuisdreef is besloten om de overweg Bakhuisdreef in afwachting van nadere besluitvorming tijdelijk te sluiten en te saneren. Aansluitend is vanuit het ministerie van IenM in 2009 de toezegging gedaan de door de gemeente Boxtel voorgestelde gezamenlijke aanpak van de verkeersproblematiek rondom de dubbele overweg Tongersestraat te ondersteunen.

Dat verzoek is gehonoreerd met opname in de PHS Voorkeursbeslissing van juni 2010. Hierin heeft het rijk een bijdrage gereserveerd voor het oplossen van de verkeersproblematiek van de dubbele overweg in de Tongersestraat en nog drie andere overwegen. In de planuitwerking van PHS hebben gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM het gezamenlijk onderzoek opgepakt.

Financiële kaders

De Tweede Kamer heeft aan het Kabinet verzocht bij de nadere invulling van PHS expliciet in te gaan op het behoud van de stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid en om concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden. De toezegging is gedaan om daar in overleg met de lokale en regionale overheden naar te kijken. Omdat het in deze gevallen gaat om de gedeelde verantwoordelijkheid van de weg- en spoorwegbeheerder is er in PHS een taakstellend budget gereserveerd van € 100 miljoen voor vier overwegen met maximaal 50% financiering vanuit PHS. Eén van deze vier overwegen is de dubbele overweg in de Tongersestraat te Boxtel. Om veilig hoogfrequent spoorvervoer met zo min mogelijk risico op verstoring (doelstelling PHS) mogelijk te maken, is het voor het ministerie en ProRail van belang om de dubbele overweg in de Tongersestraat te saneren. Hierbij is met name de overweg op de lijn Den Bosch van groot belang omdat op deze lijn de grootste toename zit van treinverkeer. De mate van co-financiering vanuit PHS zal afhankelijk zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS.

Voortraject

Het traject om te komen tot een oplossing van de problematiek is tot dusver aangepakt in een drietal studies:

- Probleemanalyse verkeerssituatie t.p.v. dubbele overweg Tongersestraat (Goudappel-Coffeng, 26 maart 2013). Een volledige en integrale analyse van de verkeersproblematiek. De probleemanalyse vormt de probleemstelling van alle aansluitende publicaties. Ook de doelstellingen van deze studie zijn gebaseerd op de probleemanalyse (zie bijlage 2 'Probleemanalyse Goudappel-Coffeng').
- Burgerparticipatietraject (2012-2013). Een proces dat in opdracht van ProRail in gezamenlijk initiatief met de gemeente Boxtel en het ministerie van IenM is uitgevoerd met inbreng van Movares en Goudappel-Coffeng (zie bijlage 3 'Posters van twee nader uit te werken oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatietraject').
- Value Engineering door Movares (2010-2011) in opdracht van ProRail en in samenwerking met Provincie Noord-Brabant, ProRail, ministerie van IenM en gemeente Boxtel.

Opdracht Royal HaskoningDHV

De gemeenteraad van Boxtel heeft op basis van het resultaat uit het burgerparticipatietraject en onder kennisname van de position paper van ProRail en het ministerie van IenM op 23 april 2013 de keuze gemaakt om 2 van de aangereikte oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatietraject verder uit te werken. Deze twee oplossingsrichtingen worden nader toegelicht in paragraaf 2.1. Bij amendement heeft de gemeenteraad daarbij bevestigd dat de verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) in elk geval onderdeel is van de oplossing van de problematiek rondom de dubbele overweg en bepaald dat de overlast in de Baroniestraat en omgeving niet mag toenemen (zie ook bijlage 5 'Raadsbesluit en amendement 23 april 2013'). Royal HaskoningDHV heeft van de gemeente Boxtel, het ministerie van IenM en ProRail de opdracht gekregen om dit nader te verrichten onderzoek uit te voeren en voor beide oplossingsrichtingen varianten te ontwikkelen, te optimaliseren en te trechteren tot één voorkeursvariant per oplossingsrichting. Op basis van de resultaten uit dit nader onderzoek zal besluitvorming plaatsvinden over de gewenste voorkeursvariant. De oplossingsrichting die uiteindelijk de voorkeur van alle betrokken partijen krijgt, wordt in het MER en OTB Meteren-Boxtel opgenomen.

Betrokken partijen

PARTNERS

- Gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM zijn gezamenlijk opdrachtgever. Gemeente Boxtel en ProRail respectievelijk als weg- en spoorwegbeheerder en het ministerie van IenM als opdrachtgever van PHS.
- De provincie Noord-Brabant is indirect betrokken en wordt in het kader van PHS en als mogelijke subsidieverstrekker geïnformeerd over de voortgang.

ADVISEURS

- Royal HaskoningDHV is opdrachtnemer en verantwoordelijk voor de variantontwikkeling, -beoordeling en -afweging. Doelstelling is om deze helder en herleidbaar te laten plaatsvinden en te rapporteren.
- Movares maakt als adviseur voor ProRail ontwerp en kostenraming van de spoorkruisende delen.
- Goudappel-Coffeng is betrokken als verkeerskundig adviesbureau. Verkeersgegevens zijn berekend met het statisch regionale verkeersmodel GGA 's-Hertogenbosch.



Beeld van de Tongersestraat



Bestaande situatie Annastraat



Bestaande kruising Tongersestraat, Van Hornstraat en Breukelsestraat



Zicht vanaf de dubbele spoorwegovergang richting het station Boxtel

1.3 Relevante ontwikkelingen

Relevante ontwikkelingen

Naast deze aanpak van de problematiek van de dubbele overweg spelen er nog de volgende relevante ontwikkelingen in de gemeente Boxtel:

VERBINDINGSWEG LADONK - KAPELWEG

Vanwege de leefbaarheid in Kalksheuvel en vanwege de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat werkt de gemeente Boxtel reeds aan de planvorming van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK). Het ontwerp bestemmingsplan van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg is op 15 augustus 2013 gepubliceerd in de Staatscourant. Na realisatie van deze verbindingsweg loopt de westelijke ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk niet langer meer door buurtschap Kalksheuvel en langs de dubbele overweg, maar over deze verbindingsweg. De VLK leidt tot een vereenvoudiging van de verkeerssituatie rondom de dubbele overweg en daarmee tot een afname van de problematiek rondom de dubbele overweg in de Tongersestraat. De VLK is daarom integraal onderdeel van de beide uit te werken oplossingsrichtingen. De gemeente Boxtel beschouwt een financiering van de VLK dan

ook als integraal onderdeel van de oplossing van de verkeersproblematiek rondom de dubbele overweg in de Tongersestraat.

Maatregelen aan de overwegen Kapelweg en d'Ekker zijn onderdeel van de VLK en dus meegenomen in deze studie. Een eventuele definitieve sluiting van de tijdelijk opgeheven overweg Bakhuisdreef kan onderdeel zijn van de planvorming.

OPTIMALISATIE AANKONDIGING SPINTERTREINEN

Een van de maatregelen die genoemd is in het burgerparticipatietraject is het doorvoeren van een technische aanpassing in de aankondiging van sprintertreinen. Deze gewijzigde aankondiging verkort de gemiddelde sluitingstijd per sluiting van de spoorwegovergang. Deze maatregel is niet afhankelijk van de gekozen variant. ProRail is voornemens deze maatregel uit te voeren. De effecten van deze maatregel zijn onvoldoende om de probleemsituatie op de dubbele overweg te laten verdwijnen.

DUITS LIJNTJE

De provincie Noord-Brabant voert een studie uit naar de haalbaarheid van het reactiveren van het "Duits lijntje" ten zuiden van de Keulsebaan. Of, wanneer, en in welke omvang spoorverkeer plaats zal vinden op dit Duits lijntje is ten tijde van deze studie niet bekend. Gezien deze onduidelijkheid wordt geen rekening gehouden met reactivering van het Duits lijntje.



Tracé Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK)

1.4 Doelstelling en randvoorwaarden

Doelstelling en randvoorwaarden

DOELSTELLING

De partners in het project, te weten gemeente Boxtel, ministerie van IenM en ProRail hebben in het voortraject elk hun belangen gedeeld en de volgende gezamenlijke doelstelling geformuleerd:

Het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie rond de dubbele overweg.

RANDVOORWAARDEN

Bij de doelstelling zijn door de betrokken partners de volgende randvoorwaarden van toepassing verklaard. Deze randvoorwaarden spelen ook een belangrijke rol in de onderlinge afweging van varianten binnen een oplossingsrichting en in de eindafweging.

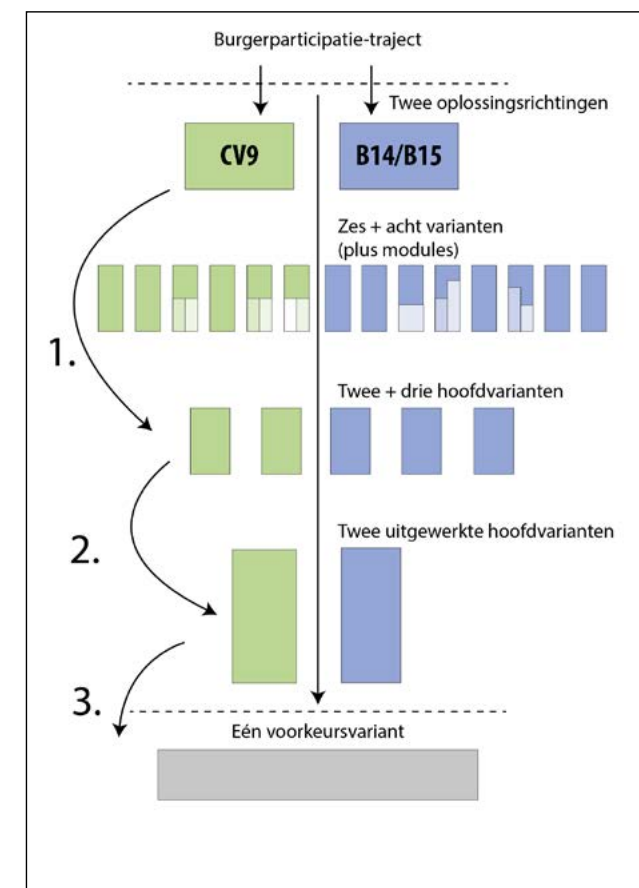
De gevonden oplossing:

- moet passen binnen het GVVP³ van Boxtel;
- mag geen toename van het aantal overwegen omvatten (bij voorkeur afnemen);

- moet getoetst worden op beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor voor treinreizigers;
- moet passen binnen de door het Rijk gestelde financiële randvoorwaarden: 50% co-financiering en gemaximaliseerde financiële bijdrage vanuit het Rijk.
De mate van co-financiering vanuit PHS zal afhankelijk zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS;

- dient een totaaloplossing in te houden. Daarop wordt de financiering en de effectbeoordeling gebaseerd. Gefaseerde uitvoering van de maatregelen kan onderzocht worden.

De doelstellingen en randvoorwaarden zijn vertaald in beoordelingscriteria voor de toetsing van verschillende hoofdvarianten (zie paragraaf 3.1 'Hoofdvarianten en beoordelingscriteria').



Schematische weergave proces van variantenontwikkeling, optimalisatie en trechtering

³ Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan, gemeente Boxtel, november 2008

1.5 Aanpak en werkwijze

Aanpak en werkwijze

In een proces van variantontwikkeling, optimalisatie en trechtering zijn de oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken om te komen tot 1 uitgewerkte voorkeursvariant per oplossingsrichting. De voor- en nadelen van de uitgewerkte voorkeursvarianten worden in deze rapportage uitgebreid toegelicht. Op basis van deze informatie kan een onderbouwd en gedragen besluit worden genomen het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie rond de dubbele overweg. Het proces om te komen tot een voorkeursvariant is doorlopen in drie stappen (zie ook schema pagina 12). In elke stap is er gestreefd naar een helder en herleidbaar keuzeproces.

STAP 1: ONTWERP EN SELECTIE VARIANTEN

In een eerste stap zijn zes respectievelijk acht varianten ontworpen binnen de 2 oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatietraject. Varianten zijn aangereikt door betrokkenen in het voorafgaande burgerparticipatietraject en/of worden ontworpen om kansrijke ideeën voor optimalisatie te toetsen en eventuele ongewenste neveneffecten van

maatregelen te kunnen mitigeren.

Vervolgens zijn deze varianten getoetst op verkeerskundige effecten, functionaliteit overig verkeer en civieltechnische haalbaarheid om door middel van een eerste optimalisatie en trechtering uit te komen op twee respectievelijk drie hoofdvarianten per oplossingsrichting.

De belangrijkste afwegingen en de resultaten van deze stap zijn omschreven in dit hoofdstuk. Alle ontworpen varianten en de afwegingen van optimalisatie en trechtering in deze stap zijn omschreven in bijlage 6.

STAP 2: INTEGRALE VARIANTENAFWEGING PER OPLOSSINGSRICHTING

De twee en drie hoofdvarianten per oplossingsrichting zijn vervolgens in stap 2 met elkaar vergeleken op basis van vijf hoofdcriteria met onderlinge subcriteria. Deze criteria zijn gebaseerd op de doelstelling en randvoorwaarden van het project. Het betreft de hoofdcriteria:

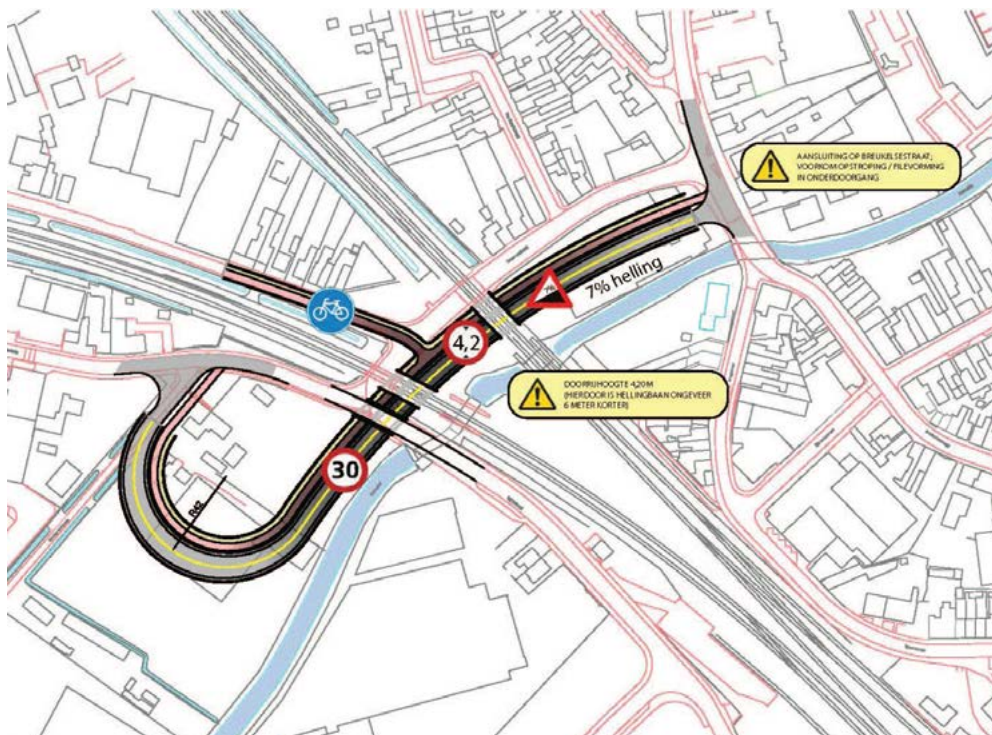
- Oplossend vermogen / verkeerskundige effecten
- Financiën
- Beleidskader
- Leefbaarheid

▪ Ruimtelijke effecten

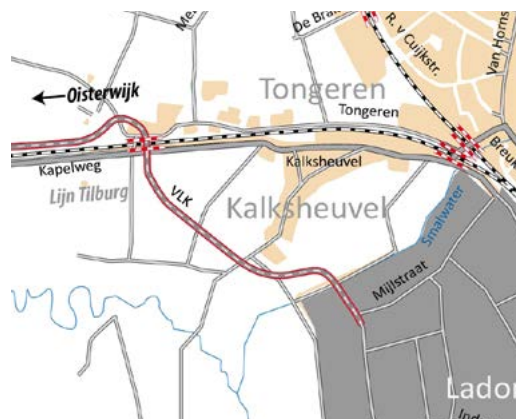
Na deze afweging resteert er 1 uitgewerkte voorkeursvariant per oplossingsrichting. De twee en drie hoofdvarianten per oplossingsrichting, de twee uitgewerkte voorkeursvarianten en de afwegingen in deze stap staan in hoofdstuk 3.

STAP 3: EINDAFWEGING

In stap 3 zijn de voor- en nadelen van de uitgewerkte voorkeursvarianten per oplossingsrichting in beeld gebracht. De kostenramingen van de uitgewerkte voorkeursvarianten worden nader uitgewerkt en de mogelijkheden voor fasering worden onderzocht. De beoordeling in stap 3 is input voor het keuzeproces om te komen tot een voorkeursvariant. De uitgewerkte kostenramingen, de afwegingen met betrekking tot fasering en de uitgewerkte voorkeursvarianten en voor- en nadelen per uitgewerkte voorkeursvariant zijn omschreven in hoofdstuk 4.



Oplossingsrichting CV9: Tunnel Tongersestraat
(bron: burgerparticipatietraject. Zie ook bijlage 3)



Tracé Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK)



Oplossingsrichting B14/B15: Omleiding
(bron: burgerparticipatietraject. Zie ook bijlage 3)

2. Ontwerp en selectie varianten

2.1 Inleiding

Twee oplossingsrichtingen en varianten

De gemeenteraad van Boxtel heeft op 23 april 2013 de keuze gemaakt om 2 van de aangereikte oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatietraject verder uit te werken. Door de gemeenteraad zijn bewust twee uiteenlopende oplossingsrichtingen gekozen, die zich onderscheiden in de wijze waarop het spoor wordt gekruisd in combinatie met aanpassingen van de lokale wegenstructuur. Doel is om de effecten van beide oplossingsrichtingen in beeld te brengen en onderling te vergelijken.

De twee gekozen oplossingsrichtingen zijn:

TUNNELVARIANTEN CV9

Oplossingsrichting CV9 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg (VLK) en een tunnel voor fiets- en autoverkeer op de plaats van de huidige overweg Tongersestraat. De problematiek van de dubbele overweg wordt opgelost doordat de overwegen worden opgeheven en vervangen door een tunnel. De verkeersstructuur van de kern Boxtel blijft gelijk aan de bestaande situatie omdat verkeer gebruik blijft maken van de route over de Tongersestraat (maar dan door het spoor ongelijkvloers te passeren).

De varianten binnen deze oplossingsrichting verschillen van elkaar in de lengte van de toerit aan de westzijde en oostzijde en in de wijze van aansluiten op de bestaande wegenstructuur. De varianten binnen deze oplossingsrichting worden verder verduidelijkt in bijlage 6 'Toelichting stap 1: Ontwerp en selectie varianten'.

OMLEIDINGSVARIANTEN B14/B15

Oplossingsrichting B14/B15 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg (VLK), het opheffen van één of beide overwegen op de Tongersestraat en het aanpassen van de wegenstructuur van Boxtel. Het opheffen van beide overwegen wordt vanuit PHS als belangrijk gezien om het risico op verstoring van de treindienst bij hoogfrequent spoorvervoer te minimaliseren.

De varianten binnen deze oplossingsrichting verschillen van elkaar in het sluiten van één of beide overwegen en in de aanpassingen aan de bestaande wegenstructuur. De varianten binnen deze oplossingsrichting worden verder verduidelijkt in bijlage 6.

VERBINDINGSWEG LADONK-KAPELWEG (VLK)

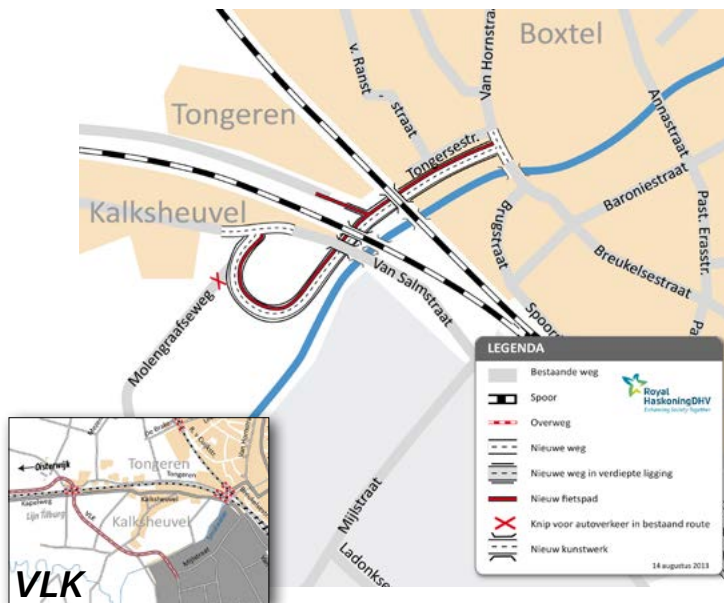
De VLK is integraal onderdeel van de beide uit te werken oplossingsrichtingen. In de kostenraming en

de effectbeoordeling is uitgegaan van sluiting van de overweg Kapelweg en een vernieuwing van de gelijkvloerse overweg d'Ekker zoals in het voorlopig ontwerp van de VLK (zie bijlage 1). Een eventuele definitieve sluiting van de tijdelijk opgeheven overweg Bakhuisdreef kan onderdeel zijn van de planvorming.

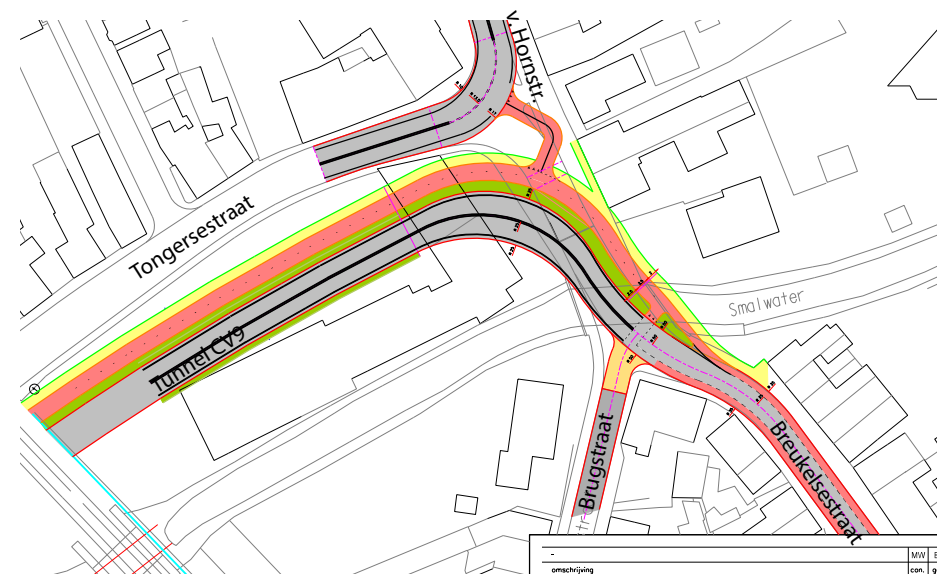
Werkwijze stap 1

In een eerste stap zijn veertien varianten ontworpen binnen de 2 oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatietraject. Varianten binnen de oplossingsrichtingen zijn aangereikt door betrokkenen in het voorafgaande burgerparticipatietraject en/of worden ontworpen om kansrijke ideeën voor optimalisatie te toetsen en eventuele ongewenste neveneffecten te kunnen mitigeren. Vervolgens zijn binnen stap 1 de ontworpen varianten getoetst op verkeerskundige effecten, functionaliteit overig verkeer en civiel-technische haalbaarheid. Met deze toetsing wordt in een eerste proces van optimalisatie getrechterd naar 2-3 hoofdvarianten per oplossingsrichting. De belangrijkste afwegingen en de resultaten van deze stap zijn omschreven in dit hoofdstuk. Alle ontworpen varianten en de afwegingen van optimalisatie en trechtering in deze stap zijn omschreven in bijlage 6.

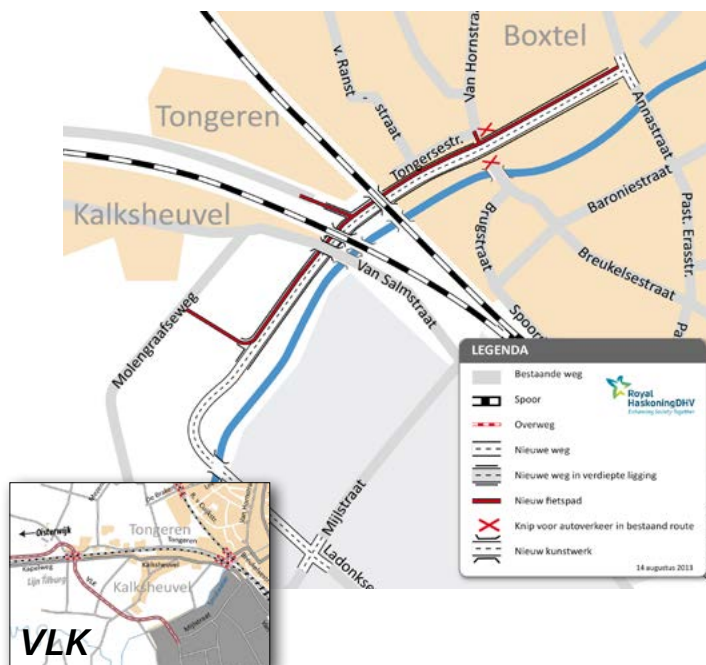
Tekeningen van twee onderzochte varianten. Afbeeldingen van alle onderzochte varianten zijn opgenomen in bijlage 6.



Onderzochte variant CV9 1a: Aanleg VLK en Tunnel Kort-Kort



Schetsontwerp oostelijke toerit tunnelvarianten CV9



Onderzochte variant CV9 4: Aanleg VLK en Tunnel Lang-Lang met knip



Beeld van de Molengraafseweg in de bestaande situatie.

2.2 Optimalisatie & trechtering CV9

Hoofdpunten optimalisatie en trechtering CV9

OOSTELIJKE TOERIT EN TUNNELHOOGTE

De fysieke inpassing van de oostelijke toerit van de tunnel en de aansluiting van de oostelijke toerit op de aangrenzende wegenstructuur zijn een belangrijk aandachtspunt geweest in het proces van variantenontwikkeling en optimalisatie van oplossingsrichting CV9.

Aan de oostzijde van het spoor is er weinig ruimte beschikbaar om de benodigde lengte voor de toerit van de tunnel fysiek in te passen. Het is noodzakelijk om de oostelijke toerit voor autoverkeer uit te voeren met een hellingspercentage van 7%. Alternatieve maatregelen die nodig zijn om een tunnel meteen minder steil hellingspercentage te kunnen realiseren zoals doorsteek van de toerit tot aan de Annastraat en het mogelijke verhogen van het spoor zijn in stap 1 onderzocht op verkeerskundige effecten, functionaliteit overig verkeer en civieltechnische haalbaarheid. Alternatieven blijken niet of minder goed te voldoen aan de doelstellingen van het project. De gemaakte afwegingen worden nader toegelicht in bijlage 6 'Toelichting stap 1: Ontwerp en selectie varianten'.

In verband met de gewenste beschikbaarheid van de tunnel voor alle hulpdiensten is de hoogte van de tunnel vastgesteld op 4,20 meter.

KNIP IN DE VAN HORNSTRAAT

Uit de analyse van verkeerskundige effecten in stap 1 blijkt dat alle varianten van de oplossingsrichting CV9 leiden tot een toename van autoverkeer in het centrum van Boxtel. Om te zorgen dat deze verkeersstroom zo veel mogelijk gebruik maakt van daartoe bestemde wegen zijn diverse varianten onderzocht van aansluitingen van de oostelijke toerit op de aangrenzende wegenstructuur.

Uit de vergelijking van de varianten blijkt dat de varianten met een knip in de Van Hornstraat leiden tot de kleinst mogelijke toename van autoverkeer in woonstraten. De toename van verkeer in woonstraten blijft in deze varianten beperkt tot de Breukelsestraat en het westelijke deel van de Baroniestraat.

Ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om een knip in de Van Hornstraat toe te passen. Met een knip in de Van Hornstraat sluit de tunnel aan op een bocht in plaats van op een T-splitsing waardoor er geen sprake is van wachtend

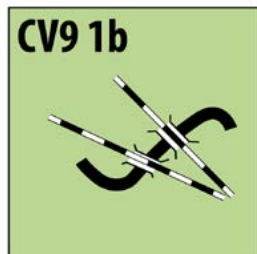
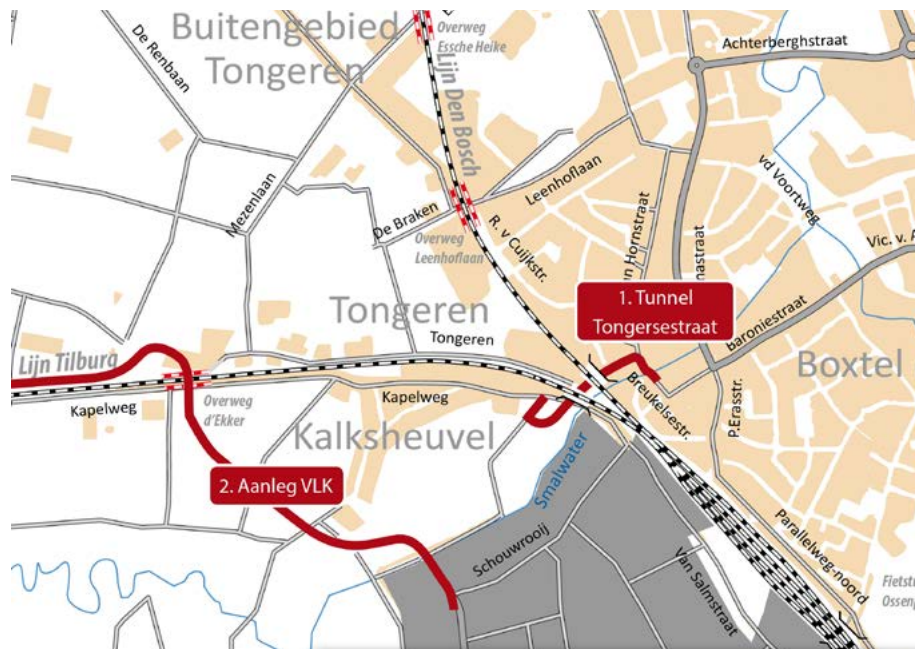
verkeer voor de kruising in de tunnel. Het ontwerp voor de oostelijke aansluiting van de tunnel is te zien in de tekening rechtsboven op pagina 16. De gemaakte afwegingen worden nader toegelicht in bijlage 6.

AANSLUITING FIETSVERKEER OP TONGEREN

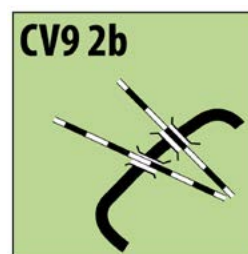
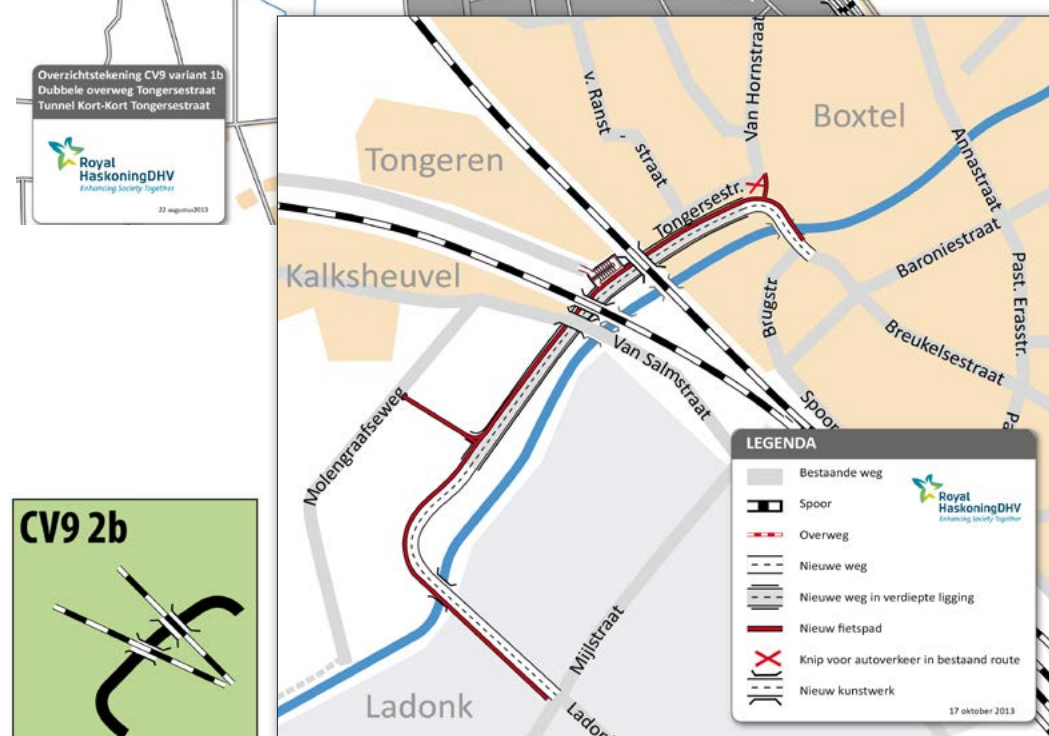
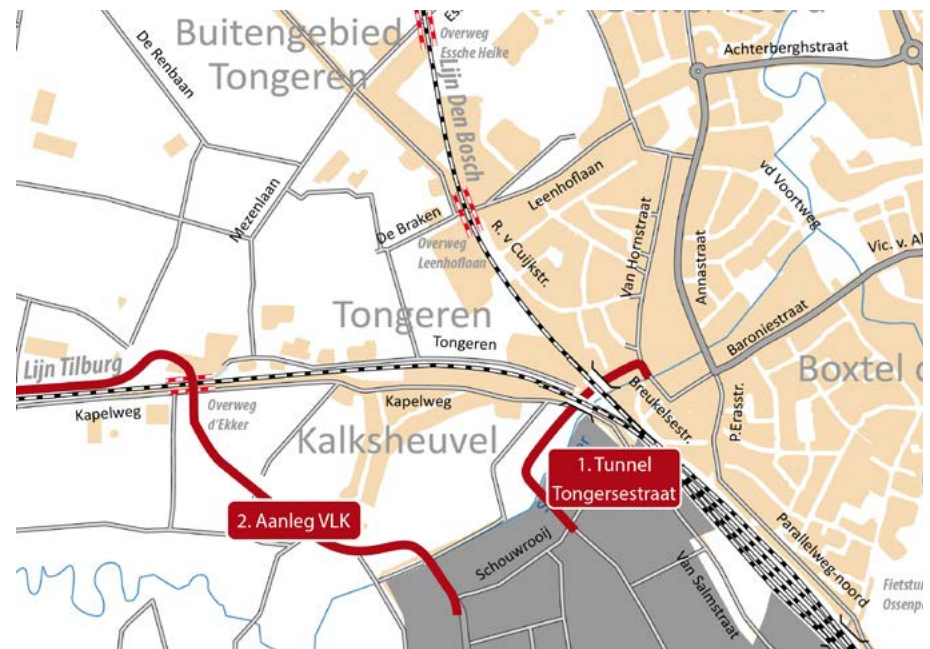
Vanwege de beschikbare ruimte en de veiligheid van het fietsverkeer wordt de aansluiting van de weg Tongeren op de tunnel uitgevoerd met een trap voor voetgangers gecombineerd met een fietsgoot.

OPTIMALISATIE WESTELIJKE TOERIT

Twee mogelijke varianten voor de westelijke toerit van de tunnel zijn onderzocht. Een korte variant van de toerit die via de Molengraafseweg aansluit op de Kapelweg in buurtschap Kalksheuvel en een lange variant van de toerit die aansluit op de Mijlstraat in bedrijventerrein Ladonk. Om te komen tot een goede afweging is meer informatie nodig. Beide varianten worden verder onderzocht in stap 2.



Schetsontwerp CV9 Variant 1b: Tunnel Kalksheuvel-Centrum Tongersestraat



Schetsontwerp CV9 Variant 2b: Tunnel Ladonk-Centrum Tongersestraat

Twee gekozen hoofdvarianten CV9

Dit proces van optimalisatie en trechtering heeft geleid tot twee hoofdvarianten binnen de oplossingsrichting CV9 met de onderstaande specificaties. Deze twee hoofdvarianten worden verder onderzocht in een integrale variantenafweging per oplossingsrichting in stap 2.

ALGEMENE SPECIFICATIES HOOFDVARIANTEN CV9

- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
- De aanleg van een tunnel iets ten zuiden van de Tongersestraat;
- Tunnelhoogte voor autoverkeer is 4,20 meter;
- Tunnel is niet toegankelijk voor vrachtverkeer en wel toegankelijk voor alle hulpdiensten;
- Aan de oostzijde een korte toerit met een bocht die aansluit op de Breukelsestraat met een knip voor autoverkeer in de Van Hornstraat;
- Aan de oostzijde toegankelijk voor fietsers en voetgangers vanuit de Breukelsestraat, Tongersestraat en de Van Hornstraat;

- Verbreden brug Breukelsestraat over Smalwater en aanpassen wegtracé voor verkeersveilige aansluiting (inclusief aankoop voortuinen);
- Oostzijde korte toerit met een hellingspercentage voor autoverkeer van 7%;
- Westzijde in beide varianten een toerit met een hellingspercentage van 5% voor autoverkeer.
- Twee-richtingen fietspad aan noordzijde tunnel, tunnelhoogte h 2,60 m.;
- Hellingspercentage fietsverkeer 5% aan beide zijden.
- Fietsaansluiting vanuit de tunnel op de weg Tongeren wordt uitgevoerd d.m.v. een trap met fietsgoot.

CV9 VARIANT 1B

Aspecten specifiek voor CV9 variant 1b:

- De aanleg van een tunnel voor autoverkeer, fietsers en voetgangers van de Kapelweg naar de Breukelsestraat (kort-kort);
- Aan de westzijde een korte toerit met lus die via de Molengraafseweg aansluit op de Kapelweg;
- Inclusief benodigde aanpassingen aan de Molengraafseweg;

- Met een aansluiting voor fietsers en voetgangers op de Kapelweg via de Molengraafseweg.

CV9 VARIANT 2B

Aspecten specifiek voor CV9 variant 2b:

- Aanleg Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- De aanleg van een tunnel voor autoverkeer, fietsers en voetgangers van de Mijlstraat naar de Breukelsestraat (lang-kort);
- Aan de westzijde een lange toerit die aansluit op de Mijlstraat-Ladonkseweg;
- Inclusief brug over Smalwater;
- Met een aansluiting voor fietsers en voetgangers op de Molengraafseweg en de Mijlstraat.

2.2 Optimalisatie & trechtering B14/B15

Hoofdpunten optimalisatie & trechtering B14/B15

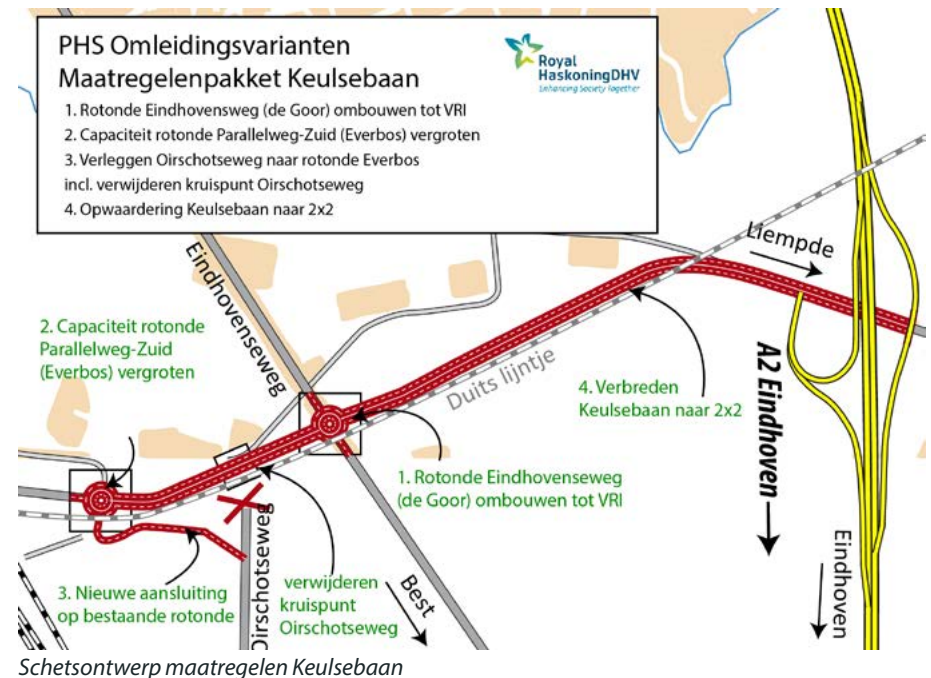
Oplossingsrichting B14/B15 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg (VLK), het opheffen van één of beide overwegen op de Tongersestraat en het aanpassen van de wegenstructuur van Boxtel. Het opheffen van beide overwegen wordt vanuit PHS als belangrijk gezien om het risico op verstoring van de treindienst bij hoogfrequent spoorvervoer te minimaliseren. De varianten binnen deze oplossingsrichting verschillen van elkaar in het sluiten van één of beide overwegen en in de aanpassingen aan de bestaande wegenstructuur.

VLK

Voor de omleidingsvarianten is de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) essentieel. Door het sluiten van één of beide overwegen neemt het aantal verbindingen tussen het centrum van Boxtel en bedrijventerrein Ladonk af. Met de aanleg van de VLK ontstaat er een alternatieve toegang tot het bedrijventerrein. Door de aanleg van de VLK wordt het mogelijk om opties te beschouwen waarbij overwegen opgeheven worden zonder aanleg van een tunnel voor autoverkeer.

OPWAARDERING KEULSEBAAN

Uit de toets op verkeerskundige effecten blijkt dat opwaardering van de Keulsebaan naar 2x2 rijbanen vanaf de aansluiting Parallelweg-Zuid tot en met de aansluitingen op de A2 in alle omleidingsvarianten noodzakelijk is om de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk te garanderen. De verhouding tussen intensiteit en capaciteit is op deze wegvakken in de onderzochte varianten in de ochtendspits en avondspits groter dan 0,80 (indicatie voor maximale capaciteit). Daarbij komt dat in de omleidingsvarianten de Keulsebaan de enige mogelijke oostelijke ontsluiting wordt van bedrijventerrein Ladonk. Daarmee neemt het relatieve belang van de Keulsebaan als ontsluitingsweg toe en is in het geval van filevorming op de Keulsebaan het effect op de totale verkeersstructuur van Boxtel groter. Het is mogelijk om een goede verkeersafwikkeling te behouden op de gehele Keulsebaan door in alle omleidingsvarianten de kruispunten en de rijbanen



MAATREGELENPAKKET KEULSEBAAN

- Ombouw kruispunt Eindhovenweg (de Goor) tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt.
- Ombouw kruispunt Parallelweg Zuid - Oirschotseweg (Everbos) tot een turborotonde of met verkeerslichten geregeld kruispunt (ook afhankelijk van de benodigde ruimte voor een turborotonde, inpassing extra rijstroken aan zijde tunnel spoor).
- Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan naar 2x2 rijstroken tussen kruispunt Keulsebaan – Parallelweg Zuid (Everbos) en aansluitingen A2.
- Omleggen Oirschotseweg en aansluiten op kruispunt Keulsebaan - Parallelweg Zuid (Everbos).

te verbreden vanaf de aansluiting Parallelweg-Zuid tot en met de aansluitingen op de A2. De capaciteit van de spoorwegonderdoorgang is op rijbaanniveau voldoende wanneer de rotondes aan beide zijden van de deze tunnel voldoende capaciteit hebben.

FIETSVERBINDING KALSHEUVEL - BOXTEL

Bij alle omleidingsvarianten (B14/B15) is een verbinding noodzakelijk voor fietsers en voetgangers tussen de buurtschappen Kalsheuvel, Tongeren en Boxtel Centrum om te voorzien in voldoende bereikbaarheid en leefbaarheid. De beste variant hiervoor is een tunnel op de locatie van de Tongersestraat. Het behouden van een gelijkvloerse oversteek voor fietsers op de Tongersestraat is in strijd met de doelstellingen van PHS en een fietstunnel op de locatie Baroniestraat is duurder en geeft geen ontsluiting voor buurtschap Tongeren.

BEHOUDEN VERBINDING TONGEREN - CENTRUM BOXTEL

Uit de analyse van verkeerskundige effecten in stap 1 blijkt dat de B14/B15 varianten met een sluiting van beide overwegen leiden tot een afname van de bereikbaarheid voor autoverkeer. Om dit effect

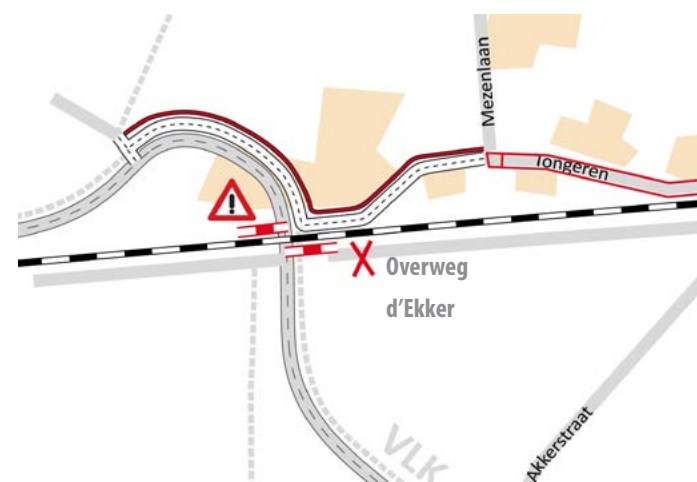
te mitigeren is de mogelijkheid bekeken om de verbinding tussen de weg Tongeren en het centrum van Boxtel in stand te houden. In combinatie met een aansluiting van de weg Tongeren op de VLK ontstaat er zo een alternatieve verbinding tussen het centrum van Boxtel en bedrijventerrein Ladonk over de weg Tongeren en de VLK. Deze varianten zijn verkeerskundig interessant om verder te onderzoeken. Het in stand houden van de verbinding tussen de weg Tongeren en het centrum van Boxtel is mogelijk door de overweg in de spoorlijn van/naar Den Bosch gelijkvloers open te houden of door de aanleg van een tunnel met een bocht van het centrum van Boxtel naar de Tongersestraat.

De variant waarin slechts één overweg wordt gesloten (B14/B15 variant 4) voldoet niet aan de doelstellingen van PHS. In stap 2 moet in de afweging meegenomen worden dat de mate van co-financiering vanuit PHS afhankelijk zal zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS. De variant met een tunnel met bocht (B14/B15 variant Extra) voldoet wel aan de doelstellingen van PHS en is fysiek inpasbaar. Beide varianten leiden tot een betere bereikbaarheid en worden verder

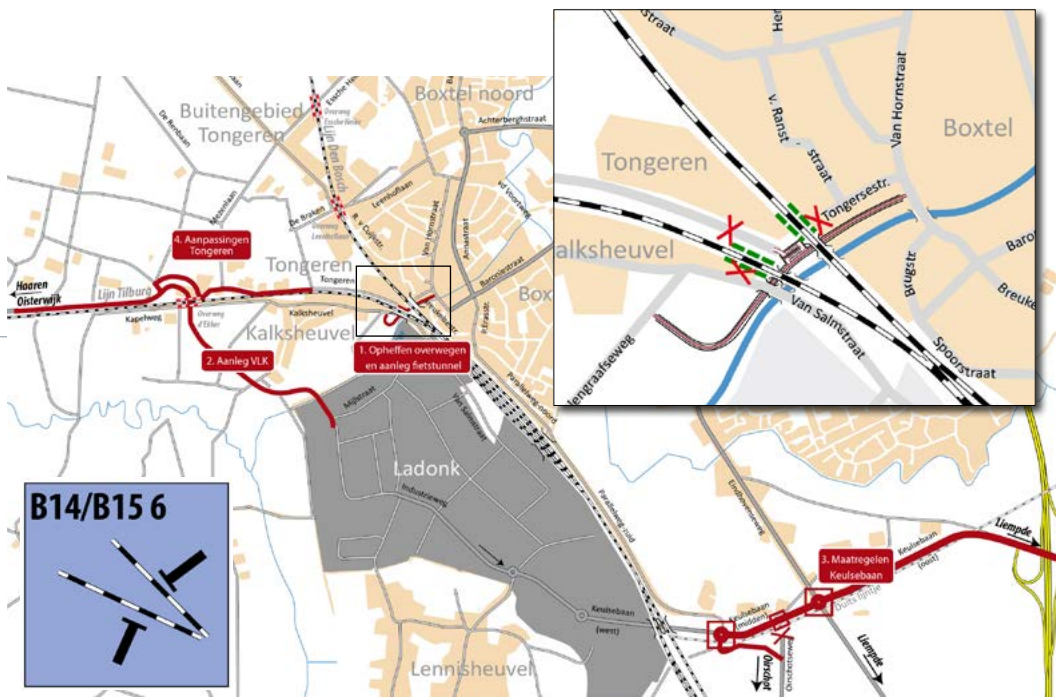
onderzocht in stap 2 naast de variant met een sluiting van beide overwegen (B14/B15 variant 6).

AANSLUITING WEG TONGEREN OP DE VLK

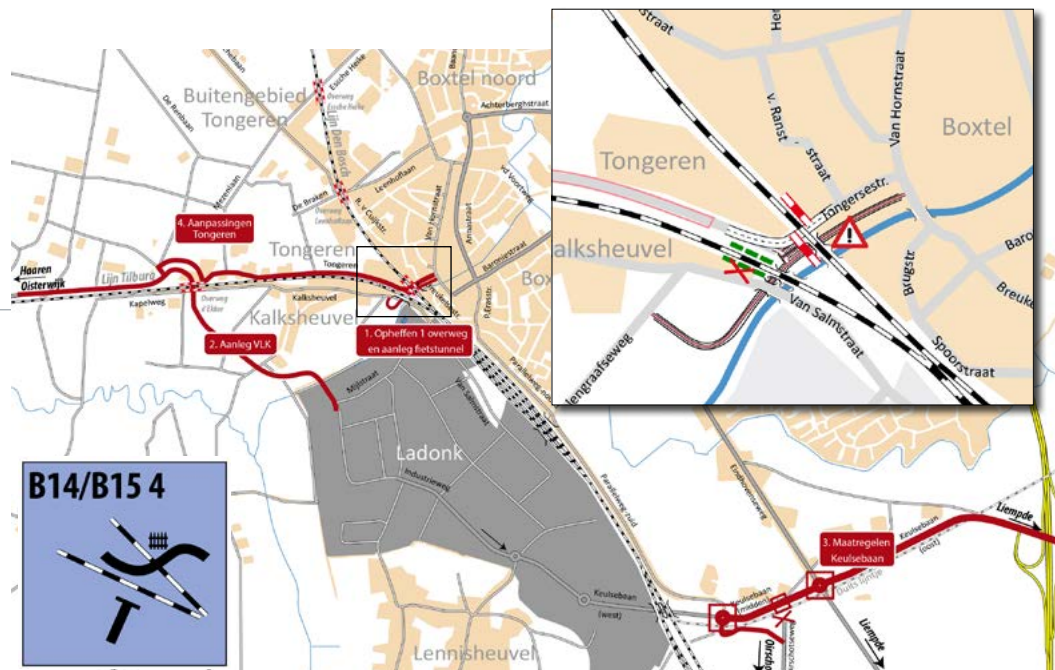
Alle omleidingsvarianten geven een verkeerstoename in het buitengebied rond het buurtschap Tongeren. Om het centrum van Boxtel te ontzien, om de bereikbaarheid te verbeteren en om te zorgen dat het autoverkeer in het buitengebied gebruik maakt van de daarvoor bestemde VLK is er voor gekozen om in alle varianten de weg Tongeren aan te sluiten op de VLK en om maatregelen uit te voeren aan de weg Tongeren om de verkeersveiligheid te vergroten.



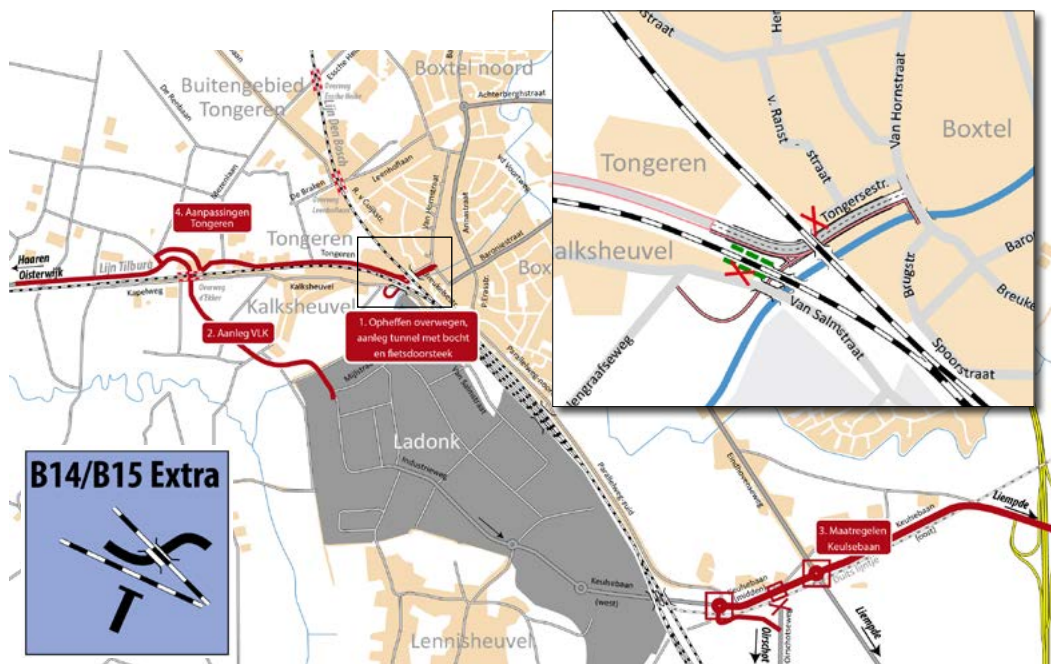
Schetsontwerp aansluiting Tongeren-VLK



Overzichtskarta B14/B15 Variant 6: Omleiding Zuidelijke Randweg (beide overwegen gesloten)



Schetsontwerp B14/B15 Variant 4: (overweg Den Bosch gelijkvloers)



Schetsontwerp B14/B15 Variant Extra: (overweg Den Bosch ongelijkvloers)

LEGENDA Varianten Dubbele overweg Tongersestraat	
	Bestaande weg
	Fietspad
	Spoor
	Gelijkvloerse overweg autoverkeer
	Sluiten overweg
	Aanleg weg
	Aanleg weg in verdiepte ligging
	Aanleg fietspad / fietssuggestiestrook
	Aanleg fietstunnel
	Knip voor autoverkeer in bestaand route
	Aanleg kunstwerk



30 juli 2013

Specificaties drie hoofdvarianten B14/B15

Op basis van de eerste optimalisatie en trechtering is het aantal omleidingsvarianten getrechterd tot 3. De verder te onderzoeken varianten zijn;

B14/15 VARIANT 6

- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat
- Omleiding van verkeer over de Keulsebaan;
- Aanpassingen Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken, keerlus en aansluiting op VLK;
- Opwaardering Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de Parallelweg-Zuid tot en met aansluitingen A2;

B14/15 VARIANT 4

- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK); Opheffen van de overweg Tilburg en gelijkvloers openhouden van de overweg Den Bosch;

- Omleiding Keulsebaan in combinatie met het in stand houden van de verbinding tussen de weg Tongeren en het centrum van Boxtel;
- Aanpassingen Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken en aansluiting op VLK;
- Opwaardering Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de Parallelweg-Zuid tot en met aansluitingen A2;

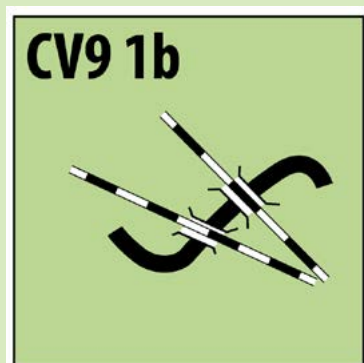
B14/15 EXTRA VARIANT

- Aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat.
- Overweg Den Bosch wordt ongelijkvloers gemaakt door middel van een tunnel met bocht van de Tongersestraat naar de weg Tongeren;
- Omleiding Keulsebaan in combinatie met het in stand houden van de verbinding tussen de weg Tongeren en het centrum van Boxtel;
- Aanpassingen Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken en aansluiting op VLK;

- Opwaardering Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de Parallelweg-Zuid tot en met aansluitingen A2;
- Aanleg van een tunnel voor autoverkeer, fietsverkeer en voetgangers onder de spoorlijn Den Bosch;
- Aanleg van een tunnel voor fietsverkeer en voetgangers onder de spoorlijn van/naar Tilburg;
- Tunnelhoogte voor autoverkeer is 4,20 meter. Tunnel is niet toegankelijk voor vrachtverkeer en wel toegankelijk voor alle hulpdiensten;
- Hellingspercentage autoverkeer oostzijde 7%, westzijde 5%;
- Hellingspercentage fietsverkeer 5%;
- Twee-richtingen fietspad aan zuidzijde tunnel, tunnelhoogte h 2,60 m.

Overzicht resultaat stap 1: Twee & drie hoofdvarianten per oplossingsrichting

CV9 Variant 1b

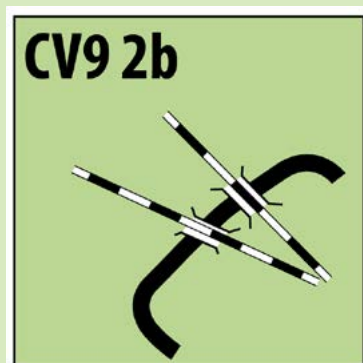


- Verkeerstunnel Tongersestraat Kapelweg-Breukelsestraat;
- Opheffen bestaande overwegen;
- Aanleg VLK;

Specificaties verkeerstunnel:

- Met oostelijke toerit richting Breukelsestraat en knip in de Van Hornstraat. NB: helling 7% en doorgaande weg 30 km/h.;
- Verbreden brug Breukelsestraat en aankoop voortuinen;
- Westelijke aansluiting met lus op Kapelweg via Molengraafsweg;
- Tunnelhoogte 4,20 meter;
- Incl. fietspad in tunnel met fietstrap naar Tongeren en fietsaansluiting op Molengraafsweg;

CV9 Variant 2b

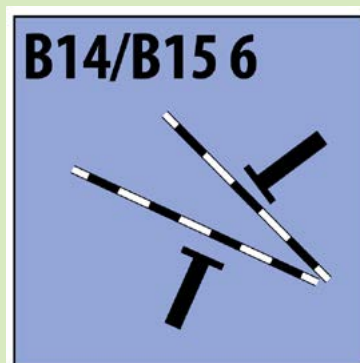


- Verkeerstunnel Tongersestraat Mijlstraat-Breukelsestraat;
- Opheffen bestaande overwegen;
- Aanleg VLK;

Specificaties verkeerstunnel:

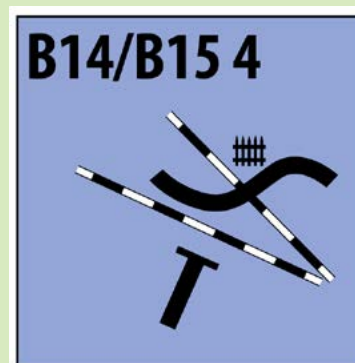
- Met oostelijke toerit richting Breukelsestraat en knip in de Van Hornstraat. NB: helling 7% en doorgaande weg 30 km/h.;
- Verbreden brug Breukelsestraat en aankoop voortuinen;
- Met westelijke aansluiting op Mijlstraat incl. brug over Smalwater;
- Tunnelhoogte 4,20 meter;
- Incl. fietspad in tunnel met fietstrap naar Tongeren en fietsaansluiting op Molengraafsweg en Mijlstraat;

B14/B15 Variant 6



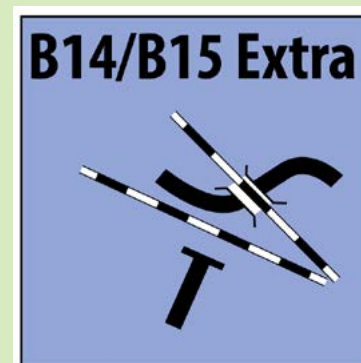
- Opheffen bestaande overwegen lijn Tilburg en Den Bosch en omleiding over Keulsebaan;
- Aanleg VLK;
- Maatregelenpakket Keulsebaan;
- Aanpassingen aan de weg Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken, keerlus en aansluiting op VLK;
- Fietstunnel op de Tongersestraat met fietstrap naar Tongeren en fietsaansluiting op Molengraafsweg.

B14/B15 Variant 4



- Opheffen bestaande overweg lijn Tilburg en omleiding over Keulsebaan.
- Overweg in de lijn Den Bosch gelijkvloers handhaven en de bestaande verbinding tussen de weg Tongeren en het centrum behouden;
- Aanleg VLK;
- Maatregelenpakket Keulsebaan;
- Aanpassingen aan de weg Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken en aansluiting op VLK;
- Fietstunnel op de Tongersestraat met fietstrap naar Tongeren en fietsaansluiting op Molengraafsweg.

B14/B15 Variant Extra



- Opheffen bestaande overwegen lijn Tilburg en Den Bosch en omleiding over Keulsebaan;
- Tunnel met bocht onder de lijn Den Bosch en daarmee in stand houden van de verbinding tussen de weg Tongeren en het centrum;
- Aanleg VLK;
- Maatregelenpakket Keulsebaan;
- Aanpassingen aan de weg Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken en aansluiting op VLK;
- Fietstunnel op de Tongersestr. met fietsaansluiting op Tongeren en Molengraafsweg;

3. Integrale variantenafweging

3.1 Hoofdvarianten en beoordelingscriteria

Inleiding

De volgende twee en drie hoofdvarianten per oplossingsrichting worden in deze stap in een integrale variantenafweging met elkaar vergeleken:

- | | |
|------------------|-------------------------|
| ▪ CV9 Variant 1b | ▪ B14/B15 Variant 6 |
| ▪ CV9 Variant 2b | ▪ B14/B15 Variant 4 |
| | ▪ B14/B15 variant Extra |

Tekeningen van de hoofdvarianten zijn te zien op pag. 16 en 20. De belangrijkste uitgangspunten van de hoofdvarianten staan op de linkerpagina.

De hoofdvarianten per oplossingsrichting worden getoetst aan de mate waarin de varianten beantwoorden aan de doelstellingen en randvoorwaarden van het project. De doelstellingen en randvoorwaarden van het project (zie paragraaf 1.4 p.12) zijn daarvoor vertaald in 5 vijf hoofdcriteria met onderlinge subcriteria.

De referentiesituatie van alle beoordelingen is de autonome ontwikkeling tot 2020 inclusief geplande ontwikkelingen maar exclusief VLK. De VLK wordt in dit onderzoek beschouwd als onderdeel van de twee door de gemeenteraad verkozen oplossingsrichtingen.

1. VERKEER / OPLOSSEND VERMOGEN;

Dit criterium is een vertaling van de volgende doelstelling en randvoorwaarden:

- Het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie rond de dubbele overweg.
- De gevonden oplossing moet passen binnen het GVVP van Boxtel;
- De gevonden oplossing dient een totaaloplossing in te houden. Daarop wordt de financiering en de effectbeoordeling gebaseerd. Gefaseerde uitvoering van de maatregelen kan onderzocht worden.

2. FINANCIËN;

Dit criterium is een vertaling van de volgende randvoorwaarde:

- moet passen binnen binnen de door het Rijk gestelde financiële randvoorwaarden: 50% co-financiering en gemaximaliseerde financiële bijdrage vanuit het Rijk.

3. BELEIDSKADER;

Dit criterium is een vertaling van de volgende randvoorwaarden:

- De gevonden oplossing moet passen binnen het GVVP van Boxtel;
- De gevonden oplossing mag geen toename van het aantal overwegen omvatten (bij voorkeur afnemen);
- De mate van co-financiering vanuit PHS zal afhankelijk zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS;
- De gevonden oplossing moet getoetst worden op beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor voor treinreizigers;

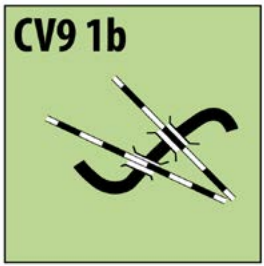
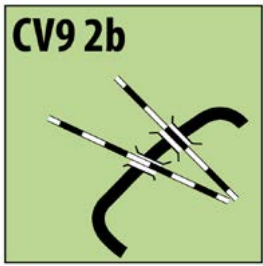
4. LEEFBAARHEID;

In dit criterium worden de effecten van de hoofdvarianten op veiligheid en leefbaarheid in de aangrenzende buurten en wijken getoetst. Leefbaarheid is een doelstelling uit het GVVP van Boxtel;

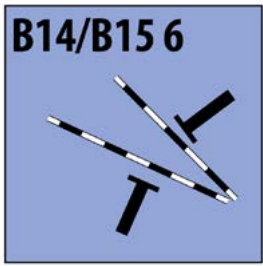
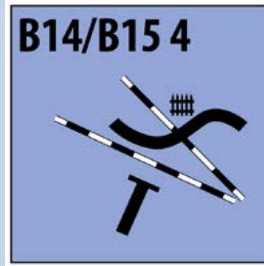
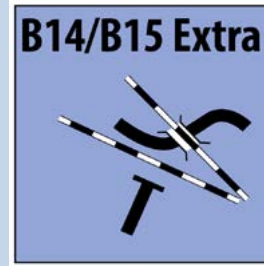
5. RUIMTELIJKE EFFECTEN.

Dit criterium gaat in op een aantal aanvullende aspecten die later ook terug komen in de MER-beoordeling van de varianten zoals deze in het Milieu Effect Rapport worden uitgewerkt dat in het kader van de PHS door ProRail opgesteld wordt voor het spoorwegtraject Meteren – Boxtel. (zie ook Hoofdstuk 1) .

Tunnelvarianten

CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b
	
Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum

Omleidingsvarianten

B14/B15 variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra
		
Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers

0	0	VERKEER / OPLOSSEND VERMOGEN	+	+	++
+	+	Kwaliteit van de verbindingen	0	+	++
Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd. Aandachtspunt is daarbij doorgaand verkeer door Boxtel.	Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd. Aandachtspunt is daarbij doorgaand verkeer door Boxtel.		Lange afstand verkeersrelaties krijgen goed alternatief. Korte afstand relaties (Boxtel-Ladonk/ Tongeren/Kalksheuvel) krijgt omrijafstand.	Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd (mu v Boxtel Noord - Ladonk). Aandachtspunt is doorgaand verkeer door Boxtel.	Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd (mu v Boxtel Noord - Ladonk). Aandachtspunt is doorgaand verkeer door Boxtel.
-	-	GVVP: Ambities m.b.t. verkeersstructuur	+	+	+
Negatief: aantrekkende werking van gebiedsvreemd doorgaand verkeer door Boxtel	Negatief: aantrekkende werking van gebiedsvreemd doorgaand verkeer door Boxtel		Opwaardering verkeerstructuur / routing door buitengebied Tongeren leidt tot sterke verbetering van deze variant	Aandacht voor opwaardering verkeerstructuur / routing door buitengebied Tongeren	Aandacht voor opwaardering verkeerstructuur / routing door buitengebied Tongeren

3.2 Verkeer / oplossend vermogen

Inleiding

In deze paragraaf worden de vijf hoofdvarianten getoetst aan het criterium verkeer / oplossend vermogen. Dit criterium gaat in op de mate waarin de varianten zorgen voor een goede bereikbaarheid en verdeling van verkeer. Verkeer / oplossend vermogen wordt getoetst aan de hand van twee subcriteria.

SUBCRITERIA

1. Bereikbaarheid
2. Ambities verkeersstructuur

Criteria

De varianten hebben naast het oplossen van de problematiek van de dubbele overweg ook nog diverse neveneffecten. In stap 1 is nog geen goed beeld ontstaan van de mate waarin de verschillende varianten voorzien in een goede bereikbaarheid en beantwoorden aan de ambities van de gemeente Boxtel op het GVVP. Om hier een goed beeld van te krijgen, en om de varianten onderling te kunnen vergelijken zijn een aantal criteria geformuleerd. De varianten worden in deze paragraaf op deze aspecten getoetst. Alle varianten worden getoetst ten opzichte

van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020 zonder aanleg van de VLK).

ASPECT 1: BEREIKBAARHEID

KWALITEIT VAN DE VERBINDINGEN

In de bestaande situatie leiden de wachttijden voor de spoorwegovergang tot een grote barrièrewerking van het spoor.

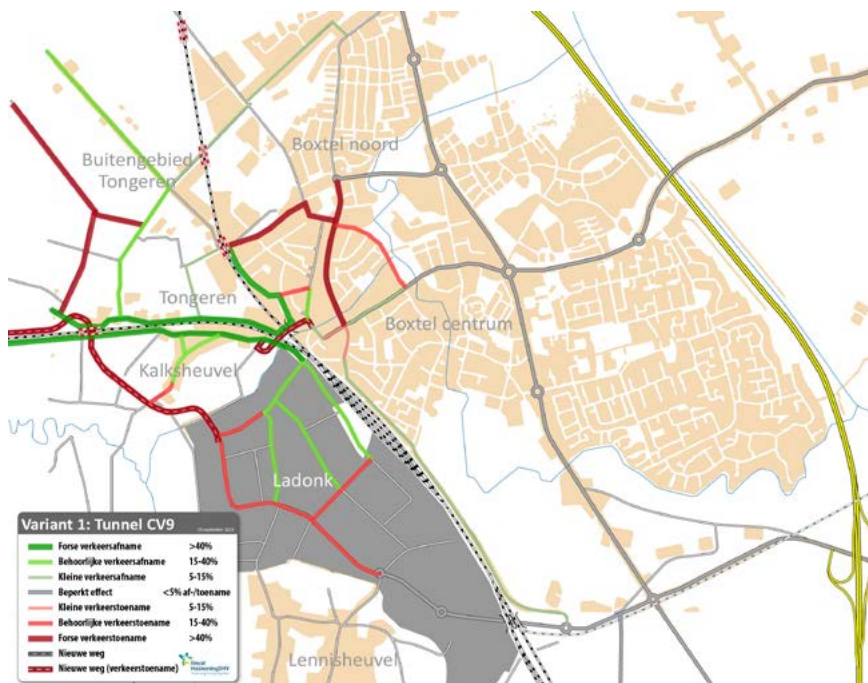
Om te toetsen of en in welke mate de varianten deze barrièrewerking kunnen verminderen wordt de kwaliteit van de verschillende verbindingen gescoord. Bij kwaliteit van de verbinding gaat het om een kwalitatieve beschouwing op basis van een combinatie van de reisafstand (neemt reisafstand toe ten opzicht van de referentie), reistijd (neemt de reistijd toe ten opzicht van de referentie), en geschiktheid van de route (voert de route over geschiktere gebiedsontsluitingswegen of wijk-ontsluitingswegen dan in de referentie). De impact verschilt per herkomst – bestemmingsrelatie. Daarom zijn in de beoordeling relaties betrokken die beïnvloed kunnen worden door een of meerdere varianten, en waarop een variant dus onderscheidend kan zijn. Het gaat om auto-verbindingen (zes hierna

eerstgenoemde verbindingen), en oost-west verbindingen voor langzaam verkeer. De gekozen relaties zijn tevens gebaseerd op de ambities van de gemeente Boxtel met betrekking tot 'goede interne en externe bereikbaarheid van het centrum' en 'goede bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk', zoals deze zijn opgenomen in het GVVP. Opgemerkt wordt dat een toename van de reistijd of reisafstand op een bepaalde relatie nog positief kan scoren, wanneer de nieuwe route over daarvoor geschikte wegen verloopt op basis van het GVVP.

ONDERZOCHE VERBINDINGEN

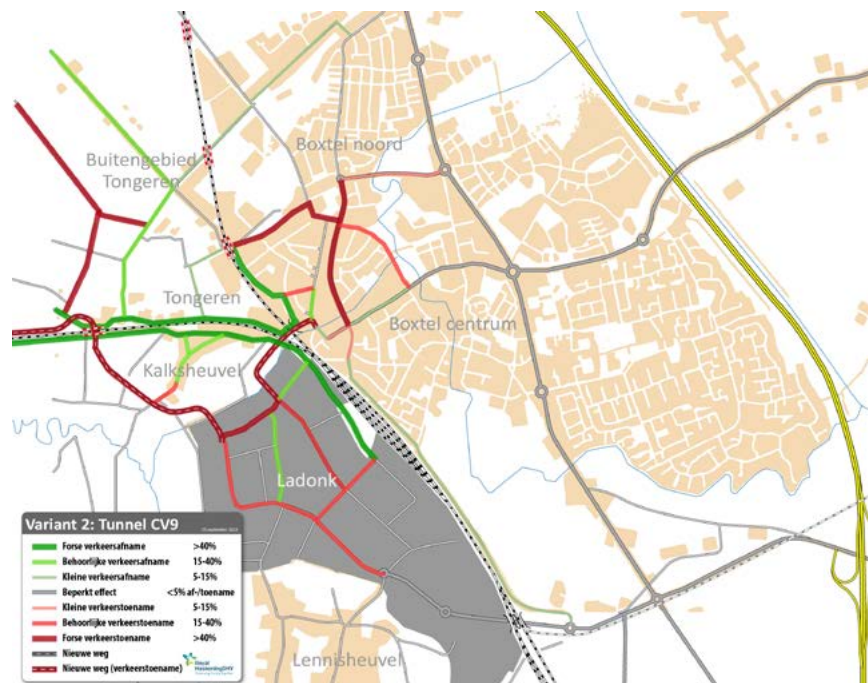
De onderzochte verbindingen zijn (in volgorde van belang):

- Boxtel centrum – Ladonk
- Boxtel Noord – Ladonk
- Vught/Esch – Ladonk
- Buurtschappen Tongeren/Kalksheuvel – Boxtel
- Haaren/Oisterwijk – Boxtel centrum
- Schijndel – Ladonk/Haaren/Oisterwijk
- A2 Noord/Sint Michielsgestel – Ladonk
- Oost-west verbindingen langzaam verkeer



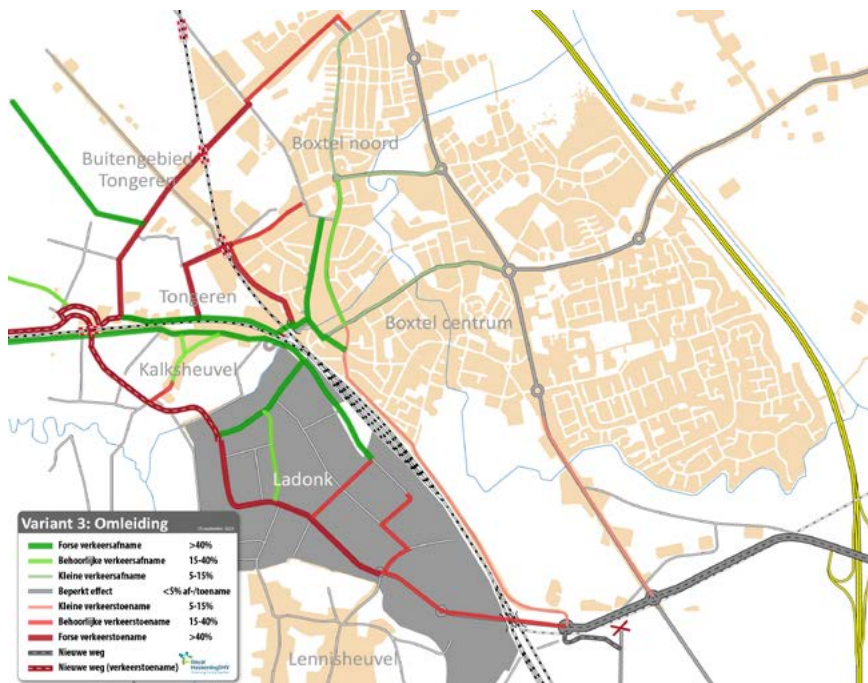
Schematische weergave verkeerseffecten CV9 variant 1b

Verschilplot met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant



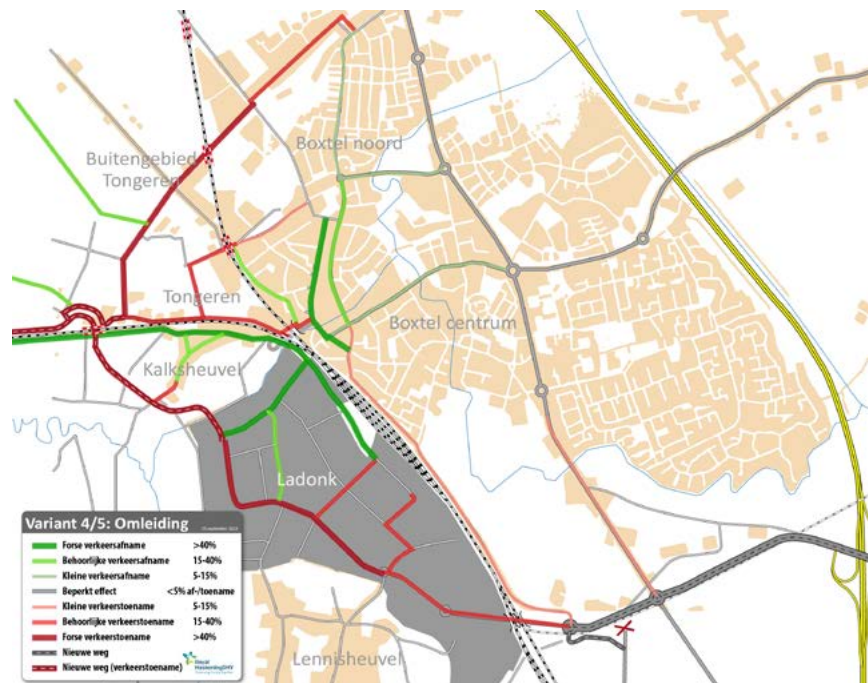
Schematische weergave verkeerseffecten CV9 variant 2b

Verschilplot met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant



Schematische weergave verkeerseffecten B14/B15 variant 6

Verschilplot met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant



Schematische weergave verkeerseffecten B14/B15 varianten 4 & extra

Verschilplot met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant

AMBITIES VERKEERSSTRUCTUUR BOXTEL

Alle vijf hoofdvarianten beïnvloeden de verkeerssituatie in Boxtel. Deze wijzigingen in de verkeerssituatie kan gewenste en ongewenste effecten tot gevolg hebben. Bij dit criterium worden de verkeerseffecten van de varianten getoetst aan de ambities van de gemeente Boxtel zoals deze staan verwoord in het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan 2008 – 2020 (GVVP). Belangrijke ambities uit het GVVP die bij de scoring worden betrokken zijn:

- Het weren van gebiedsvreemd verkeer uit het centrum en uit de woongebieden;
- Terugdringen gebruik auto voor korte (interne) ritten;
- Concentreren van verkeer op wegen van een zo hoog mogelijke orde;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;

AMBITIES VERKEERSTRUCTUUR BOXTEL (TOETSING AAN GVVP DOELSTELLINGEN)

Deze vier ambities worden afzonderlijk getoetst in vier gebieden:

- Gebied buurtschap Kalksheuvel – VLK;

- Kern Boxtel ;
- Buitengebied Tongeren en Essche Heike;
- Centrumgebied-Noord;

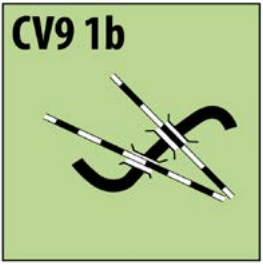
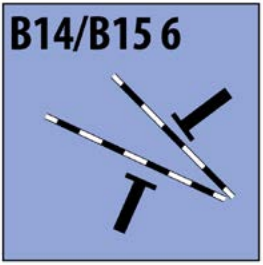
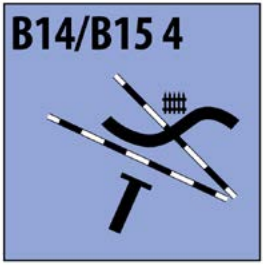
Om tot een scoring te komen van elk van de varianten op bovenstaande ambities wordt naar toe- en of afname van de verkeersintensiteiten en doorgaand verkeer gekeken ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is gedaan voor verschillende deelgebieden die onderscheidend kunnen zijn. Bij de scoring is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel, waarbij nader is ingezoomd op de gemeente Boxtel. Afnames op wegen zoals de Baroniestraat, Van Hornstraat en Breukelsestraat leiden bijvoorbeeld tot een positieve score, zolang dit geen negatieve gevolgen heeft voor de andere straten in de omgeving.

CV9 VARIANT 1B

Door ondertunneling van de overweg Tongersestraat wordt de barrièrewerking van de beide sporen verminderd. Dit geldt voor elk van de relaties die gebruik maken van deze overweg. De bestaande relaties blijven immers in stand, terwijl de wachttijden bij het spoor wordt verkort. De bereikbaarheid van Boxtel centrum wordt verbeterd en bestaande korte en lange afstand relaties blijven in stand.

De bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk wordt verbeterd door de vernieuwde gelijkvloerse overweg d'Ekker en aanleg van de VLK. Vooral verkeer uit A2-Noord, Vught, Esch en Haaren profiteert van deze variant. De betere bereikbaarheid van Ladonk uit de noordwestelijke richtingen heeft als keerzijde dat doorgaand verkeer door Boxtel aangetrokken blijft worden.

De ambities die gemeente Boxtel nastreeft in het verkeersbeleid (GVVP2008-2020) worden voor een aantal gebieden bereikt. Dit verschilt per deelgebied. Zo wordt in het centrum en in de noordelijke wijken van Boxtel het verkeer beter gebundeld over daartoe gewenste wegen; door het sturen van het verkeer wordt Baroniestraat, Van Hornlaan en Ridder van Cuijkstraat ontlast, en de route Annastraat-Achterberghstraat die meer geschikt is, wordt beter benut. Hierop scoren de beide varianten iets beter dan de referentie. De beide varianten scoren licht positief als het gaat om het terugdringen van doorgaand verkeer door de kern van Boxtel. Dit wordt vooral veroorzaakt door de aanleg van de VLK. Ook in het gebied rond het buurtschap Tongeren is hierdoor sprake van verkeerstoenames. De wegen rond het

CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b	TOELICHTING KLEUREN			
		++	Zeer positief effect		
Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum	+	Positief effect		
Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd. Aandachtspunt is daarbij doorgaand verkeer door Boxtel.	Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd. Aandachtspunt is daarbij doorgaand verkeer door Boxtel.	0	Geen effect of neutraal	Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open
		-	Negatief effect		Overweg Den Bosch ongelijkvloers
		--	Zeer negatief effect		
		Aspect 1: Kwaliteit van de verbindingen			
		Lange afstand verkeersrelaties krijgen goed alternatief. Korte afstand relaties (Boxtel-Ladonk/ Tongeren/Kalksheuvel) krijgt omrijafstand.			
		Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd (muv Boxtel Noord - Ladonk). Aandachtspunt is doorgaand verkeer door Boxtel.			
		Bestaande verbindingen blijven in stand, en worden verbeterd (muv Boxtel Noord - Ladonk). Aandachtspunt is doorgaand verkeer door Boxtel.			
+	++	Boxtel centrum - Ladonk			
+	++	Boxtel Noord - Ladonk			
+	+	Vught/Esch - Ladonk			
0	0	Tongeren / Kalksheuvel - Boxtel			
++	++	Haaren/Oisterwijk - Boxtel centrum			
+	+	Schijndel - Ladonk / Haaren / Oisterwijk			
+	+	A2 Noord/Sint Michielsgestel - Ladonk			
++	++	Oost-west verbindingen langzaam verkeer			
		Aspect 2 GVVP: Ambities m.b.t. verkeersstructuur			
Negatief: aantrekkende werking van gebiedsvreemd doorgaand verkeer door Boxtel		Opwaardering verkeerstructuur / routing door buitengebied Tongeren leidt tot sterke verbetering van deze variant			
Negatief: aantrekkende werking van gebiedsvreemd doorgaand verkeer door Boxtel		Aandacht voor opwaardering verkeerstructuur / routing door buitengebied Tongeren			
		Aandacht voor opwaardering verkeerstructuur / routing door buitengebied Tongeren			
+	++	Gebied Kalksheuvel-VLK			
+	+	Doorgaand verkeer door kern Boxtel			
--	--	Buitengebied Tongeren en Essche Heike			
+	+	Centrumgebied-Noord			

buurtschap Tongeren zijn te smal en niet geschikt om de extra intensiteiten af te kunnen wikkelen. Positief is dat het buurtschap Kalksheuvel minder verkeer krijgt te verwerken, circa 2.500 mvt/etmaal minder.

Concluderend kan gesteld worden dat CV9 variant 1b de barrièrewerking van het spoor voor een belangrijk deel wegneemt, maar dat deze variant maar beperkt tegemoet komt aan de ambities van de gemeente Boxtel om doorgaand verkeer door Boxtel te voorkomen. Het percentage doorgaand verkeer neemt weliswaar af, maar vooral de Breukelsestraat en Baroniestraat blijven ongeschikt voor hoge verkeersintensiteiten. Ook de verkeersintensiteit in de Annastraat bereikt zijn maximum. Verdere groei (en dus betere benutting van de ondertunneling in deze variant) is niet mogelijk door de verkeersstructuur in Boxtel zelf.

CV9 VARIANT 2B

De verkeerseffecten van CV9 variant 2b zijn nagenoeg gelijk aan de verkeerseffecten van CV9 variant 1b. Enige verschil is de langere aansluiting in CV9 variant 2b naar Ladonk. De bestaande verkeersrelaties blijven

in stand, terwijl de wachttijden bij het spoor wordt verkort. Deze variant biedt derhalve net als CV9 variant 1b een oplossing voor het terugdringen van de barrièrewerking van het spoor. Ten aanzien van de ambities met betrekking tot de verkeersstructuur en de terugdringen van doorgaand verkeer, scoort de variant ook vergelijkbaar aan CV9 variant 1b. Door de langere aansluiting aan de zijde van Ladonk, wordt het buurtschap Kalksheuvel relatief rustiger. Dit maakt dat CV9 variant 2b iets gunstiger scoort dan CV9 variant 1b. De conclusie van CV9 variant 1b geldt daarom ook voor CV9 variant 2b; de barrièrewerking van het spoor en de PHS wordt voor een belangrijk deel weggenomen, maar deze variant komt maar beperkt tegemoet aan de ambities van het de gemeente Boxtel om doorgaand door Boxtel te voorkomen (zie verder conclusie CV9 variant 1b).

Als aanvullende maatregel voor de beide genoemde varianten wordt een knip in de Van de Voortweg op de kruising met de Annastraat aanbevolen om sluipverkeer ter plaatse te voorkomen.

B14/B15 VARIANT 6

In B14/B15 variant 6 wordt de overweg Tongersestraat opgeheven, en krijgt de Keulsebaan een extra rijstrook.

De sluiting van de overweg scoort negatief op de bereikbaarheid van Ladonk en Boxtel centrum vanuit de noordoostelijke richtingen. Dit geldt ook voor de korte afstand relatie buurtschap Kalksheuvel – Boxtel centrum. Door de langzaam verkeerstunnel wordt de barrièrewerking voor fietser verminderd. Verkeer vanaf (noord)oostelijke richtingen (A2-noord, Schijndel) krijgt een betere routing naar Ladonk aangeboden vanwege de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Het opheffen van de overweg leidt er toe dat doorgaand verkeer door Boxtel centrum en Boxtel noord naar bedrijventerrein Ladonk wordt geminimaliseerd. Ook het gebied rond het buurtschap Kalksheuvel profiteert van het opheffen van de overweg Tongersestraat. Het gebied rond het buurtschap Tongeren krijgt meer verkeer te verwerken door de maatregelen aan overweg 'd' Ekker. Concluderend kan gesteld worden dat deze variant voor de lange afstand verkeersrelaties een oplossing biedt voor de toenemende barrièrewerking

van het spoor. Voor de korte afstand relaties (tussen Boxtelcentrum en Ladonk) ontstaan voor autoverkeer extra omrijroutes. Desondanks scoort deze variant goed op de ambities van de gemeente Boxtel met betrekking tot de verkeersstructuur. Deze conclusie is voor een belangrijke deel ingegeven omdat wegen in Boxtel-centrum (zoals Breukelsestraat en Baroniestraat) rustiger worden, en verkeersintensiteiten krijgen die beter bij dit type wegen past. Dit maakt dat deze variant positief scoort als toekomstvaste variant.

B14/B15 VARIANT 4

Evenals in B14/B15 variant 6 krijgt verkeer vanaf (noord) oostelijke richtingen (A2-noord, Schijndel) een betere routing naar Ladonk aangeboden vanwege de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Door het behoud van een gelijkvloerse overweg over het spoor naar Den Bosch wordt bij B14/B15 variant 4 een aantal negatieve effecten van het afsluiten van de overweg Tongersestraat (zoals in B14/B15 variant 6) voorkomen. Zo blijft het gebied rond het buurtschap Tongeren goed verbonden met het centrum van Boxtel, en blijven ook de langere afstanden de verbinding

tussen Haaren, Esch en Vught naar Boxtel centrum in stand. De relatie tussen Boxtel centrum/noord met buurtschap Kalksheuvel en Ladonk wordt wel minder, maar relatief goed in stand gehouden door een alternatieve route via de weg Tongeren en de VLK. Het percentage doorgaand verkeer door Boxtel vermindert ten opzichte van de referentie. En alle wegen in Boxtel centrum en Boxtel Noord vertonen een afname. Hierop scoort de variant positief. In het gebied rond het buurtschap Tongeren, en op bestaande overwegen Essche Heike/Meezenlaan en Leenhoflaan is sprake van een verkeerstoename. De toenames zijn iets minder dan in B14/B15 variant 6. Ook in deze variant zijn de toenames voor het gebied rond het buurtschap Tongeren te hoog, aangezien de bestaande wegen hier niet geschikt voor zijn. Concluderend kan gesteld worden dat B14/B15 variant 4 voor de lange afstand verkeersrelaties een oplossing biedt voor de barriere werking van het spoor, en tevens voor een aantal korte afstand relaties (Boxtel – Ladonk en buurtschappen Kalksheuvel/ Tongeren) een alternatief biedt met een relatief beperkte omrijafstand. Hierdoor scoort deze variant net iets beter dan B14/B15 variant 6 op oplossend

vermogen. Door het behoud van de gelijkvloerse overweg 'Tongersestraat Den Bosch' is de afname van doorgaand verkeer door Boxtel-centrum echter beperkt. Daardoor scoort B14/B15 variant 4 minder op de ambities van het GVVP dan B14/B15 variant 6

B14/B15 VARIANT EXTRA

De basis van deze variant is ook weer de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, waardoor evenals in de vorige 2 varianten de verkeersrelaties vanaf (noord) oostelijke richtingen (A2-noord, Schijndel) een betere routing naar Ladonk aangeboden krijgen. Door het ondertunnelen van het spoor Den Bosch wordt de barrierewerking van dit spoor op een aantal relaties beter teruggedrongen dan in B14/B15 variant 4. Hierdoor scoort B14/B15 variant Extra gemiddeld iets beter op oplossend vermogen dan B14/B15 variant 4. Dit geldt voor de verkeersrelaties Haaren/Oisterwijk – Boxtel centrum, A2 Noord/Sint Michielsgestel – Ladonk, en Schijndel –Ladonk/Haaren/Oisterwijk. Evenals in B14/B15 variant 4 neemt het doorgaand verkeer door Boxtel af ten opzichte van de referentie. En ook alle wegen in Boxtel centrum en Boxtel Noord vertonen een afname. Hierop scoort de variant dus positief.

In het gebied rond het buurtschap Tongeren, en op bestaande overwegen Essche Heike/Meezenlaan en Leenhoflaan is sprake van een verkeerstoename. De toenames zijn iets minder dan in B14/B15 variant 6. Ook in deze variant zijn de toenames voor het gebied rond het buurtschap Tongeren te hoog, aangezien de bestaande wegen hier niet geschikt voor zijn. Concluderend kan worden gesteld dat de uitbreiding van de verkeersinfrastructuur in B14/B15 variant Extra voor de lange afstand verkeersrelaties een oplossing biedt voor de barriere werking van het spoor (net als de andere 2 omleidingsvarianten). Tevens biedt deze variant voor een aantal korte afstand relaties (Boxtel – Ladonk en buurtschappen Kalksheuvel/Tongeren) een alternatief met een relatief beperkte omrijafstand. Door de ondertunneling scoort B14/B15 variant Extra op dit punt net even iets beter dan B14/B15 variant 4 op oplossend vermogen. Door het behoud van de overweg 'Tongersestraat Den Bosch' is de afname van doorgaand verkeer door Boxtel-centrum echter beperkt. Daardoor scoort deze variant, net als B14/B15 variant 4 minder op de ambities van het GVVP dan B14/B15 variant 6.

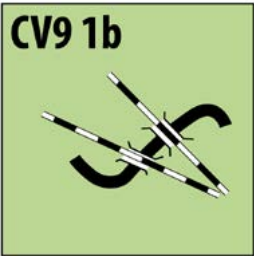
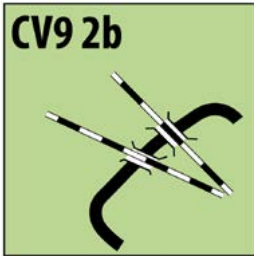
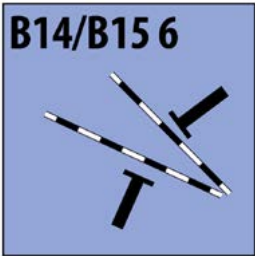
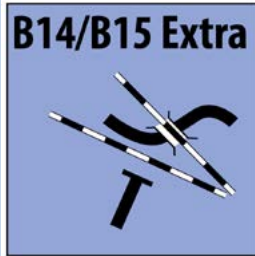
Conclusies

CV9 Varianten 1b en 2b bieden een goede oplossing als het gaat om het opheffen van de barriere werking van het spoor. Deze beide varianten dragen echter in beperkte mate bij aan het behalen van de ambities die de gemeente Boxtel heeft met betrekking tot het terugdringen van doorgaand verkeer door de kern van Boxtel. Door de aanleg van de VLK wordt doorgaand verkeer door Boxtel iets beperkt. De nieuwe tunnel in deze varianten is vooral een oplossing voor lokale bereikbaarheidsknelpunten. CV9 Variant 2b scoort voor buurtschap Kalksheuvel iets gunstiger, en scoort daardoor ook overall iets beter dan CV9 variant 1b. B14/B15 variant 6 biedt voor de lange afstand verkeersrelaties (bereikbaarheid Ladonk) een goede oplossing. Voor korte afstand relaties (Boxtel – Ladonk en buurtschappen Tongeren/Kalksheuvel) leidt deze variant tot extra omrijafstanden. Desondanks scoort deze variant goed op de ambities van de gemeente Boxtel met betrekking tot de verkeersstructuur. Deze conclusie is voor een belangrijk deel ingegeven omdat wegen in Boxtel-centrum (zoals Breukelsestraat en Baroniestraat) rustiger worden, en verkeersintensiteiten krijgen die beter bij dit type wegen past.

De B14/B15 varianten 4 en extra zijn vergelijkbaar met B14/B15 variant 6, maar bieden een extra oplossing voor de bereikbaarheidsknelpunten voor korte afstand relaties (Boxtel – Ladonk en buurtschappen Tongeren/Kalksheuvel). Door de ondertunneling scoort B14/B15 variant Extra op dit punt iets beter dan B14/B15 variant 4 op oplossend vermogen. Door het behoud van de overweg 'Tongersestraat Den Bosch' is de afname van doorgaand verkeer door Boxtelcentrum echter beperkt. Daardoor scoren de B14/B15 varianten 4 en Extra minder op de ambities van het GVVP dan B14/B15 variant 6.

Tunnelvarianten

Omleidingsvarianten

Tunnelvarianten		Omleidingsvarianten			
CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b	B14/B15 variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra	
					
Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum	Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers	
0	0	FINANCIËN	+	+	-
0	0	Investeringsbedrag	+	+	-
€ 37,3 miljoen*	€ 39,8 miljoen*		€ 31,7 miljoen*	€ 30,9 miljoen*	€ 47,7 miljoen*
niet onderscheidend in relatie tot investeringskosten	niet onderscheidend in relatie tot investeringskosten	Maatschappelijke beheer- en onderhoudskosten	niet onderscheidend in relatie tot investeringskosten	niet onderscheidend in relatie tot investeringskosten	niet onderscheidend in relatie tot investeringskosten

*Op basis van een SO +/- 30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten, excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek; Voor de uiteindelijk gekozen varianten wordt in stap 3 (hoofdstuk 4) een nader uitgewerkte kostenraming gemaakt.

3.3 Financiën

Inleiding

Het aspect financiën wordt getoetst aan de hand van twee subcriteria.

SUBCRITERIA

1. Investeringsbedrag
2. Maatschappelijke beheer- en onderhoudskosten

Beoordeling investeringsbedrag

De investeringskosten per variant zijn voor de variantenvergelijking geraamd met een zekerheid van +/- 30% op basis van een schetsontwerp. Deze kostenramingen hebben als doel om de varianten onderling te kunnen vergelijken en om in te kunnen schatten of de te verwachten investeringskosten binnen het theoretisch maximaal beschikbare investeringsbedrag vallen. Aspecten die in deze fase niet zijn uitgerekend zoals kabels en leidingen zijn wel in een kwalitatieve beoordeling meegenomen in de afweging.

In stap 3 zijn de investeringskosten van de uitgewerkte voorkeursvarianten per oplossingsrichting meer in detail uitgewerkt in een aangepaste kostenraming

voor de eindafweging. Deze kosten en de toelichting erop zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

De varianten worden getoetst ten opzichte van het theoretisch maximaal beschikbare investeringsbedrag van 50 miljoen euro. Dit bedrag is vooralsnog gebaseerd op de veronderstelling dat het gereserveerde bedrag van € 100 miljoen gelijk wordt verdeeld over de vier in de voorkeursbeslissing PHS genoemde overwegen en 50% co-financiering.

In de beoordeling wordt rekening gehouden met de onzekerheidsmarge van +/- 30% in de kostenraming. Een bedrag van ongeveer € 38 miljoen blijft ook bij een overschrijding van de kosten met 30% nog binnen het theoretisch maximaal beschikbare investeringsbedrag van € 50 miljoen. Daarom worden varianten met dit bedrag als neutraal beoordeeld. Varianten met een investeringsbedrag van meer dan € 50 miljoen worden als zeer negatief beoordeeld. Een waarde net onder de 50 miljoen euro wordt negatief beoordeeld en een bedrag ruim onder de 38 miljoen euro als positief of zeer positief. De samenvatting van de kostenraming van de investeringskosten voor de variantenafweging is opgenomen in bijlage 9.1.

CV9 VARIANT 1B: SCORE NEUTRAAL (0)

▪ 37,3 miljoen euro* (+/- 30%)

**Op basis van een SO +/- 30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten, excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek;*
De kosten worden met name bepaald door de aanleg van de tunnel en de daaruit voorkomende constructiekosten en vastgoedkosten. Ook zijn de VLK en het opheffen van beide overwegen opgenomen.

CV9 VARIANT 2B: SCORE NEUTRAAL (0)

▪ 39,8 miljoen euro* (+/- 30%)

**Op basis van een SO +/- 30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten, excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek;*
De kosten worden met name bepaald door de aanleg van de tunnel en de daaruit voorkomende constructiekosten en vastgoedkosten. Ook zijn de VLK en het opheffen van beide overwegen opgenomen.
De doorsteek naar Ladonk kost 2,5 miljoen euro meer dan de lus in CV9 variant 1b door meer asfalt, een brug over het Smalwater en meer vastgoedkosten.

B14/B15 VARIANT 6: SCORE POSITIEF (+)

▪ 31,7 miljoen euro* (+/- 30%)

**Op basis van een SO +/- 30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten, excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek;*

In deze variant wordt maar een relatief klein kunstwerk gerealiseerd, namelijk alleen de fietstunnel Tongersestraat. Daarnaast zitten in dit bedrag ook aanpassingen aan de weg Tongeren en de Keulsebaan en zijn de VLK en het opheffen van beide overwegen opgenomen.

B14/B15 VARIANT 4: SCORE POSITIEF (+)

▪ 30,9 miljoen euro* (+/- 30%)

**Op basis van een SO +/- 30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten, excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek;*

In deze variant wordt maar een relatief klein kunstwerk gerealiseerd, namelijk alleen de fietstunnel Tongersestraat. Daarnaast zitten in dit bedrag ook aanpassingen aan de weg Tongeren en de Keulsebaan en is de VLK en het opheffen van één overweg opgenomen.

B14/B15 VARIANT EXTRA: SCORE NEGATIEF (-)

▪ 47,7 miljoen euro* (+/- 30%)

**Op basis van een SO +/- 30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten, excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek;*

Dit is de duurste variant. De kosten zitten net onder het theoretisch maximaal beschikbare investeringsbedrag. Gezien de marge in de kostenraming wordt deze variant als negatief beoordeeld. De hoge kosten worden bepaald door de aanleg van een tunnel met bocht in combinatie met aanpassingen aan de weg Tongeren, opwaardering van de Keulsebaan en de aanleg van de VLK. Ook het opheffen van beide overwegen is opgenomen.

Maatschappelijke beheer- en onderhoudskosten

Naast de investeringskosten is er ook gekeken naar de maatschappelijke beheer- en onderhoudskosten van de varianten om de financiële effecten op lange termijn te kunnen beoordelen. Er is gekeken naar de beheer- en onderhoudskosten die ProRail en de gemeente Boxtel zullen krijgen per jaar voor de verschillende varianten. De beoordeling vindt plaats op basis van de totale beheerkosten voor beide partijen samen ten opzichte van de referentiesituatie.

DREMPELWAARDE BEHEERKOSTEN

Om te komen tot een evenwichtige beoordeling van de financiële effecten zijn de maatschappelijke beheer en onderhoudskosten vergeleken met de investeringskosten. Beheer en onderhoudskosten zijn vele malen lager dan de investeringskosten, maar komen wel over meerdere jaren terug. Beheer en onderhoudskosten worden alleen beoordeeld wanneer deze significant zijn ten opzichte van de investeringskosten. Beheerkosten worden pas als significant beschouwd wanneer deze opgeteld voor 20 jaar hoger zijn dan 10% van de gemiddelde investeringskosten.

Dit komt neer op een drempelwaarde voor beheer en onderhoudskosten voor de gemeente en ProRail samen van ongeveer € 175.000,- per jaar.

BEHEER- EN ONDERHOUDSKOSTEN PRORAIL

De beheer- en onderhoudskosten van ProRail worden bepaald door het aantal overwegen dat wordt verwijderd en het aantal kunstwerken dat wordt gerealiseerd. Daarbij is een overweg 5 maal duurder in onderhoud dan een kunstwerk.

Beheer en onderhoudskosten van ProRail nemen in alle varianten af door de afname van het aantal gelijkvloerse overwegen. Bij het berekenen van de beheerkosten is uitgegaan van sluiting van de overweg Kapelweg en een vernieuwing van de gelijkvloerse overweg d'Ekker zoals in het voorlopig ontwerp van de VLK (zie bijlage 1).

BEHEERKOSTEN GEMEENTE

Beheer en onderhoudskosten van de gemeente zijn berekend aan de hand van kengetallen voor wegonderhoud.

Er is rekening gehouden met een toegenomen of gewijzigd areaal op de volgende onderdelen:

- asfaltverharding
- kunstwerken
- kruispunt met verkeerslichten
- rotondes (gewoon of turborotonde)
- fietspaden
- bruggen

Toegenomen of gewijzigd areaal is gebaseerd op de werkzaamheden zoals opgenomen in de kostenraming voor de investeringskosten.

Beheer en onderhoudskosten van de gemeente nemen in alle varianten toe doordat er meer infrastructuur wordt aangelegd. Aanleg van de VLK en de verbreding van de Keulsebaan leiden tot een toename van het areaal en tot een toename van de gemeentelijke beheerkosten.

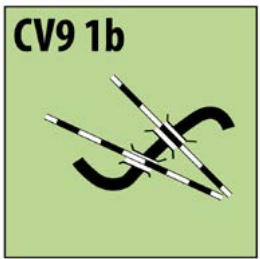
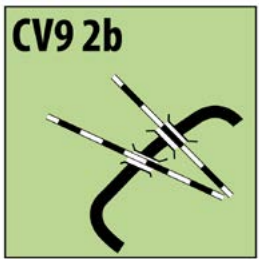
BEOORDELING BEHEERKOSTEN

De wijzigingen in beheerkosten per variant verschillen van een afname van € 3.750,- tot een toename van € 37.000,- per jaar. Al deze waarden zitten onder de

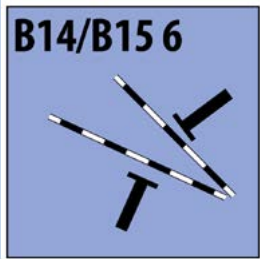
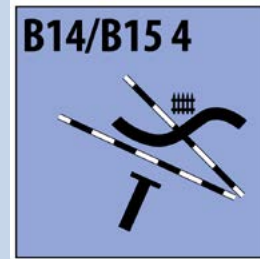
eerder gestelde drempelwaarde van € 175.000,- per jaar. Daarmee is dit aspect voor de financiële afweging niet relevant, en daarom ook niet gescoord in de afwegingstabel.

Ter verduidelijking: wanneer deze kosten worden opgeteld voor de duurste variant voor 20 jaar dan bedragen de beheer en onderhoudskosten nog altijd minder dan 2% van de investeringskosten. De samenvatting van de kostenraming van de kosten voor beheer en onderhoud is opgenomen in bijlage 9.2.

Tunnelvarianten

CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b
	
Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum

Omleidingsvarianten

B14/B15 variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra
		
Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers

+	+	TOTALE SCORE ASPECT BELEIDSKADER	++	-	++
++ Sluiting overweg Tongersestraat lijn Den Bosch	++ Sluiting overweg Tongersestraat lijn Den Bosch	Passend binnen doelstellingen PHS	++ Sluiting overweg Tongersestraat lijn Den Bosch	-- Géén sluiting overweg Tongersestraat lijn Den Bosch	++ Sluiting overweg Tongersestraat lijn Den Bosch
- Toename van verkeer in centrum van Boxtel	- Toename van verkeer in centrum van Boxtel	Passend in lange termijnvisie Boxtel en Provincie	+ Verkeer maakt gebruik van daartoe bestemde wegen	+ Verkeer maakt gebruik van daartoe bestemde wegen	+ Verkeer maakt gebruik van daartoe bestemde wegen
++ Drie overwegen sluiten Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen	++ Drie overwegen sluiten Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen	Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor	++ Drie overwegen sluiten Twee kunstwerken (fietstunnel) toevoegen	+ Twee overwegen sluiten, twee kunstwerken (fietstunnel) toevoegen	++ Drie overwegen sluiten Twee kunstwerken (1 auto-, 1 fietstunnel) toevoegen
+ Tunnel leidt tot verbetering bereikbaarheid	+ Tunnel leidt tot verbetering bereikbaarheid	Bereikbaarheid hulpdiensten	0 Afname aantal verbindingen, verbreding Keulsebaan	0 Afname aantal verbindingen, verbreding Keulsebaan	0 Afname aantal verbindingen, verbreding Keulsebaan

3.4 Beleidskader

Inleiding

Binnen het aspect beleidskader worden de varianten getoetst aan het gezamenlijk beleidskader van de gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM aan de hand van vier subcriteria.

SUBCRITERIA

1. Passend binnen doelstellingen PHS
2. Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor
3. Passend in lange termijn visie Boxtel en provinciale plannen
4. Bereikbaarheid hulpdiensten

Het gezamenlijk beleidskader van de gemeente Boxtel, ProRail en het ministerie van IenM is bepalend geweest voor de doelstelling en randvoorwaarden van het project zoals omschreven in paragraaf 1.4. Bij het ontwerpen en selecteren van de varianten in hoofdstuk 2 is hier verder rekening mee gehouden. Niet alle varianten voldoen echter op dezelfde wijze aan de gestelde doelstellingen. Er is een onderscheid te maken in de mate waarin varianten voldoen aan

onderdelen van dit beleidskader. Om dit terug te laten komen in de afweging van de varianten is een beoordeling op deze aspecten van belang. De varianten worden getoetst aan de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020 zonder aanleg VLK).

Passend binnen doelstellingen PHS

PHS betekent voor beide spoortrajecten een toename van het treinvervoer. Deze toename is het grootste op de lijn Den Bosch. Om dit mogelijk te maken werkt ProRail aan het aanpassen van sporen, seinen en wissels. De aanwezigheid van gelijkvloerse overwegen is in het kader van PHS onwenselijk.

Om veilig hoogfrequent spoorvervoer met zo min mogelijk risico op verstoring (doelstelling PHS) mogelijk te maken, is het voor het ministerie en ProRail van belang om de dubbele overweg in de Tongersestraat te saneren. Hierbij is met name de overweg op de lijn Den Bosch van groot belang omdat op deze lijn de grootste toename zit van treinverkeer.

BEOORDELING DOELSTELLINGEN PHS

CV9 variant 1b, CV9 variant 2b, B14/B15 variant 6 en

B14/B15 variant Extra dragen bij aan de doelstellingen van PHS door de volledige sanering van de overweg Tongersestraat. Deze varianten scoren daarom zeer positief.

B14/B15 variant 4 draagt niet bij aan de doelstellingen van PHS omdat de spoorwegovergang op de Tongersestraat in de spoorlijn van/naar Den Bosch in deze variant gelijkvloers open blijft. Het saneren van de overweg Tongersestraat in de spoorlijn met de grootste toename van personen- en goederenvervoer is in het belang van PHS vanwege het risico op verstoringen. Deze variant scoort daarom zeer negatief.

Passend in lange termijn visie Boxtel en provinciale plannen

De varianten moeten passen in de lange termijn visie van Boxtel en in de provinciale plannen. Dit wordt getoetst in dit subcriterium. De gemeente Boxtel heeft aangegeven voor dit punt met name te willen toetsen aan het eigen GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan). Dit GVVP is getoetst aan de provinciale plannen.



Beeld van de Breukelsestraat in de bestaande situatie (bron: Google Streetview)



Beeld van de Mezenlaan in de bestaande situatie (bron: Google Streetview)

Belangrijke ambities uit het GVVP die bij de scoring worden betrokken zijn:

AMBITIES GVVP

- Het weren van gebiedsvreemd verkeer uit het centrum en uit de woongebieden (niet door maar om);
- Terugdringen gebruik auto voor korte (interne) ritten;
- Concentreren van verkeer op wegen van een zo hoog mogelijke orde;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;

MAATREGELEN GVVP

In het GVVP worden vier relevante maatregelen genoemd in het maatregelenpakket. Dit zijn

- de afsluiting van de overwegen Tongersestraat;
- het creëren van een veilige fietsoversteek tussen Ladonk-Kalksheuvel en het centrum van Boxtel
- de aanleg van de VLK;
- de verbreding van de Keulsebaan.

BEOORDELING TUNNELVARIANTEN

Bij de tunnelvarianten (CV9 varianten 1b en 2b) worden de bestaande verkeersstromen in het centrum gehandhaafd. Dit is in strijd met de doelstelling om gebiedsvreemd verkeer te weren uit het centrum en uit de woongebieden. Om die reden scoren beide tunnelvarianten negatief op dit aspect. Er is geen onderscheid te maken tussen de effecten van CV9 variant 1b en CV9 variant 2b.

De tunnelvarianten bevatten wel de aanleg van de VLK maar niet de verbreding van de Keulsebaan (+).

BEOORDELING OMLEIDINGSVARIANTEN

In de drie omleidingsvarianten is een afname te zien van verkeer door het centrum ten opzichte van de referentiesituatie. De omleidingsvarianten zorgen voor een verkeersluw centrum (niet door maar om). Dit effect is sterker in variant 6 dan in variant 4 en Extra. In deze varianten wordt er minder verkeer geweerd uit woongebieden dan in variant 6 omdat de bestaande verbinding tussen Tongeren en het centrum van Boxtel in stand wordt gehouden. Daar staat tegenover dat in variant 6 de bereikbaarheid minder is dan in variant 4 en Extra. Om die reden scoren al deze varianten daarom positief.

De omleidingsvarianten bevatten de spoorkruisende delen, de aanleg van de VLK, de verbreding van de Keulsebaan en het afsluiten van één of beide overwegen in de Tongersestraat. Dit zijn in totaal 4 van de genoemde doelstellingen uit het GVVP. De sluiting van de overweg en aanleg van een fietstunnel draagt bij aan het terugdringen van autogebruik voor korte (interne) ritten. De omleidingsvarianten scoren positief op de doelstellingen van de gemeente Boxtel. Er is geen onderscheid te maken tussen de effecten van B14/B15 varianten 4, 6 en Extra.

Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor

Beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor wordt vrijwel volledig bepaald door het aantal overwegen dat wordt opgeheven en in beperkte mate door het aantal kunstwerken dat wordt toegevoegd. Een overweg is een potentiële bedreiging voor de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. Een kunstwerk moet op sommige momenten onderhouden worden en leidt ook tijdens de bouw tot (beperkte) storingen voor het treinverkeer.

OVERWEGEN TONGERSESTRAAT

In alle varianten neemt het aantal overwegen in de spoorlijnen af. Hiermee neemt de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor sterk toe. Op de Tongersestraat worden voor 4 van de 5 varianten beide overwegen van de Tongersestraat opgeheven en vervangen door een tunnel. Daarmee scoren deze varianten zeer positief. Alleen bij B14/B15 variant 4 blijft de spoorwegovergang over de lijn van/ naar Den Bosch gelijkvloers open. De spoorlijn van/ naar Den Bosch wordt in het kader van PHS de drukst bereden variant voor zowel personenvervoer als voor goederenvervoer. Openhouden van deze overweg is negatief voor de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het (hoogfrequent) spoorvervoer.

OVERWEGEN D'EKKER, KAPELWEG EN BAKHUISDREEF

Maatregelen aan de overwegen Kapelweg en d'Ekker zijn onderdeel van de VLK. Ook een eventuele definitieve sluiting van de tijdelijk opgeheven overweg Bakhuisdreef kan onderdeel zijn van de planvorming. Deze maatregelen hebben een positief effect op de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. Dit effect is voor alle varianten gelijk.

CV9 VARIANT 1B: SCORE ZEER POSITIEF (++)

- Opheffen beide overwegen Tongersestraat (++)
- Maatregelen aan drie overige overwegen (+)
- Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen (-)

CV9 VARIANT 2B: SCORE ZEER POSITIEF (++)

- Opheffen beide overwegen Tongersestraat (++)
- Maatregelen aan drie overige overwegen (+)
- Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen (-)

B14/B15 VARIANT 6: SCORE ZEER POSITIEF (++)

- Opheffen beide overwegen Tongersestraat (++)
- Maatregelen aan drie overige overwegen (+)
- Twee kunstwerken (fietstunnel) toevoegen (-)

B14/B15 VARIANT 4: SCORE POSITIEF (+)

- Opheffen enkele overweg Tongersestraat (+)
- Maatregelen aan drie overige overwegen (+)
- Twee kunstwerken (fietstunnel) toevoegen (-)

B14/B15 VARIANT EXTRA: SCORE ZEER POSITIEF (++)

- Opheffen beide overwegen Tongersestraat (++)
- Maatregelen aan drie overige overwegen (+)
- Twee kunstwerken (1 autotunnel, 1 fietstunnel) toevoegen (-)

Hulpdiensten

Binnen deze stap is er ook gekeken naar de gevolgen van de varianten voor hulpdiensten. De varianten zijn besproken met de brandweer en politie. Mede op deze gesprekken is de gehanteerde beoordeling gebaseerd.

Met hulpdiensten wordt bedoeld op politie, brandweer en ambulancediensten. Bij het spanningsveld tussen de intensivering van het treinverkeer (met als gevolg een toename van dichtligtijden) enerzijds en de doorstroming van het (vaak eveneens toenemende) wegverkeer anderzijds speelt de impact van dichtligtijden op de opkomsttijd van hulpdiensten een steeds grotere rol.

BRANDWEER

Voor de meeste gebouwen geldt als norm dat de brandweer binnen 8 minuten aanwezig moet zijn (dit is een streeftijd die wordt genoemd in het brandbeveiligingsconcept voor woongebouwen). De daadwerkelijke normen kunnen per gemeente echter variëren, afhankelijk van gevaarstelling en het aantal inwoners van een verzorgingsgebied.

De brandweerkazerne in Boxtel is gevestigd aan de Brederodeweg te Boxtel. De brandweer zal in nagenoeg alle gevallen uitrukken vanaf deze locatie. De overwegen in de Tongersestraat worden gebruikt om het gebied ten westen van de spoorlijnen, inclusief bedrijventerrein Ladonk, te bereiken. In verband met de onzekerheid over de passage van de overwegen in de Tongersestraat wordt structureel met een tweede voertuig uitgerukt, welke via de Keulsebaan rijdt. De post in Boxtel kan op (verre) locaties in het buitengebied ondersteund worden door posten van Haaren of Liempde.

POLITIE

De voertuigen van de politie zijn vaak al onderweg. Hierdoor heeft de politie geen vast uitrukpunt. De politie is daarom gebaat bij een zo klein mogelijke barrière en vraagt dus om zo veel mogelijk kruisingsmogelijkheden met het spoor.

AMBULANCE

Voor de ambulance geldt een norm dat deze in 95% van de spoedeisende gevallen binnen 15 minuten ter plaatse moet zijn. Tevens geldt een

bereikbaarheidsnorm van acute zorg van 45 minuten. Deze bereikbaarheidsnorm is opgebouwd aan de hand van de hiervoor al genoemde 15 minuten aanrijtijd, 5 minuten stabilisatie- en inlaadtijd en 25 minuten voor vervoer naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis met een spoedeisende hulp. De ambulancepost in Boxtel is gevestigd naast de brandweerkazerne. Deze post huist maximaal twee ambulances. In de meeste gevallen wordt er vanaf deze post uitgerukt. Als beide ambulances onderweg zijn, dan wordt de melding vaak opgevangen door een andere ambulance in de omgeving.

Afweging varianten

CV9 VARIANTEN 1B EN 2B: SCORE +

Deze varianten zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid voor hulpdiensten. De aanleg van een tunnel ter hoogte van de Tongersestraat en de verbindingsweg tussen Ladonk en Kapelweg (VLK) zorgt voor een betere doorstroming, directe routes en geen onzekerheid over gesloten overwegen.

De bereikbaarheid van buurtschap Tongeren zal mogelijk iets verminderen doordat deze niet

aangesloten wordt op de tunnel in de Tongersestraat. Het gebied blijft bereikbaar via de overweg in de Leenhoflaan, maar de dichtligtijd van deze overweg is met PHS hoger dan in de huidige situatie. De inschatting is echter dat de gevolgen beperkt zullen zijn. Er is geen significant onderscheid in de gemiddelde bereikbaarheid tussen de CV9 varianten 1b en 2b.

B14/B15 VARIANT 6: SCORE 0

Bij deze variant worden de overwegen in de Tongersestraat vervangen door een fietstunnel. Hiermee vervalt voor de brandweer de mogelijkheid om via deze route uit te rukken. De brandweer zal daarom altijd via de Keulsebaan rijden. Mede door de aanleg van de VLK en de verbreding van de Keulsebaan zal de bereikbaarheid niet significant afnemen. Het nadeel is dat de brandweer slechts één directe toegang heeft tot het bedrijventerrein, namelijk via de tunnel in de Keulsebaan. In het geval van wegwerkzaamheden of een calamiteit op deze weg zal de brandweer geen directe toegang tot het bedrijventerrein hebben en moeten omrijden via de overweg Leenhoflaan of de tunnel in de

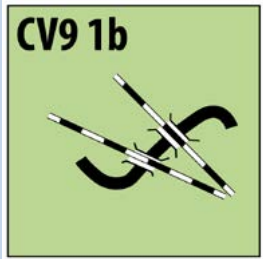
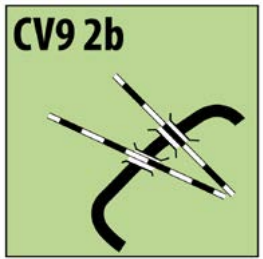
Oirschotseweg.

De politie kan in noodgevallen gebruik maken van de fietstunnels bij de Tongersestraat of Ossenpadtunnel. Hierbij dient wel nadrukkelijk gekeken te worden naar de toegankelijkheid. In verband met ongewenst autoverkeer is het wenselijk om de toegang tot deze tunnels te reguleren. In het kader van een calamiteit is het niet wenselijk om handmatig palen te verwijderen. Voor de bereikbaarheid van buurtschap Tongeren geldt hetzelfde als bij CV9 variant 1b en 2b.

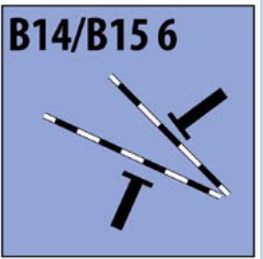
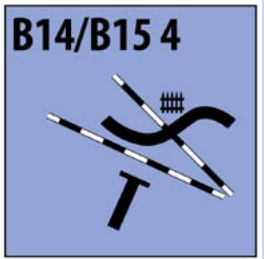
B14/B15 VARIANT 4 EN EXTRA: SCORE 0

In aanvulling op B14/B15 variant 6 wordt bij deze twee varianten een verbinding gemaakt tussen het centrum en bedrijventerrein Ladonk, via Tongeren en de VLK. Hierdoor ontstaat er een extra mogelijkheid voor hulpdiensten om het spoor te kruisen. Voor hulpdiensten is daarmee een tweede toegang tot het bedrijventerrein gecreëerd. Deze route zal naar verwachting niet sneller zijn dan de route via de overweg Leenhoflaan. Daarmee is deze variant niet onderscheidend ten opzichte van B14/B15 variant 6. Buurtschap Tongeren wordt in deze varianten wel beter bereikbaar.

Tunnelvarianten

CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b
	
Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum

Omleidingsvarianten

B14/B15 Variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra
		
Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers

+	++	LEEFBAARHEID	++	0	+
+	+	Centrum Boxtel	++ Sterke afname verkeer in centrum Boxtel	+	++ Afname verkeer in centrum Boxtel, overweg gelijkvloers
+	++ Vrijwel al het doorgaande verkeer geweerd en goed bereikbaar	Buurtschap Kalksheuvel	+	+	+
+	+	Buurtschap Tongeren	+	-- Tongeren wordt alternatieve route, behoud onveilige overweg	0 Tongeren wordt alternatieve route, sluiten van de overweg
-	-	Leenhoflaan / Essche Heike / Buitengebied Tongeren	-	-	-
0	0	Omgeving Keulsebaan	-	-	-
Geen verandering	Geen verandering		Toename (vracht)verkeer op de Keulsebaan	Toename (vracht)verkeer op de Keulsebaan	Toename (vracht)verkeer op de Keulsebaan

3.5 Leefbaarheid

Inleiding

De effecten van de verschillende varianten op de leefbaarheid in de gemeente zijn beschreven per buurt afzonderlijk. Per buurt is gekeken naar de impact van de varianten op de aspecten:

SUBCRITERIA

1. Veiligheid
2. Geluid
3. Trillingen
4. Luchtkwaliteit

Alle beoordelingen vinden plaats ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020 zonder aanleg VLK).

Toelichting buurten

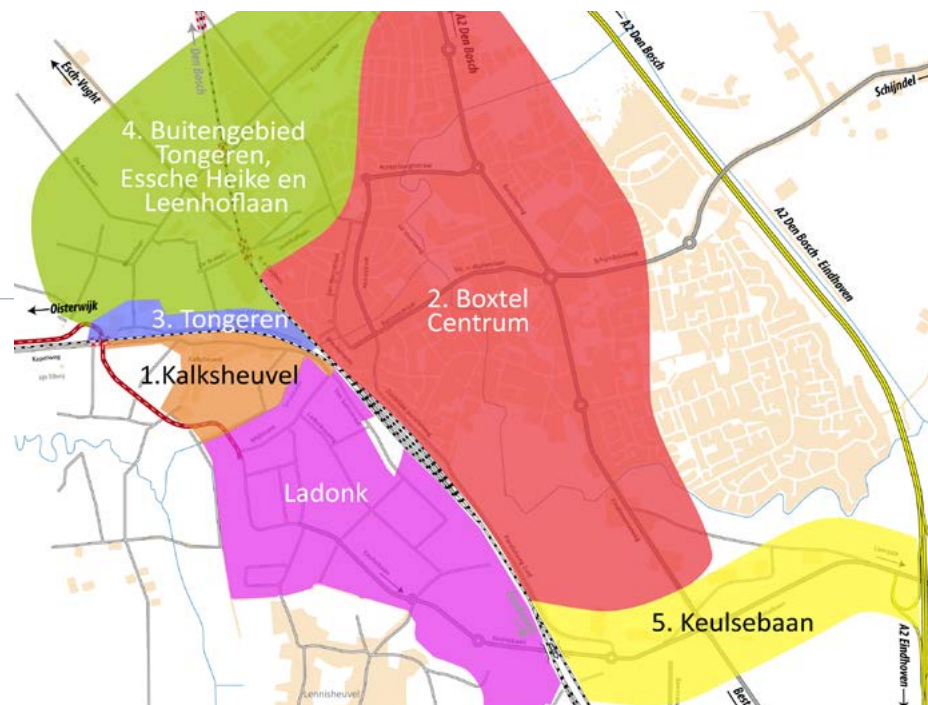
Er is breed gekeken naar alle optredende effecten in Boxtel op de vier onderzochte aspecten. Deze effecten verschillen per variant per locatie. Om alle optredende effecten inzichtelijk te kunnen beschrijven is onderscheid gemaakt in buurten. Voor alle aspecten zijn de effecten beschreven voor vijf verschillende buurten. Deze buurten staan op de kaart hiernaast aangegeven.

CENTRUM BOXTEL

Bij het centrum van Boxtel worden alle effecten beoordeeld die optreden in het centrum van Boxtel zoals aangegeven op de tekening. De varianten verschillen van elkaar in de hoeveelheid verkeer die door het centrum van Boxtel zal rijden. Daarom wordt er vooral gekeken naar het gebied rondom de hoofdontsluitingswegen in Boxtel. In het feitelijke (winkel)centrum van Boxtel worden geen optredende effecten verwacht.

BUURTSCHAP KALKSHEUVEL

Het buurtschap Kalksheuvel is gelegen tussen de spoorlijn van/naar Tilburg, de nieuwe VLK en bedrijventerrein Ladonk. Hieronder vallen ook alle woningen aan de weg Kalksheuvel en veel woningen aan de Kapelweg. De bestaande overlast van de dubbele overweg in dit buurtschap is een belangrijke aanleiding van het project.



Overzicht van de buurten zoals gehanteerd in de beoordeling van de leefbaarheidseffecten

BUURTSCHAP TONGEREN

Het gebied Tongeren heeft betrekking op alle woningen aan de straat Tongeren. Het is het kleinste gebied met maar weinig woningen. Het gebied is afzonderlijk beschouwd omdat er belangrijke directe effecten optreden in de varianten die de weg Tongeren gebruiken als omleidingsroute (B14/B15 varianten 4 en extra).

BUITENGEBIED TONGEREN EN LEENHOFLAAN - ESSCHE HEIKE

In het buitengebied bij Tongeren en het noordelijke deel van Boxtel treden leefbaarheidseffecten op doordat verkeer een andere route zal kiezen. Dit gebied is integraal bekeken omdat in sommige

varianten verkeer bij een ingreep aan de dubbele overweg ergens in dit gebied een alternatieve route zal zoeken. Het betreft een groot gebied waar voornamelijk indirecte effecten optreden.

OMGEVING KEULSEBAAN

Nabij de Keulsebaan staan enkele woningen die beïnvloed worden door de mogelijke toename van verkeer op de Keulsebaan. Ook hier zullen op de onderzochte aspecten effecten optreden. De beoordeling van de optredende leefbaarheidseffecten zijn in dit gebied relatief lager vanwege het kleine aantal woningen. Bovendien zijn de optredende leefbaarheidseffecten relatief klein vanwege het feit dat deze woningen al op relatief grote afstand van de Keulsebaan liggen.

Veiligheid

CENTRUM BOXTEL

De omleidingsvarianten leiden tot een verbetering van de veiligheid in het centrum van Boxtel door het afnemen van het verkeer in het centrum. De tunnelvarianten CV9 1b en 2b scoren hier iets minder omdat deze varianten per saldo leiden tot

een verkeerstoename in het centrum van Boxtel. Het sluiten van de gelijkvloerse overwegen is ook voor het centrum van Boxtel een positief effect op de veiligheid. Dit positieve effect treedt niet op in B14/B15 variant 4 omdat de gelijkvloerse overweg op de lijn Den Bosch open blijft.

BUURTSCHAP KALKSHEUVEL

Alle varianten leiden tot een verbetering van de veiligheid door het sluiten van de gelijkvloerse overwegen en een afname van de hoeveelheid (wachtend) verkeer in buurtschap Kalksheuvel. CV9 Variant 1b scoort hier iets minder omdat er een doorgaande verkeersstroom gebruik blijft maken van de Kapelweg in buurtschap Kalksheuvel.

BUURTSCHAP TONGEREN

CV9 Varianten 1b en 2b alsmede B14/B15 variant 6 leiden tot een forse verbetering van de veiligheid door het sluiten van de gelijkvloerse overwegen en een afname van de hoeveelheid (wachtend) verkeer op de weg Tongeren. B14/B15 varianten 4 en Extra scoren minder omdat een doorgaande verkeersstroom gebruik blijft maken van de weg Tongeren. Bovendien blijft in B14/B15 variant 4 een overweg open en is er in B14/B15 variant extra een tunnel met bocht voorzien.

Tabel veiligheid	Tunnel		Omleiding		
	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel- Centrum	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk- Centrum	B14/B15 variant 6 Beide overwegen dicht	B14/B15 variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open	B14/B15 variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers
Centrum Boxtel	+	+	++	+	++
Buurtschap Kalksheuvel	+	++	++	++	++
Buurtschap Tongeren	++	++	++	0	0
Leenhoflaan / Essche Heike / Buitengebied Tongeren	-	-	-	-	-
Omgeving Keulsebaan	0	0	0	0	0

BUITENGEBIED TONGEREN EN LEENHOFLAAN - ESSCHE HEIKE

In het buitengebied van Tongeren en op de Leenhoflaan en Essche Heike zal in alle varianten het verkeer toenemen omdat het een andere route zal kiezen. De route van het verkeer door dit gebied zal verschillen per variant maar per saldo is de overlast in dit gebied vergelijkbaar.

OMGEVING KEULSEBAAN

Bij de woningen aan de Keulsebaan zullen geen veiligheidsrisico's optreden.

Geluid

ALGEMEEN

Door de aanleg van de VLK verbetert de situatie voor leefbaarheid bij aspect geluid voor alle scenario's.

De leefbaarheid bij aspect geluid in de gerealiseerde toestand:

- Voor de kern Boxtel treedt door de aanleg van de tunnel(s) een verbetering (+) op in de CV9 varianten 1b en 2b en de B14/B15 variant Extra. Door de realisatie van B14/B15 variant 6 vervalt het doorgaande verkeer en treedt een grote

verbetering op (++). In de situatie met alleen de overweg voor het spoor naar Den Bosch geopend op maaiveld blijft de situatie voor Boxtel gelijk (0);

- Voor het buurtschap Tongeren verbetert de situatie voor varianten CV9 1b en 2b in gelijke mate (+). Met B14/B15 variant 6 treedt een grote verbetering op (++). Een verslechtering ontstaat bij de aanleg van de tunnel in B14/B15 variant Extra (-). Bij aanleg van B14/B15 variant 4 treedt de meeste verslechtering op in buurtschap Tongeren (--);

- Het buurtschap Kalksheuvel wordt in CV9 variant 1b bij een korte tunnel op een alternatieve manier ontsloten. Hierdoor treedt een verslechtering voor geluid op (-). Bij CV9 variant 2b verbetert de situatie door de aanleg van de tunnel naar Ladonk (+). Bij de aanleg van B14/B15 variant 6 treedt de meeste verbetering op (++). Bij B14/B15 varianten 4 en Extra verdwijnt de overweg voor het spoor naar Tilburg, maar gaat het verkeer op een andere manier door buurtschap Kalksheuvel rijden (0);

Tabel geluid	Tunnel		Omleiding		
	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel- Centrum	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk- Centrum	B14/B15 variant 6 Beide overwegen dicht	B14/B15 variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open	B14/B15 variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers
Centrum Boxtel	+	+	++	0	+
Buurtschap Kalksheuvel	-	+	++	0	0
Buurtschap Tongeren	+	+	++	-	-
Leenhoflaan / Essche Heike / Buitengebied Tongeren	0	0	-	-	-
Omgeving Keulsebaan	0	0	-	-	-

- Voor CV9 varianten 1b en 2b verandert er niets aan de Keulsebaan (0). Bij het sluiten van de overwegen in de B14/B15 varianten 6, 4 en Extra moet de Keulsebaan van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken verdubbeld worden en zou een verslechtering kunnen optreden voor de nabijgelegen woningen (-);
- Voor het buitengebied Tongeren en Leenhoflaan-Essche Heike verandert er bij de CV9 varianten 1b en 2b niets (0). Bij B14/B15 varianten 6, 4 en Extra zal er door de gewijzigde verkeerscirculatie meer verkeer door het buurtschap gaan rijden (-).

GELUID IN DE AANLEGFASE

- In de aanlegfase wordt de meeste hinder onder-
vonden bij de aanleg van de tunnel(s) in de CV9
varianten 1b en 2b en in de B14/B15 variant Extra.
B14/B15 Variant Extra scoort hetzelfde als CV9
varianten 1b en 2b omdat naast de tunnel ook
de verbinding Tongeren-centrum in stand blijft.
B14/B15 variant 4 scoort minder slecht (-) omdat
de verbinding Tongeren-centrum in stand wordt
gehouden. In de situatie met de Zuidelijke rondweg
(0) wordt nagenoeg geen hinder ondervonden
(alleen sluiten overwegen).

Tabel trillingen	Tunnel		Omleiding		
	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel-Centrum	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk-Centrum	B14/B15 variant 6 Beide overwegen dicht	B14/B15 variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open	B14/B15 variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers
TOTAAL TRILLINGEN					
Centrum Bortel	+	+	0	0	+
Buurtschap Kalksheuvel	+	+	0	0	+
Buurtschap Tongeren	+	+	0	0	+
Omgeving Keulsebaan	0	0	-	-	-
TRILLINGEN TGV. HET SPOOR					
Centrum Bortel	+	+	0	0	+
Buurtschap Kalksheuvel	+	+	0	0	+
Buurtschap Tongeren	+	+	0	0	+
TRILLINGEN TGV. ZWAAR VERKEER					
Omgeving Keulsebaan	0	0	-	-	-

Trillingen

In de nevenstaande tabel zijn voor het project overweg Boxtel in het kader van de leefbaarheid de relatieve hinder effecten op het gebied van trillingen ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020, exclusief VLK) weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met het PHS en de aanleg van de VLK richting Tilburg. Aan het spoor zijn geen wijzigingen voorzien. De wijzigingen betreffen wijzigingen aan de kruisende wegen van het spoor. De relatieve hinder effecten op het gebied van trillingen ten opzichte van de bestaande situatie zijn op basis van expert judgement bepaald. Het zwaar vrachtverkeer is maatgevend voor het aspect trillingen ten gevolge van het wegverkeer.

TRILLINGEN IN DE AANLEGFASE

Als de bouwkuip voor de aanleg van een tunnel traditioneel wordt aangelegd met damwanden en trilblokken dan kunnen er tijdelijk significante hinder effecten optreden. Hierbij wordt aangetekend dat er per 1 april 2012 voorschriften voor trillingshinder in het bouwbesluit zijn opgenomen. Aan deze voorschriften kan met een traditionele bouwkuip niet

worden voldaan. Als de bouwkuip met eenmethode die als trillingsarm (silent piler) of trillingsvrij (b.v. diepwand) kan worden aangemerkt wordt aangelegd brengt dit hogere kosten met zich mee. Deze bouwwijze is ook voorzien in de uitvoering en opgenomen in de kostenraming. Daarmee is trillingsoverlast in de bouwfase niet onderscheidend in de effectbeoordeling.

TRILLINGEN TGV VRACHTVERKEER

Trillingen tgv vrachtverkeer treden alleen op bij de Keulsebaan. Licht negatief effect op het aspect trillingen van zwaar vrachtverkeer vanwege de opwaardering Keulsebaan van een eenbaansweg naar tweebaans weg. Hierdoor wordt de afstand tot de trillingsgevoelige woningen kleiner.

TRILLINGEN TGV HET SPOOR VARIANTEN CV9 1B EN 2B EN B14/B15 VARIANT EXTRA 5

Klein positief effect op het aspect trillingen tgv spoor vanwege de barriere werking van de tunnelbak in de overdrachtweg naar de trillingsgevoelige woningen

Luchtkwaliteit

Vanwege het drukke treinverkeer op de spoorlijnen van Eindhoven naar Tilburg en Den Bosch zijn de spoorbomen van de dubbele overweg op de Tongersestraat in Boxtel vaak gesloten. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer nabij deze overwegen vaak stagneert. Wachtend verkeer heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit. In deze paragraaf is voor de overgebleven varianten per oplossingsrichting de effecten op de luchtkwaliteit beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020, exclusief VLK).

ACHTERGRONDCONCENTRATIES (GCN) EN NSL MONITORING

Jaarlijks wordt door het RIVM de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN) opgesteld. De kaarten geven per vierkante kilometer een beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren. De GCN (achtergrondconcentratie) wordt onder meer vastgesteld voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De achtergrondconcentraties in Boxtel voor deze drie stoffen liggen in 2012 en voor toekomstige jaren ruim onder de wettelijk grenswaarden⁴.

⁴ www.rivm.nl/gcn

Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet. Om de voortgang van dit programma te volgen vindt jaarlijks een monitoring plaats op onder meer het wegverkeer. Uit de NSL-monitoring van 2012 blijkt dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} op de wegrand, in de omgeving van de overwegen, voor 2011 en toekomstige jaren ruim onder de wettelijk grenswaarden liggen⁵.

BEOORDELING VARIANTEN

In onderstaande tabel zijn voor de 5 te onderzoeken varianten de effecten op de luchtkwaliteit voor een vijftal locaties nabij de overweg beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling 2020, exclusief VLK. Effecten op de luchtkwaliteit zijn lokaal, alleen voor een aantal wegvakken. Voor een groot aantal wegvakken veranderen de intensiteiten niet en dus ook de luchtkwaliteit niet. In de volgende paragrafen wordt een toelichting gegeven op de beoordeling.

⁵ www.nsl-monitorizng.nl

CV9 VARIANT 1B

In deze variant zal de Tongersestraat via een verdiepte ligging beide spoorlijnen kruisen. De stagnatie zal hiermee verdwijnen. In Boxtel zullen de intensiteiten wegverkeer op een aantal wegvakken stijgen en dalen, echter de effecten van het wegvallen van het stagnerende verkeer zullen bepalend zijn. Omdat het verkeer bij deze variant niet meer kan afslaan richting Tongeren, geeft dit een positief effect. De intensiteiten in buurtschap Kalksheuvel nemen weliswaar toe, maar het verkeer zal gebruik maken van de VLK. Deze weg is buiten de kern van buurtschap Kalksheuvel gelegen en heeft om deze reden een positief effect. De effecten voor de Keulsebaan blijven ongewijzigd. In het buitengebied van Tongeren zullen in deze variant de intensiteiten op sommige wegen stijgen, en op andere wegen afnemen. Per saldo zullen de effecten voor het deelgebied Leenhoflaan / Essche Heike en buitengebied Tongeren naar verwachting iets slechter worden. De effecten op de luchtkwaliteit leiden niet tot overschrijding van wettelijke grenswaarden.

CV9 VARIANT 2B

Idem variant CV91b.

B14/B15 VARIANT 6

Vanwege het sluiten van beide overwegen op de Tongersestraat zal het verkeer buiten Boxtel omgaan. Dit heeft een positieffeffect voor de luchtkwaliteit in Boxtel, en de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel. De intensiteiten van het wegverkeer op de Keulsebaan zullen toenemen. In het buitengebied van Tongeren zullen in deze variant de intensiteiten op sommige wegen stijgen, en op andere wegen afnemen. Per saldo zullen de effecten voor het deelgebied

Leenhoflaan / Essche Heike en buitengebied Tongeren naar verwachting iets slechter worden. De effecten op de luchtkwaliteit leiden niet tot overschrijding van wettelijke grenswaarden.

B14/B15 VARIANT 4

Omdat de overweg richting Den Bosch gelijkvloers blijft en de overweg richting Tilburg dicht gaat zal de stagnatie van wegverkeer iets afnemen. Dit heeft een licht positief effect voor Boxtel, maar omdat in deze

intensiteiten op sommige wegen stijgen, en op andere wegen afnemen. Per saldo zullen de effecten voor het deelgebied Leenhoflaan / Essche Heike en buitengebied Tongeren naar verwachting iets slechter worden. De effecten op de luchtkwaliteit leiden niet tot overschrijding van wettelijke grenswaarden.

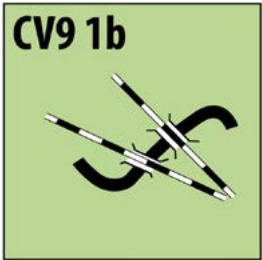
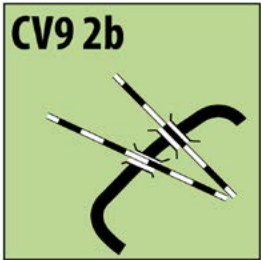
B14/B15 VARIANT EXTRA

Omdat de overweg richting Den Bosch ongelijkvloers wordt en de overweg richting Tilburg dicht gaat zal er geen stagnatie van wegverkeer plaatsvinden. Dit heeft een positief effect voor Boxtel, maar omdat het verkeer in deze variant via de weg Tongeren zal rijden zullen daar de effecten negatief zijn. In deze variant zal er geen verkeer meer rijden via buurtschap Kalksheuvel. De intensiteiten van het wegverkeer op de Keulsebaan zullen toenemen. In het buitengebied van Tongeren zullen in deze variant de intensiteiten op sommige wegen stijgen, en op andere wegen afnemen. Per saldo zullen de effecten voor het deelgebied Leenhoflaan / Essche Heike en buitengebied Tongeren naar verwachting iets slechter worden. De effecten op de luchtkwaliteit leiden niet tot overschrijding van wettelijke grenswaarden.

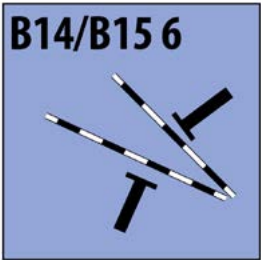
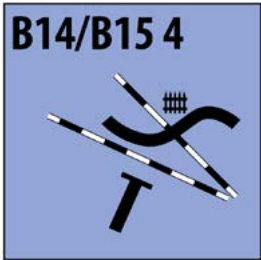
Tabel luchtkwaliteit	Tunnel		Omleiding		
	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel- Centrum	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk-Centrum	B14/B15 variant 6 Beide overwegen dicht	B14/B15 variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open	B14/B15 variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers
Centrum Boxtel	+	+	+	+	+
Buurtschap Kalksheuvel	+	+	+	+	+
Leenhoflaan / Essche Heike / Buitengebied Tongeren	+	+	+	-	-
Buurtschap Tongeren	-	-	-	-	-
Omgeving Keulsebaan	0	0	-	-	-

variant ook verkeer via de weg Tongeren zal rijden zullen daar de effecten negatief zijn. In deze variant zal er geen verkeer meer rijden door buurtschap Kalksheuvel. De intensiteiten van het wegverkeer op de Keulsebaan zullen toenemen. In het buitengebied van Tongeren zullen in deze variant de

Tunnelvarianten

CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b
CV9 1b 	CV9 2b 
Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum

Omleidingsvarianten

B14/B15 Variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra
B14/B15 6 	B14/B15 4 	B14/B15 Extra 
Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers

0	+	TOTAAL RUIMTELIJKE EFFECTEN	++	0	-
- Sociale veiligheid tunnel met bocht	0 Rechte tunnel is overzichtelijk	Inpasbaarheid	0 Tunnel voor fietsverkeer en voetgangers goed inpasbaar	0 Tunnel voor fietsverkeer en voetgangers goed inpasbaar	-- Sociale- en verkeersveiligheid tunnel met bocht
+ Verhelderen verkeersstructuur; onduidelijke inpassing tunnel	+ Verhelderen verkeersstructuur; onduidelijke inpassing tunnel	Landschap en stedenbouw	++ Duidelijk onderscheid in woongebieden en verkeersroutes	+ Duidelijk onderscheid in woongebieden en verkeersroutes	- Tunnel is slecht inpasbaar, onduidelijke ruimtelijke situatie rondom tunnel.
++ Opheffen drie overwegen	++ Opheffen drie overwegen	Externe veiligheid	+ Opheffen drie overwegen verbreding Keulsebaan	0 Opheffen twee overwegen verbreding Keulsebaan	+ Opheffen drie overwegen verbreding Keulsebaan
0 Geen significante effecten	0 Geen significante effecten	Ecologie	0 Geen significante effecten	0 Geen significante effecten	0 Geen significante effecten

3.6 Ruimtelijke effecten

Inleiding

Naast leefbaarheidsaspecten per buurt treden er ook algemene ruimtelijke effecten op. Deze effecten worden beoordeeld binnen het criterium ruimtelijke effecten. Er wordt gekeken naar de volgende aspecten:

1. Inpasbaarheid
2. Landschap en stedenbouw
3. Ecologie
4. Externe veiligheid

De effecten zijn kwalitatief beschreven op basis van expert judgement. Effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020, exclusief VLK).

Inpasbaarheid

Binnen dit aspect wordt gekeken naar de civieltechnische inpassing van de voorgestelde maatregelen in iedere variant.

CV9 VARIANT 1B: SCORE -

- Westelijke toerit tunnel: Er is voldoende bouwruimte beschikbaar wanneer de bebouwing verwijderd

wordt. Sociale veiligheid is hier mogelijk een issue omdat het einde van de tunnel niet zichtbaar is vanuit de tunnel.

- Bouwbaar met beperkte buitendienststellingen.
- De oostelijke toerit van de tunnel is niet optimaal inpasbaar binnen de beperkte beschikbare ruimte. Het is noodzakelijk om de oostelijke toerit voor autoverkeer uit te voeren met een hellingspercentage van 7%. De aansluiting van de oostelijke toerit op de bestaande wegenstructuur is gezien het bochtige karakter van de doorgaande route niet optimaal.

CV9 VARIANT 2B: SCORE 0

- Westelijke zijde tunnel: recht uitvoeren van kunstwerk is eenvoudiger, geen issue met sociale veiligheid, meer grond nodig dan bij CV9 variant 1b.
- Bouwbaar met beperkte buitendienststellingen.
- Oostelijke toerit zie CV9 variant 1b.

B14/B15 VARIANT 6: SCORE 0

- De tunnel voor fietsverkeer en voetgangers is binnen de beschikbare ruimte in te passen en op

adequate wijze aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur.

- Maatregelen aan de Keulsebaan moeten afgestemd worden met eventuele plannen voor het Duits lijntje.
- Maatregelen aan de Keulsebaan en Tongeren zijn voldoende inpasbaar.

B14/B15 VARIANT 4: SCORE 0

- Gelijk aan B14/B15 variant 6.

B14/B15 VARIANT EXTRA: SCORE --

- Tunnel met bocht naar Tongeren is complex in aanleg en onoverzichtelijk in gebruik. Sociale veiligheid is hier mogelijk een issue omdat het einde van de tunnel niet zichtbaar is vanuit de tunnel.
- Oostelijke toerit zie CV9 variant 1b.
- Westelijke aansluiting fietspad op buurtschap Kalksheuvel is binnen de beschikbare ruimte in te passen en op adequate wijze aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur.

Landschap en stedenbouw

Binnen dit aspect wordt integraal gekeken naar de landschappelijke en/of stedenbouwkundige inpassing van de voorgestelde maatregelen in iedere variant. Hierbij wordt gekeken of maatregelen goed in te passen zijn in de omgeving, wat voor restruimtes er resteren naast de infrastructuur en hoe de wegen aansluiten op de bestaande ruimtelijke structuur.

VLK

De VLK is in alle varianten opgenomen en daarmee niet onderscheidend tussen de varianten binnen het aspect landschap en stedenbouw. De weg is wel meegenomen in de beoordeling om telkens het eindresultaat te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. De VLK is een ingrijpende ingreep in het open landschap ten westen van Kalksheuvel.

CV9 VARIANT 1B EN 2B: SCORE +

Beide tunnelvarianten slagen er goed in om de verkeersstructuur rondom de overweg te verhelderen en onderscheid te maken in doorgaande wegen en woonstraten. CV9 Variant 1b leidt tot minder aantasting van landschappelijk gebied dan CV9 Variant

2b. De inpassing van de tunnel aan de oostzijde en de verkeersstromen door het centrum zijn niet optimaal en niet passend bij sfeer en karakter van dit gebied. Beide varianten scoren een +.

B14/B15 VARIANT 6: SCORE ++

Deze variant zorgt voor een grote kans op aantrekkelijke woongebieden rondom het spoor. Zonder complexe ingrepen ter plaatse ontstaat de kans in het centrum, en in de buurtschappen Kalksheuvel en Tongeren aantrekkelijke woon-gebieden te realiseren. Het doorgaande verkeer verdwijnt en doorgaande straten worden woonstraten. De verbinding tussen centrumgebied, buurtschappen en bedrijventerrein voor langzaam verkeer wordt goed voorzien door middel van een langzaam verkeerstunnel. Verkeer wordt omgeleid over logische routes. Aanpassingen aan de Keulsebaan leiden niet tot aantasting van landschappelijke waarde. Aandachtspunt is de toenemende verkeersintensiteit in het buitengebied van Tongeren en de omgeving van Essche Heike. Wanneer hiervoor maatregelen getroffen moeten worden is aandacht voor landschappelijke kwaliteit een must.

B14/B15 VARIANT 4: SCORE +

Door het in stand houden van de verbinding Tongeren-centrum verdwijnt de mogelijkheid om verkeersluw woongebied te realiseren rondom de bestaande dubbele overweg. Verder zie B14/B15 variant 6.

B14/B15 VARIANT EXTRA: SCORE -

De voorgestelde tunnel met bocht is niet goed ruimtelijk in te passen op de Tongersestraat. Diverse woningen aan de weg Tongeren moeten opgekocht worden om deze variant te kunnen realiseren. De resterende ruimtes tussen weg en spoor zijn lastig aantrekkelijk in te richten of te gebruiken. De tunnel zelf is onoverzichtelijk. Overige effecten zie B14/B15 variant 6.

Externe veiligheid

SPoorlijnen met transport van gevaarlijke stoffen

Vanwege de komst van ongelijkvloerse kruisingen of de sluiting van overwegen neemt de ongevalskans van een trein met gevaarlijke stoffen af. Dit heeft dus een positief effect op externe veiligheid. In de effectbeoordeling is uitgegaan van het voorlopig ontwerp van de VLK waarin sluiting van de overweg Kapelweg is opgenomen en een vernieuwing van de gelijkvloerse overweg d'Ekker.

Hoe meer ongelijkvloerse kruisingen / afgesloten overgangen er in de variant beoogd zijn, hoe positiever de score voor externe veiligheid. In het kader van PHS zal het goederenvervoer in alle varianten afnemen op de route Breda - Tilburg - Eindhoven (de Brabanneroute) en toenemen op de lijn Den Bosch - Eindhoven. Dit betekent dat voor externe veiligheid het openblijven van een spoorwegovergang op de lijn Den Bosch meer negatief scoort dan op de lijn Tilburg.

TRANSPORT VAN GEVAARLIJKE STOFFEN OVER DE WEG

Conform de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (art.

11) dienen voertuigen met gevaarlijke stoffen de bebouwde kommen van gemeenten te vermijden. Tenzij zij hier dienen te laden/lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. In de omgeving van de planontwikkeling bevindt zich een aantal bedrijven dat gebruik maakt van gevaarlijke stoffen. Dit betreft een drietal locaties (LPG-tankstations) aan de oostzijde van het spoor (rode driehoeken in onderstaande figuur). Het is de verwachting dat de vrachtwagens voor de bevoorrading momenteel gebruik maken van een directe verbinding vanaf de A2 naar het betreffende LPG-tankstation en geen gebruik maken

van de spoorwegovergangen in deze studie. De spoorwegovergang mag ook niet gebruikt worden door vrachtverkeer vanwege het vrachtverbod. De voorgenomen wegaanpassingen hebben hierop derhalve geen invloed. Op industrieterrein Ladonk bevinden zich twee bedrijven met een

Tabel externe veiligheid	Tunnel		Omleiding		
	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel- Centrum	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk-Centrum	B14/B15 variant 6 Beide overwegen dicht	B14/B15 variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open	B14/B15 variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers
Beoordeling externe veiligheid	++	++	+	0	+
Spoor					
Spoorwegovergang Den Bosch	++	++	++	--	++
Spoorwegovergang Tilburg	++	++	++	++	++
Spoorwegovergang d'Ekker	--	--	--	--	--
Weg					
Keulsebaan	0	0	-	-	-

ammoniakoelinstallatie en een LPG-tankstation. De bevoorrading hiervan vindt naar verwachting plaats vanaf de A2 via de Keulsebaan, langs de zuidzijde van de bebouwde kom van Boxtel. Dit gezien de

verplichting vanuit de Wet vervoer gevaarlijke stoffen om de bebouwde kom te mijden. De voorgenomen wegaanpassing heeft hierop derhalve geen invloed.



Bron: professionele risicokaart, bezocht 23 juli 2013

KEULSEBAAN

Een verbreding van de Keulsebaan heeft een licht negatief effect op het aspect externe veiligheid. Vanwege de wegverbreding reiken de effecten (in geval van een incident) verder en komen deze mogelijk over bebouwing (woningen) te liggen. Dit heeft een zeer licht negatief effect op externe veiligheid. Gezien het beperkte aantal transporten van gevaarlijke stoffen zal de verbreding naar alle waarschijnlijkheid niet leiden tot knelpunten ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Daarnaast zal gezien het landelijke gebied het groepsrisico niet toenemen en de oriëntatiewaarde zeker niet overschrijden.

ONDERGRONDSE BUISLEIDINGEN GEVAARLIJKE STOFFEN

Bij uitwerking van de VLK is er rekening gehouden met enkele ondergrondse buisleidingen nabij d'Ekker. Dit betreft de DPO-leiding evenwijdig aan de spoorlijn van/naar Den Bosch en de hogedruk aardgasleidingen ter hoogte van d'Ekker (zie stippellijnen in nevenstaande figuur). Verplaatsing van deze leidingen is niet nodig voor de aanleg van de VLK en heeft derhalve ook geen invloed op het plaatsgebonden

risico of het groepsrisico en vormt derhalve geen mogelijk wettelijk knelpunt.

CV9 VARIANT 1B: SCORE ++

- Sluiting drie gelijkvloerse overwegen (++)

CV9 VARIANT 2B: SCORE ++

- Sluiting drie gelijkvloerse overwegen (++)

B14/B15 VARIANT 6: SCORE +

- Sluiting drie gelijkvloerse overwegen (++)
- Verbreden Keulsebaan (-)

B14/B15 VARIANT 4: SCORE 0

- Sluiting twee gelijkvloerse overwegen (+)
- Verbreden Keulsebaan (-)

B14/B15 VARIANT EXTRA: SCORE +

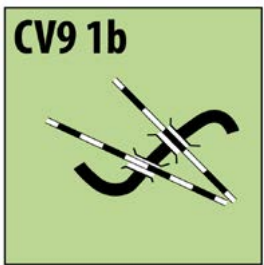
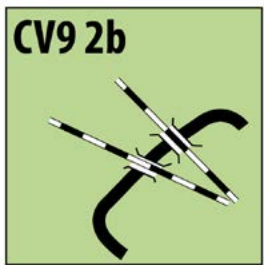
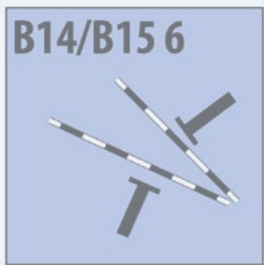
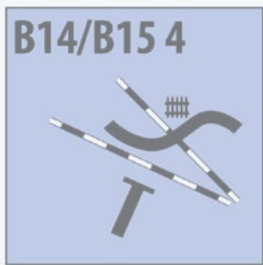
- Sluiting drie gelijkvloerse overwegen (++)
- Verbreden Keulsebaan (-)

Ecologie

De huidige overwegen liggen in stedelijk gebied met beperkte ecologische waarden. Ten westen ligt het Natura2000-gebied de Kampina en het beekdal van de Beerze. Beiden liggen dusdanig ver van het projectgebied dat directe effecten van elke variant zijn uitgesloten. Indirecte effecten via stikstofdepositie spelen naar verwachting ook geen rol omdat de varianten niet zullen leiden tot significant andere emissies en daarmee ook niet tot andere deposities. De Kleine Aa of Smalwater loopt vlak langs beide overwegen. Dit water heeft ook de status van een Ecologische Verbindingszone. De voornaamste functie van deze EVZ richt zich op waterorganismen (vissen, waterinsecten) die zich via deze EVZ kunnen verplaatsen tussen De Beerze en de Dommel. Bij de varianten waar een tunnel naast de huidige overwegen gelegd zal worden, zal een deel van de groenstrook/oeverzone van de EVZ van functie veranderen. In de huidige situatie is de oever steil en draagt niet of nauwelijks bij aan het functioneren van de EVZ. Een ingreep in deze oeverzone hoeft daarmee geen negatief effect te geven. De aanleg van een tunnel/verdiepte ligging kan zelfs

aangeprezen worden de kwaliteit van de resterende groenzone tussen de beek en het kunstwerk te verbeteren. Daarmee is het al dan niet aanleggen van een kunstwerk hier niet onderscheidend voor dit onderwerp.

Voor verschillende alternatieven is het waarschijnlijk dat panden gesloopt moeten worden. Slopen van panden kan gevolgen hebben voor de daarin voorkomende beschermde diersoorten. Met name vleermuizen, huismussen, gierzwaluwen, boerenzwaluwen en huiszwaluwen kunnen gebruik maken van deze panden. Deze dieren zijn allen strikt beschermd onder de Flora – en Faunawet. Slopen van panden waarin ze verblijven is vergunningplichtig en is vaak verbonden aan voorwaarden. Niet altijd kan voldaan worden aan deze voorwaarden. In dit geval is naar verwachting sprake van een aantoonbaar groot maatschappelijk belang en zijn naar verwachting mogelijkheden beschikbaar om de effecten te mitigeren. De vergunningprocedure hiervoor kost tijd. Daarmee zal rekening gehouden moeten worden voor varianten waar het slopen van panden van toepassing is.

Tabel eindafweging varianten	Tunnelvarianten		Omleidingsvarianten		
	CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b	B14/B15 Variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra
	 CV9 1b	 CV9 2b	 B14/B15 6	 B14/B15 4	 B14/B15 Extra
	Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum	Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers
1. Verkeer / oplossend vermogen	0	0	+	+	++
2. Financiën	0	0	+	+	-
3. Beleidskader	+	+	++	-	++
4. Leefbaarheid	+	++	++	0	+
5. Ruimtelijke effecten	0	+	++	0	-

3.7 Conclusie integrale variantenafweging

Inleiding

De vijf varianten zijn in dit hoofdstuk beoordeeld op verkeerskundige effecten, financiën, beleidskader, leefbaarheid en ruimtelijke effecten.

Op basis van deze beoordeling scoort CV9 variant 2b het beste bij de tunnelvarianten en B14/B15 variant 6 het beste bij de omleidingsvarianten. In deze paragraaf wordt deze beoordeling toegelicht.

In hoofdstuk vier worden de als best beoordeelde varianten per oplossingsrichting nog een stap verder uitgewerkt en wordt de verdere afweging tussen de voorkeursvarianten tunnel en omleiding onderling toegelicht.

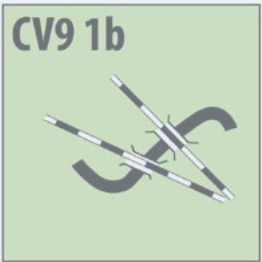
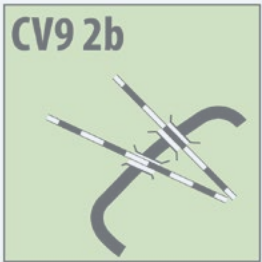
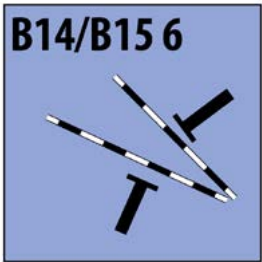
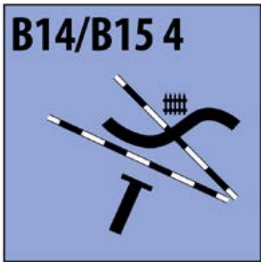
TUNNELVARIANTEN CV9

Oplossingsrichting CV9 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg en een tunnel voor fiets- en autoverkeer op de plaats van de huidige overweg Tongersestraat. De problematiek van de dubbele overweg wordt opgelost doordat de overwegen worden opgeheven en vervangen door een tunnel. De verkeersstructuur van de kern Boxtel blijft gelijk aan de bestaande situatie omdat verkeer gebruik blijft maken van de route over de Tongersestraat (maar dan door het spoor ongelijkvloers te passeren).

CV9 Variant 2b scoort ten opzichte van de CV9 variant 1b beter op verkeerskundige effecten, leefbaarheid en ruimtelijke effecten. CV9 variant 2b sluit aan de westzijde direct aan op bedrijventerrein Ladonk en heeft vanaf daar een korte verbinding naar de VLK. Met deze verbinding wordt voorkomen dat het doorgaande verkeer door buurtschap Kalksheuvel rijdt. Hiermee treden geen ongewenste leefbaarheidseffecten op in buurtschap Kalksheuvel en sluit de tunnel verkeerstechnisch beter aan op bedrijventerrein Ladonk en de VLK.

De variant is in de kostenraming variantenafweging iets duurder dan CV9 variant 1b. De ruimtelijke voordelen van CV9 variant 2b wegen op tegen dit prijsverschil. Om die reden wordt er gekozen voor CV9 variant 2b als de uitgewerkte voorkeursvariant van oplossingsrichting CV9.

Tabel eindafweging varianten

	Tunnelvarianten		Omleidingsvarianten		
	CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b	B14/B15 Variant 6	B14/B15 Variant 4	B14/B15 Variant Extra
	 CV9 1b	 CV9 2b	 B14/B15 6	 B14/B15 4	 B14/B15 Extra
	Tunnel Kalksheuvel-Centrum	Tunnel Ladonk-Centrum	Beide overwegen dicht	Overweg den Bosch gelijkvloers open	Overweg Den Bosch ongelijkvloers
1. Verkeer / oplossend vermogen	0	0	+	+	++
2. Financiën	0	0	+	+	-
3. Beleidskader	+	+	++	-	++
4. Leefbaarheid	+	++	++	0	+
5. Ruimtelijke effecten	0	+	++	0	-

OMLEIDINGSVARIANTEN B14/B15

Oplossingsrichting B14/B15 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg, het opheffen van één of beide overwegen op de Tongersestraat en het aanpassen van de wegenstructuur van Boxtel.

B14/B15 variant 6 scoort ten opzichte van de varianten 4 en Extra beter op beleidskader, leefbaarheid en ruimtelijke effecten. Het sluiten van de overwegen en het creëren van een omleiding over de zuidelijke rondweg zorgt voor een afname van het autoverkeer in het centrum van Boxtel en in de buurtschappen Kalksheuvel en Tongeren. Dit verbetert de leefbaarheid ter plaatse en draagt bij aan de doelstellingen van de gemeente Boxtel. B14/B15 variant 6 is ongeveer even duur als variant 4 en ruim goedkoper dan variant Extra. Door de realisatie van de VLK en het verbreden van de Keulsebaan is binnen deze variant de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd. Wel ontstaan er voor buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel langere omrijdafstanden.

Om dit effect te verminderen zijn ook B14/B15 variant 4 en B14/B15 variant Extra onderzocht. Deze varianten hebben naast de zuidelijke rondweg nog een extra verbinding over de weg Tongeren.

Deze omleiding over de weg Tongeren vergroot aan de ene kant de bereikbaarheid, maar leidt ook tot een verslechtering op leefbaarheidsaspecten in buurtschap Tongeren waardoor deze varianten op leefbaarheid slechter scoren dan B14/B15 variant 6.

Naast deze nadelen op leefbaarheid is gebleken dat het niet mogelijk is om op voldoende wijze een verbinding te realiseren voor autoverkeer van het centrum van Boxtel naar de weg Tongeren.

Om veilig hoogfrequent spoorvervoer met zo min mogelijk risico op verstoring van de treindienst te kunnen afwikkelen, is het voor het ministerie van IenM en ProRail van belang om de dubbele overweg in de Tongersestraat te saneren. De mate van co-financiering vanuit PHS zal afhankelijk zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS, en B14/B15 variant 4 draagt maar beperkt bij aan de doelstellingen van PHS.

Om deze verbinding toch goed te onderzoeken is er ook gekeken naar B14/B15 variant Extra met een tunnel met bocht. De variant resulteert in de beste bereikbaarheid. De variant scoort optimaal op verkeer / oplossend vermogen. De winst in bereikbaarheid staat echter niet in verhouding tot de grote meerkosten van deze variant. Daarnaast overschrijdt de bandbreedte van de kostenraming van deze variant het theoretisch maximaal beschikbare investeringsbedrag van € 50 miljoen.

Alle aspecten afwegend wordt er gekozen voor B14/B15 variant 6 als de uitgewerkte voorkeursvariant van oplossingsrichting B14/B15.

4 Conclusie

4.1 Inleiding en kostenraming eindafweging

Inleiding

De twee en drie hoofdvarianten per oplossingsrichting zijn in het voorgaande hoofdstuk beoordeeld op verkeer/oplossend vermogen, financiën, beleidskader, leefbaarheid en ruimtelijke effecten. Op basis van deze beoordeling scoort CV9 variant 2b het beste bij de tunnelvarianten en B14/B15 variant 6 bij de omleidingsvarianten.

In dit hoofdstuk worden deze twee uitgewerkte voorkeursvarianten een stap nader bekeken op de aspecten kosten en fasering. Daarna worden in een concluderende paragraaf de voor- en nadelen van beide varianten nog een keer naast elkaar gezet.

De nadere uitwerking op kosten en fasering heeft als doel om de financiële haalbaarheid van beide varianten goed in beeld te krijgen voor het verdere besluitvormingstraject.

Toelichting kostenraming eindafweging

De kostenraming in deze fase is op belangrijke onderdelen verder uitgewerkt om een beter inzicht te krijgen in de te verwachten kosten. In stap 2 (hoofdstuk 3) zijn de vijf hoofdvarianten in een globale kostenraming op een onderling identieke wijze met dezelfde diepgang met elkaar vergeleken. Deze globale kostenraming is uitgevoerd op basis van kengetallen en een vaste vierkante meter prijs voor onder andere tunnels en wegen. Dit niveau van kostenramen is bij uitstek geschikt voor een onderlinge afweging van varianten.

In dit hoofdstuk zijn de twee overgebleven uitgewerkte voorkeursvarianten met een grotere diepgang uitgewerkt in een uitgewerkte kostenraming voor de eindafweging om voor het verdere besluitvormingstraject met nauwkeurige cijfers te kunnen adviseren. In dit traject van verdere uitwerking zijn afwijkingen ten opzichte van eerdere kostenramingen onvermijdelijk. Waar er afwijkingen ontstaan worden die in deze paragraaf toegelicht. Een meer gedetailleerd overzicht van alle gebruikte kostenramingen is te vinden in bijlage 9 'samenvattingen kostenramingen'.

Specificaties kostenraming eindafweging

Ten opzichte van de globale kostenraming in hoofdstuk 3 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in de uitgewerkte kostenraming:

1. SPOORKRUISENDE DELEN

Dit onderdeel bevat het opheffen van overwegen op de Tongersestraat en de aanleg van de tunnels in beide varianten inclusief aansluitende infrastructuur. In deze fase zijn de kosten van de spoor kruisende delen in meer detail uitgewerkt door Movares en gereviewed door ProRail (AKI). Aan de kostenraming is een post voor kabels en leidingen toegevoegd;

2. VLK

Dit onderdeel bevat de volledige aanleg van de VLK uitgaande van het voorlopig ontwerp. De kostenraming voor de VLK is aangepast op het voorlopig ontwerp inclusief conditioneringskosten (flora en fauna, archeologisch onderzoek);

3. MAATREGELEN KEULSEBAAN EN 4. AANPASSINGEN TONGEREN

De kostenraming voor de maatregelen Keulsebaan en de aanpassingen Tongeren zijn niet aangepast ten

opzichte van hoofdstuk 3. Alle bedragen zijn geraamd op basis van een SO met een zekerheid van +/- 30%. Kabels en leidingen zijn niet geraamd.

Eindbedragen kostenraming eindafweging

CV9 VARIANT 2B: SCORE NEUTRAAL (0)

▪ 43,5 miljoen euro (+/- 20-30%)

Bandbreedte kostenraming 20-30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten.;

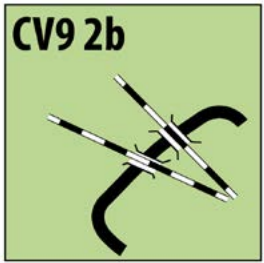
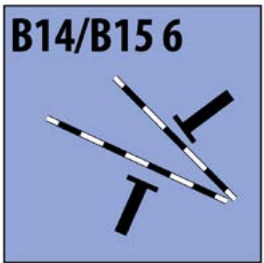
De kosten bestaan uit de aanleg van de tunnel voor autoverkeer, fietsers en voetgangers inclusief aansluitende infrastructuur en de daaruit voorkomende constructiekosten en vastgoedkosten. Ook zijn de VLK en het opheffen van beide overwegen opgenomen.

B14/B15 VARIANT 6: SCORE POSITIEF (+)

▪ 38,4 miljoen euro (+/- 20-30%)

Bandbreedte kostenraming 20-30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten.;

De kosten bestaan uit de aanleg van de tunnel voor fietsers en voetgangers. Daarnaast zitten in dit bedrag ook de aanleg van de VLK, aanpassingen aan de weg Tongeren, het opwaarderen van de Keulsebaan en het opheffen van beide overwegen.

	CV9 VARIANT 2B TUNNEL LADONK-CENTRUM	B14/B15 VARIANT 6 BEIDE OVERWEGEN DICT
		
TOTAAL Incl. BTW.	€ 43,5 MILJOEN* Bandbreedte +/- 20-30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten;	€ 38,4 MILJOEN** Bandbreedte +/- 20-30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten;

* Toelichting kostenraming CV9 variant 2b

Voor CV9 variant 2b is er ten opzichte van de globale kostenraming in hoofdstuk 3 een toename zichtbaar van € 3,7 miljoen incl. BTW. Deze toename in kosten ten opzichte van de globale raming is het gevolg van het opnemen van kabels en leidingen in de kostenramingen van de spoorkruisende delen (zie ook bijlage 9.1 en 9.3).

** Toelichting kostenraming B14/B15 variant 6

Voor B14/B15 is er ten opzichte van de globale kostenraming in hoofdstuk 3 een toename zichtbaar van € 6,7 miljoen euro incl. BTW. Deze toename in kosten ten opzichte van de globale raming is net als bij CV9 variant 2b voor een bedrag van € 3,7 miljoen incl. BTW toe te schrijven aan het opnemen van kabels en leidingen in de kostenramingen van de spoorkruisende delen en de VLK. Daarnaast liggen de investeringskosten voor de fiets- en voetgangerstunnel in B14/B15 variant 6 in de uitgewerkte kostenraming van de eindafweging € 3,0 miljoen hoger dan in de globale kostenraming. De in hoofdstuk 3 gehanteerde globale methode van kostenramen is voor de grotere autotunnel van variant CV9 beter geschikt dan voor de kleinere fiets- en voetgangerstunnel, waardoor in deze variant bij uitwerking een correctie optreedt (zie ook bijlage 9.1 en 9.3).

4.2 Inleiding fasering

Inleiding

In hoofdstuk 1 is als randvoorwaarde gesteld dat de gekozen varianten een totaaloplossing dienen in te houden voor de problematiek van de dubbele overweg. Daarbij is aangegeven dat in de praktijk de oplossing gefaseerd gerealiseerd kan worden.

Om financiële redenen kan het wenselijk zijn om de realisatie van deelmaatregelen over verschillende jaren uit te spreiden. Wanneer bij aanvang niet het volledige budget beschikbaar is kan er voor gekozen worden om maar een deel van de maatregelen direct uit te voeren (fase 1), en aanvullende maatregelen uit te voeren op het moment dat het benodigde budget wel beschikbaar is (fase 2).

Naast voordelen in financiering kan het opknippen van de varianten in fases ook nadelen hebben in bereikbaarheid (verkeerskundige effecten). De varianten zijn in deze studie en in het voortraject telkens ontworpen als totaaloplossing. Wanneer in de eerste fase maar een deel van de maatregelen wordt uitgevoerd dan is nog niet bekend wat dit betekent voor bereikbaarheid en leefbaarheid.

In deze paragraaf worden de financiële consequenties van verschillende faseringsstrategieën toegelicht en worden de effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid van fasering getoetst. Op basis van deze informatie wordt het mogelijk om een gefundeerde keuze te maken in fasering.

RANDVOORWAARDEN FASERING

De doelstelling van het project is het vinden van een duurzame en robuuste oplossing voor de knelpuntsituatie rond de dubbele overweg. De financiering van het project is mede gebaseerd op medewerking van het ministerie van IenM en ProRail in het kader van PHS. Daarbij zal de mate van co-financiering afhankelijk zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS. Uitvoering van de varianten zonder een duidelijk zicht op realisatie van de spoorkruisende delen is om de hiervoor genoemde reden niet haalbaar. Maatregelen aan de spoorkruisende delen zijn in alle varianten in de eerste fase meegenomen. Maatregelen als de VLK of de verbreding van de Keulsebaan zijn binnen

de kaders van financiering wel faseerbaar. Voor de beide uitgewerkte voorkeursvarianten is bekeken of het mogelijk is om binnen de uitgewerkte voorkeursvariant de aanleg van de VLK en de maatregelen aan de Keulsebaan en Tongeren uit te voeren in een tweede fase.

Keuzes in fasering om financiële redenen staan los van de planning van maatregelen binnen een fase. Binnen een enkele fase kan er gekeken worden naar een uitvoeringsplanning. Wanneer er voor wordt gekozen om een aantal maatregelen binnen één enkele fase uit te voeren, dan is het mogelijk om de uitvoeringsplanning vrij in te delen. Binnen een fase is het mogelijk om in de uitvoeringsplannen de spoorkruisende delen na de overige onderdelen te plannen. Deze uitvoeringsplanning wordt ook kort behandeld in deze paragraaf.

4.3 Faseringsmogelijkheden CV9 variant 2b

Faseringsstrategieën CV9 Variant 2b

ONDERDELEN

CV9 Variant 2b bestaat uit twee onderdelen:

1. Spoorkruisende delen
 - Aanleg autotunnel
 - Sluiten bestaande overwegen
2. VLK

STRATEGIEËN

Deze maatregelen zijn binnen de randvoorwaarden op de volgende twee wijzen te faseren (zie ook tabel).

1. Directe realisatie spoorkruisende delen en VLK
2. Directe realisatie spoorkruisende delen. Gefaseerde realisatie VLK

Om een keuze te maken tussen deze twee strategieën zijn de verkeerseffecten van de realisatie van de autotunnel zonder aanleg van de VLK inzichtelijk gemaakt, en zijn de investeringskosten van beide onderdelen los van elkaar inzichtelijk gemaakt.

Toets investeringskosten fasering CV9

De totale investeringskosten voor CV9 variant 2b inclusief BTW bedragen ongeveer € 43,5 miljoen⁶. Dit bedrag bestaat voor het grootste deel uit kosten voor de aanleg van de verkeerstunnel (investeringskosten spoorkruisende delen (€ 34,4 miljoen⁶). Dit is een grote post die in een keer aangelegd moet worden. Deze variant biedt in de financiën daarom weinig ruimte voor fasering. Het is financieel wel mogelijk om in een tweede fase de VLK aan te leggen voor ongeveer € 9,2 miljoen incl. BTW⁶ (zie tabel).

⁶ Bandbreedte +/- 20-30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten;

1. SPOORKRUISENDE DELEN

- Aanleg autotunnel
- Sluiten bestaande overwegen

2. VLK

INVESTERINGSKOSTEN DIRECT

*Investeringskosten incl. BTW +/- 20-30%

INVESTERINGSKOSTEN GEFASEERD

*Investeringskosten incl. BTW +/- 20-30%

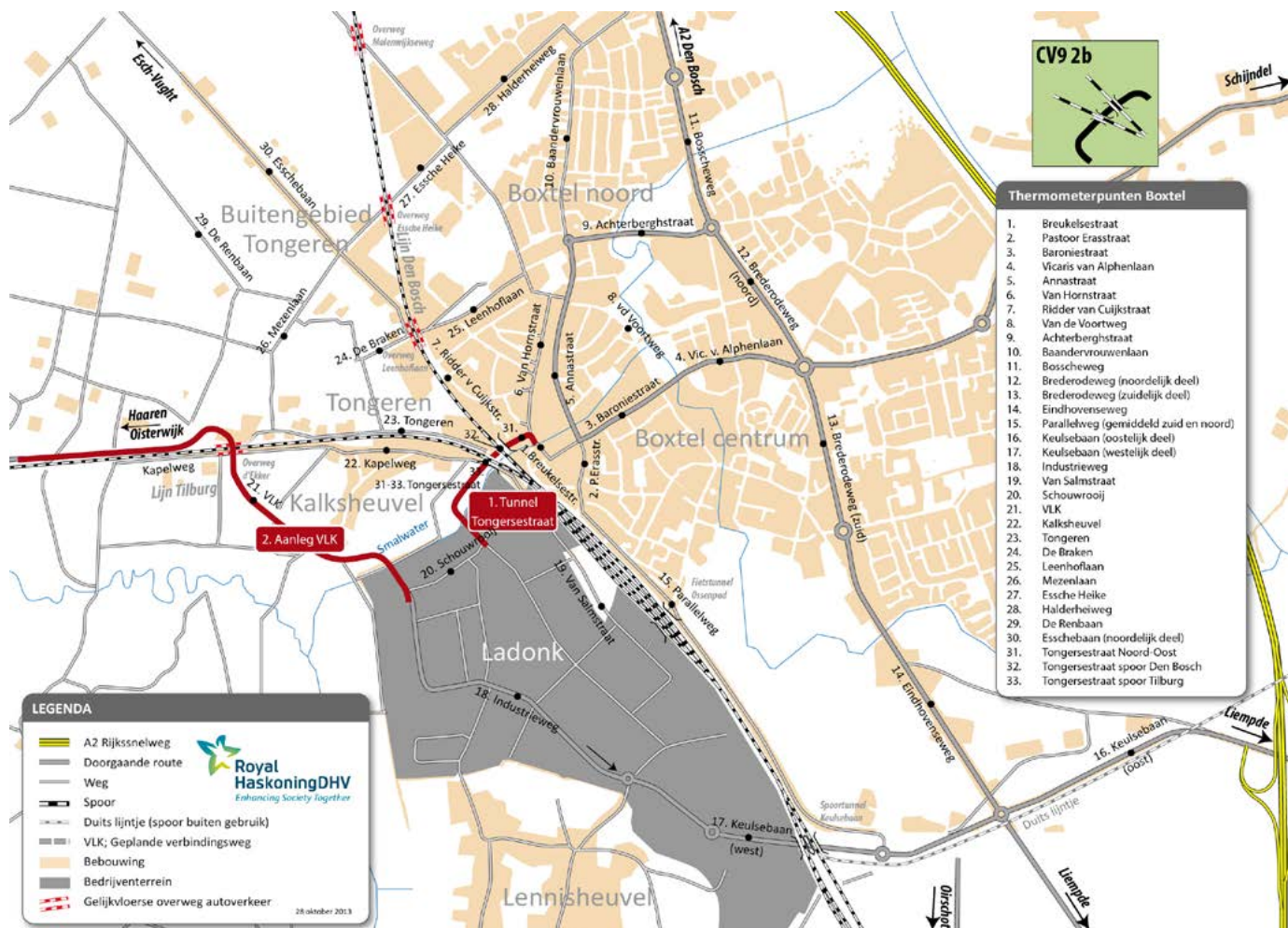
EFFECTEN VAN FASERING OP BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

Toets verkeerseffecten fasering CV9

De verkeerseffecten van de fasering worden bekeken voor verschillende gebieden van Boxtel. Er is gekeken naar leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeerseffecten. Verkeerseffecten zijn bekeken door de intensiteit op een aantal wegen te vergelijken met de beschikbare capaciteit op deze wegen in beide strategieën.

Verkeersgegevens zijn door Goudappel-Coffeng berekend met het statisch regionale verkeersmodel. Bij de strategieën wordt gekeken naar toe- en of

	CV9 2B STRATEGIE 1	CV9 2B STRATEGIE 2
1. SPOORKRUISENDE DELEN	FASE 1	FASE 1
2. VLK	FASE 1	FASE 2
INVESTERINGSKOSTEN DIRECT *Investeringskosten incl. BTW +/- 20-30%	€ 43,5 MILJOEN*	€ 34,4 MILJOEN*
INVESTERINGSKOSTEN GEFASEERD *Investeringskosten incl. BTW +/- 20-30%	-	€ 9,2 MILJOEN*
EFFECTEN VAN FASERING OP BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID	Geen effecten	Knelpunt leefbaarheid en veiligheid in Kalksheuvel



afname van de verkeersintensiteiten. Strategie 2 met gefaseerde aanleg van de VLK wordt vergeleken met de oorspronkelijke variant (strategie 1). Beoordeling van de strategieën vindt plaats ten opzichte van de doelstellingen en randvoorwaarden van het project. Hierbij is met name het GVVP van Bostel van belang (zie voor beoordelingskader ook bijlage 6).

Door gefaseerde aanleg van CV9 Variant 2b (strategie 2) treden de volgende effecten op in vergelijking met de oorspronkelijke variant:

CENTRUM VAN BOSTEL

Gefaseerde aanleg van de VLK in CV9 variant 2b heeft geen significante invloed op de hoeveelheid autoverkeer in het centrum van Bostel. Bij aanleg van de tunnel CV9 2b worden de bestaande verkeersstromen in het centrum gehandhaafd. Met een gefaseerde aanleg van de VLK treden er geen wijzigingen op in deze effecten.

BUURTSCHAP KALKSHEUVEL

Gefaseerde aanleg van de VLK heeft grote gevolgen voor de hoeveelheid verkeer door het buurtschap

Kalksheuvel. In de autonome situatie neemt het aantal motorvoertuigen op de Kapelweg sterk toe, en dit wordt verder versterkt door de aanleg van de tunnel. Met deze hoeveelheid verkeer ontstaat er op de weg Kalksheuvel een knelpunt op het vlak van leefbaarheid en veiligheid. Op enkele wegvakken van de Kapelweg komt het aantal motorvoertuigen per etmaal boven de 4.000. Dit is hoger dan de grenswaarde voor duurzaam veilig passend bij de functie als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Deze effecten worden pas gemitigeerd door de aanleg van de VLK. Door de VLK neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer over de Kapelweg af tot vrijwel nul (enkel nog bestemmingsverkeer).

BUURTSCHAP TONGEREN EN BOXTEL NOORD

In buurtschap Tongeren zijn er geen significante effecten te zien door gefaseerde aanleg van de VLK. Op de weg Tongeren neemt de hoeveelheid verkeer sterk af door aanleg van de tunnel. Aanleg van de VLK is hierop niet van invloed. In Boxtel Noord neemt de hoeveelheid verkeer bij een gefaseerde aanleg van de VLK meer toe dan bij directe aanleg van de VLK. Op met name de Leenhoflaan neemt de hoeveelheid

verkeer in strategie 2 sterk toe in vergelijking met strategie 1.

KEULSEBAAN EN LADONK

Al in de autonome ontwikkeling wordt de grenswaarde voor de maximum capaciteit van de Keulsebaan bereikt. Aanleg van de tunnel heeft hier geen invloed op. De VLK geeft een verkeersaantrekkende werking op het westelijk deel van de Keulsebaan. Omdat de capaciteitsproblemen zicht voordoen op het oostelijk deel van de Keulsebaan heeft gefaseerde aanleg van de VLK geen positief of negatief effect op de capaciteitsproblemen van de Keulsebaan. Op bedrijventerrein Ladonk leidt gefaseerde aanleg van de VLK tot andere verkeersstromen. Dit heeft echter geen significante effecten voor bereikbaarheid en/of veiligheid.

Conclusie fasering CV9

Vanuit financiële overwegingen is binnen deze variant fasering van maatregelen maar beperkt mogelijk. De grootste kostenpost van het project bestaat uit de aanleg van de verkeerstunnel. Deze tunnel is niet gefaseerd aan te leggen. De fasering die wel mogelijk

is bestaat uit de aanleg van de VLK.

Bij een keuze voor een gefaseerde aanleg van de VLK wordt geaccepteerd dat het bestaande knelpunt in leefbaarheid en veiligheid in buurtschap Kalksheuvel blijft bestaan totdat de VLK is aangelegd.

UITVOERINGSPLANNING CV9 VARIANT 2B STRATEGIE 1

Bij een keuze voor faseringsstrategie 1 is het mogelijk om de werkzaamheden opeenvolgend te plannen in een uitvoeringsplanning binnen een enkele fase. Wanneer eerst de VLK wordt aangelegd dan lost de VLK bij aanleg al een deel van de problematiek van de dubbele overweg op, en kan de VLK dienen als omleidingsroute tijdens de aanleg van de tunnel. Deze voordelen treden niet op bij een omgekeerde volgorde.

4.4 Faseringsmogelijkheden B14/B15 variant 6

Faseringsstrategieën B14/B15 Variant 6

ONDERDELEN

B14/B15 Variant 6 bestaat uit drie onderdelen die gefaseerd gerealiseerd kunnen worden:

1. Spoor kruisende delen
 - Sluiten bestaande overwegen
 - Aanleg fietstunnel
2. VLK (incl. aanpassingen Tongeren)
 - Aanleg VLK
 - Aanpassingen Tongeren
3. Maatregelen Keulsebaan

STRATEGIEËN

De fasering van de B14/B15 variant 6 is binnen de randvoorwaarden op vier wijzen mogelijk. In de eerste fase worden altijd de werkzaamheden aan spoor kruisende delen uitgevoerd. Hieronder valt de sluiting van beide overwegen en de aanleg van de fietstunnel. De aanpassingen aan Tongeren hebben alleen effect bij de realisatie van de VLK. Om die reden zijn beide deelramingen aan elkaar gekoppeld in de fasering.

Dit maakt dat de maatregelen binnen de randvoorwaarden op de volgende vier wijzen te

faseren zijn (zie ook tabel):

1. Directe realisatie spoor kruisende delen, VLK en maatregelen Keulsebaan;
2. Directe realisatie spoor kruisende delen en VLK. Gefaseerde realisatie maatregelen Keulsebaan;
3. Directe realisatie spoor kruisende delen en

maatregelen Keulsebaan. Gefaseerde realisatie VLK;

4. Directe realisatie spoor kruisende delen. Gefaseerde realisatie maatregelen Keulsebaan en VLK;

Om een keuze te maken tussen deze vier strategieën zijn de investeringskosten en verkeerseffecten van de fases afzonderlijk in beeld gebracht.

	B14/B15 6 STRATEGIE 1	B14/B15 6 STRATEGIE 2	B14/B15 6 STRATEGIE 3	B14/B15 6 STRATEGIE 4
1. SPOORKRUISENDE DELEN - Sluiten bestaande overwegen - Aanleg fietstunnel	FASE 1	FASE 1	FASE 1	FASE 1
2+4. VLK + AANPASSINGEN TONGEREN	FASE 1	FASE 1	FASE 2	FASE 2
3. MAATREGELEN KEULSEBAAN	FASE 1	FASE 2	FASE 1	FASE 2
INVESTERINGSKOSTEN DIRECT *Investeringskosten incl. BTW +/- 20-30%	€ 38,4 MILJOEN*	€ 30,8 MILJOEN*	€ 27,5 MILJOEN*	€ 19,8 MILJOEN*
INVESTERINGSKOSTEN GEFASEERD *Investeringskosten incl. BTW +/- 20-30%	-	€ 7,6 MILJOEN*	€ 10,9 MILJOEN*	€ 18,6 MILJOEN*
EFFECTEN VAN FASERING OP BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID	Geen effecten	Knelpunten bereikbaarheid Ladonk, Kalksheuvel en Lennisheuvel	Knelpunt leefbaarheid en veiligheid in Kalksheuvel	Grote en diverse knelpunten op bereikbaarheid, veiligheid en robuustheid.

Toets investeringskosten fasering B14/B15

De totale investeringskosten voor B14/B15 variant 6 inclusief BTW bedragen ongeveer € 38,4 miljoen. De drie mogelijke variaties op de fasering kunnen de initiële investering terugbrengen tot € 30,8 miljoen (strategie 2), € 27,5 miljoen (strategie 3) of € 19,8 miljoen (strategie 4). Dit betekent dat er vanuit financieel oogpunt goede mogelijkheden zijn om de maatregelen te faseren. De oplossing bestaat uit losse onderdelen met elk relatief beperkte kosten die afzonderlijk van elkaar aan te leggen zijn.

Toets verkeerseffecten fasering B14/B15

Om een keuze te maken tussen deze vier strategieën zijn de verkeerseffecten van deze varianten op verschillende deelgebieden in beeld gebracht:

LEEFBAARHEID BUURTSCHAP KALKSHEUVEL

Gefaseerde aanleg van de VLK heeft grote gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Kapelweg in het buurtschap Kalksheuvel. In de autonome situatie neemt het aantal motorvoertuigen op de Kapelweg sterk toe, en dit wordt verder versterkt door de sluiting van de overwegen. Door wel de spoorwegovergangen

te sluiten maar niet de VLK te realiseren ontstaat een ongewenste situatie in het buurtschap. Op enkele wegvakken van de Kapelweg komt het aantal motorvoertuigen per etmaal boven de 4.000. Dit is hoger dan de grenswaarde voor duurzaam veilig passend bij de functie als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Daarmee ontstaat een verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunt.

BEREIKBAARHEID BUURTSCHAP KALKSHEUVEL

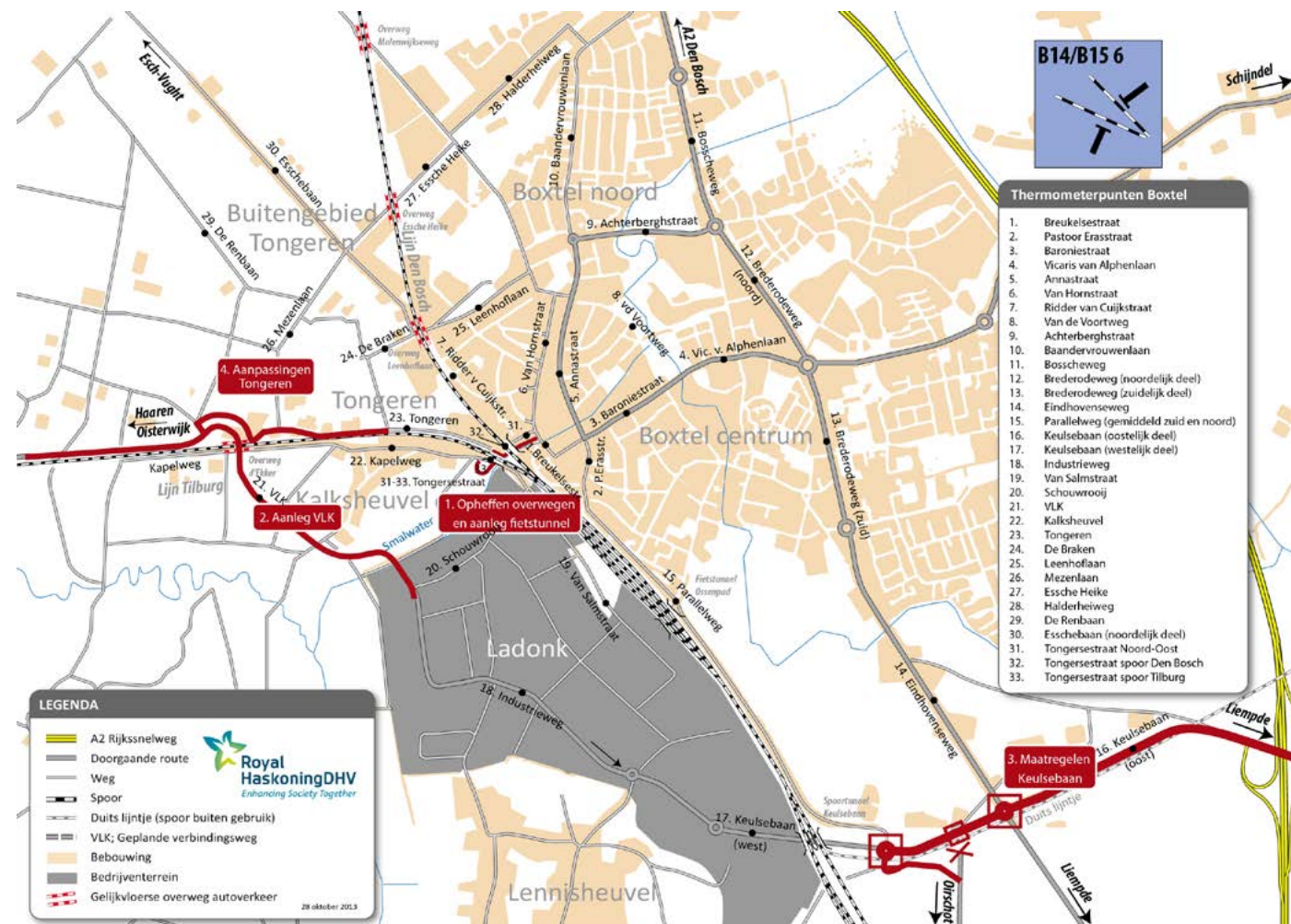
Door het sluiten van de overwegen wordt de Tongersestraat weggehaald. Dit is één van de belangrijkste verbindingen tussen de kern Boxtel en de woon- en werkgebieden ten zuidwesten van de spoorlijn. Zonder aanleg van de VLK leidt dit tot een verslechtering van de bereikbaarheid van Kalksheuvel en ontstaat er een verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunt. Door de sluiting van de overweg zonder aanleg van de VLK wordt de barrièrewerking van het spoor vergroot en komt er meer 'druk' op de overige overwegen. Dit leidt tot problemen in de bestaande tunnel in de Keulsebaan (die al een capaciteitsprobleem kent) en de overwegen op de Leenhoflaan en Essche Heike. Sluiting van de overwegen zonder aanleg van de VLK zorgt er voor dat ook op de Leenhoflaan (ter hoogte van

spoorwegovergang) de grenswaarde van 4.000 mvt/etm voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom wordt overschreden.

Bij een keuze voor een gefaseerde aanleg van de VLK (faseringsstrategieën 3 en 4) wordt geaccepteerd dat het bestaande knelpunt in leefbaarheid en veiligheid in buurtschap Kalksheuvel blijft bestaan totdat de VLK is aangelegd en dat er daarnaast extra knelpunten ontstaan op de overwegen Leenhoflaan en Essche Heike en in de bestaande tunnel in de Keulsebaan.

KEULSEBAAN EN LADONK

Al in de autonome ontwikkeling wordt de maximum capaciteit van de Keulsebaan bereikt. Sluiting van de dubbele overweg leidt tot extra verkeer over de Keulsebaan. De verhouding tussen intensiteit en capaciteit wordt op wegvakken op de Keulsebaan zonder verbreding in de ochtendspits en avondspits groter dan 0,80 (indicatie voor maximale capaciteit). Hiermee wordt de grenswaarde voor de maximale capaciteit van de Keulsebaan overschreden en ontstaat er een verhoogde kans op filevorming. Bij sluiting van de dubbele overweg wordt bedrijventerrein Ladonk voor de ontsluiting richting de A2 volledig afhankelijk



van de route over de Keulsebaan. Sluiting van de overweg zonder opwaardering van de Keulsebaan leidt tot een aantasting van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk en de woongebieden Kalksheuvel en Lennisheuvel voor gemotoriseerd verkeer. Ook de calamiteitenontsluiting en de toegankelijkheid voor hulpdiensten komt hiermee in het geding. Dit geldt in nog sterkere mate voor strategie 4 waarin de beide overwegen worden gesloten zonder opwaardering van de Keulsebaan én zonder aanleg van de VLK. In fasingsstrategie 4 ontbreekt het bedrijventerrein Ladonk aan een adequate ontsluiting waarmee er grote knelpunten ontstaan op het gebied van robuustheid, veiligheid en bereikbaarheid. Fasingsstrategie 2 waarbij enkel de Keulsebaan wordt gefaseerd leidt tot een afname van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Ladonk en de woongebieden Kalksheuvel en Lennisheuvel waarbij knelpunten ontstaan op het gebied van robuustheid en veiligheid.

CENTRUM VAN BOXTEL

Gefaseerde aanleg van de VLK in B14/B15 variant 6 heeft geen significante invloed op de hoeveelheid

autoverkeer in het centrum van Boxtel. Bij sluiting van de overwegen neemt de hoeveelheid verkeer in het centrum af. Een gefaseerde aanleg van de VLK (strategie 3) geeft geen wijzigingen in deze effecten.

BUURTSCHAP TONGEREN EN BOXTEL NOORD

In buurtschap Tongeren zijn er geen significante effecten te zien door gefaseerde aanleg van de VLK. Op de weg Tongeren neemt de hoeveelheid verkeer sterk af door de sluiting van de overwegen. Aanleg van de VLK is hierop niet van invloed. In Boxtel Noord wijzigt de hoeveelheid verkeer niet bij een gefaseerde aanleg van de VLK.

Conclusie fasering B14/B15

Gefaseerde aanleg van deze variant geeft in alle strategieën negatieve effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bij een keuze voor een gefaseerde aanleg van de VLK (faseringsstrategieën 3 en 4) wordt geaccepteerd dat het bestaande knelpunt in leefbaarheid en veiligheid in buurtschap Kalksheuvel blijft bestaan totdat de VLK is aangelegd en dat er daarnaast extra knelpunten ontstaan op de overwegen Leenhoflaan en Essche

Heike en in de bestaande tunnel in de Keulsebaan. Gefaseerde aanpak van de Keulsebaan (strategieën 2 en 4) leiden tot een afname in bereikbaarheid voor bedrijventerrein Ladonk en buurtschappen Kalksheuvel en Lennisheuvel en tot knelpunten op het gebied van robuustheid en veiligheid.

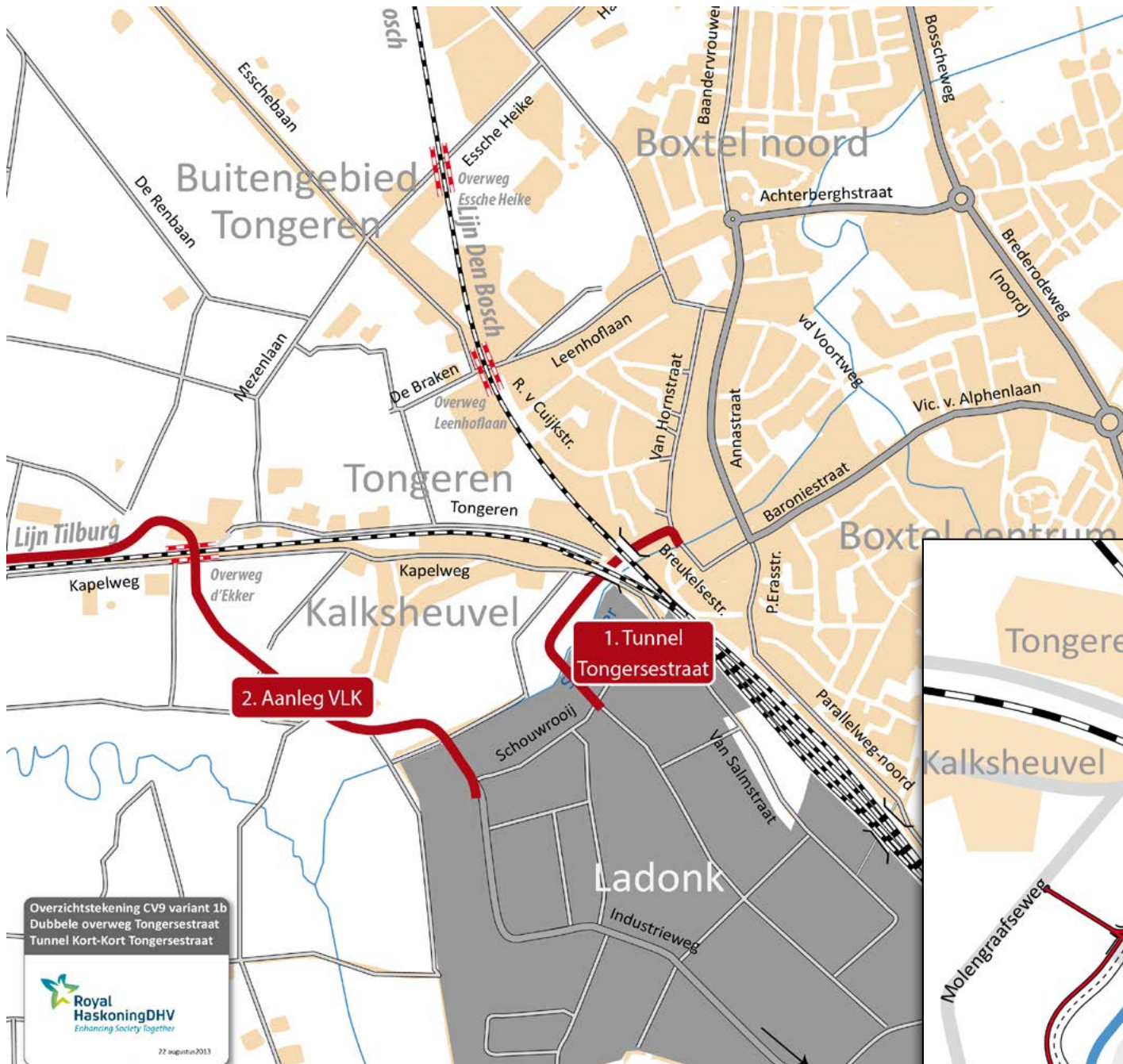
Bij een gefaseerde uitvoer van zowel VLK als de maatregelen Keulsebaan ontbreekt het bedrijven-terrein Ladonk in fase 1 aan een adequate ontsluiting waarmee er grote knelpunten ontstaan op het gebied van robuustheid, veiligheid en bereikbaarheid. De robuustheid van de ontsluiting van Boxtel staat onder druk bij een sluiting van de overwegen zonder realisatie van de VLK en zonder opwaardering van de Keulsebaan.

UITVOERINGSPLANNING BINNEN FASE 1

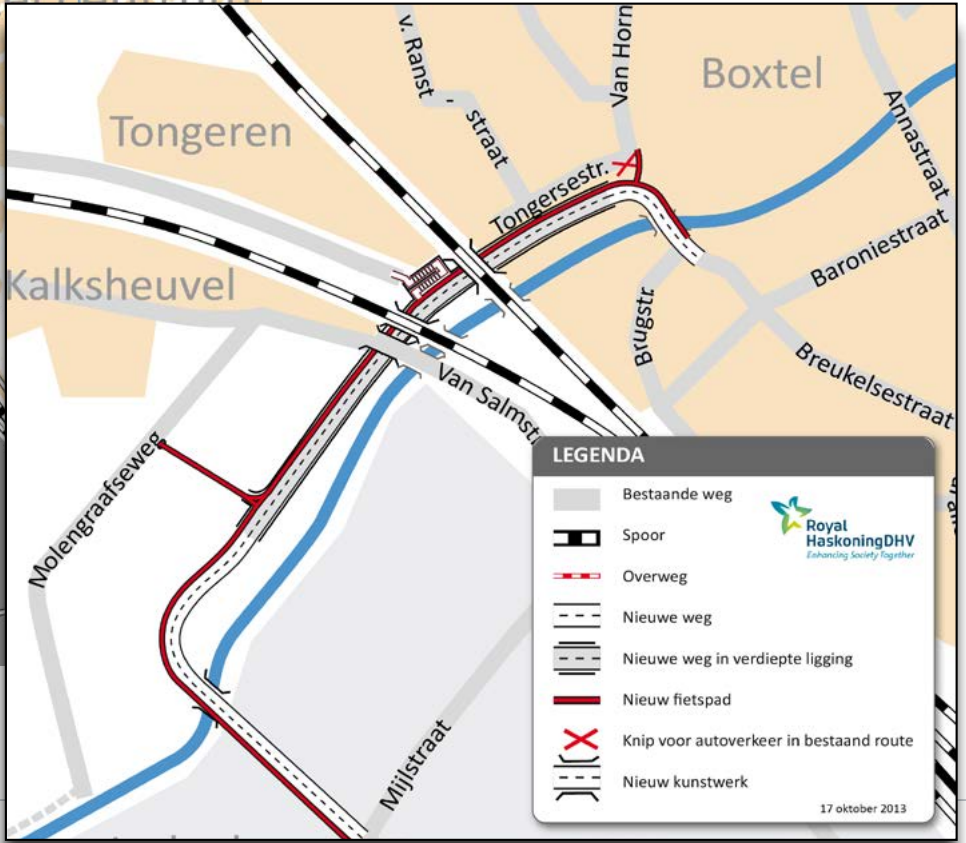
Bij een keuze voor faseringsstrategie 1 is het mogelijk om de werkzaamheden opeenvolgend te plannen in een uitvoeringsplanning binnen een enkele fase.

Wanneer eerst de VLK wordt aangelegd dan lost de VLK bij aanleg al een deel van de problematiek van de dubbele overweg op, en kan de VLK dienen als

omleidingsroute tijdens de aanleg van de fietstunnel. Deze voordelen treden niet op bij een omgekeerde volgorde. De genoemde knelpunten bij de faseringsstrategieën 2,3 en 4 van deze variant treden ook op bij in de uitvoeringsfase. Wanneer in een uitvoeringsplanning eerst de overwegen worden gesloten alvorens de VLK wordt aangelegd dan leidt dit tot effecten op leefbaarheid in buurtschap Kalksheuvel. Wanneer in een uitvoeringsplanning eerst de overwegen worden gesloten alvorens de Keulsebaan wordt verbreed dan leidt dit een knelpunt op bereikbaarheid voor bedrijventerrein Ladonk en buurtschappen Kalksheuvel en Lennisheuvel.



Detailontwerp tunnel variant 2: Tunnel Ladonk-Centrum Tongersestraat



Overzichtstekening CV9 variant 1b
Dubbele overweg Tongersestraat
Tunnel Kort-Kort Tongersestraat

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

22 augustus 2013

Ontwerptekening maatregelen variant 2: Tunnel Ladonk-Centrum Tongersestraat

4.5 Oplossingsrichting tunnelvariant: CV9 Variant 2b

SPECIFICATIES ONTWERP CV9 VARIANT 2B

- Aanleg Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat;
- De aanleg van een tunnel voor autoverkeer, fietsers en voetgangers van de Mijlstraat naar de Breukelsestraat (lang-kort);
- De aanleg van een tunnel iets ten zuiden van de Tongersestraat;
- Tunnelhoogte voor autoverkeer is 4,20 meter;
- Tunnel is niet toegankelijk voor vrachtverkeer en wel toegankelijk voor alle hulpdiensten;
- Aan de oostzijde een korte toerit met een bocht die aansluit op de Breukelsestraat met een knip voor autoverkeer in de Van Hornstraat;
- Aan de oostzijde toegankelijk voor fietsers en voetgangers vanuit de Breukelsestraat, Tongersestraat en de Van Hornstraat;
- Verbreden brug Breukelsestraat over Smalwater en aanpassen wegtracé voor verkeersveilige aansluiting (inclusief aankoop voortuinen);
- Oostzijde korte toerit met een hellingspercentage voor autoverkeer van 7%;

- Aan de westzijde een lange toerit die aansluit op de Mijlstraat-Ladonkseweg, inclusief brug over Smalwater;
- Met een aansluiting voor fietsers en voetgangers op de Molengraafseweg en de Mijlstraat.
- Westzijde een toerit met een hellingspercentage van 5% voor autoverkeer.
- Twee-richtingen fietspad aan noordzijde tunnel, tunnelhoogte h 2,60 m.;
- Hellingspercentage fietsverkeer 5% aan beide zijden.
- Fietsaansluiting vanuit de tunnel op de weg Tongeren wordt uitgevoerd d.m.v. een trap met fietsgoot.

VOOR EN NADELEN

- ++ Goede verkeersstructuur en bereikbaarheid;
- Verkeersstroom door centrum van Boxtel blijft bestaan;
- Investeringskosten liggen hoger dan bij de omleidingsvariant;
- De aansluiting van de tunnel op de bestaande wegenstructuur is niet optimaal in te passen aan de oostzijde.

FINANCIËLE SPECIFICATIES

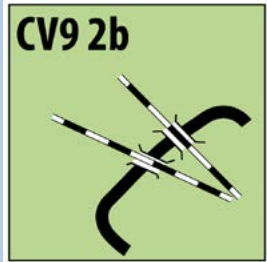
- **Investeringskosten: 43,5 miljoen euro***

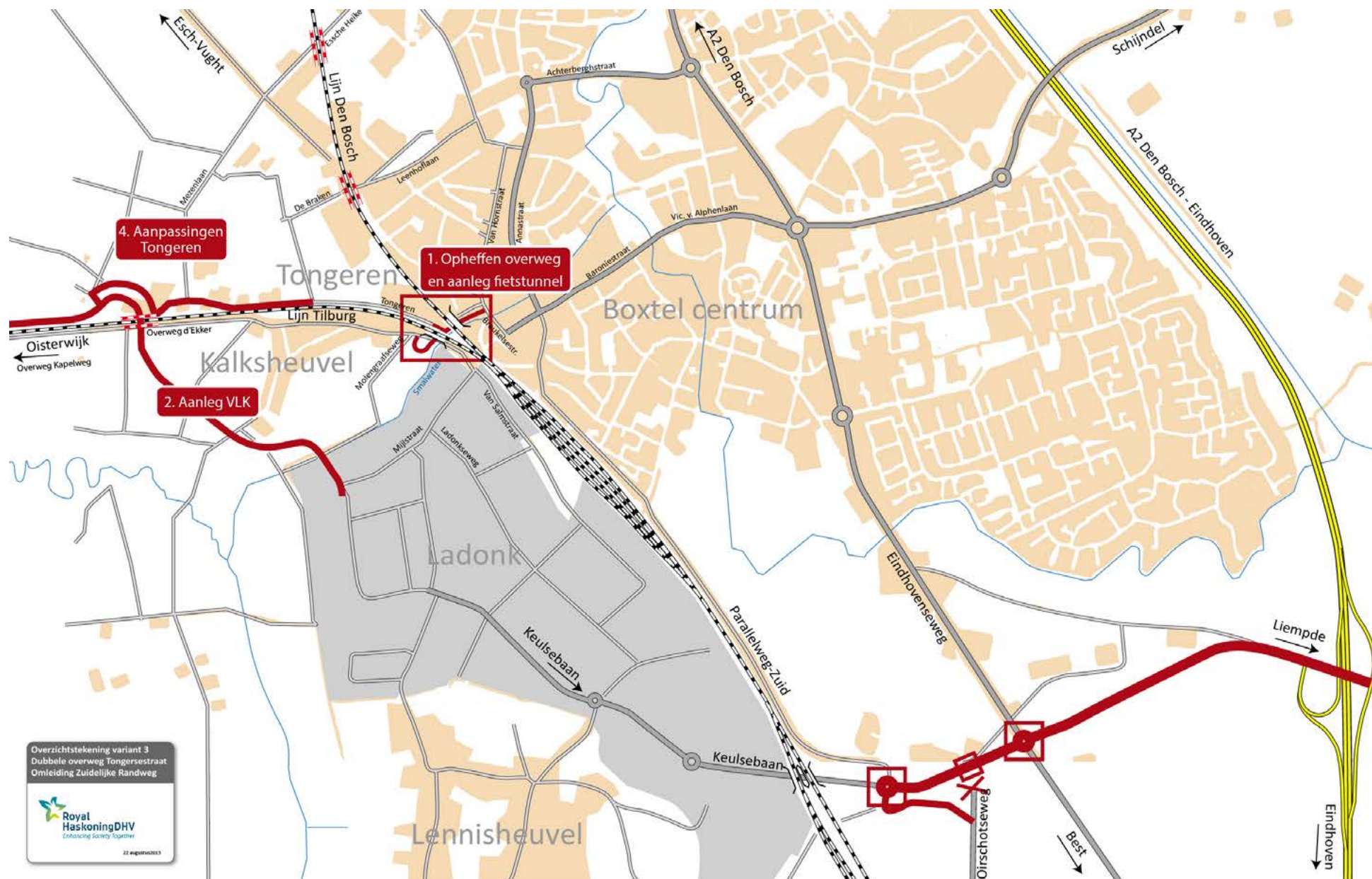
*met een bandbreedte van 20-30%; Prijspeil 2013 incl.

BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten.

Nadere onderbouwing zie paragraaf 4.1 en bijlage 9.3.

Beoordeling

CV9 Variant 2b	
	
Tunnel Tongersestraat Ladonk-Centrum	
1. Verkeer / oplossend vermogen	0
2. Financiën	0
3. Beleidskader	+
4. Leefbaarheid	++
5. Ruimtelijke effecten	+



Ontwerptekening maatregelen B14/B15 variant 6: Zuidelijke Randweg, sluiten beide overwegen

4.6 Oplossingsrichting Omleiding B14/B15 Variant 6

SPECIFICATIES ONTWERP B14/15 VARIANT 6

- Aanleg Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- Opheffen van beide gelijkvloerse overwegen op de Tongersestraat
- Omleiding van verkeer over de Keulsebaan en opwaardering Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de Parallelweg-Zuid tot en met aansluitingen A2;
- Aanpassingen Tongeren met aanleg vrijliggend fietspad, fietssuggestiestroken, keerlus en aansluiting op VLK;
- Aanleg van tunnel voor fietsverkeer en voetgangers bij de Tongersestraat van de Molengraafseweg naar de Breukelsestraat
- Twee-richtingen fietspad, tunnelhoogte h 2,60 m.;
- Hellingspercentage fietsverkeer 5% aan beide zijden.
- Fietsaansluiting vanuit de tunnel op de weg Tongeren wordt uitgevoerd d.m.v. een trap met fietsgoot.

B14/B15 VARIANT 6:

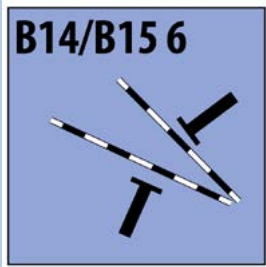
- ++ Goede verkeersstructuur over daartoe bestemde wegen;
- ++ Duurzame afname van verkeer door het centrum van Boxtel;
- + Lagere investeringskosten dan bij tunnelvariant;
- - Mindere bereikbaarheid voor autoverkeer;
- Mindere bereikbaarheid hulpdiensten;
- Toenemende verkeersbewegingen Leenhoflaan, Essche Heike en buitengebied Tongeren.

FINANCIËLE SPECIFICATIES

- **Investeringskosten: 38,4 miljoen euro***

*met een bandbreedte van 20-30%; Prijspeil 2013 Incl. BTW, vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten.
Nadere onderbouwing zie paragraaf 4.1 en bijlage 9.3.

Beoordeling

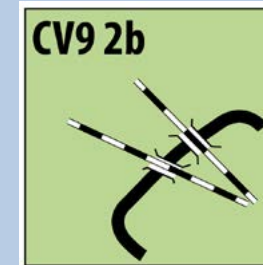
B14/B15 variant 6	
	
Omleiding Zuidelijke Randweg Beide overwegen dicht	
1. Verkeer / oplossend vermogen	+
2. Financiën	+
3. Beleidskader	++
4. Leefbaarheid	++
5. Ruimtelijke effecten	++



Overzichtstekening twee uitgewerkte voorkeursvarianten en de keuze voor de gewenste ontsluiting van Boxtel

Tunnel CV9

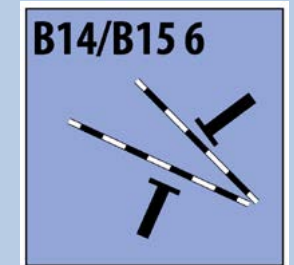
CV9 Variant 2b



Tunnel Tongersestraat
Ladonk-Centrum

Omleiding B15

B14/B15 Variant 6



Omleiding Zuidelijke
Randweg
Beide overwegen dicht

1. Verkeer / oplossend vermogen	0	+
2. Financiën	0	++
3. Beleidskader	+	++
4. Leefbaarheid	++	++
5. Ruimtelijke effecten	+	++

4.7 Conclusie

Inleiding

De twee en drie hoofdvarianten per oplossingsrichting zijn in stap 2 beoordeeld op verkeerskundige effecten, financiën, beleidskader, leefbaarheid en ruimtelijke effecten.

Op basis van deze beoordeling scoort CV9 variant 2b het beste bij de tunnelvarianten en B14/B15 variant het beste 6 bij de omleidingsvarianten. In stap 3 zijn beide uitgewerkte voorkeursvarianten nader bekeken op de aspecten kosten en fasering. Dit heeft geleid tot een vernieuwde kostenraming en tot een advies voor uitvoeringsplanning.

In deze paragraaf wordt de afweging tussen de voorkeursvarianten tunnel en omleiding op hoofdlijnen onderling toegelicht. Op basis van deze informatie kan besluitvorming plaatsvinden over de uiteindelijk gewenste voorkeursvariant.

Samenvatting scores

CV9 VARIANT 2B:

- ++ Goede verkeersstructuur en bereikbaarheid;
- Verkeersstroom door centrum van Boxtel blijft bestaan;
- Investeringskosten liggen hoger dan bij de omleidingsvariant;
- De aansluiting van de tunnel op de bestaande wegenstructuur is niet optimaal in te passen aan de oostzijde.

B14/B15 VARIANT 6:

- ++ Goede verkeersstructuur over daartoe bestemde wegen;
- ++ Duurzame afname van verkeer door het centrum van Boxtel;
- + Lagere investeringskosten dan bij tunnelvariant;
- Mindere bereikbaarheid voor autoverkeer;
- Mindere bereikbaarheid hulpdiensten;
- Toenemende verkeersbewegingen Leenhoflaan, Essche Heike en buitengebied Tongeren.

Twee uitgewerkte voorkeursvarianten

De beide uitgewerkte voorkeursvarianten voldoen in ruime mate aan de gestelde doelen en bieden een oplossing voor de problematiek van de dubbele overweg. Beide varianten hebben ook nadelen of ongewenste neveneffecten. Alle voor- en nadelen afwegend voldoet B14/B15 variant 6 omleiding Zuidelijke Randweg het beste aan de gestelde doelstellingen en randvoorwaarden.

Keuze

De belangrijkste keuze gaat nu over de gewenste ontsluiting van Boxtel.

- Heeft het de voorkeur om deze ontsluiting in het centrum te hebben via een tunnel met de bijbehorende verkeersstroom door het centrum van Boxtel?
- Of heeft het de voorkeur om de overwegen af te sluiten, het centrum te ontzien van verkeer en omrijdafstanden te accepteren?

Het is nu aan bestuur en politiek om te komen tot een finale afweging.

gemeente
BOXTEL

ProRail



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Movares
adviseurs & ingenieurs

Royal HaskoningDHV, met het hoofdkantoor in Amersfoort, is een van Europa's toonaangevende projectmanagement-, ingenieurs- en adviesbureaus. HaskoningDHV Nederland B.V. is onderdeel van Royal HaskoningDHV. Kamer van Koophandel nr. 56515154. Het kwaliteitssysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001. HaskoningDHV Nederland B.V.



Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Postbus 80007
5600 JZ Eindhoven

www.rhdhv.com **INTERNET**

Gemeente Boxtel **KLANT**

BC5229-100-100 **NUMMER**

Definitief **STATUS**

30 oktober 2013 **DATUM**

Wouter van Boekel **NAAM**

Projectleider **FUNCTIE**

+31 (0)88 348 4684 **TELEFOON**

+31 (0)6 2909 8216 **MOBIEL**

wouter.van.boekel@rhdhv.com **E-MAIL**

Checked by

Wendy Akkers **NAAM**

30 oktober 2013 **DATUM**

Approved by

Sjef Wilgers **NAAM**

30 oktober 2013 **DATUM**



BIJLAGEN

Rapportage variantenstudie

Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel

Definitief

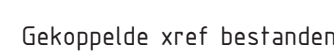
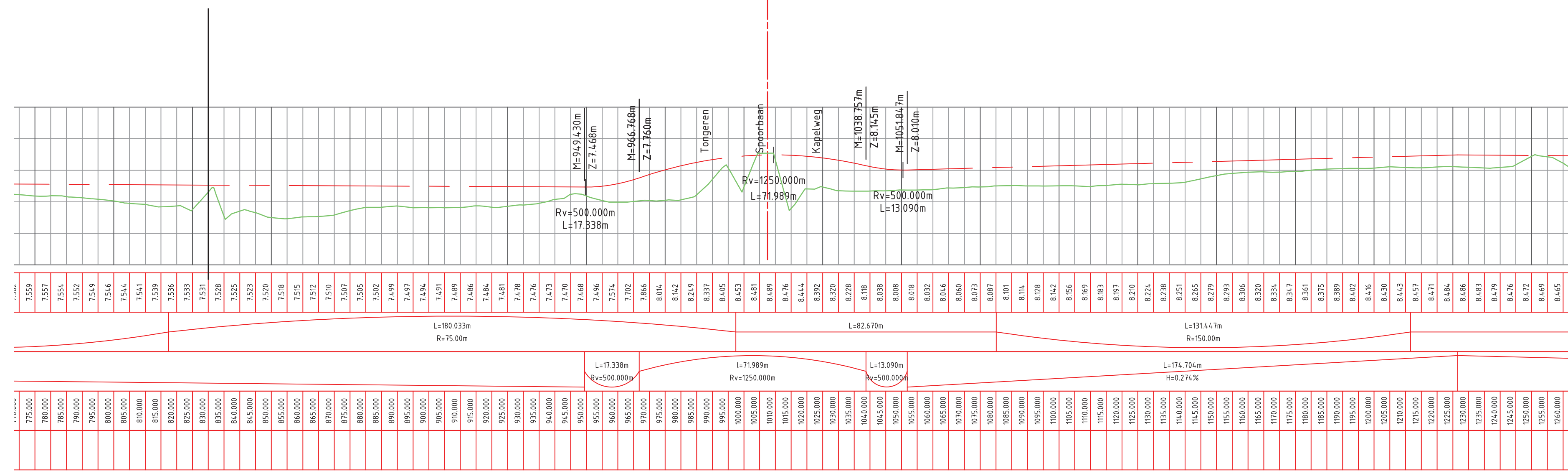
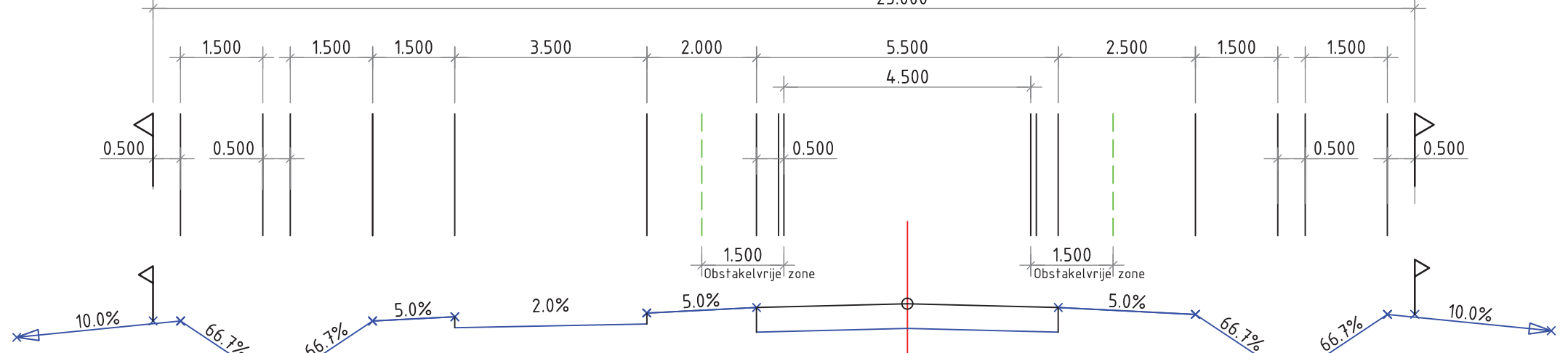
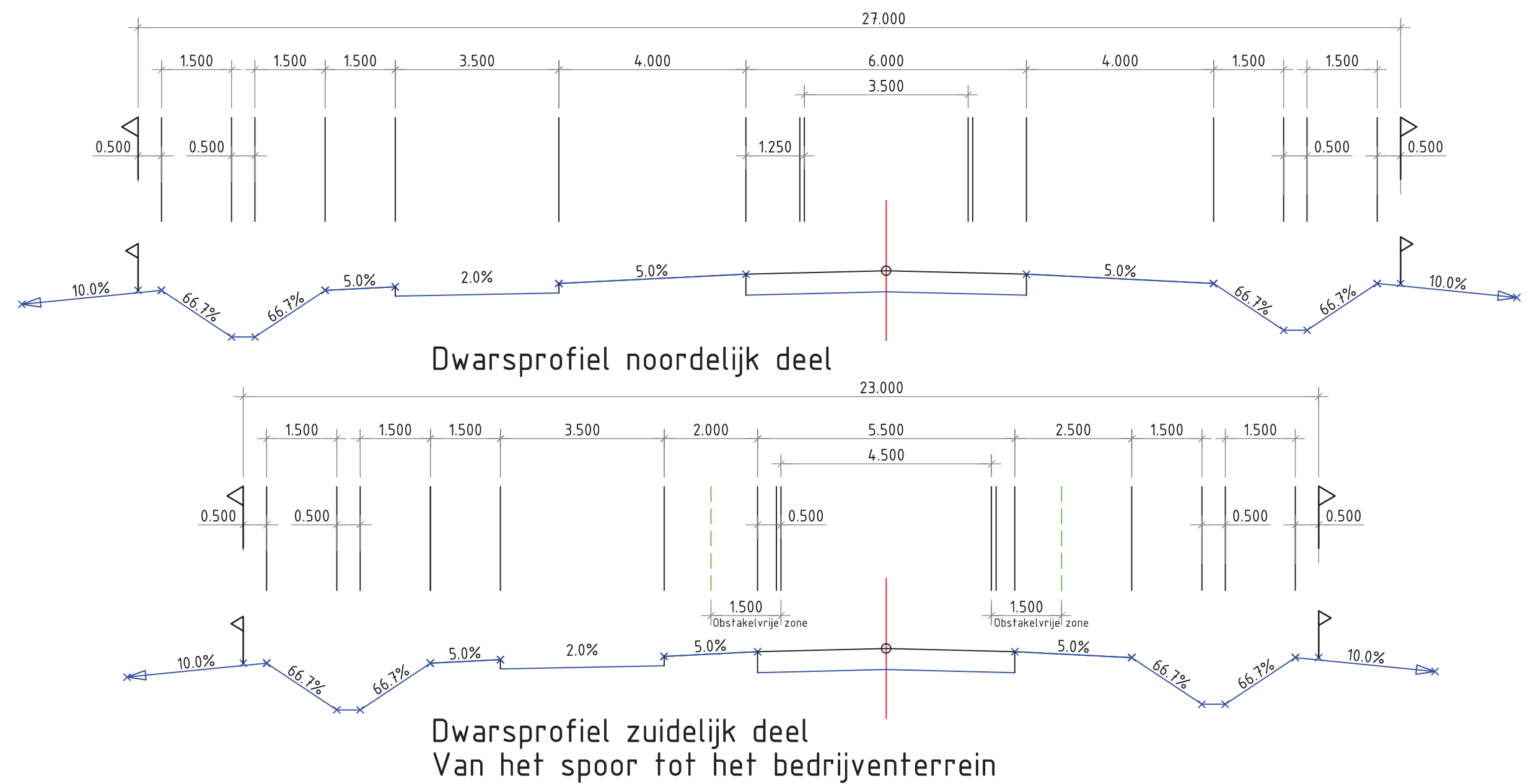
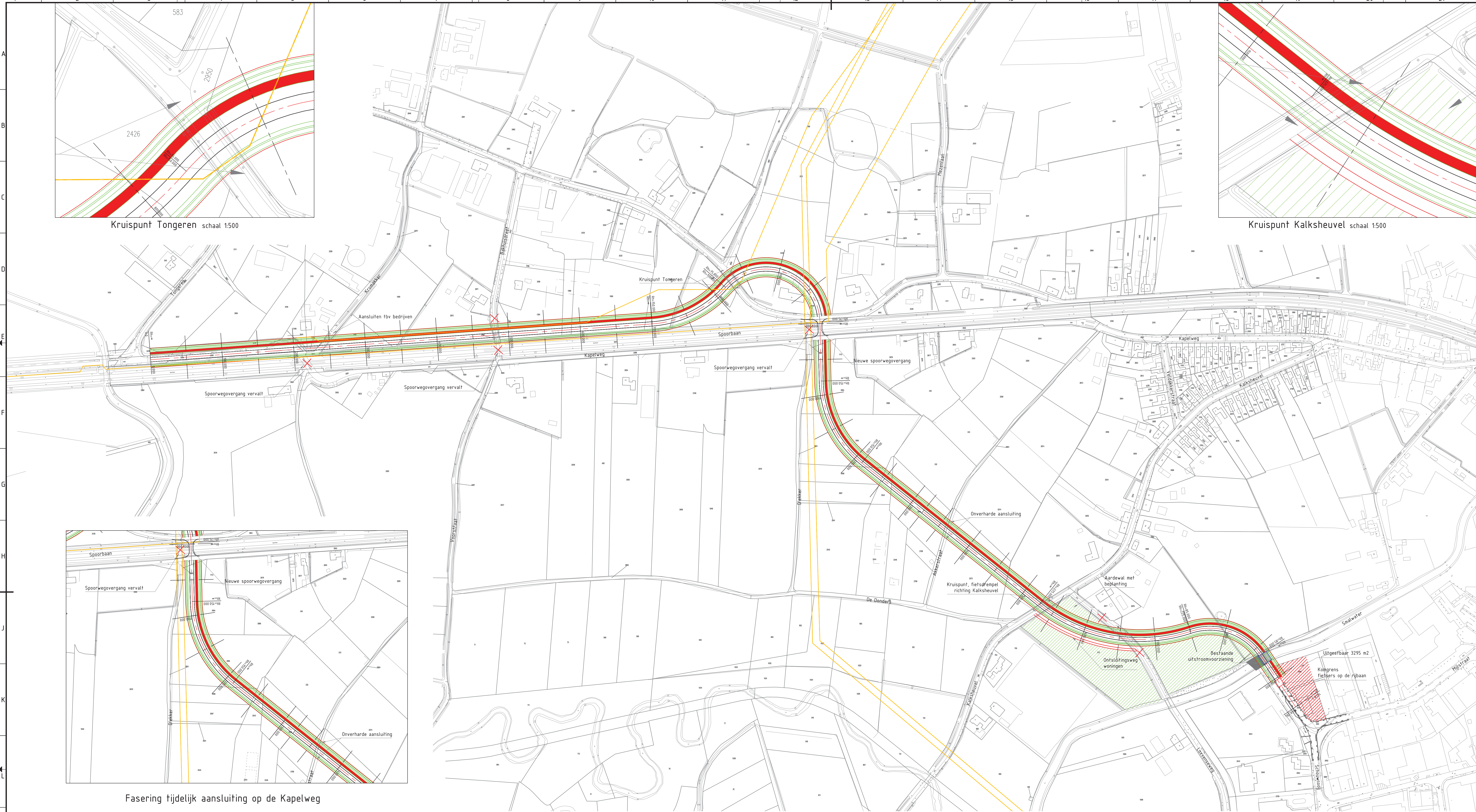
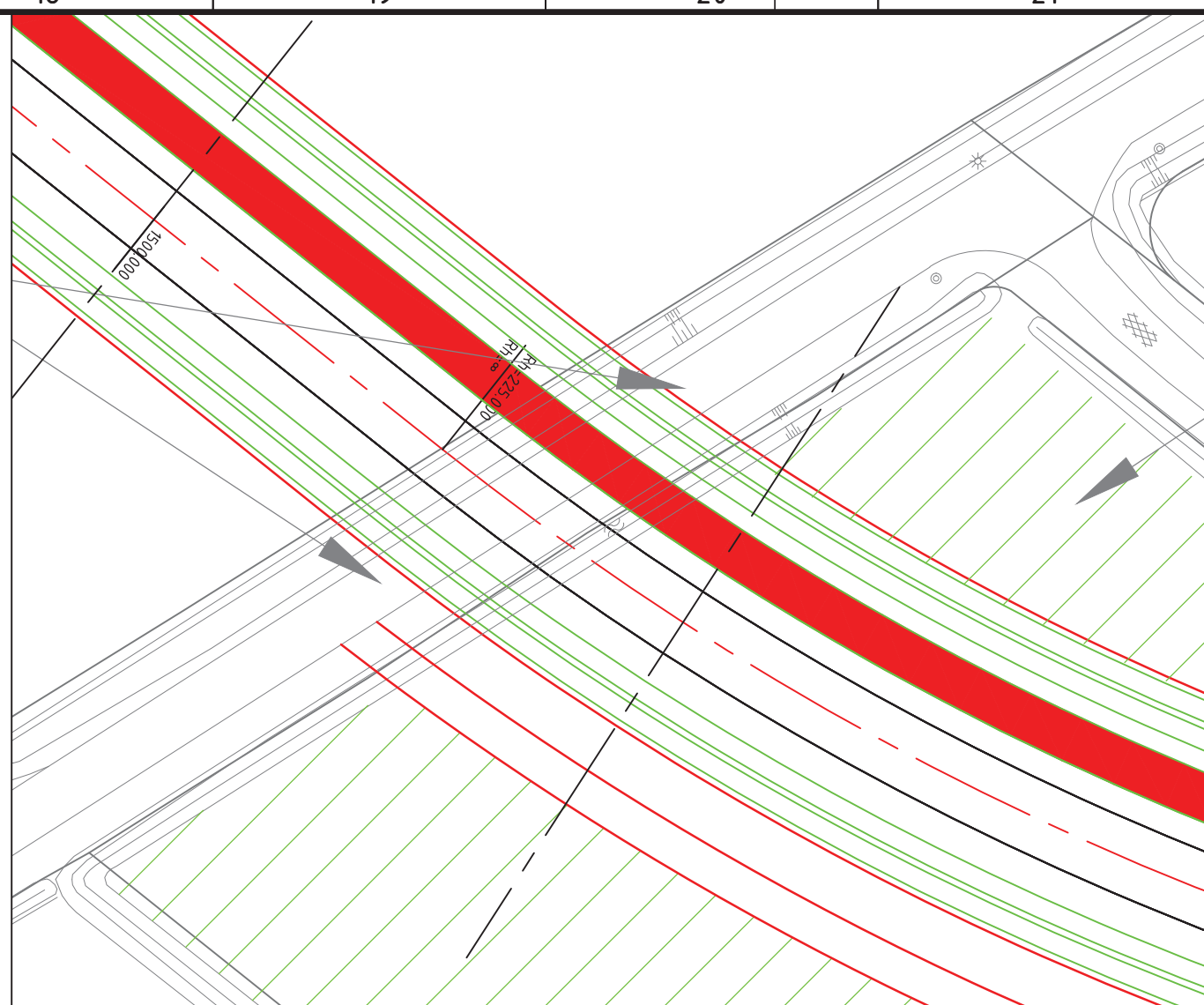
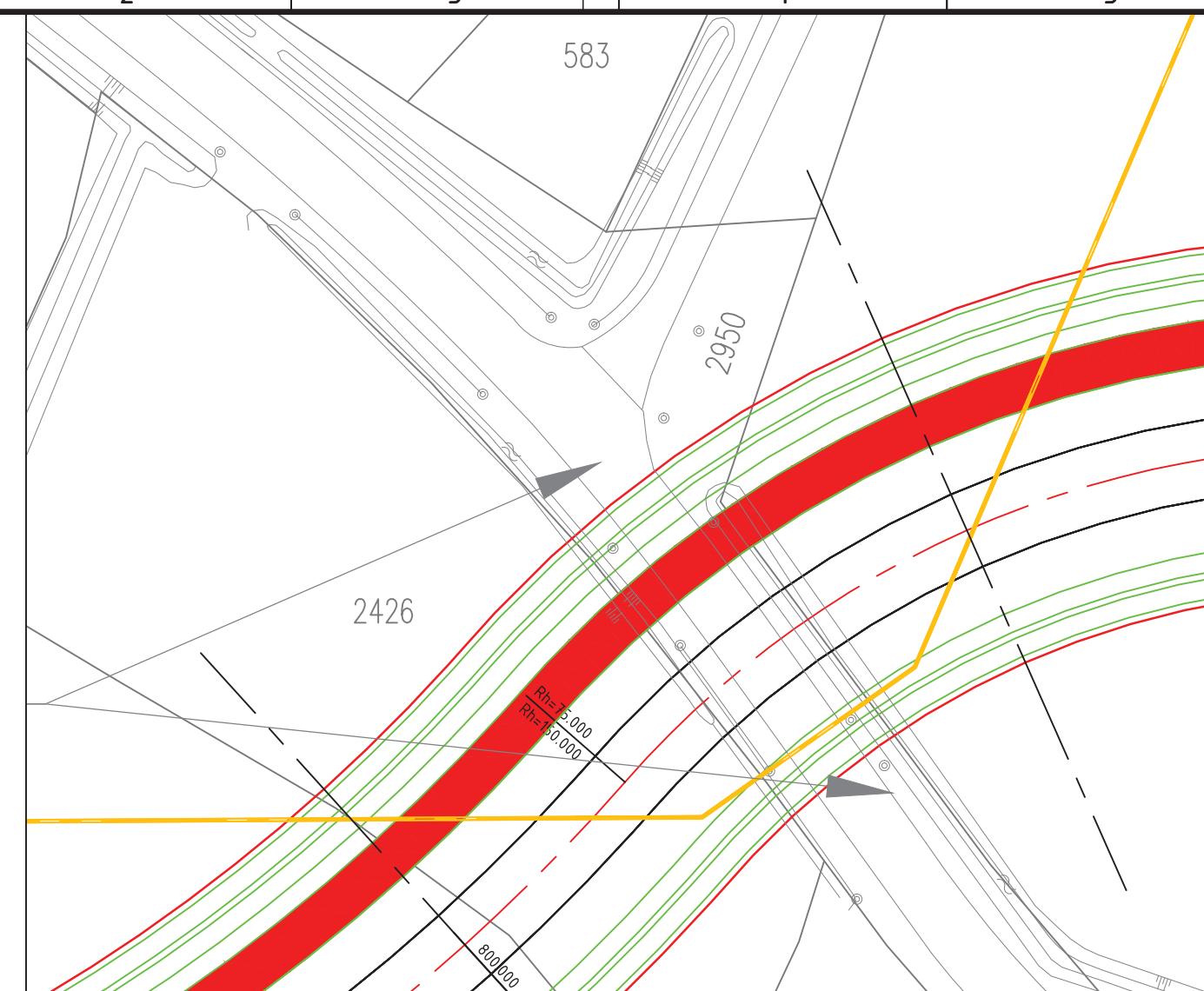
30 oktober 2013

Bijlagen

Bijlagen

- Bijlage 1: Voorlopig ontwerp VLK
- Bijlage 2: Probleemanalyse Goudappel-Coffeng
- Bijlage 3: Posters van twee nader uit te werken oplossingsrichtingen uit burgerparticipatietraject.
- Bijlage 4: Position paper ProRail en IenM dd. 28 maart 2013 behorende bij Raadsbesluit dd. 23 april 2013
- Bijlage 5: Raadsbesluit en amendement 23 april 2013
- Bijlage 6: Toelichting stap 1: Ontwerp en selectie varianten
- Bijlage 7: Resultaten verkeersmodel variantenstudie
- Bijlage 8: SO spoorkruisende delen
- Bijlage 9: Samenvattingen kostenramingen
- Bijlage 10: Vergelijking modelintensiteiten met tellingen 2010

Bijlage 1: Voorlopig ontwerp VLK



Gekoppelde xref bestanden

Xref-gbk-b_v001.dwg

Xref-Kadastraal_v001.dwg

Verse	: 03	Datum	: 19-04-2012	Getekend	: kooijman
Deelrijding	: Definitief				
Geconroleerd	:	Vrijgegeven	:		
 ARCADIS Infrastructuur, milieu, gebouwen		Utopiaal 40-48 Postbus 1018 5200 BA 'S-Hertogenbosch Tel 073 6809 211 Fax 073 6144 506 info@arcadis.nl www.arcadis.nl			
Oprichtgever	: Gemeente Boxtel				
Deliverp	:				
Project	: Voorontwerp TALK				
Onderwerp	: Variant 2 gelijkvloerse spoor kruising				
Situatie en dwarsprofielen					
Fase	: Voorlopig ontwerp				
Schaal	: 1:200/1:50	Divisie	Milieu & Ruimte		
Blaadnummer	: A0	Status			
Beleids nr	:	Projectleider	: Pether, P.	Version	:
Projectnummer	:	Tekeningnummer	:		
R01064.000362.0120		03	013		

Bijlage 2: Probleemanalyse Goudappel-Coffeng

Prorail

Probleemanalyse verkeerssituatie ter plaatse van dubbele overweg Tongersestraat

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Prorail

Probleemanalyse verkeers- situatie ter plaatse van dubbele overweg Tongersestraat

Datum
Kenmerk
Eerste versie

28 maart 2013
BTL037/Wrd/0321

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Prorail
Titel rapport	Probleemanalyse verkeerssituatie ter plaatse van dubbele overweg Tongersestraat
Kenmerk	BTL037/Wrd/0321
Datum publicatie	28 maart 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	Ministerie van I&M, Prorail en gemeente Boxtel
Projectteam Goudappel Coffeng	Danny Walraven, Arjan van de Werken, Luuk Brederode en Erik Houtriet

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en vraag	1
1.2	Onderzoeksopzet en leeswijzer	1
2	Uitgangspunten	3
2.1	Gebruikte bronnen	3
2.2	Gehanteerde instrumenten	3
2.2.1	Verkeersmodel	3
2.2.2	Wachtrijtool bij overwegen 2.0	4
2.2.3	VISSIM	4
2.3	Relevante beleidsdocumenten	5
2.3.1	Rijksbeleid	5
2.3.2	Gemeentelijk beleid	5
3	Gebruik Tongersestraat	8
3.1	Onderzoeksmethode	8
3.2	Resultaten	9
3.3	Conclusies	10
4	Probleemanalyse huidige en toekomstige situatie	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Onderzoeksmethode en uitgangspunten	11
4.2.1	Aantal treinen en sluitingstijden	11
4.2.2	Verkeersintensiteiten	13
4.2.3	Microsimulatie	13
4.3	Huidige situatie 2011	15
4.3.1	Bereikbaarheid en doorstroming	15
4.3.2	Verkeersveiligheid	16
4.3.3	Bereikbaarheid hulpdiensten	17
4.3.4	Leefbaarheid	17
4.4	Toekomstige situatie 2020 zonder PHS	17
4.4.1	Bereikbaarheid en doorstroming	17
4.4.2	Leefbaarheid	18
4.5	Toekomstige situatie 2020 met PHS	18
4.5.1	Bereikbaarheid en doorstroming	18
4.5.2	Leefbaarheid	20
4.6	Toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen spoor	20
4.6.1	Bereikbaarheid en doorstroming	20
4.6.2	Bereikbaarheid hulpdiensten	21
4.7	Conclusie huidige en toekomstige situatie	21
5	Lokale oplossingsrichtingen	24
5.1	Reductie intensiteiten Tongersestraat	24
5.2	Extra opstelvak Kapelweg	25
5.3	Aanpassen voorrangsregeling Kapelweg – Van Salmstraat	25
5.4	Conclusie lokale oplossingsmaatregelen	26

	Inhoud (vervolg)	Pagina
6	Samenvattende conclusies	28
6.1	Samenvattende conclusies probleemanalyse	28
6.2	Doorkijk naar mogelijke oplossingsrichtingen	30
6.3	Slotconclusie	31
	Bijlagen	
1	Wachtrijtool bij overwegen	
2	Herkomsten en bestemmingen Tongersestraat	
3	Gehanteerde verkeersintensiteiten	
4	Resultaten VISSIM	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding en vraag

De huidige spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel. Het verbindt het deel van Boxtel ten oosten van de spoorlijn met onder andere het bedrijventerrein Ladonk en het buurtschap Kalksheuvel. Ook voor het langzaam verkeer is de spoorwegovergang van groot belang. De route maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat er nabij de huidige spoorwegovergang sprake is van knelpunten op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Naar verwachting wordt deze problematiek in de nabije toekomst groter. Enerzijds door de (autonome) groei van de intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer, anderzijds door de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wat resulteert in meer treinen op deze locatie.

Om meer inzicht te krijgen in de huidige en te verwachten toekomstige problematiek is aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om een probleemanalyse uit te voeren. De voorliggende notitie beschrijft de resultaten van deze probleemanalyse.

1.2 Onderzoeksopzet en leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de gehanteerde uitgangspunten voor het onderzoek beschreven. Het gaat dan met name om de gebruikte bronnen, de uitgangspunten ten aanzien van de gehanteerde instrumenten en de relevante beleidsdocumenten.

In hoofdstuk 3 staat het gebruik van de Tongersestraat centraal. Welk verkeer maakt gebruik van de dubbele spoorwegovergang en voor welk deel van dit verkeer is een alternatieve route mogelijk.

Vervolgens is in beeld gebracht in welke mate er in de huidige situatie en de te verwachten toekomstige situatie in 2020 knelpunten zijn op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming, verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten en leefbaarheid (hoofdstuk 4).

Op basis van de probleemanalyse ontstaat een goed beeld van de huidige en te verwachten knelpunten. In hoofdstuk 5 wordt op basis van deze inzichten een doorkijk gegeven naar mogelijke oplossingsrichtingen.

De conclusies zijn beschreven in hoofdstuk 6 en tevens het laatste hoofdstuk.

2

Uitgangspunten

2.1 Gebruikte bronnen

Bij de totstandkoming van voorliggende probleemanalyse is gebruik gemaakt van verschillende beschikbare bronnen. Het gaat dan ondermeer om de volgende bronnen/documenten:

- Beleidsdocumenten (onder andere Programma Hoofdfrequent Spoor en Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Boxtel).
- Ongevallengegevens ProRail.
- Resultaten proef ETMET 2010.
- Overzicht treinen en dichtligtijden spoorwegovergangen op basis van gegevens ProRail.
- Optimalisatiemaatregelen spoor op basis van gegevens ProRail.
- Tellingen BASEC 2011, tevens gehanteerd voor de BrabantBrede ModelAanpak.
- Tellingen en wachtrijmeting uitgevoerd door Goudappel Coffeng in 2011 (in het kader van 'Beoordeling overwegsituaties op bereikbaarheid').

2.2 Gehanteerde instrumenten

2.2.1 Verkeersmodel

De intensiteiten voor het auto- en vrachtverkeer zijn in beeld gebracht met het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Voor de verkeersberekeningen is als basisjaar 2007 gebruikt en prognosejaar 2020. Het betreft een multimodaal model (auto, openbaar vervoer, fiets) voor de etmaalperiode waarbij voor het autoverkeer ook spitsperiodes zijn gemodelleerd. In de spitsperiodes is rekening gehouden met optredende congestie op zowel wegvak- als kruispuntniveau, wat zich vertaalt in alternatieve routes (zoals sluiptverkeer). Voor het prognosejaar 2020 zijn enkele (lokale) wijzigingen door-

gevoerd die van invloed zijn op de intensiteiten binnen de gemeente Boxtel. Het betreft de volgende wijzigingen:

- Instellen verbod voor vrachtverkeer en 30 km/h in Kalksheuvel (het instellen van een verbod voor vrachtverkeer is nog geen vastgesteld beleid, maar is wel als toekomstige mogelijke maatregel in het verkeersmodel opgenomen).
- Overweg d'Ekker als gelijkvloerse spoorkruising opgenomen.
- Kapelweg 60 km/h.
- Naast de hiervoor genoemde aanpassingen in de (hoofd)wegenstructuur van Boxtel is ook rekening gehouden met aanpassingen op het (boven)regionale wegennet zoals de opwaardering van de A2 naar 2x3 rijstroken met 120 km/h en de opwaardering van de N279 naar 2x2 100 km/h.

2.2.2 Wachtrijtool bij overwegen 2.0

In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) krijgen overwegen momenteel de nodige aandacht. PHS komt in de basis neer op vaker laten rijden van reizigerstreinen, anders routeren van het goederenvervoer en faciliteren van de groei van het goederenvervoer. Naast de waarborging van de veiligheid wordt door ProRail zeer veel aandacht geschonken aan het tegengaan van hinderlijke bijeffecten. Negatieve effecten op bereikbaarheid voor het gelijkvloers kruisende wegverkeer is een voorbeeld van zo'n bijeffect. Om deze effectief tegen te gaan is het noodzakelijk om de impact op het gebied van bereikbaarheid op het onderliggend wegennet door PHS objectief in beeld te krijgen.

In deze context heeft Goudappel Coffeng in opdracht van ProRail een rekenmethodiek ontwikkeld en geïmplementeerd: WachtrijTool 2.0. De tool berekent (1) dichtligtijden van overwegen en (2) confronteert deze met het wegverkeer. Dit resulteert in een beeld van het verloop van wachtrijen over de tijd. Gegeven het detailniveau van de rekenmethodiek kan hiermee regionaal voor een groter aantal overwegen een richtinggevend beeld (tussen overwegen onderling) worden verkregen van de optredende effecten op bereikbaarheid. Momenteel wordt de wachtrijtool op deze manier toegepast op 247 overwegen gelegen op de verschillende PHS corridors.

Een meer gedetailleerde toelichting op het instrument 'Wachtrijtool 2.0' is opgenomen in bijlage 1.

2.2.3 VISSIM

VISSIM is een microscopisch dynamisch verkeersmodel. Met een verkeerssimulatie voorspellen we hoe voertuigen zich in het echt zullen gedragen. VISSIM is bij uitstek geschikt om complexe stedelijke situaties te simuleren inclusief langzaam verkeer, openbaar vervoer, voorrangssituaties, verkeersregelingen en spoorwegovergangen. We tekenen de verkeerssituatie en laten virtuele voertuigen door deze virtuele werkelijkheid rijden. Ze verlenen voorrang, ze halen in, ze moeten wachten wanneer een trein passeert etc. Verkeerslichten zijn op een bepaalde manier afgesteld, verkeersdrukte varieert en spoorwegbomen sluiten soms. Daar reageren die virtuele voertuigen op. We kunnen allerlei relevante effecten nabootsen. Op minuscule detailniveau brengen we zo een -echte of nog geplande- situatie tot leven. Zo zien we waar mogelijk knelpunten ontstaan en waarom.

2.3 Relevante beleidsdocumenten

2.3.1 Rijksbeleid

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en ProRail werken de komende jaren aan de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer. Op de drukste trajecten in de brede Randstad moeten reizigers uiterlijk in 2028 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Op deze trajecten moeten elk uur zes intercity's en twee tot zes sprinters per uur en per richting gaan rijden.

Het gaat om de trajecten Alkmaar - Amsterdam, Amsterdam - Utrecht - Eindhoven, Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen, Den Haag - Rotterdam - Breda en Breda - Eindhoven.

Door hoogfrequent spoorvervoer kunnen reizigers de trein nemen zonder hun reis vooraf te plannen. Met dit reizen zonder spoorboekje en met extra ruimte voor het goederenvervoer over het spoor worden steden, bedrijven en knooppunten beter bereikbaar. Om hoger frequent reizigersvervoer per spoor mogelijk te maken en de toename van het goederenvervoer te faciliteren, wordt tevens de routing van het goederenvervoer op het bestaande net aangepast.

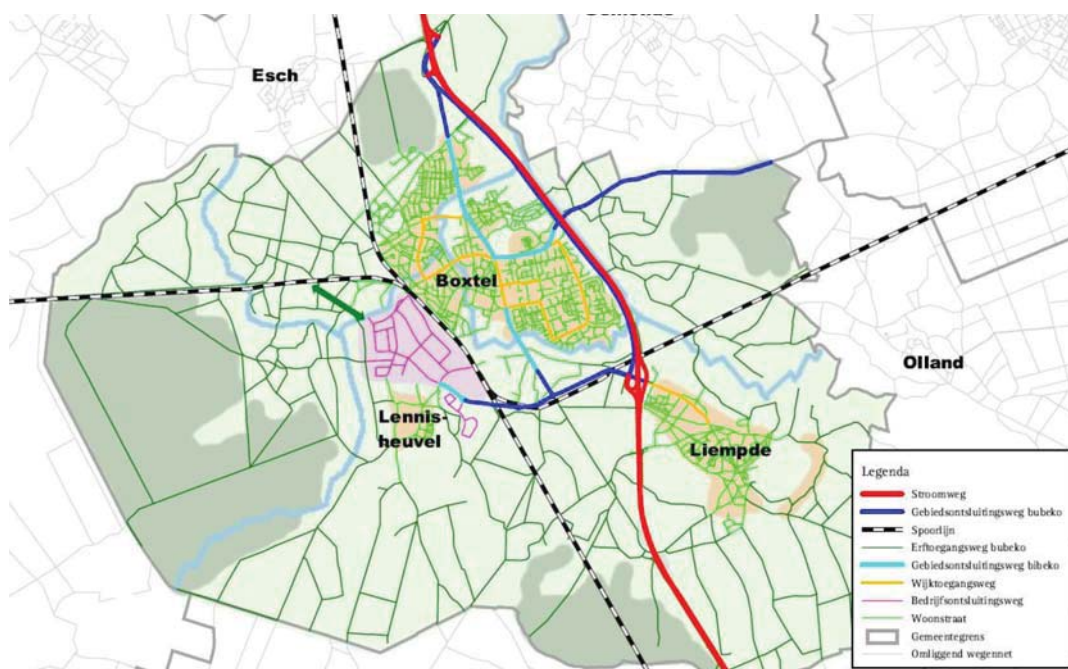
Hoogfrequent spoorvervoer is mogelijk door een pakket van maatregelen uit te voeren. Deze maatregelen zijn op hoofdlijnen opgenomen in de Voorkeursbeslissing van het kabinet van juni 2010.

2.3.2 Gemeentelijk beleid

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2008-2020 (GVVP) van Boxtel zijn enkele belangrijke doelstellingen opgenomen die relevant zijn voor deze studie:

- Het vermijden van doorgaand (vracht)verkeer door de kern van Boxtel. Ook het transport van gevaarlijke stoffen moet vermeden worden. Met name de Baroniestraat ondervindt hinder van het doorgaande verkeer.
- Het vermijden van sluipverkeer door de Van Hornstraat. Onder sluipverkeer wordt in deze situatie verstaan 'verkeer dat hier geen herkomst of bestemming heeft en van wegen gebruik kan maken met een hogere orde.'
- De leefbaarheid (geluid- en trillinghinder, stank, barrièrewerking, visuele hinder et cetera) en verkeersveiligheid van het buurtschap Kalksheuvel verbeteren.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijfseconomische en industriegebieden. Dit betekent ook het verbeteren van de bereikbaarheid en de ontsluiting van Ladonk. Bedrijventerrein Ladonk ligt strategisch dicht bij de A2 en het spoor, en is daarom een belangrijke vestigingslocatie. Boxtel is economisch sterk afhankelijk van de kwaliteit van deze vestigingslocatie.
- Voorkomen van hinder voor directe omgeving door goede inpassing infrastructuur.
- Problematiek van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat oplossen.
- Beter benutten van de huidige infrastructuur.
- Verbeteren verkeersveiligheid.
- Bevorderen fietsverkeer.

Daarnaast is een wensbeeld voor de wegcategorisering in 2020 gepresenteerd met daarbij voorkeursintensiteiten per wegtype. Deze sluiten aan op richtlijnen van het CROW.



Figuur 2.1: Wegcategorisering 2020 (GVVP Bortel 2008-2020)

	wegtype	maximumsnelheid	intensiteit (i) (mvt/etm)
binnen bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	$i > 6.000$
	wijktoegangsweg	50 km/h	$i < 8.000$
	erftoegangsweg	30 km/h	$i < 3.000$
	(woonstraat)		
buiten bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg	80 km/h	$i > 6.000$
	erftoegangsweg	60 km/h	$i < 8.000$

Tabel 2.1: Intensiteiten per wegtype

Leefbaarheid

In het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Bortel 2008-2020 en ook in het beleid van de rijksoverheid en de provincie Noord-Brabant neemt de kwaliteit van de woon- en leefomgeving een steeds belangrijkere plaats in. Door de ontwikkeling van de mobiliteit komt de leefbaarheid langs wegen en spoorwegen ernstig onder druk te staan.

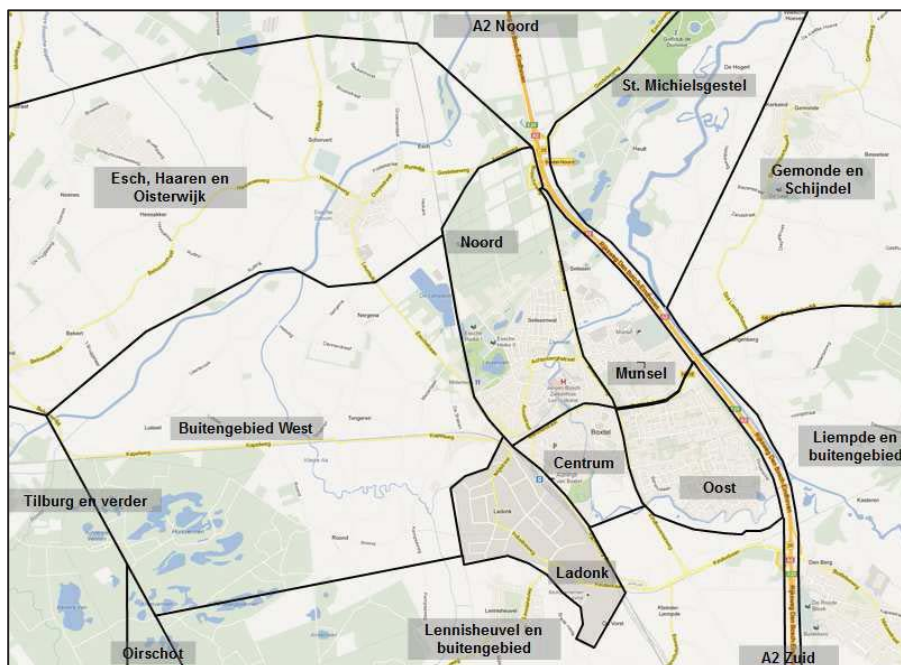
Leefbaarheid is een breed begrip en vat alles wat de kwaliteit rondom het verblijven omvat, van de relatie die mensen hebben met hun burelen, de mate waarin de wijk groen- en speelvoorzieningen heeft tot aan de ordening van het parkeren. In deze studie richten we ons op de zogenaamde 'verkeersleefbaarheid'. Bij verkeersleefbaarheid gaat het met name om de effecten die omwonenden van het verkeer in hun omgeving ervaren. De aard en omvang van het verkeer zijn op zichzelf niet belangrijk, maar wel is van belang om vast te stellen wat de externe effecten van het verkeer zijn. Bij die externe effecten gaat het niet alleen om geluidhinder, trillingen en luchtkwaliteit, maar ook om oversteekbaarheid, barrièrewerking, sluipverkeer en ook parkeren en verkeersveiligheid. Immers de beleving van de verkeersonveiligheid in de woon- en leefomgeving bepaalt mede wat het niveau van leefbaarheid is.

3

Gebruik Tongersestraat

3.1 Onderzoeksmethode

Om het gebruik van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat in beeld te brengen, is in december 2012 een analyse met het verkeersmodel uitgevoerd. Dit voor het prognosejaar 2020 waardoor de resultaten het 'toekomstige gebruik' weergegeven. Er is hierbij met het verkeersmodel een 'selected link'-analyse uitgevoerd. Om een gedetailleerd beeld te krijgen van het gebruik, is een analyse uitgevoerd naar specifieke gebieden in Boxtel en daarbuiten.



Figuur 3.1: Onderzoeksgebieden

De gebieden zoals weergegeven in figuur 3.1 zijn hiertoe gedefinieerd. Hierdoor is het mogelijk om aan te geven hoeveel verkeer naar bijvoorbeeld Ladonk via de dubbele spoorwegovergang uit de wijk Oost komt, hoeveel uit Munsel, hoeveel uit Liempde et cetera. Betreft het hier vooral een lokale functie voor bestemmingsverkeer binnen Boxtel of heeft deze verbinding ook een bovenlokale functie.

De resultaten zijn afkomstig uit het verkeersmodel en dus niet getoetst aan de hand van bijvoorbeeld een kentekenonderzoek, maar wel getoetst op telcijfers. In het verkeersmodel is uitgegaan van praktijkonderzoek op basis van cijfers uit het MON/OvIN ten aanzien van modal split, verplaatsingspatronen en verkeersgeneratie.

3.2 Resultaten

Op de Tongersestraat rijden volgens het verkeersmodel in 2020 circa 5.600 motorvoertuigen/etmaal. In deze paragraaf is inzichtelijk gemaakt welke herkomsten en bestemmingen dit verkeer heeft. Een overzicht van het totaal aan herkomsten en bestemmingen is opgenomen in bijlage 3. De belangrijkste relaties, circa driekwart van de totale relaties, zijn in tabel 3.1 in beeld gebracht.

		motorvoertuigen/ etmaal	% van het totaal
Ladonk	Centrum	600	11%
Ladonk	Oost	200	4%
Ladonk	Noord	425	8%
Ladonk	Munsel	100	2%
Ladonk	Esch, Haaren, Oisterwijk	150	3%
Ladonk	A2 Noord	1.075	19%
Ladonk	Gemonde	75	1%
Centrum	Buitengebied west	250	5%
Centrum	Esch, Haaren, Oisterwijk	175	3%
Centrum	Tilburg en verder	150	3%
Centrum	Lennisheuvel en buitengebied	75	2%
Noord	Buitengebied west	175	3%
Noord	Lennisheuvel en buitengebied	225	4%
Buitengebied west	A2 Zuid	275	5%
Buitengebied west	Lennisheuvel en buitengebied	100	2%
Tilburg en verder	Gemonde en Schijndel	175	3%

Tabel 3.1: Belangrijkste relaties Tongersestraat (afgerond op 25-tallen)

De belangrijkste gebruikersgroep van de Tongersestraat is verkeer dat gerelateerd is aan Ladonk. Circa de helft van het verkeer op de Tongersestraat heeft een relatie met Ladonk. De verbinding tussen Ladonk en de A2 Noord levert hierin het grootste aandeel

(circa 19%). Ook verkeer tussen Ladonk en het centrum van Boxtel (circa 11%) en tussen Ladonk en Boxtel Noord (circa 8%) levert een belangrijk aandeel. Ruim 20% van het verkeer op de Tongersestraat heeft een relatie met het centrum van Boxtel en nog eens circa 20% met het buitengebied west.

3.3 Conclusies

Een belangrijk aandeel van het verkeer op de Tongersestraat is doorgaand of extern verkeer (circa 75%). Dit verkeer heeft een herkomst en/of bestemming buiten de kern Boxtel. Voor dit verkeer is er veelal een alternatief mogelijk voor de Tongersestraat. Zo ook voor de belangrijkste relatie; Ladonk-A2 noord. Dit verkeer heeft de mogelijkheid om via een andere, meer gewenste route te rijden, namelijk de Keulsebaan.

Intern verkeer, met zowel een herkomst als bestemming binnen Boxtel, heeft dit alternatief niet. Zoals het verkeer tussen Ladonk en het centrum van Boxtel. Voor dit verkeer is de Tongersestraat de meest directe en logische route.

4

Probleemanalyse huidige en toekomstige situatie

4.1 Inleiding

In de probleemanalyse voor de huidige en toekomstige situatie gaat het met name om de knelpunten ten aanzien van de doorstroming van verkeer ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en de effecten daarvan op de directe omgeving (verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid).

Om inzicht te geven in wachtrijen, verliestijden en blokkades op nabijgelegen kruispunten zijn met behulp van de wachtrijtool 2.0 (dichtligtijden en sluitingstijden per uur), het verkeersmodel (verkeersintensiteiten) en VISSIM (microsimulatie) vier situaties geanalyseerd:

- Huidige situatie 2011, op basis van recente verkeerstellingen en/of het basisjaar in het verkeersmodel en huidige dichtligtijden.
- Toekomstige situatie 2020 zonder PHS (op basis van huidige dichtligtijden en prognosecijfers gemotoriseerd verkeer voor 2020).
- Toekomstige situatie 2020 met PHS.
- Toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen spoorwegovergang door ProRail.

In de volgende paragrafen worden de onderzoeksmethode en uitgangspunten beschreven. Achtereenvolgens worden de resultaten van de analyse naar de vier scenario's beschreven.

4.2 Onderzoeksmethode en uitgangspunten

4.2.1 Aantal treinen en sluitingstijden

Op basis van informatie van ProRail is met de wachtrijtool 2.0 bepaald wat de effecten van PHS zijn voor het aantal treinen en de bijbehorende dichtligtijden op de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.

Hierbij is uitgegaan van het 90^{ste} percentiel voor het ochtendspitsuur. Dit betekent dat een weggebruiker die te maken krijgt met gesloten bomen in 90% van de gevallen in de werkelijkheid minder wachttijd heeft dan dat de berekening laat zien. In 10% van de gevallen zal de gebruiker in de werkelijkheid meer wachttijd ondervinden. Het 90^{ste} percentiel is dus als het ware een 'worst case'-scenario. Op basis van de uitkomsten van de analyse kan dus blijken dat wachtrijen langer zijn dan in de praktijk gemeten.

Ook in de lopende overwegstudies 'Goederen - oost Nederland' en 'rest PHS' (waar Boxtel ook onder valt) is uitgegaan van het 90^{ste} percentiel. Het uitgangspunt in deze studie sluit hier dus goed bij aan.

Daarnaast zijn de volgende (technische) uitgangspunten gehanteerd bij het berekenen van de dichtligtijden¹. Deze zijn in overleg met ProRail bepaald.

Huidige situatie 2011

- Basisuurpatroon 2011: PM1285.
- Goederenslotvulling 2011 noordelijke overweg: 13%.
- Goederenslotvulling 2011 zuidelijke overweg: 75%.
- Baanvaksnelheid: 80 km/h.
- Afstand Boxtel – noordelijke overweg: 577 m.
- Afstand Boxtel – zuidelijke overweg: 584 m.
- Aankondigingstijd: 37 seconden.
- Tijd vrijgave: 15 seconden.
- Optrekversnelling personentreinen: 0.5 m/s².
- StopDoorSysteem aankondigingsafstand (alleen zuidelijke) overweg: 950 meter.
- StopDoorSysteem vertragingstijd (alleen zuidelijke) overweg: 23 seconden.
- Fictief StopDoorSysteem aankondigingsafstand (noordelijke overweg): 580 meter.
- Fictief StopDoorSysteem vertragingstijd (noordelijke overweg): 26 seconden.
- Instellingen stochastiek 500 trekkingen op landelijk geldende Weibull verdelingen zoals geschat op basis van historische data ProRail (zie CVS paper).
- Uiteindelijk zijn sluittijden genomen op basis van de trekking behorende bij het 90^{ste} percentiel gemiddelde wachttijd gemotoriseerd verkeer.

Toekomstige situatie 2020 met PHS

- Basisuurpatroon 2020PHS: PM946.
- Goederenslotvulling 2020 noordelijke overweg: 53%.
- Goederenslotvulling 2020 zuidelijke overweg: 75%.

Toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen spoorwegovergang door ProRail

- Baanvaksnelheid: 60 km/h.
- Aankondigingstijd: 32 en 34 seconden (noordelijke respectievelijk zuidelijke overweg).
- Optrekversnelling personentreinen: 0.4m/s².
- StopDoorSysteem beide overwegen uitgeschakeld.

¹ Aankondigingstijd, SDS aankondigingsafstand, SDS vertragingstijd en optrekversnelling zijn voor 2011 op basis van kalibratie op waargenomen sluittijden bepaald en ook op 2020 toegepast.

4.2.2 Verkeersintensiteiten

Met betrekking tot de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van verschillende bronnen:

- Regionale verkeersmodel basisjaar 2007 en prognosejaar 2020.
- Tellingen naar aanleiding van de proef ETMET (Elke Tien Minuten Een Trein).
- Tellingen Basec uit 2011, deze zijn ook in het kader van de BBMA (BrabantBrede ModelAanpak) gebruikt.
- Tellingen 2011 op basis van de analyse uitgevoerd in het kader van de studie 'Beoordeling overwegsituaties op bereikbaarheid' (Goudappel Coffeng, 18 juni 2012, kenmerk RND062/Abf/0610).

Uit een vergelijking van de verkeerscijfers blijkt dat het verkeersmodel op sommige wegvakken een te lage inschatting geeft voor de intensiteiten voor autoverkeer. De recente tellingen zijn voor bepaalde wegvakken al (bijna) even hoog als de prognosecijfers in het verkeersmodel voor 2020. Dit blijkt uit meerdere tellingen uitgevoerd in de periode tussen 2010 en 2012. Voor de betreffende wegvakken is uitgegaan van de meest recente tellingen om de 'huidige situatie' te beschrijven.

Om vervolgens uit te rekenen wat de groei tot 2020 wordt, is dit telcijfer opgehoogd met het groeipcentage uit het verkeersmodel. Het groeipcentage wordt bepaald door het percentage groei of krimp tussen 2007 en 2020 in het verkeersmodel.

Omdat de ochtendspits voor de verkeersintensiteiten maatgevend is (drukste periode van de dag), en ook de dichtligtijden met PHS alleen voor de ochtendspits beschikbaar zijn, is de analyse enkel uitgevoerd voor de ochtendspits. Voor de verdeling van het verkeer (hoeveelheid verkeer rechtsaf, linksaf en rechtdoor) is gebruik gemaakt van de verdeling uit het prognosejaar 2020 uit het verkeersmodel. De tellingen geven hiervoor namelijk geen uitsluit (is veelal op richting of doorsnedeniveau).

Op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten zijn de verkeerscijfers bepaald voor de 'huidige situatie 2011' en de 'toekomstige situatie 2020'. De gebruikte verkeerscijfers zijn weergegeven in bijlage 3. Deze cijfers zijn input voor zowel de analyse met de wachtrijtool als ook de analyse met vissim. Ten behoeve van de 1-uurssimulaties in vissim zijn de 2-uursintensiteiten vermenigvuldigd met 0,55 om het drukste spitsuur te bepalen.

4.2.3 Microsimulatie

Het effect van bovenstroomse en benedenstroomse bottlenecks of doseerpunten (kruispunten, verkeerslichten et cetera) zijn in de wachtrijtool nihil. Afhankelijk van het detailniveau waarop uitspraak gedaan moet worden over bereikbaarheid zorgt dit ervoor dat de uitkomsten van de betreffende overwegen in Boxtel wel gebruikt kunnen worden om ze te vergelijken (relatief dus) met uitkomsten van andere overwegen, maar geven ze onvoldoende goed beeld van het absolute effect op bereikbaarheid voor het gebied rondom de overweg.

Voor de specifieke situatie voor de Tongersestraat geldt dat sprake is van nabijgelegen, met verkeerslichten geregelde kruispunten die effect hebben in de verkeersafwikkeling. Om gedegen uitspraken te kunnen doen over de werkelijk te verwachten wachtrij per tak (Kapelweg, Van Salmstraat, Mijlstraat, Tongeren, Tongersestraat en Van Ranststraat) is een meer gedetailleerde analyse nodig, zoals een dynamische microsimulatie. Om de interactie tussen kruispunten en spoorwegovergang en de effecten daarvan op de verkeersafwikkeling goed in beeld te brengen is om die reden een dynamische simulatie uitgevoerd. Met behulp van het dynamisch verkeersmodel *vissim* is bestudeerd of de huidige kruispuntvormgeving van de kruispunten in het studiegebied functioneert in samenhang met naastliggende kruispunten en de spoorwegovergang. Met het dynamische verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoe lang de wachtrijen worden en binnen welke periode deze weer oplossen en hoe groot de verliestijden bedragen.

Het gesimuleerde netwerk in *vissim* is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Gehanteerde netwerk vissim

Om het wegvak tussen beide spoorwegovergangen vrij te houden bij een spoorsluiting zijn een drietal verkeerslichten aanwezig:

- Kapelweg en Van Salmstraat voor kruispunt met Tongersestraat (ten behoeve van sluiting noordelijke overgang);
- Tongersestraat ten noorden van spoorwegovergang (ten behoeve van sluiting zuidelijke overgang).

In de simulaties gaan de verkeerslichten gelijktijdig met de sluiting van de spoorweg-overgang op rood. Dit betekent dat zodra de spoorlichten op rood gaan, de verkeerslichten op de Kapelweg, Van Salmstraat en Tongersestraat gelijktijdig op rood licht springen.

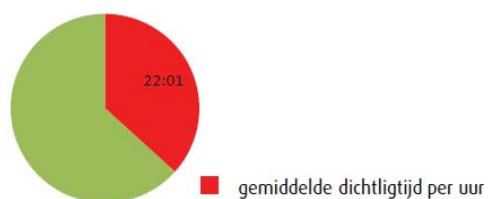
Op basis van informatie van ProRail blijkt dat het verkeerslicht in de praktijk 8 seconden eerder op rood gaat (voor de ontruiming) dan de spoorsluiting aan de andere zijde. Ofwel, het zuidelijke verkeerslicht (Kapelweg en van Salmstraat) gaat 8 seconden eerder op rood dan dat de spoorbomen op het spoor 's-Hertogenbosch - Boxtel sluiten en de verkeerslichten op de Tongersestraat gaan 8 seconden eerder op rood dan dat de spoorbomen op het spoor Tilburg - Boxtel sluiten. In feite is dus gerekend met een meer gunstiger beeld dan de werkelijke situatie. In de praktijk is echter sprake van veel roodlicht-negatie en blijkt de verkeersregeling niet altijd de 8 seconden vooraanmelding te hanteren.

Verder is gerekend met hiaattijden van 3 seconden voor autoverkeer en 4 seconden voor vrachtverkeer ten behoeve van het verlenen van voorrang op voorrangskruispunten. Per variant zijn 10 zogenoemde 'runs' gedraaid met VISSIM met een voorlooptijd van 15 minuten en een nalooptijd van 30 minuten. In de volgende paragrafen worden de resultaten per 'situatie' beschreven. Voor een uitgebreid overzicht van de resultaten wordt verwezen naar bijlage 4.

4.3 Huidige situatie 2011

4.3.1 Bereikbaarheid en doorstroming

In de huidige situatie 2011 is de dubbele spoorwegovergang gemiddeld circa 22 minuten per ochtendspitsuur gesloten. De gemiddelde dichtligtijd per sluiting is bijna 1½ minuut (zie figuur 4.2).



Figuur 4.2: Gemiddelde dichtligtijd per ochtendspitsuur in de huidige situatie 2011

Het aantal en de lengte van de sluitingen van het spoor zorgt voor vertraging voor het gemotoriseerde verkeer. Dit uit zich in wachtrijen van gemiddeld circa 100 meter op de Van Salmstraat en bijna 500 meter op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 100 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld maximaal 40 meter.

De lange wachtrijen in de ochtendspits zorgen voor een reistijdvertraging. Zonder vertragingen, veroorzaakt door de spoorwegovergang en kruispunten, kan een automobilist binnen circa 9 minuten een afstand van 5,4 km overbruggen vanaf de Kapelweg tot de Breukelsestraat ('freeflow-reistijd'). Op een piekmoment kan een individuele automobilist op dit traject vanaf de Kapelweg naar de Breukelsestraat te maken krijgen met een verliestijd van bijna 15 minuten. Dat betekent dat de reistijd daardoor bijna 25 minuten wordt op dit piekmoment. In tegengestelde richting (vanaf de Breukelsestraat richting Kalksheuvel) is de gemiddelde verliestijd beperkt tot circa 1 minuut. Voor het verloop en de spreiding van de gemiddelde verliestijden die het verkeer ondervindt, wordt verwezen naar de figuren in bijlage 4.

Uit de tellingen en het verkeersmodel blijkt verder dat er op Tongeren verkeer rijdt wat uit het westen komt (Kapelweg) en richting Ladonk rijdt. Vanwege de filevorming op de Kapelweg ter hoogte van Kalksheuvel rijdt dit verkeer (naar verwachting) via d'Ekker naar Tongeren om zo via de zuidelijke spoorwegovergang (Tilburg) Tongersestraat richting Ladonk te rijden.

4.3.2 Verkeersveiligheid

Om een beeld te geven van de verkeersveiligheid in de huidige situatie zijn de ongevalgegevens, aangeleverd door de gemeente Boxtel, geanalyseerd. Objectieve onveiligheidsgegevens zijn steeds beperkter beschikbaar. Het is daarom van belang om naast deze objectieve gegevens over onveiligheid, tevens de subjectieve verkeersonveiligheid in beeld te brengen. Hiertoe is er op verschillende momenten, door verschillende partijen, een schouw uitgevoerd.

Objectieve ongevalgegevens

Sinds 1995 hebben er 7 geregistreerde ongevallen op de Tongersestraat plaatsgevonden die een relatie hebben met de overweg(en). Er is geen duidelijk patroon aanwezig in de ongevallen. Wel gaat het in nagenoeg alle gevallen om vrachtauto's en in twee gevallen om het blokkeren van de weg voor vrachtverkeer als gevolg van wachtende voertuigen.

Proef ETMET 2010

Tijdens de proef ETMET in 2010 door ProRail en NSR zijn extra treinen in de spitsen ingezet op het traject Amsterdam-Eindhoven, waardoor reizigers spoorboekloos kunnen reizen. Met betrekking tot de verkeersveiligheid is tijdens deze proef geconstateerd dat wegverkeer in meerdere gevallen niet tijdig van de overweg af was. Daarnaast werden de verkeerslichten en de geslotenverklaring voor vrachtwagens op grote schaal genegeerd.

Overige constatering op basis van verschillende schouws

Verder is sprake van verkeer dat de wachtrij op de Kapelweg passeert via de andere rijbaan. Dit geldt voor verkeer dat het spoor niet hoeft te kruisen (Kapelweg - Ladonk) maar wel met een wachtrij richting de dubbele spoorwegovergang wordt geconfronteerd. Doordat dit vanaf beide richtingen plaatsvindt, zonder voldoende zicht op tegemoetkomend verkeer, alsmede het openen van de overwegbomen, leidt dit regelmatig tot conflicten.

Naast de ontruimingslichten voor de spoorwegovergang is er een verkeersregelinstallatie aanwezig op de Tongersestraat, Kapelweg en Van Salmstraat. De verkeerslichtenregeling aan de noordoostzijde van de spoorwegovergangen is gekoppeld aan het zuidwestelijke kruispunt en vice versa. De verkeerslichtenregeling geeft 8 seconden eerder rood licht dan de regeling op de overweg. In een aantal gevallen leidt dit tot het inhalen van de wachtrij en roodlichtnegatie. Zowel door gemotoriseerd verkeer als door fietsverkeer. Oorzaak van het probleem kan zijn dat het verkeer achteraan in de wachtrij geen zicht heeft op het verkeerslicht, waardoor dit verkeer kan denken dat de wachtrij er ten onrechte staat. Vermoedelijk heeft dit ook te maken met het feit dat dit verkeer richting Tongeren wil, waardoor de koppeling van de verkeersregelinstallaties als onnodig wordt ervaren. Fietsverkeer probeert door te rijden tot het laatste moment, net voordat de slagboom dichtgaat.

4.3.3 Bereikbaarheid hulpdiensten

In de huidige situatie is de dubbele spoorwegovergang gemiddeld circa 22 minuten per uur gesloten. Een sluiting (in de combinatie van beide spoorwegovergangen) duurt minimaal 57 seconden en maximaal 5 minuten en 3 seconden. Er komen gemiddeld 16 sluitingen per uur voor waarvan de gemiddelde sluitingstijd per sluiting 1 minuut en 21 seconden bedraagt. Dit is dus ook de vertraging waar hulpdiensten mee te maken krijgen. Er wordt hierbij van uitgegaan dat de wachtrij niet tot vertraging voor hulpdiensten leidt, omdat hulpdiensten deze in nood via de andere wegheft kunnen passeren.

De hiervoor genoemde vertraging is een worst case, er is immers uitgegaan van gecombineerde sluitingen van beide spoorwegovergangen. Bij het negeren van de verkeerslichten kunnen hulpdiensten al tussen de twee spoorwegovergangen opstellen (met inachtneming van de overweglichten). Desondanks blijft de gemiddelde vertraging bij een sluiting meer dan 1 minuut per overweg.

Het effect op de bereikbaarheid van hulpdiensten wordt nog in overleg met de veiligheidsregio onderzocht.

4.3.4 Leefbaarheid

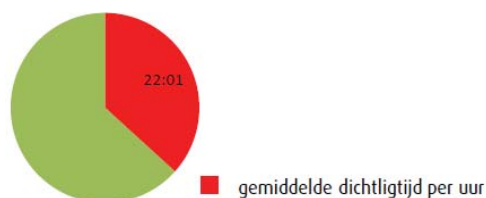
De vertragingen en wachttijden voor het gemotoriseerde verkeer zorgen in de huidige situatie voor een verslechterde leefbaarheid in de directe omgeving van de Tongersestraat. Het remmen en optrekken van (vracht)auto's zorgt voor overlast op het gebied van geluid, stank en trillingen. Dit geldt met name voor het buurtschap Kalksheuvel en de woningen langs de Tongersestraat.

4.4 Toekomstige situatie 2020 zonder PHS

4.4.1 Bereikbaarheid en doorstroming

Evenals in de huidige situatie is de dubbele spoorwegovergang gemiddeld circa 22 minuten per ochtendspitsuur gesloten in de situatie 2020 zonder PHS. In die situatie

blijft het aantal treinen namelijk ongewijzigd. De gemiddelde dichtligtijd per sluiting is ook dan bijna 1½ minuut (zie figuur 4.3).



Figuur 4.3: Gemiddelde dichtligtijd per ochtendspitsuur in de toekomstige situatie 2020 zonder PHS

Het aantal en de lengte van de sluitingen van het spoor zorgt voor vertraging voor het gemotoriseerde verkeer. Dit uit zich in wachtrijen van gemiddeld circa 150 meter op de Van Salmstraat en circa 2 km op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 100 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld maximaal 50 meter.

De lange wachtrijen in de ochtendspits zorgen voor een reistijdvertraging. Op een piekmoment kan een individuele automobilist op dit traject vanaf de Kapelweg naar de Breukelsestraat te maken krijgen met een verliestijd van circa 40 minuten. Dat betekent dat de reistijd daardoor circa 49 minuten wordt op dit piekmoment. In tegengestelde richting (vanaf de Breukelsestraat richting Kalksheuvel) is de gemiddelde verliestijd beperkt tot circa anderhalve minuut.

De wachtrijen op de Kapelweg zijn aan het einde van de simulatie nog niet opgelost. Dit betekent dat de wachtrijen de daarbij horende verliestijden mogelijk nog verder kunnen oplopen in het navolgende uur. Dit is goed te zien in de afbeeldingen in bijlage 4.

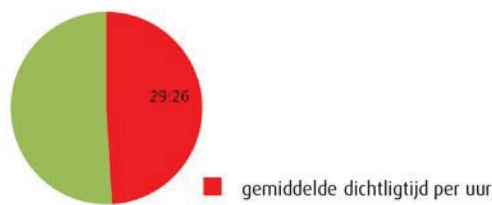
4.4.2 Leefbaarheid

In de toekomstige situatie in 2020 zal het aandeel gemotoriseerd verkeer toenemen en daardoor ook de knelpunten op het gebied van de verkeersleefbaarheid. De wachtrijen aan zowel de oost- als westzijde zullen toenemen. Dit betekent dat het gehele buurtschap Kalksheuvel overlast ondervindt van de wachtrij op de Kapelweg. Naast de verslechterde lokale bereikbaarheid geeft dit knelpunten op het gebied van lucht, geluid, trillingen en oversteekbaarheid.

4.5 Toekomstige situatie 2020 met PHS

4.5.1 Bereikbaarheid en doorstroming

Als gevolg van PHS is de dubbele spoorwegovergang gemiddeld ruim 29 minuten per ochtendspitsuur gesloten. Dit is circa 7 minuten langer dan in de situatie zonder PHS. De gemiddelde dichtligtijd per sluiting blijft circa 1½ minuut (zie figuur 4.4).



Figuur 4.4: Gemiddelde dichtligtijd per ochtendspitsuur in de toekomstige situatie 2020 met PHS

Het aantal en de lengte van de sluitingen van het spoor zorgt voor vertraging voor het gemotoriseerde verkeer. De wachtrijen nemen toe tot gemiddeld circa 150 meter op de Van Salmstraat en meer dan 2 km op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 150 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld maximaal 70 meter.

De lange wachtrijen in de ochtendspits zorgen voor een reistijdvertraging. Op een piekmoment kan een individuele automobilist op dit traject vanaf de Kapelweg naar de Breukelsestraat te maken krijgen met een verliestijd van meer dan 40 minuten. Dat betekent dat de reistijd daardoor meer dan 50 minuten wordt op dit piekmoment. In tegengestelde richting (vanaf de Breukelsestraat richting Kalksheuvel) is de gemiddelde verliestijd beperkt tot circa 2 minuten.

Ook voor deze situatie geldt dat de wachtrijen op de Kapelweg aan het einde van de simulatie nog niet zijn opgelost. Dit betekent dat de wachtrijen de daarbij horende verliestijden mogelijk nog verder kunnen oplopen in het navolgende uur. Dit is goed te zien in de afbeeldingen in bijlage 4. Ten opzichte van de situatie in 2020 zonder PHS zijn de verschillen in wachtrijvorming en verliestijden beperkt op basis van de uitgevoerde microsimulatie. Dit wordt veroorzaakt doordat de wachtrijen aan het einde van de simulatie nog niet zijn opgelost. De verwachting is dat de wachtrij in het tweede uur nog zal toenemen, te meer omdat de dichtligtijd in de situatie zonder en met PHS een groei laat zien van circa 22 minuten naar circa 29 minuten.

Hoewel dit dus niet op basis van de uitgevoerde microsimulatieanalyse is af te leiden, is de verwachting dat de invoering van PHS zorgt voor een significante toename van de wachtrij op de Kapelweg en daarmee een significante verslechtering van de bereikbaarheid. Op basis van de groei van de dichtligtijd is het mogelijk een aanname te doen over de verwachte groei van de wachtrij door invoering van PHS. Indien de groei van de dichtligtijd ook tot een evenredige groei van de wachtrij zorgt, neemt de wachtrij met circa 30% toe. Dit zou een toename van de wachtrij betekenen van circa 600 meter tot circa 2.500 meter op de Kapelweg. Dit is een inschatting die niet is onderbouwd met een kwantitatieve analyse.

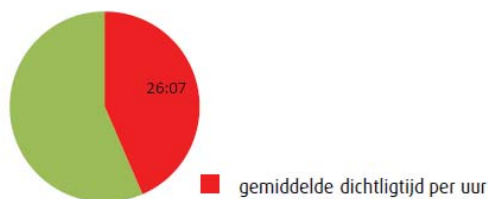
4.5.2 Leefbaarheid

Door de verwachte groei van intensiteiten tot 2020 in combinatie met PHS zal de situatie in 2020 verder verergeren. Op basis van de analyse naar bereikbaarheid blijkt dat de wachtrijen hierdoor nog langer worden. Dit heeft ook direct gevolgen voor de leefbaarheid.

4.6 Toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen spoor

4.6.1 Bereikbaarheid en doorstroming

De optimalisatiemaatregelen zorgen ervoor dat de sluitingstijd afneemt tot gemiddeld ruim 26 minuten per ochtendspitsuur. Dit is een winst van ruim 3 minuten ten opzichte van de situatie 2020 met PHS. De gemiddelde dichtligtijd per sluiting blijft bijna 1½ minuut (zie figuur 4.5). De winst zit met name in de combinatie van verschillende sluitingen.



Figuur 4.5: Gemiddelde dichtligtijd per ochtendspitsuur in de toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen spoor door ProRail

De winst in de dichtligtijden zorgt niet voor een significante afname van de wachtrijen en verliestijden. De wachtrijen op de Van Salmstraat bedragen ruim 100 meter en circa 2 km op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 150 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld maximaal 100 meter. Ondanks de afname van de gemiddelde dichtligtijd per uur wordt de wachtrij op Tongeren en de Van Hornstraat dus langer. Dit is het gevolg van een betere doorstroming op de andere takken. In de simulatie kan een wijziging in verkeersaanbod of dichtligtijd er voor zorgen dat een bepaalde richting meer hiaten krijgt om op te rijden. Dit zorgt dat op andere takken meer wachttijd ontstaat.

De lange wachtrijen in de ochtendspits zorgen voor een reistijdvertraging. De gemiddelde verliestijd voor verkeer vanaf de Kapelweg naar de Breukelsestraat bedraagt circa 40 minuten. In tegengestelde richting (vanaf de Breukelsestraat richting Kalksheuvel) is de gemiddelde verliestijd beperkt tot circa 2 minuten. Ook voor deze situatie geldt dat de wachtrijen op de Kapelweg aan het einde van de simulatie nog niet zijn opgelost. Dit betekent dat de wachtrijen de daarbij horende verliestijden mogelijk nog verder kunnen oplopen in het navolgende uur. Dit is goed te zien in de afbeeldingen in bijlage 4.

De winst in dichtligtijden zorgt in deze variant niet voor een significante afname van de afwikkelingsknelpunten. Dit betekent echter niet dat de optimalisatiemaatregelen aan de spoorbomen niet effectief zijn, temeer omdat deze worden gezien als 'laaghangend fruit'. Met name in combinatie met aanvullende maatregelen om de knelpunten op te lossen, kunnen de optimalisatiemaatregelen effectief zijn.

4.6.2 Bereikbaarheid hulpdiensten

In de toekomstige situatie met PHS, en optimalisatie van de spoorbomen, zal het aantal sluitingen toenemen tot gemiddeld 21. Ondanks de toename van het aantal treinen kan door de optimalisatie van de spoorbomen, de gemiddelde sluitingstijd beperkt worden tot 1 minuut en 17 seconden (een sluiting duurt minimaal 55 seconden en maximaal 4 minuten). Dit is een winst ten opzichte van de huidige situatie. Door de toename van het aantal sluitingen per uur is de kans dat hulpdiensten te maken krijgen met een gesloten overweg, echter wel groter.

4.7 Conclusie huidige en toekomstige situatie

Sluitingstijd spoorwegovergang

Uit de analyse naar bereikbaarheid en doorstroming blijkt dat de dubbele spoorwegovergang voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer zorgt. In de huidige situatie is de overweg gemiddeld circa 22 minuten gesloten. Deze sluitingstijd neemt als gevolg van PHS toe tot bijna 30 minuten. Dit is ook de vertraging die het langzaam verkeer ondervindt. Omdat de hoeveelheid fietsers dat de spoorwegovergang oversteekt beperkt is, kan fietsverkeer de overgang in één keer kruisen.

Verkeersveiligheid

Uit de objectieve ongevallenanalyse blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen van de afgelopen 20 jaar beperkt is. Het beperkte aantal ongevallen voor de wegbeheerder geeft geen aanleiding om de verkeerssituatie met ingrijpende maatregelen aan te passen in relatie tot andere meer urgentere locaties. Wel zijn eerder al een aantal aanpassingen gedaan om de veiligheid te verbeteren, zoals in de bebording. Verder is sprake van subjectieve verkeersonveiligheid. Geconcludeerd kan worden dat sprake is van de volgende verkeersonveilige situaties:

- roodlichtnegatie verkeerslichten nabij dubbele spoorwegovergang;
- negeren verbod voor vrachtverkeer dubbele spoorwegovergang;
- inhalen van de wachtrij op de Van Salmstraat en Kapelweg via de andere rijbaan (bijvoorbeeld verkeer vanaf de Kapelweg richting Ladonk of in tegengestelde richting).

Met de toename van de sluitingstijd zal de verkeersonveiligheid naar verwachting ook toenemen. De kans op het niet naleven van de verkeersregels wordt naar verwachting groter naarmate de wachttijd toeneemt.

Bereikbaarheid hulpdiensten

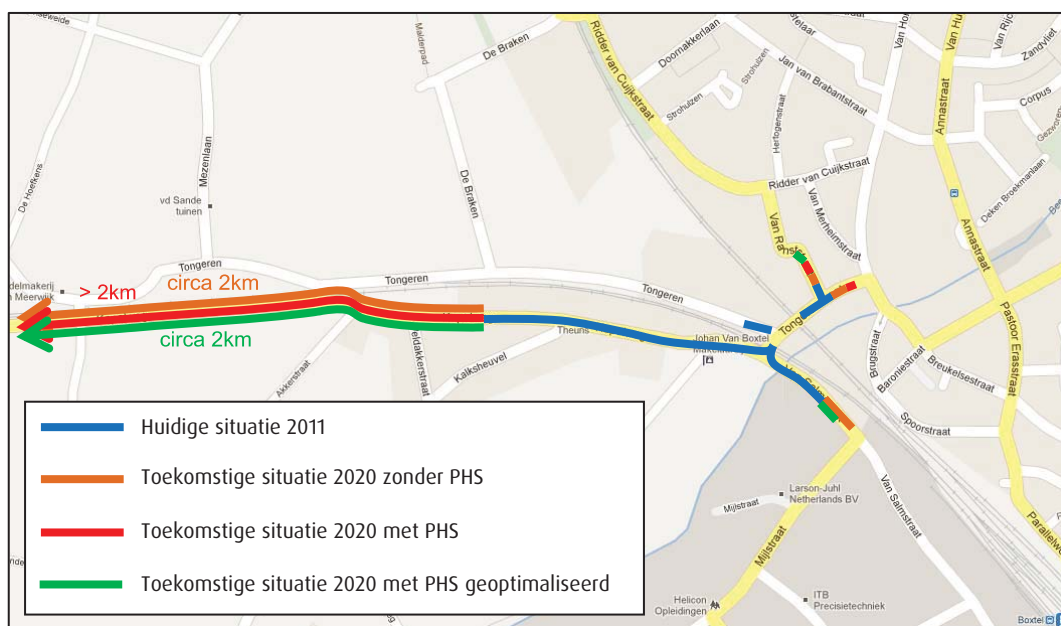
Hulpdiensten hebben te maken met vertragingen veroorzaakt door de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. In de huidige situatie sluit de overgang gemiddeld 16 keer

per uur met een gemiddelde sluitingstijd per sluiting van 1 minuut en 21 seconden. In de toekomstige situatie met PHS zal het aantal sluitingen, en daarmee ook de kans dat hulpdiensten te maken krijgen met een gesloten overweg, toenemen tot gemiddeld 21 sluitingen per uur. De gemiddelde sluitingstijd per sluiting wordt door optimalisatie-maatregelen aan de spoorbomen wel beperkt tot 1 minuut en 17 seconden.

Het effect op de bereikbaarheid van hulpdiensten wordt nog in overleg met de veiligheidsregio onderzocht.

Bereikbaarheid en doorstroming

Het bestaande afwikkelpunt neemt toe, met name aan de zuidwestzijde van het spoor. De lange sluitingstijden in combinatie met de intensiteiten voor auto- en vrachtverkeer op de spoorwegovergang zorgen voor wachtrijvorming op alle takken (noord- en zuidzijde).



Figuur 4.6: (Gemiddelde) Maximale wachtrijvorming omgeving Tongersestraat voor de situaties 2011 en 2020 (zonder/met PHS en optimalisatie)

Doordat verkeer vanaf de Kapelweg voorrang moet verlenen aan zowel het verkeer in noord-zuidrichting (vanaf de Tongersestraat naar de Van Salmstraat) als ook het verkeer op de Van Salmstraat (richting Kapelweg of Tongersestraat), ontstaat slechts een beperkt aantal hiaten waarbij het verkeer kan oprijden. Zodra het verkeerslicht op groen gaat en verkeer vanaf de Kapelweg weer linksaf de spoorwegovergang op kan rijden, moeten deze eerst wachten tot de wachtrijen op de Van Salmstraat en de noordzijde van het spoor zijn opgelost. Dit zorgt ervoor dat op bepaalde momenten het verkeer op de Kapelweg tussen twee spoorsluitingen niet 'aan de beurt komt' (zo blijkt uit de simulatie). Hierdoor ontstaat een lange wachtrij op de Kapelweg. Daarbij komt ook dat verkeer

vanaf de Kapelweg richting de Van Salmstraat (Ladonk) aan moet sluiten in de wachtrij. Dit verkeer krijgt dus ook te maken met de vertraging veroorzaakt door de dubbele spoorwegovergang, zonder dat ze hiervan gebruik moeten maken.

De wachtrijen per tak, met de verwachte verandering in de toekomst met PHS, zijn gevisualiseerd in figuur 4.6. In tabel 4.1 zijn de verschillen tussen de verschillende situaties in een totaaloverzicht weergegeven.

	huidige situatie	toekomstige situatie	toekomstige situatie	toekomstige situatie
	2011	2020 zonder PHS	2020 met PHS	2020 met PHS geoptimaliseerd
gemiddelde dichtligtijd per ochtendspitsuur	22.01 minuten	22.01 minuten	29.26 minuten	26.07 minuten
gemiddelde dichtligtijd per sluiting	1.28 minuut	1.28 minuut	1.34 minuut	1.27 minuut
gemiddelde wachtrij Van Salmstraat	100 meter	150 meter	150 meter	100 meter
gemiddelde wachtrij Kapelweg	500 meter	2 km	>2 km	2 km
gemiddelde wachtrij Tongersestraat	100 meter	100 meter	150 meter	150 meter
gemiddelde wachtrij Tongeren	40 meter	50 meter	70 meter	100 meter
gemiddelde wachtrij Van Hornstraat	40 meter	50 meter	70 meter	100 meter
verliestijd Kapelweg – Breukelsestraat	15 minuten	40 minuten	>40 minuten	40 minuten
verliestijd Breukelsestraat – Kapelweg	1 minuut	1,5 minuten	2 minuten	2 minuten

Tabel 4.1: Totaaloverzicht verkeerseffecten (genoemde gemiddelde wachtrijen en verliestijden zijn de indicatieve waarden voor piekmomenten, voor exacte waarden wordt verwezen naar bijlage 4).

Leefbaarheid

Door de verwachte groei van intensiteiten tot 2020 in combinatie met PHS zullen de knelpunten op het gebied van de verkeersleefbaarheid verergeren. De wachtrijen aan zowel de oost- als westzijde zullen toenemen. Dit betekent dat het gehele buurtschap Kalksheuvel overlast ondervindt van de wachtrij op de Kapelweg. Naast de verslechterde lokale bereikbaarheid geeft dit knelpunten op het gebied van lucht, geluid, trillingen, barrièrewerking en oversteekbaarheid.

Lokale oplossings-richtingen

5.1 Reductie intensiteiten Tongersestraat

Voor de variant in 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen spoor is onderzocht welke reductie van de intensiteiten voor het gemotoriseerde verkeer op de Tongersestraat nodig is om de doorstromingsknelpunten op te lossen. Dit geeft ook inzicht in welke mogelijke oplossingsrichtingen effectief kunnen zijn en welke juist niet.

Verkeersreductie om te komen tot een acceptabele doorstroming

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat een reductie van 80% nodig is om tot een acceptabele verkeersafwikkeling te komen ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang. De gemiddelde (maximale) wachtrijen in de ochtendspits beperken zich in die situatie tot bijna 100 meter op de Van Salmstraat en 30 meter op Tongeren en de Tongersestraat. Op de Kapelweg ontstaat een piek van enkele minuten van bijna 250 meter wachtrij. Gedurende de overige spitsperiode is de wachtrij op de Kapelweg beperkt tot maximaal 200 meter. De wachtrijen op de Van Ranststraat en Van Hornstraat zijn verwaarloosbaar. De gemiddelde verliestijden zijn hierdoor beperkt tot maximaal een paar minuten (voor verkeer op de Kapelweg).

Verkeersreductie op basis van het omleiden van het doorgaande en externe verkeer

Uit de analyse in hoofdstuk 3 blijkt dat 75% van het verkeer doorgaand of extern verkeer is waar in de meeste gevallen een alternatieve route voor mogelijk is. Om die reden is ook geanalyseerd wat het effect op de verkeersafwikkeling is bij een reductie van 75% van het verkeer op de Tongersestraat. Op basis van deze uitkomsten moet blijken of het omleiden van het doorgaande en externe verkeer (via bijvoorbeeld de Keulsebaan) afdoende is om de afwikkelingsknelpunten op te lossen. Bij een reductie van 75% van het verkeer op de Tongersestraat zijn de wachtrijen op de Van Salmstraat en Tongeren vergelijkbaar met de situatie waarbij 80% van het verkeer een andere route verkiest. De wachtrij op de Tongersestraat is iets langer, namelijk 50 meter, evenals de wachtrij op de Kapelweg. Deze is op meerdere momenten in de spitsperiode gedurende enkele minuten bijna 300 meter.

Voor een meer gedetailleerd overzicht van de wachtrijen wordt verwezen naar de figuren in bijlage 4.

5.2 Extra opstelvak Kapelweg

Het realiseren van een extra opstelvak op de Kapelweg, zodat verkeer vanaf de Kapelweg richting Ladonk geen hinder ondervindt van de wachtrij richting de Tongersestraat, lost de afwikkelingsproblemen niet volledig op. Deze oplossingsmaatregel zorgt wel voor een verbetering van de doorstroming.

Door het realiseren van een extra opstelvak voor rechtdoorgaand verkeer (Kapelweg - Ladonk) zal de wachtrij afnemen tot circa 1.500 meter. Ook de verliestijd wordt hierdoor beperkt tot circa 25 minuten. Het opstelvak heeft met name effect voor het verkeer richting Ladonk dat in de huidige situatie in dezelfde wachtrij aansluit voor linksaf (richting Tongersestraat/spoorwegovergang). In de analyse is op dit moment uitgegaan van een lengte van 60 meter voor het opstelvak. Dit op basis van de beschikbare fysieke ruimte. Hierdoor verliest het opstelvak zijn voordeel indien de wachtrij voor linksaf langer is dan 60 meter. Het is dan immers voor verkeer vanaf de Kapelweg richting Ladonk niet mogelijk om het opstelvak te bereiken. Dit verkeer moet dan wachten tot de wachtrij voor linksaf (deels) is opgelost.

5.3 Aanpassen voorrangregeling Kapelweg – Van Salmstraat

Op basis van de ongevalanalyse heeft ProRail een nadere analyse gemaakt van één van de voorgevallen ongevallen. Hierin worden oplossingsvoorstellen gedaan om de afwikkeling van het verkeer en de verkeerssituatie te verbeteren, waaronder ongewenst verkeersgedrag. In deze paragraaf worden de effecten van een aanpassing van de kruispuntlay-out en verkeerslichtenregeling beschreven.

Uit deze analyse blijkt dat het aanpassen van de voorrangregeling op het kruispunt Kapelweg - Tongersestraat - Van Salmstraat niet afdoende is om de knelpunten op te lossen.

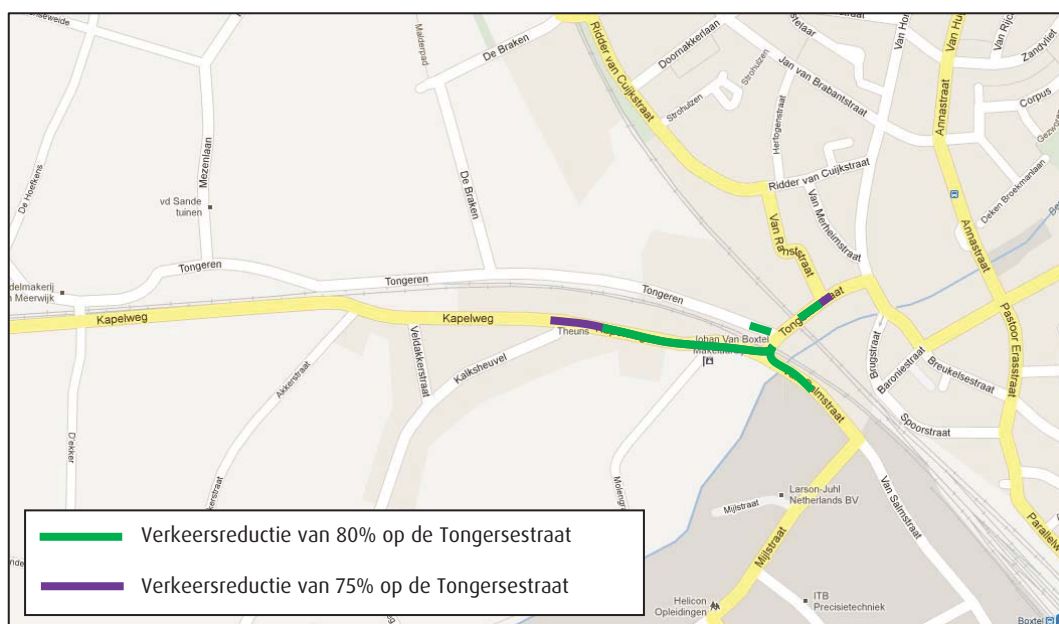
Door het aanpassen van de voorrangregeling, waardoor de route Kapelweg - Tongersestraat de voorrangroute wordt, zal de wachtrij op de Kapelweg afnemen tot circa 150 meter. Als gevolg van de wijziging in de voorrang, moet verkeer vanuit Ladonk richting Kapelweg of Tongersestraat voorrang verlenen aan de Kapelweg - Tongersestraat. Dit zorgt voor lange wachtrijen op de Van Salmstraat - Mijlstraat - Industrieweg. De wachtrij op Ladonk loopt op tot circa 1 km. Ook op de Tongersestraat - Breukelsestraat - Baroniestraat ontstaat een lange wachtrij van circa 900 meter. Dit wordt veroorzaakt door verkeer vanaf de Tongersestraat richting Ladonk wat voorrang moet verlenen aan het verkeer vanaf de Kapelweg. Dit zorgt tevens voor een verkeersveiligheidsknelpunt. Wachtende voertuigen vanaf de Tongersestraat staan namelijk op de spoorwegovergang opgesteld om voorrang te verlenen aan de Kapelweg.

De lange wachtrijen zorgen voor veel vertraging op het traject Ladonk - Breukelsestraat. In beide richtingen is de verliestijd circa 20 minuten.

5.4 Conclusie lokale oplossingsmaatregelen

Indien 80% van het verkeer op de Tongersestraat via een alternatieve route wordt omgeleid is de verkeersafwikkeling op de dubbele spoorwegovergang tot een acceptabel niveau teruggebracht. De gemiddelde (maximale) wachtrij in de ochtendspits beperkt zich tot maximaal 250 meter op de Kapelweg. Dit is een piek van enkele minuten. Gedurende de overige spitsperiode is de wachtrij op de Kapelweg beperkt tot maximaal 200 meter. De gemiddelde verliestijden zijn hierdoor beperkt tot maximaal een paar minuten.

Bij een reductie van 75% van het verkeer (wat gelijk staat aan het aandeel doorgaand en extern verkeer op de Tongersestraat) is de wachtrij op de Kapelweg op meerdere momenten in de spitsperiode gedurende enkele minuten bijna 300 meter. In figuur 5.1 is dit gevisualiseerd.



Figuur 5.1: (Gemiddelde) Maximale wachtrijvorming omgeving Tongersestraat voor de situatie 2020 met PHS en optimalisatie spoorbomen met een verkeersreductie van 75% en 80% op de Tongersestraat

Het realiseren van een extra opstelvak op de Kapelweg, zodat verkeer vanaf de Kapelweg richting Ladonk geen hinder ondervindt van de wachtrij richting de Tongersestraat, lost de afwikkelingsproblemen niet op. Desondanks is wel sprake van een verbetering van de doorstroming.

Ook het aanpassen van de voorrangsregeling op het kruispunt Kapelweg – Tongersestraat - Van Salmstraat is niet afdoende om de knelpunten op te lossen. Hierdoor worden de problemen verplaatst naar de Tongersestraat/Baroniestraat en Van Salmstraat/Ladonk.

Samenvattende conclusies

6.1 Samenvattende conclusies probleemanalyse

De huidige spoorwegovergang Tongersestraat vormt een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel. Het verbindt het deel van Boxtel ten oosten van de spoorlijn met onder andere het bedrijventerrein Ladonk en het buurtschap Kalksheuvel. De huidige dubbele spoorwegovergang zorgt voor knelpunten op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Naar verwachting wordt deze problematiek in de nabije toekomst groter. Voor het grootste deel wordt dit veroorzaakt door de (autonome) groei van de intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer. De invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wat resulteert in meer treinen op deze locatie, zal de situatie nog verder verslechteren.

Van het totale verkeer dat over de dubbele spoorwegovergang rijdt, is 75% doorgaand of extern verkeer. Dit verkeer heeft een herkomst en/of bestemming buiten de kern Boxtel. Voor dit verkeer is er een veelal een alternatief mogelijk voor de Tongersestraat. Zo ook voor de belangrijkste relatie; Ladonk-A2 noord. Dit verkeer heeft de mogelijkheid om via een andere, meer gewenste route te rijden, namelijk de Keulsebaan. Voor intern verkeer, bijvoorbeeld verkeer tussen het centrum van Boxtel en Kalksheuvel, is de Tongersestraat de meest directe en logische route.

De dubbele spoorwegovergang zorgt voor veel vertraging voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer. In de huidige situatie is de overweg gemiddeld circa 22 minuten gesloten. Deze sluitingstijd neemt als gevolg van PHS toe tot circa 29 minuten. Dit vergroot ook de kans dat langzaam verkeer te maken krijgt met een gesloten spoorwegovergang. De wachttijd voor langzaam verkeer, indien deze ook daadwerkelijk te maken krijgt met een gesloten overweg, is in de toekomstige situatie vergelijkbaar met de huidige situatie omdat de dichtligtijden nauwelijks wijzigen. Omdat de hoeveelheid fietsers dat de spoorwegovergang oversteekt beperkt is, kan fietsverkeer de overgang in één keer kruisen. Voor het autoverkeer ontstaat een afwikkelingsknelpunt aan met name de zuidwestzijde van het spoor. De lange sluitingstijden in combinatie met de intensiteiten voor auto- en vrachtverkeer op de spoorwegovergang zorgen voor wachtrijvorming op alle takken (noord- en zuidzijde). Doordat verkeer vanaf de Kapelweg voorrang moet

verlenen aan zowel het verkeer in noord-zuidrichting (vanaf de Tongersestraat naar de Van Salmstraat) als ook het verkeer op de Van Salmstraat (richting Kapelweg of Tongersestraat), ontstaat slechts een beperkt aantal hiaten waarbij het verkeer kan oprijden. Zodra het verkeerslicht op groen gaat en verkeer vanaf de Kapelweg weer linksaf de spoorwegovergang op kan rijden, moeten deze eerst wachten tot de wachtrijen op de Van Salmstraat en de noordzijde van het spoor zijn opgelost. Dit zorgt ervoor dat op bepaalde momenten het verkeer op de Kapelweg tussen twee spoorsluitingen niet 'aan de beurt komt' (zo blijkt uit de simulatie). Hierdoor ontstaat een lange wachtrij op de Kapelweg. Daarbij komt ook dat verkeer vanaf de Kapelweg richting de Van Salmstraat (Ladonk) aan moet sluiten in de wachtrij. Dit verkeer krijgt dus ook te maken met de vertraging veroorzaakt door de dubbele spoorwegovergang, zonder dat ze hiervan gebruik moeten maken. Op basis van de groei van de dichtligtijd is het mogelijk een aanname te doen over de verwachte groei van de wachtrij door invoering van PHS. Indien de groei van de dichtligtijd ook tot een evenredige groei van de wachtrij zorgt, neemt de wachtrij met circa 30% toe. Dit zou een toename van de wachtrij betekenen van circa 600 meter tot circa 2.500 meter op de Kapelweg.

De langere gemiddelde sluitingstijd per uur, de toename van het aantal sluitingen en de langere wachtrijen en daarmee grotere verliestijd zorgen naar verwachting ook voor meer verkeersonveiligheid. Er zullen waarschijnlijk meer conflictsituaties ontstaan, onder meer door het slecht naleven van verkeersregels (voorrangsregeling, roodlichtnegatie et cetera).

Indien 80% van het verkeer op de Tongersestraat via een alternatieve route wordt omgeleid is de verkeersafwikkeling op de dubbele spoorwegovergang acceptabel. De gemiddelde (maximale) wachtrij in de ochtendspits beperkt zich tot maximaal 250 meter op de Kapelweg. Dit is een piek van enkele minuten. Gedurende de overige spitsperiode is de wachtrij op de Kapelweg beperkt tot maximaal 200 meter. De gemiddelde verliestijden zijn hierdoor beperkt tot maximaal een paar minuten.

Uit de objectieve ongevalanalyse blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen van de afgelopen 20 jaar beperkt is. Wel is sprake van subjectieve verkeersonveiligheid, zoals roodlichtnegatie bij de verkeerslichten nabij de dubbele spoorwegovergang, negeren van het verbod voor vrachtverkeer op de dubbele spoorwegovergang en het inhalen van de wachtrij op de Van Salmstraat en Kapelweg via de andere rijbaan (bijvoorbeeld verkeer vanaf de Kapelweg richting Ladonk of in tegengestelde richting).

Ook hulpdiensten hebben te maken met vertragingen veroorzaakt door de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. In de huidige situatie sluit de overgang gemiddeld 16 keer per uur met een gemiddelde sluitingstijd per sluiting van 1 minuut en 21 seconden. In de toekomstige situatie met PHS zal het aantal sluitingen, en daarmee ook de kans dat hulpdiensten te maken krijgen met een gesloten overweg, toenemen tot gemiddeld 21 sluitingen per uur. De gemiddelde sluitingstijd per sluiting wordt door optimalisatiemaatregelen aan de spoorbomen wel beperkt tot 1 minuut en 17 seconden. Voor veel verplaatsingen in oost-westrichting is de centrumroute de snelste route, ook met inachtneming van de vertragingen veroorzaakt door het spoor. Dit is wel afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming van de hulpdiensten.

De vertragingen en wachttijden voor het gemotoriseerde verkeer zorgen in zowel de huidige als toekomstige situatie met PHS voor een verslechterde leefbaarheid in de directe omgeving van de Tongersestraat. Het remmen en optrekken van (vracht)auto's zorgt voor overlast op het gebied van geluid, stank en trillingen. Dit geldt met name voor het buurtschap Kalksheuvel en de woningen langs de Tongersestraat.

6.2 Doorkijk naar mogelijke oplossingsrichtingen

Op basis van de uitkomsten van de probleemanalyse wordt in deze paragraaf een aanzet gedaan voor probleemoplossing. Het omleiden van het externe en doorgaande verkeer (circa 75% van de intensiteit op de Tongersestraat) via een alternatieve route (bijvoorbeeld de Keulsebaan) zorgt dat de afwikkelingsknelpunten voor een groot deel worden opgelost. De maximale wachtrijen op de Kapelweg beperken zich in die situatie op de piekmomenten (die enkele keren per ochtendspits voorkomen) tot circa 300 meter. Om het verkeer daadwerkelijk via een alternatieve route te leiden, zijn sturingsmaatregelen nodig. Het enkel opwaarderen van alternatieve routes en sturing via bebording zal niet afdoende zijn aangezien de centrumroute voor veel oost-westverplaatsingen de snelste route blijft. Flankerende maatregelen zijn nodig, zoals snelheidsremmende maatregelen of structuuringsrepen (instellen eenrichtingsverkeer) op de centrumroute. Het omleiden van verkeer kan mogelijk tot verkeersveiligheids-, afwikkelings- en/of leefbaarheidsknelpunten elders leiden.

De wachtrij op de Kapelweg wordt deels veroorzaakt door verkeer vanaf de Kapelweg richting Ladonk. Dit verkeer krijgt ook te maken met de vertragingen veroorzaakt door de dubbele spoorwegovergang. Het omleiden van dit verkeer via een alternatieve route (bijvoorbeeld de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg) zorgt voor een reductie van de wachtrij op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook een extra opstelvak voor verkeer vanaf de Kapelweg richting de Van Salmstraat/Ladonk lijkt in combinatie met het omleiden van het externe en doorgaande verkeer via de Keulsebaan, effectief. Fysiek is er ruimte voor een opstelvak van circa 60 meter. Dit zorgt voor een verdere reducering van de wachtrij op de Kapelweg waarmee de afwikkelingsknelpunten ter plaatse van de dubbele overweg naar verwachting zijn opgelost. Wel moet aanvullend onderzoek naar deze maatregelen uitwijzen of het omleiden van verkeer tot (verkeersveiligheids-, afwikkelings- en/of leefbaarheids)knelpunten elders leidt.

Het realiseren van een extra opstelvak op de Kapelweg zonder aanvullende maatregelen om het doorgaande en externe verkeer via alternatieve routes te laten rijden lost de afwikkelingsproblemen niet op. Ook het aanpassen van de voorrangregeling op het kruispunt Kapelweg - Tongersestraat - Van Salmstraat is niet afdoende om de knelpunten op te lossen. Hierdoor worden de problemen verplaatst naar de Tongersestraat en Van Salmstraat.

De omrijdbeweging via de Keulsebaan zorgt voor de meeste oost-westverplaatsingen voor een vertraging die groter is dan de vertraging als gevolg van het spoor via de centrumroute. Ook met een opwaardering van de Keulsebaan zal dit naar verwachting

niet wijzigen omdat de omrijdkilometers bepalend zijn (de gemiddelde rijnsnelheid voor hulpdiensten zal bij een opwaardering naar verwachting slechts beperkt toenemen). Een ongelijkvloerse verbinding lost het afwikkelingsknelpunt ter plekke op, maar heeft een verkeersaantrekkende werking voor de route door het centrum. Dit laatste is verkeerskundig ongewenst omdat de centrumroute bestaat uit erftoegangswegen waar het gebruik op dit moment al hoger is dan passend bij de functie. Een ongelijkvloerse verbinding leidt tot mogelijke verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en afwikkelingsknelpunten elders.

6.3 Slotconclusie

Op basis van de analyse blijkt dat de afwikkelingsknelpunten die zich in de huidige situatie reeds voordoen, in de nabije toekomst fors zullen toenemen. Grotendeels wordt dit veroorzaakt door de groei van de auto intensiteiten op de Tongersestraat en omgeving. Hierdoor ontstaat een lange wachtrij op de Kapelweg. Deels ook verkeer wat van de Kapelweg richting Ladonk rijdt en dus ook hinder ondervindt van de vertraging veroorzaakt door de dubbele spoorwegovergang. De invoering van PHS zorgt voor langere sluitingstijden en zal de situatie daarmee verder verergeren. Solitaire oplossingsmaatregelen, zoals een aangepaste voorrangsregeling op het kruispunt Kapelweg – Van Salmstraat, een extra opstelvak op de Kapelweg of het omleiden van het doorgaande en externe verkeer (75% van het totale verkeer op de Tongersestraat) via een alternatieve route, zijn niet afdoende om de doorstromingsproblemen volledig op te lossen.

Een combinatie van het omleiden van het doorgaande en externe verkeer en een extra opstelvak is naar verwachting wel effectief. Het omleiden van verkeer kan echter tot verkeersveiligheids-, afwikkelings- en/of leefbaarheidsknelpunten elders leiden. Ook kan gezocht worden naar meer ingrijpende oplossingsrichtingen als toekomstvastе oplossing voor de afwikkelingsknelpunten ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat. Hierbij kan gedacht worden aan het (deels) opheffen van de spoorwegovergang danwel het (deels) vervangen van de gelijkvloerse overweg door een ongelijkvloerse oplossing. Ook hiervoor geldt dat als gevolg van deze maatregelen verkeersveiligheids-, afwikkelings- en/of leefbaarheidsknelpunten elders optreden.

Bijlage 1

Wachtrijtool bij overwegen

Inleiding

Het (toekomstige) kwaliteitsniveau van verkeersafwikkeling over een spoorwegovergang kan worden berekend en beoordeeld aan de hand van indicatoren zoals:

- de gemiddelde wachttijd voor gemotoriseerd verkeer (waarbij de tijd die het kost om de wachtrij te laten oplossen, meegewogen wordt);
- de mate waarin gemotoriseerd verkeer moet overstaan (een wachtend voertuig kan na een eerste sluiting niet doorrijden, maar krijgt te maken met een tweede sluiting);
- de lengte van wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer (die door terugslag tot problemen kunnen leiden op nabijgelegen kruispunten);
- de gemiddelde wachttijd voor langzaam verkeer;
- de stopkans waarmee een random aankomende verkeersdeelnemer te maken heeft bij het kruisen van de betreffende overweg;
- het aantal voertuigverliesuren op de betreffende overweg in de onderzochte periode.

Voor genoemde indicatoren kunnen worden berekend door het onderling met elkaar in verband brengen van de (toekomstige) dichtligtijden van de betreffende overweg met gegevens over de (toekomstige) kruisende intensiteit van het wegverkeer. Dit gebeurt aan de hand van schokgolftheorie (het Lighthill-Whitham-Richards model). Op zich is dit in de verkeerswereld 'niets nieuws'. Dergelijke berekeningen worden bijvoorbeeld ook uitgevoerd om effecten van brugopeningen inzichtelijk te maken (in de kern niets anders dan de sluiting van overwegen).

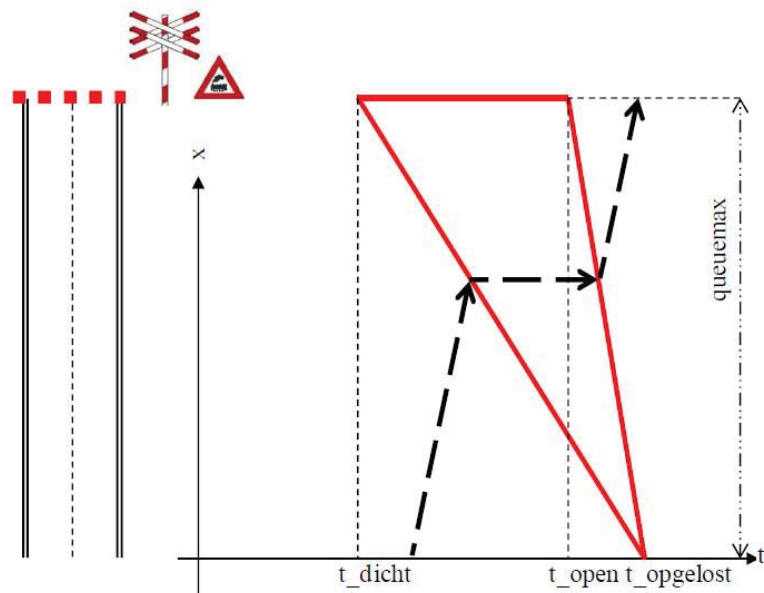
Berekenen dichtligtijden

Om de berekeningen voor overwegen te kunnen uitvoeren zijn echter gegevens over toekomstige dichtligtijden noodzakelijk. Huidige dichtligtijden kunnen hierbij niet rechtlijnig worden doorgezet aan de hand van de groei van het treinverkeer of globaal worden 'ingeschat'. Onder andere effecten van het meer of minder gelijktijdig passeren van twee of zelfs meer treinen tijdens één sluiting gaan hierbij volledig verloren (hetgeen enerzijds op zich steeds vaker kan voorkomen bij een hoger aantal treinen en hetgeen een hogere dichtligtijd per sluiting tot gevolg heeft, maar anderzijds ook sterk afhankelijk is van de exacte treinenloop).

Daarom worden de toekomstige dichtligtijden niet ingeschat, maar berekend met een speciaal voor dit doel ontwikkelde rekentool. In deze rekentool wordt gebruik gemaakt van bestanden die de spoorinfrastructuur beschrijven, een geïmporteerd basisuurpatroon voor een bepaald jaar (een basisuurpatroon is het onderliggende patroon van de dienstregeling voor het betreffende jaar: 'het spoorboekje') en uitgangspunten over de vulling van aanwezige goederenslots binnen de dienstregeling. In feite wordt voor elke individuele trein een tijd-wegdiagram opgebouwd. Deze reispaden worden op de spoorinfrastructuur geprojecteerd, waarbij zowel de ligging van stations als van overwegen exact gepositioneerd is. Met inachtneming van de aan- en afmeldingregels, wordt per overweg per seconde bepaald wanneer de seinen op rood springen, hoe lang de overweg gesloten is en wanneer kruisend verkeer opnieuw toegelaten wordt. Ook informatie over de snelheid van optrekken en afremmen en de lengte van (goederen)materieel wordt in berekeningen meegenomen. Tot slot wordt gekeken of er overlap tussen treinen plaatsvindt (en dus meerdere passerende treinen in één sluiting gecombineerd worden). Bij dit laatste is rekening gehouden met spreiding in de uitvoering van de dienstregeling: treinen vertrekken en komen niet altijd aan op exact het tijdstip volgens de dienstregeling. Afhankelijk van de gerealiseerde vertrek- en aankomsttijden kunnen treinen die volgens dienstregeling gelijktijdig een overweg zouden passeren, alsnog individueel langs de betreffende overweg komen (of juist omgekeerd). Voor een beschouwde overweg worden berekeningen voor 500 denkbeeldige situaties met verschillende spreidingen in de uitvoering van de dienstregeling uitgevoerd. Dat wil zeggen dat voor een overweg waar volgens het basisuurpatroon 16 treinen per uur langs komen, in totaal voor 8.000 treinbewegingen berekeningen worden uitgevoerd.

Berekenen wachtrijlengten (NB: dit is in Boxtel met name. gedaan in vissim, gezien de complexiteit van het netwerk!)

Het berekenen van wachtrijen vindt plaats op basis van schokgolftheorie volgens het Lighthill-Whitham-Richards, waarbij uitgegaan wordt van een driehoekig fundamenteel diagram voor de relatie tussen intensiteit, dichtheid en snelheid. Het principe in de context van een spoorwegovergang wordt uitgelegd aan de hand van figuur B1.1. Aan de rechterzijde is een tijd-wegdiagram weergegeven, met horizontaal de tijd en verticaal de afstand, in feite de weg en de overweg zoals links afgebeeld. Op tijdstip t_{dicht} gaat de overgang dicht en op tijdstip t_{open} gaat de overgang weeropen. Vanaf t_{dicht} gaat zich een wachtrij vormen die naar achteren wordt opgebouwd. Nadat de overweg opengaat, bouwt de wachtrij aan de voorkant af. De stippellijn laat een voertuig zien dat aansluit in de wachtrij, een tijdje stilstaat en vervolgens weer kan weggrijden. Voertuigen die aankomen na t_{open} krijgen nog te maken met een wachtrij die nog niet helemaal is opgelost. Dit is pas het geval na tijdstip t_{opgelost} . De snelheid waarmee de wachtrij zich opbouwt hangt samen met de intensiteit, de dichtheid onder free flow omstandigheden en de stremningsdichtheid van het wegvak. Hoe hoger de intensiteit of hoe lager de stremningsdichtheid, hoe sneller de wachtrij zich opbouwt. De snelheid waarmee de wachtrij aan de voorkant oplost hangt samen met de wegvakcapaciteit, de dichtheid onder optimale omstandigheden (wanneer de intensiteit gelijk is aan de wegvakcapaciteit en de snelheid gelijk aan free flow snelheid) en de stremningsdichtheid.



Figuur B1.1: Wachtrij berekening conform LWR-model

Op deze manier kan voor elk moment binnen de beschouwde periode bepaald worden of er een wachtrij staat en zo ja, hoe lang deze is. WachtrijTool 2.0 levert standaard per sluiting de maximale wachtrijlengte, het aantal gehinderde voertuigen, het aantal voertuigverliesuren en het aantal voertuigen dat 'moet overstaan'. Door te aggregeren over alle sluitingen in de beschouwde periode kunnen tal van bereikbaarheidsindicatoren worden afgeleid. Voorbeelden hiervan zijn de langste wachttijd, de gemiddelde wachttijd, het aantal voertuigen dat te maken heeft gehad met een wachtrij, het gemiddeld aantal wachtenden per wachtrij, de langste dichtligtijd et cetera.

Bijlage 2

Herkomsten en bestemmingen Tongersestraat

	Ladonk	Centrum	Oost	Noord	Munsel	Buitengebied west	Esch, Haaren en Oisterwijk	Tilburg en verder	A2 Noord	St. Michiels-gestel	Gemonde en Schijndel	Liempde en buitengebied	A2 zuid	Lennisheuvel en buitengebied	Oirschot
Ladonk	x	297	108	186	40	8	97	22	417	43	35	0	9	3	0
Centrum	308	x	0	1	0	129	87	77	0	0	0	0	0	45	13
Oost	102	0	x	0	0	33	11	3	0	0	0	0	0	11	0
Noord	239	1	0	x	0	86	24	28	1	0	0	0	1	114	32
Munsel	69	0	0	0	x	28	33	38	0	0	0	0	0	47	0
Buitengebied west	5	132	28	82	21	x	0	8	32	6	38	33	118	41	0
Esch Haaren en Oisterwijk	54	88	11	21	32	0	x	3	0	0	19	7	25	25	2
Tilburg en verder	48	78	1	22	31	9	5	x	1	0	93	16	33	9	0
A2 Noord	658	0	0	0	0	37	2	4	x	0	0	0	1	19	1
St. Michielsgestel	34	0	0	0	0	6	0	0	0	x	0	0	0	4	0
Gemonde en Schijndel	49	0	0	0	0	38	19	74	0	0	x	0	0	31	0
Liempde en buitengebied	0	0	0	0	0	33	6	2	0	0	0	x	0	0	0
A2 zuid	10	0	0	2	0	145	26	40	0	0	0	0	x	0	0
Lennisheuvel en buitengebied	3	40	11	107	43	54	31	5	23	3	30	0	0	x	0
Oirschot	0	16	0	35	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	x

Tabel B2.1: Motorvoertuigen per etmaal per richting

	Ladonk	Centrum	Oost	Noord	Munsel	Buitengebied west	Esch, Haaren en Oisterwijk	Tilburg en verder	A2 Noord	St. Michiels-gestel	Gemonde en Schijndel	Liempde en buitengebied	A2 zuid	Lennisheuvel en buitengebied	Oirschot
Ladonk	x	605	210	425	109	13	151	70	1.075	77	84	0	19	6	0
Centrum	x	x	0	2	0	261	175	155	0	0	0	0	0	85	29
Oost	x	x	x	0	0	61	22	4	0	0	0	0	0	22	0
Noord	x	x	x	x	0	168	45	50	1	0	0	0	3	221	67
Munsel	x	x	x	x	x	49	65	69	0	0	0	0	0	90	0
Buitengebied west	x	x	x	x	x	x	0	17	69	12	76	66	263	95	0
Esch Haaren en Oisterwijk	x	x	x	x	x	x	x	8	2	0	38	13	51	56	4
Tilburg en verder	x	x	x	x	x	x	x	x	5	0	167	18	73	14	0
A2 Noord	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	0	0	1	42	1
St. Michielsgestel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	0	0	7	0
Gemonde en Schijndel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	0	61	0
Liempde en buitengebied	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	0	0
A2 zuid	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	0
Lennisheuvel en buitengebied	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Oirschot	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Tabel B2.2: Motorvoertuigen per etmaal totalen per relatie

	La- donk	Cen- trum	Oost	Noord	Munsel	Buiten- gebied west	Esch, Haaren en Oisterwijk	Tilburg en verder	A2 Noord	St. Michiels- gestel	Gemonde en Schijndel	Liempde en buitenge- bied	A2 zuid	Lennisheuvel en buiten- gebied	Oirschot	totaal
Ladonk	x	10,71%	3,72%	7,53%	1,93%	0,23%	2,67%	1,24%	19,04%	1,36%	1,49%	0,00%	0,34%	0,11%	0,00%	50,36%
Centrum	x	x	0,00%	0,04%	0,00%	4,62%	3,10%	2,74%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,51%	0,51%	12,52%
Oost	x	x	x	0,00%	0,00%	1,08%	0,39%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,39%	0,00%	1,93%
Noord	x	x	x	x	0,00%	2,98%	0,80%	0,89%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%	3,91%	1,19%	9,83%
Munsel	x	x	x	x	x	0,87%	1,15%	1,22%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,59%	0,00%	4,83%
Buitengebied west	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,30%	1,22%	0,21%	1,35%	1,17%	4,66%	1,68%	0,00%	10,59%
Esch Haaren en Oisterwijk	x	x	x	x	x	x	x	0,14%	0,04%	0,00%	0,67%	0,23%	0,90%	0,99%	0,07%	3,05%
Tilburg en verder	x	x	x	x	x	x	x	x	0,09%	0,00%	2,96%	0,32%	1,29%	0,25%	0,00%	4,91%
A2 Noord	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%	0,74%	0,02%	0,78%
St. Michielsgestel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,00%	0,00%	0,12%	0,00%	0,12%
Gemonde en Schijndel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,00%	1,08%	0,00%	1,08%
Liempde en buitengebied	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
A2 zuid	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,00%	0,00%
Lennisheuvel en buitengebied	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%	0,00%
Oirschot	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0,00%

Tabel 3: Percentages totalen per relatie

Bijlage 3

Gehanteerde verkeersintensiteiten



Kaartbeeld verkeersintensiteiten

richting	naar punt 2	naar punt 12	naar punt 7	naar punt 16	naar punt 17	naar punt 6	totaal
van punt 1	0	0	162	0	27	0	189
van punt 11	0	0	167	4	171	2	344
van punt 8	11	49	0	77	64	19	219
van punt 15	0	8	278	0	20	0	306
van punt 18	20	112	229	5	0	3	369
van punt 5	0	1	7	0	3	0	11

Huidige situatie 2011 auto 2 uurs-ochtendspits

richting	naar punt 2	naar punt 12	naar punt 7	naar punt 16	naar punt 17	naar punt 6	totaal
van punt 1	0	0	24	0	2	0	26
van punt 11	0	0	37	0	3	0	40
van punt 8	0	62	0	0	9	1	72
van punt 15	0	0	26	0	0	0	26
van punt 18	0	12	17	0	0	2	31
van punt 5	0	0	1	0	1	0	3

Huidige situatie 2011 vracht 2 uurs ochtendspits

richting	naar punt 2	naar punt 12	naar punt 7	naar punt 16	naar punt 17	naar punt 6	totaal
van punt 1	0	0	173	0	29	0	202
van punt 11	0	0	280	7	286	3	576
van punt 8	17	80	0	124	104	31	356
van punt 15	0	11	373	0	27	0	410
van punt 18	22	122	249	6	0	3	402
van punt 5	0	1	3	0	1	0	5

Toekomstige situatie 2020 auto 2 uurs-ochtendspits

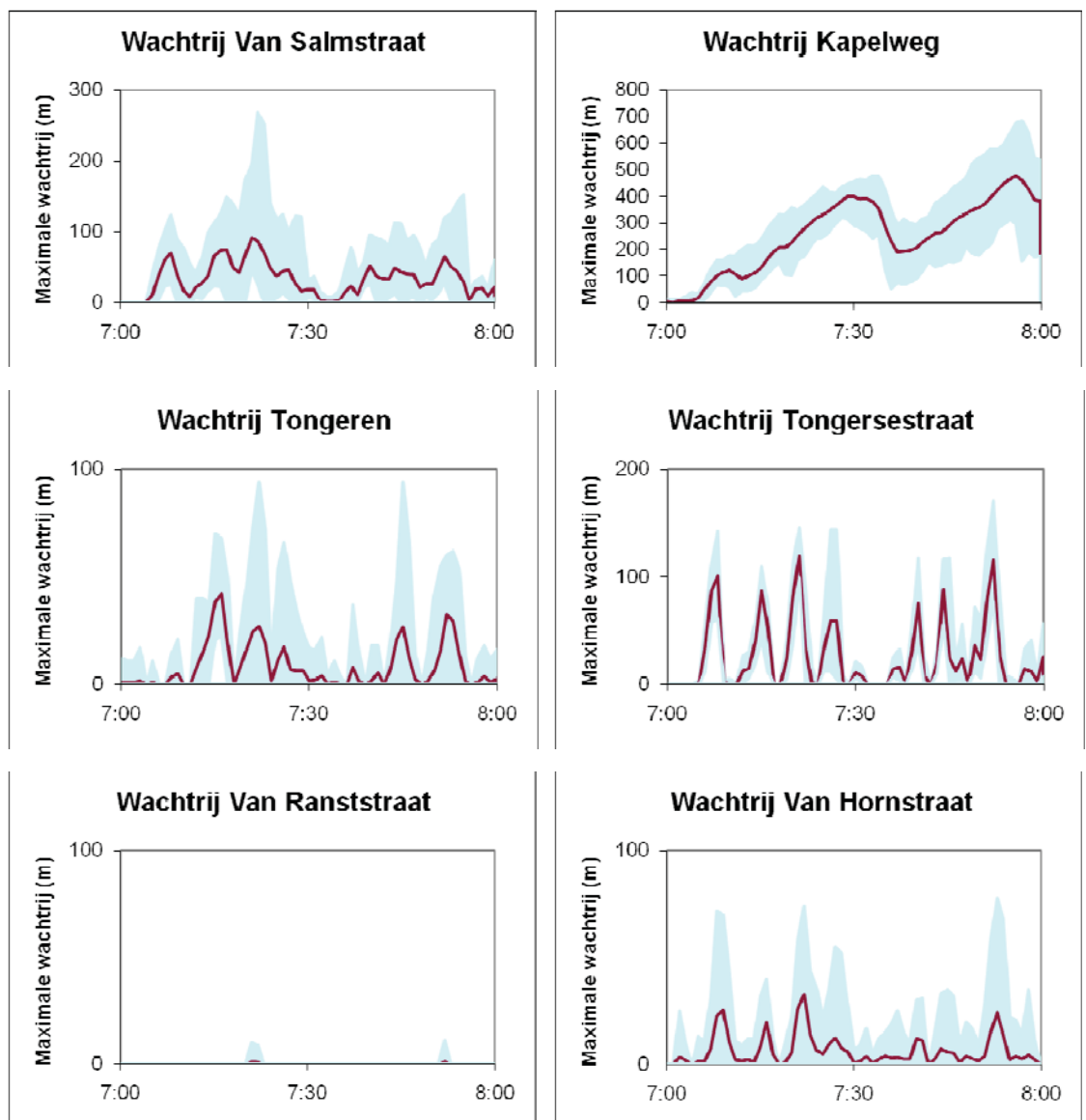
Richting	naar punt 2	naar punt 12	naar punt 7	naar punt 16	naar punt 17	naar punt 6	totaal
van punt 1	0	0	27	0	2	0	30
van punt 11	0	0	41	0	3	0	44
van punt 8	0	61	0	0	9	1	71
van punt 15	0	0	21	0	0	0	16
van punt 18	0	8	11	0	0	1	21
van punt 5	0	0	1	0	1	0	2

Toekomstige situatie 2020 vracht 2 uurs-ochtendspits

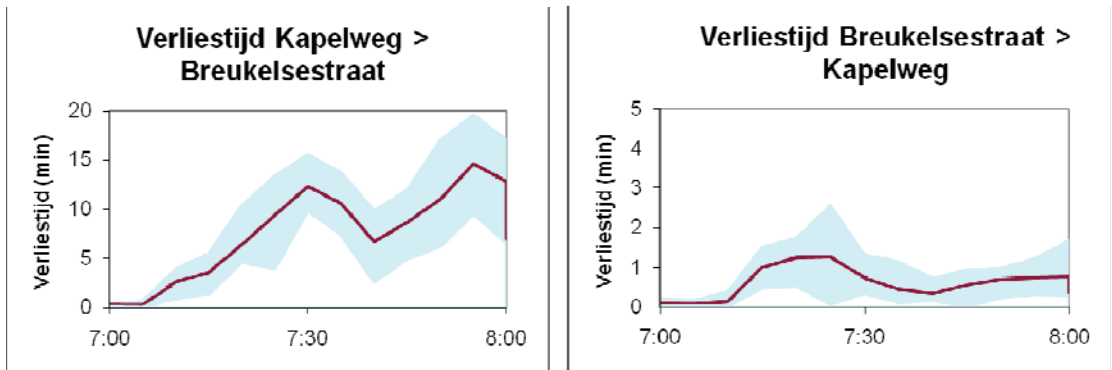
Bijlage 4

Resultaten VISSIM

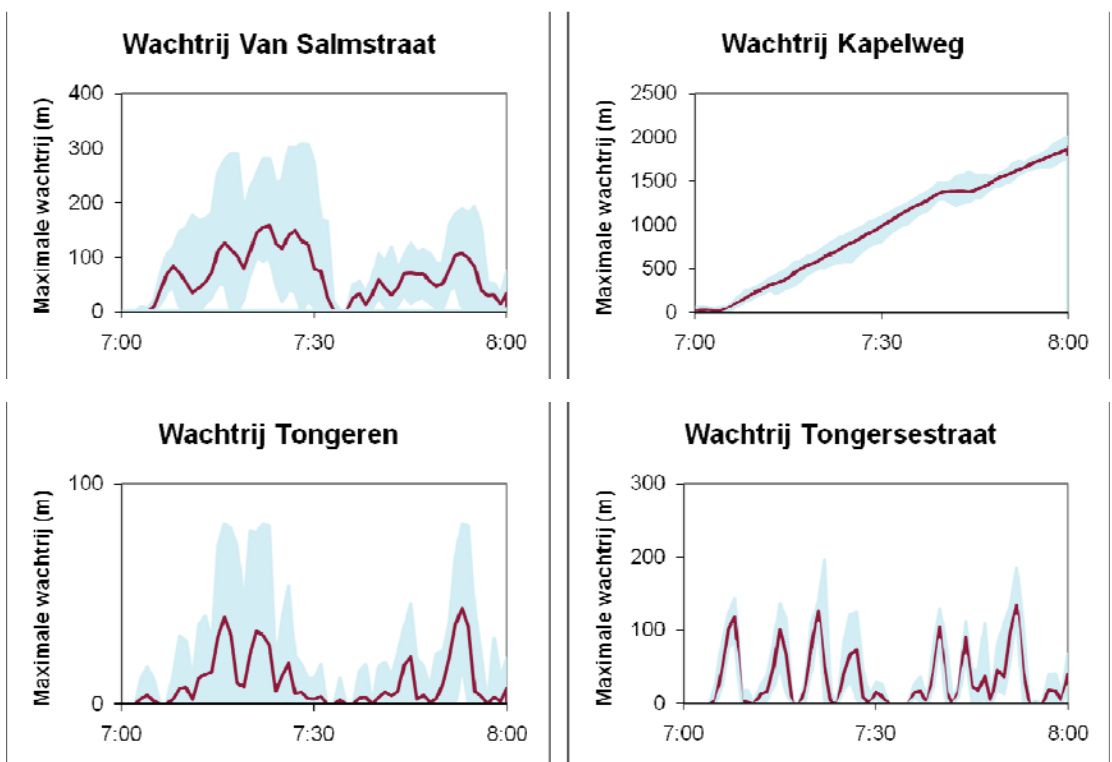
Wachtrijen huidige situatie 2011

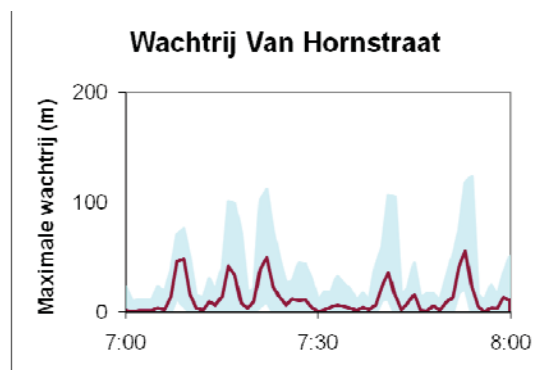
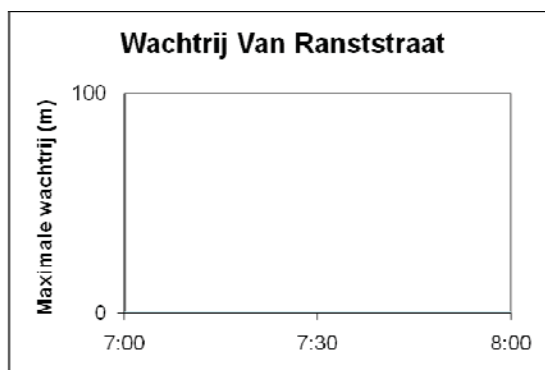


Verliestijden huidige situatie 2011

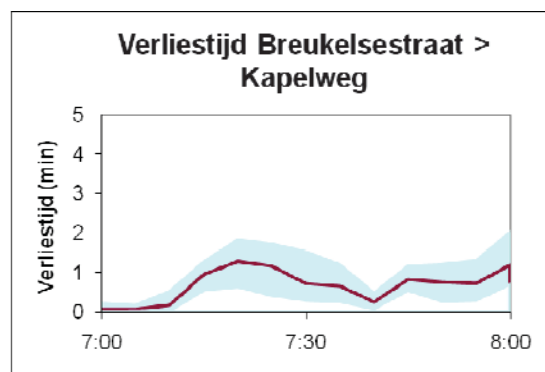
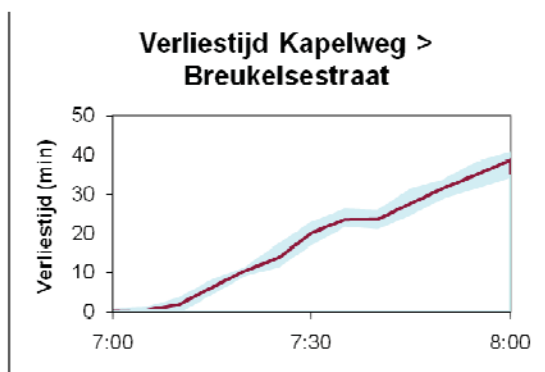


Wachtrijen toekomstige situatie 2020 zonder PHS

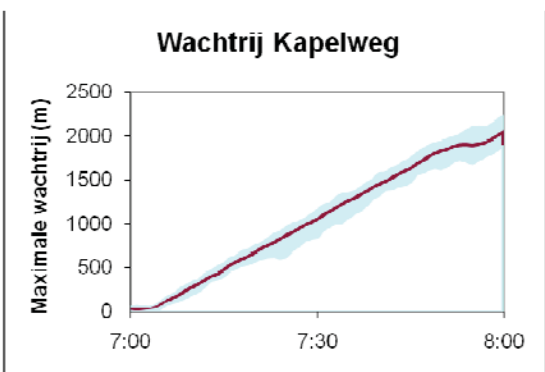
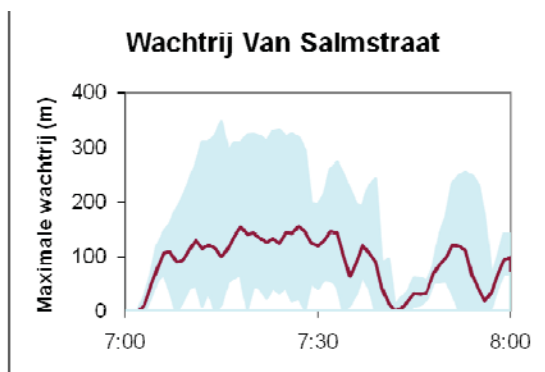


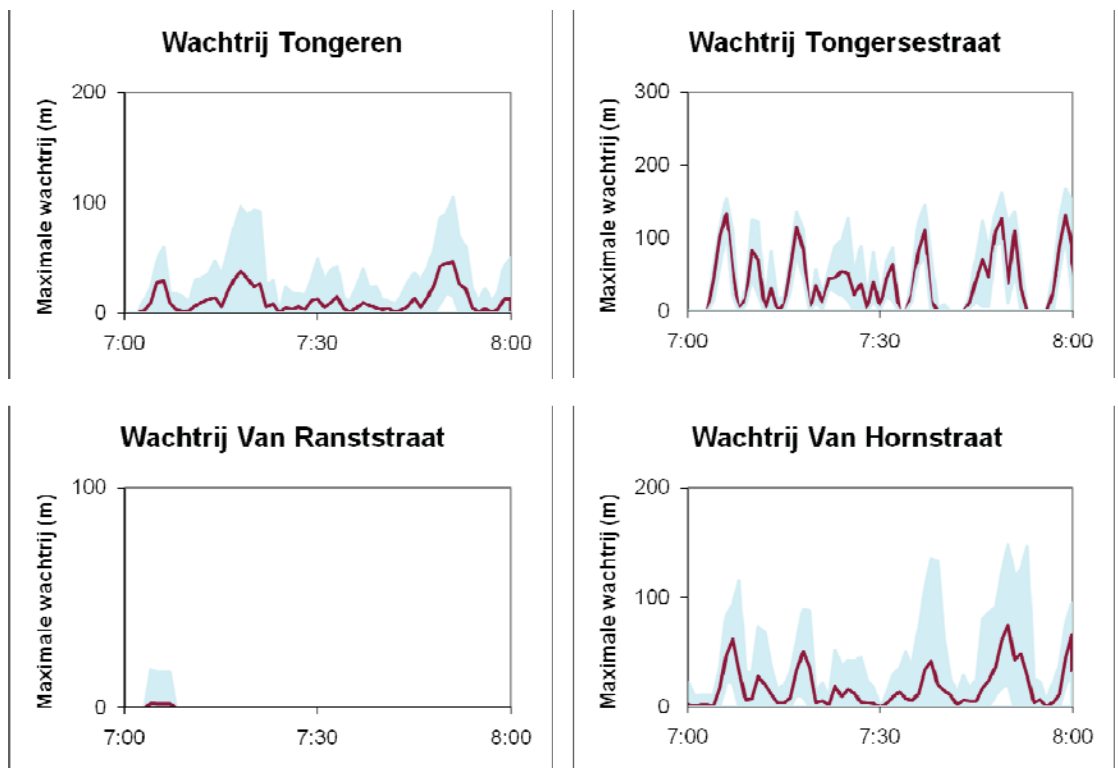


Verliestijden toekomstige situatie 2020 zonder PHS

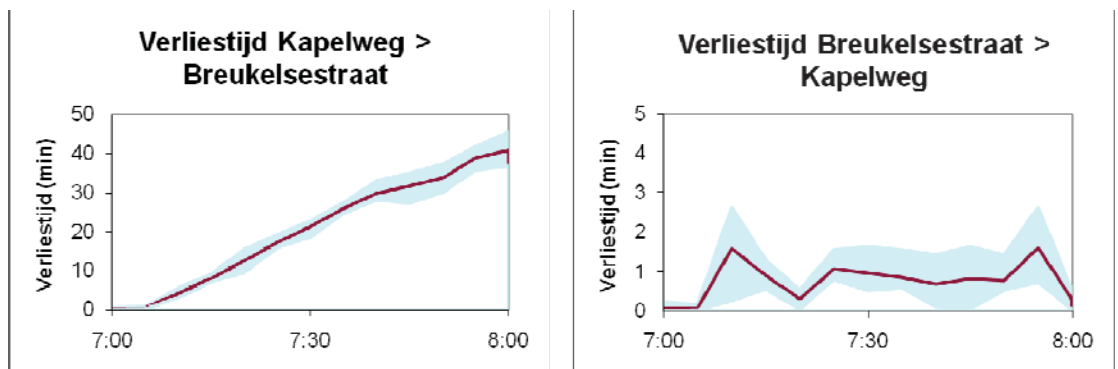


Wachtrijen toekomstige situatie 2020 met PHS

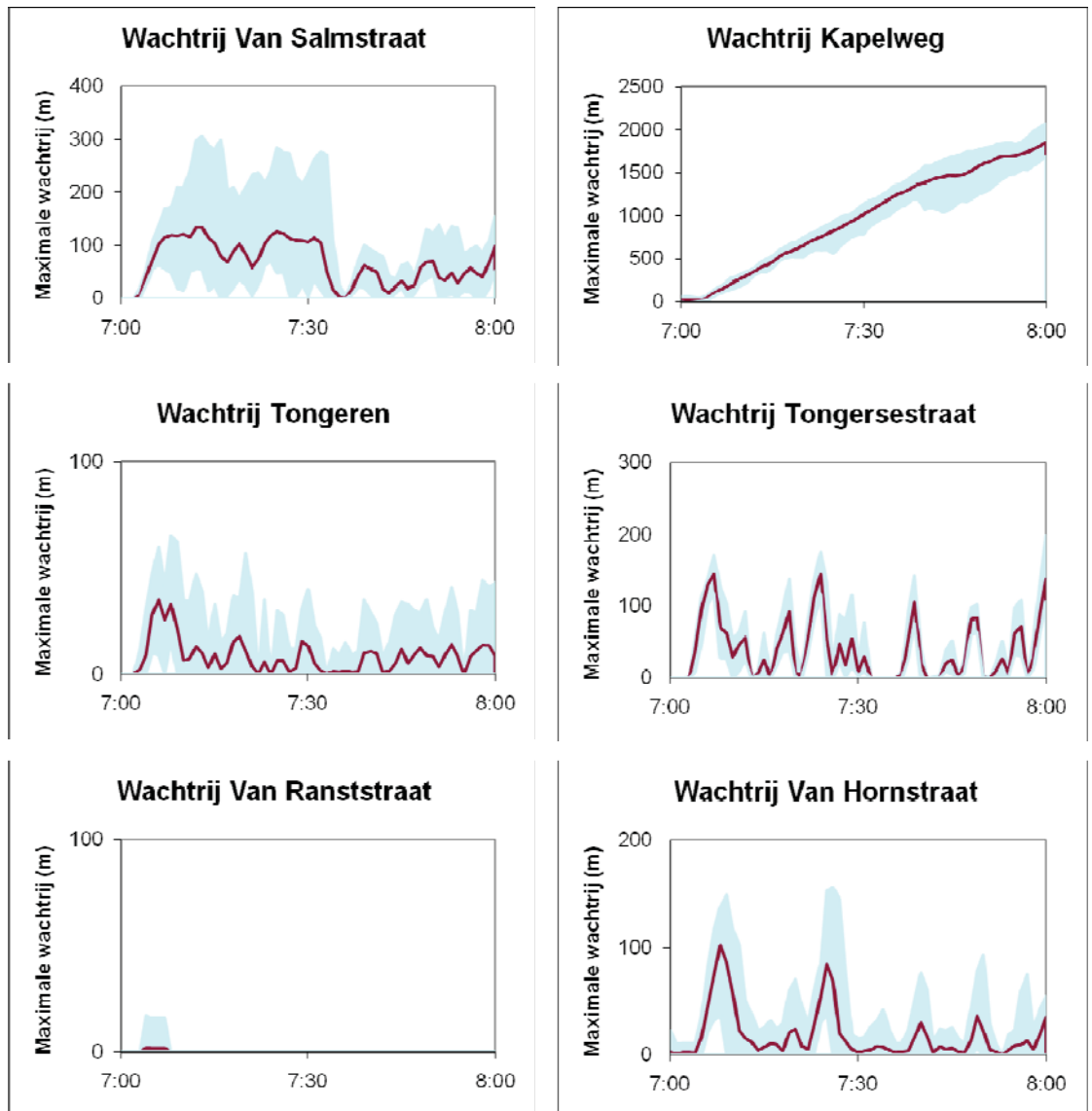




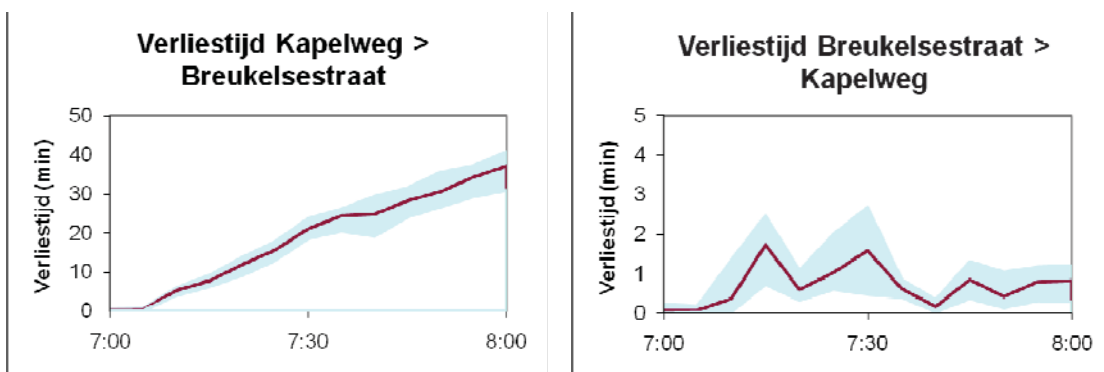
Verliestijden toekomstige situatie 2020 met PHS



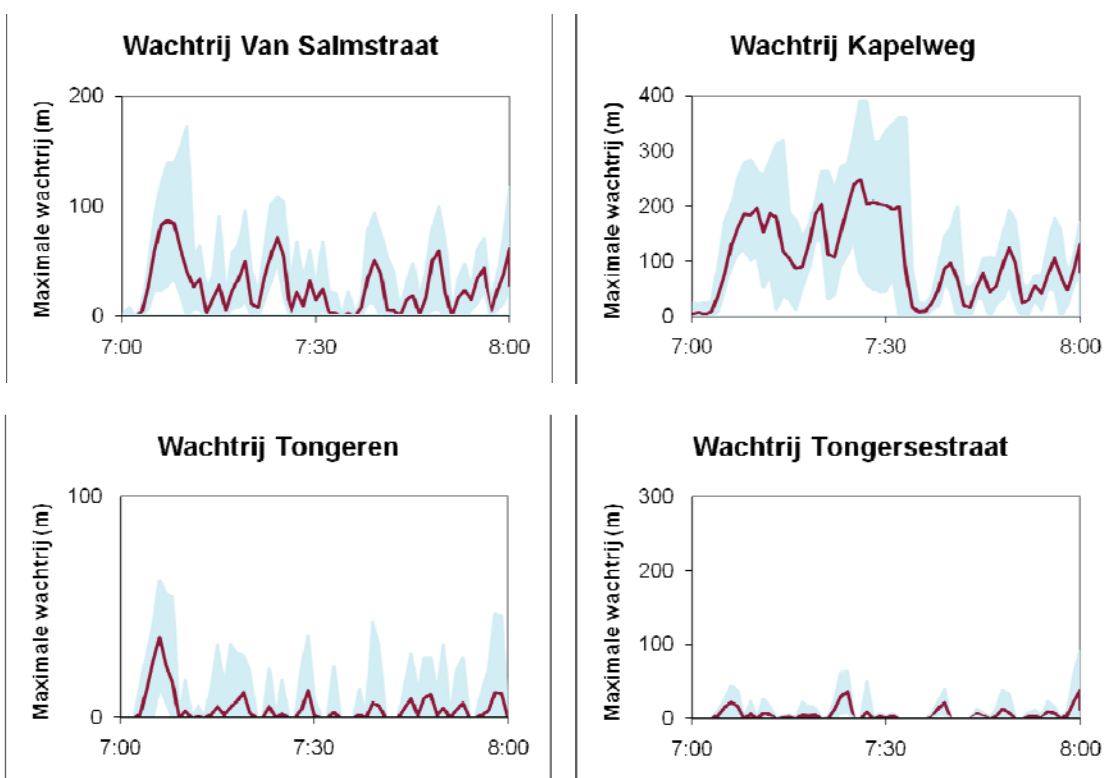
*Wachtrijen toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen
spoorwegovergang door ProRail*

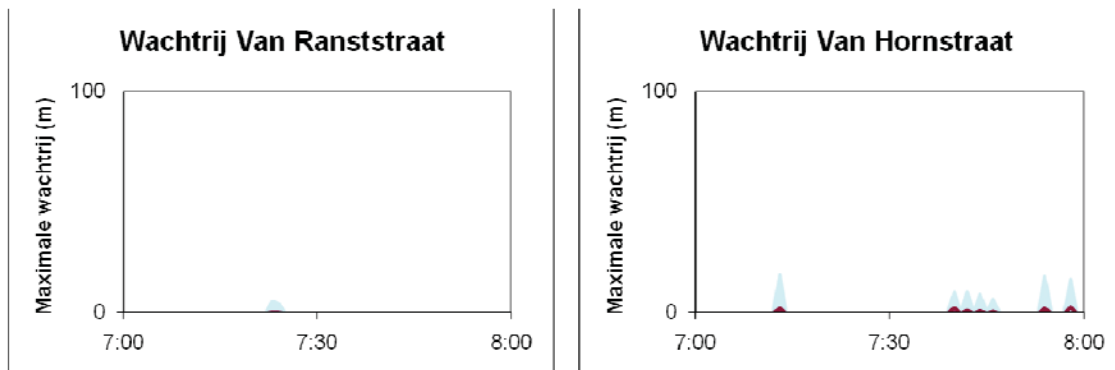


*Verliestijden toekomstige situatie 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen
spoorwegovergang door ProRail*

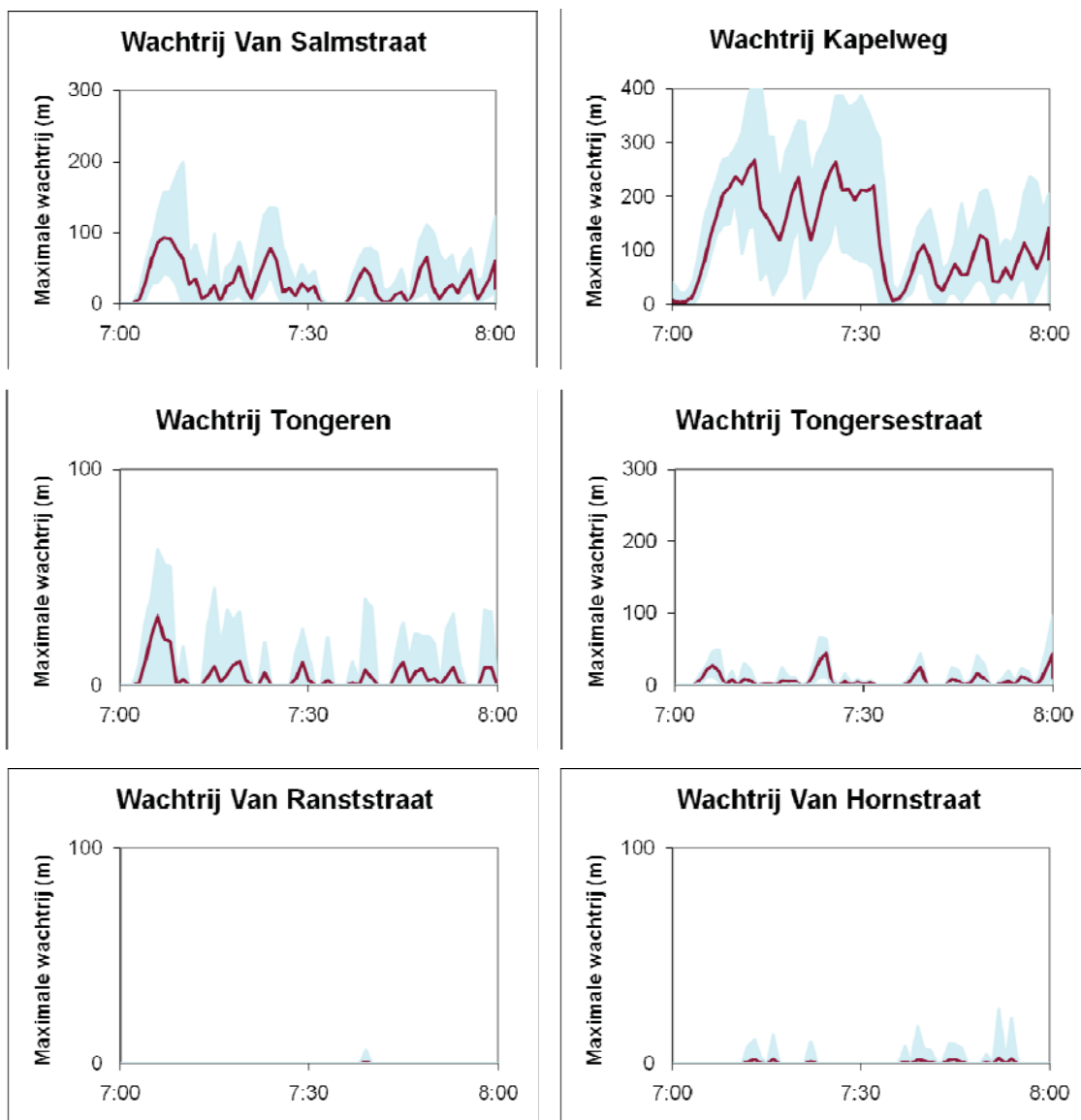


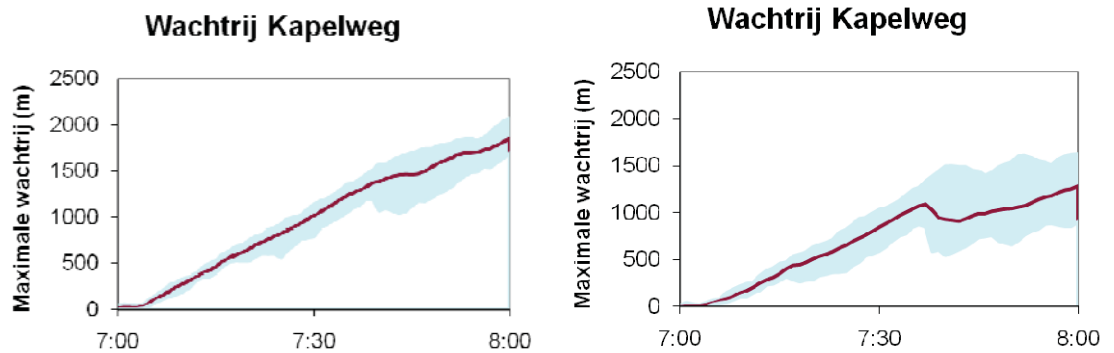
Wachtrijen toekomstige situatie 2020 met PHS, optimalisatiemaatregelen spoorwegovergang door ProRail en reductie intensiteiten Tongersestraat van 80%



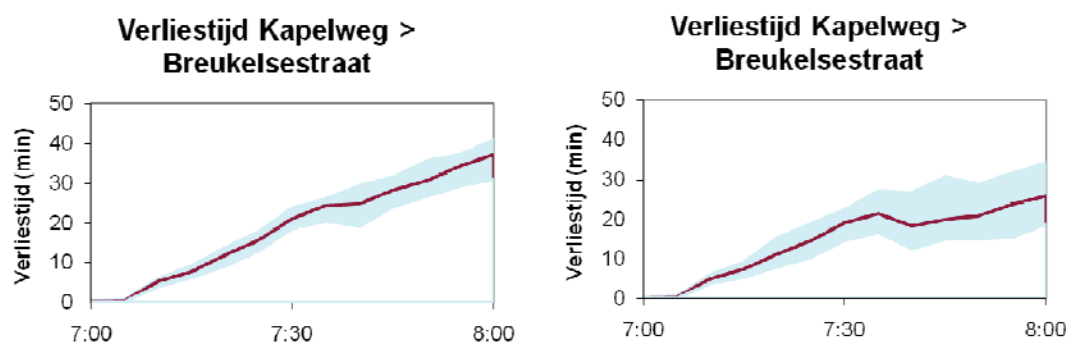


Wachtrijen toekomstige situatie 2020 met PHS, optimalisatiemaatregelen spoorwegovergang door ProRail en reductie intensiteiten Tongersestraat van 75%

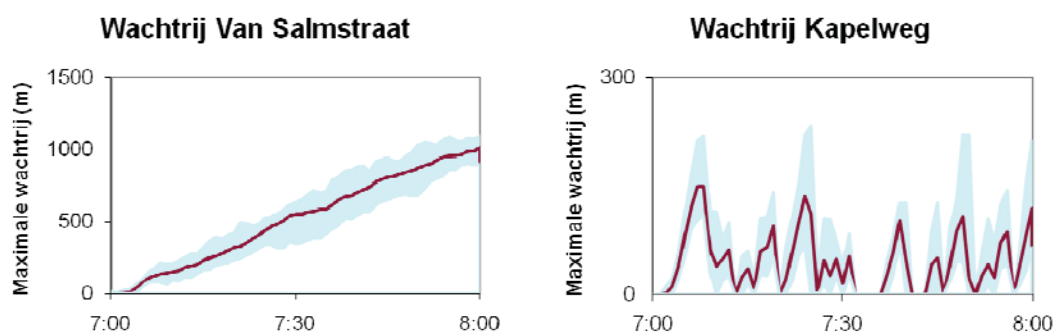


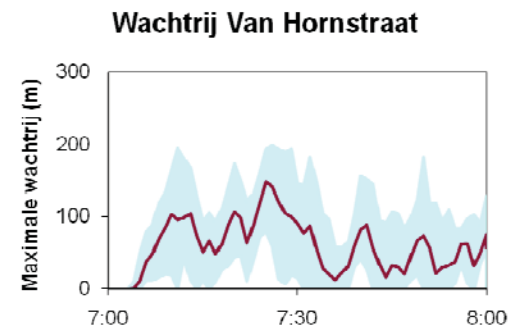
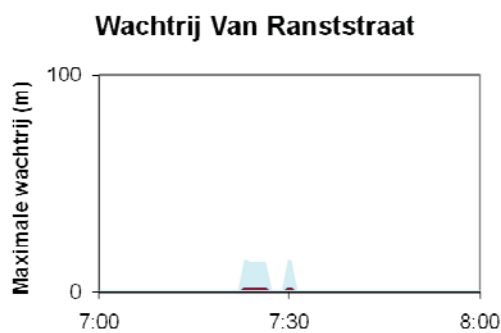
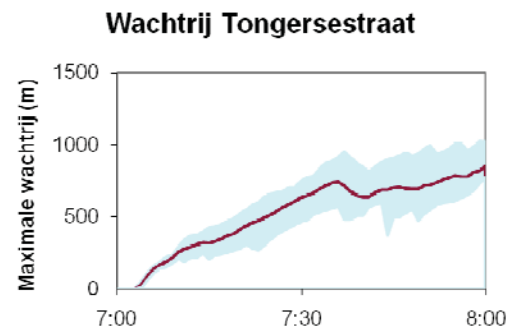
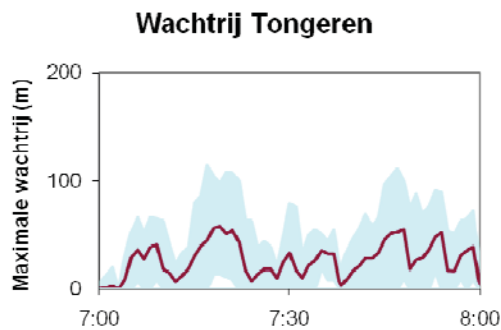


Gemiddelde wachtrijen (figuur links: 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen aan de spoorbomen, figuur rechts: 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen en extra opstelvak)

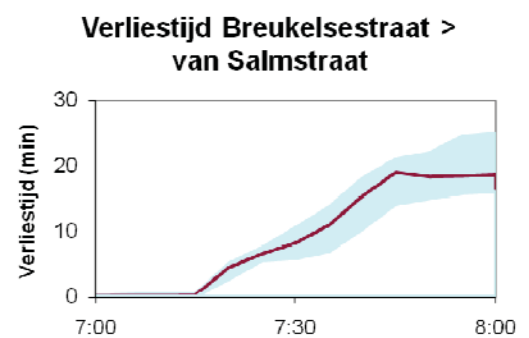
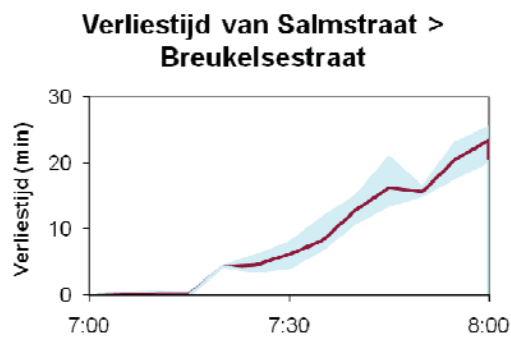


Gemiddelde verliestijden (figuur links: 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen aan de spoorbomen, figuur rechts: 2020 met PHS en optimalisatiemaatregelen en extra opstelvak)





Wachtrijen toekomstige situatie 2020 met PHS, optimalisatiemaatregelen spoorwegovergang door ProRail en aangepaste voorrangregeling Kapelweg - Van Salmstraat - Tongersestraat



Gemiddelde verliestijden toekomstige situatie 2020 met PHS, optimalisatiemaatregelen spoorwegovergang door ProRail en aangepaste voorrangregeling Kapelweg - Van Salmstraat - Tongersestraat

Vestiging Eindhoven

Flight Forum 92-94

5657 DC Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng

Bijlage 3: Posters van twee nader uit te werken oplossingsrichtingen uit burgerparticipatietraject

VARIANT B14 OMLEIDING ZUID

BESCHRIJVING

- Capaciteitsvergroting Keulsebaan, 2x2-rijstrook
- Verbindingsweg Oirschotseweg-Keulsebaan
- Verbreding onderdoorgang Keulsebaan
- Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, 1 ongelijkvloerse kruising spoorbaan Tilburg (tunnel)
- Handhaven overweg Tongersestraat richting Tilburg
- Handhaven overweg Tongersestraat richting Den Bosch
- Fietspad Tongersestraat toevoegen
- Van Salmstraat en Kalksheuvel afsluiten

RAMING BOUWKOSTEN

Bouwkosten
€ 52 miljoen

Inbegrepen in de raming

- Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, 1 ongelijkvloerse kruising spoorbaan Tilburg (tunnel)
- Fietsstraat Tongersestraat
- Capaciteitsvergroting Keulsebaan, 2x2-rijstrook
- Verbindingsweg Oirschotseweg-Keulsebaan
- Verbreding onderdoorgang Keulsebaan

Faseerbaar?

JA, VLK en Keulsebaan afzonderlijk realiseerbaar

* Bedragen zijn bouwkosten gebaseerd op eenheidsprijzen uit een globale schets, niet op een schetsontwerp. Dus exclusief: grondverwerving- en vastgoedkosten, saneringskosten, kabels en leidingen, voorbereiding en engineering, kosten ProRail, legeskosten voor vergunningen, kosten vervangend busvervoer tijdens TVP en BTW

BEOORDELING PARTICIPANTEN

Beoordeling participanten 19 februari en 5 maart

Argumenten voor:

- Prima oplossing, opwaarderen bestaande infrastructuur Keulsebaan
- Interlokaal verkeer uit het centrum
- Minimale kosten gemeente

Argumenten tegen:

- Tongersestraat blijft probleem.
- Bereikbaarheid centrum voor Kalksheuvel
- Versnippering landschap
- Maatregelen nodig op Eindhovenseweg

Peiling draagvlak participatiegroep 5 maart

Overwegend positief: 10

Overwegend negatief: 11

Geen stem: 0

Beoordeling bewonersavond 18 december (stickers)

Opmerking

Stickers

Doortrekken Europalaan naar Liempdseweg?
Positief, met doortrekken europalaan nog doelmatiger aantasting door talkweg
door talkweg geen rijksgeld beschikbaar voor dubbele overweg
isolatie kalksheuvel
onduidelijk

X

X

X

X

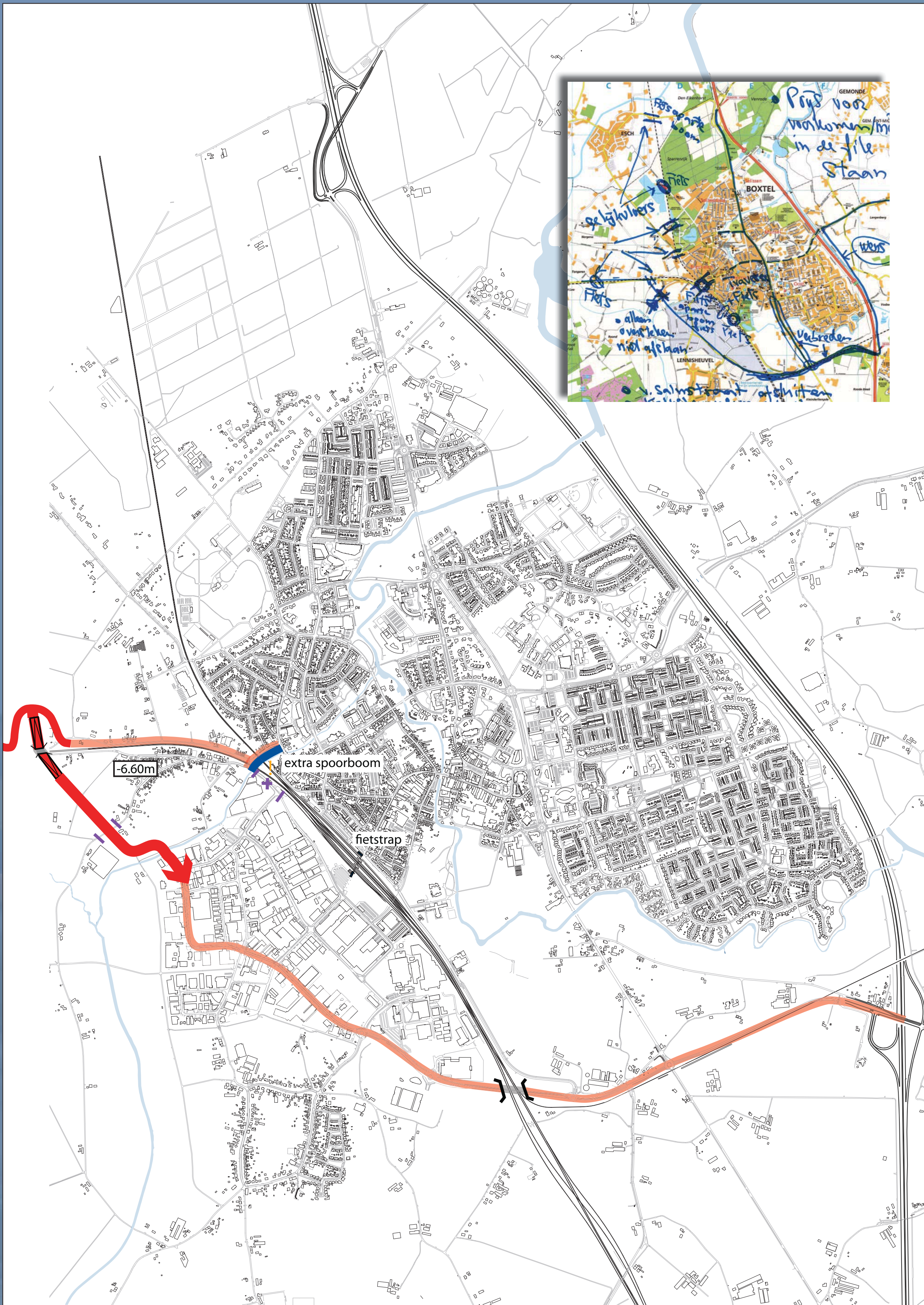
X

X

OPTIMALISERINGSMOGELIJKHEDEN

- Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, 1 ongelijkvloerse kruising spoorbaan Tilburg (tunnel)
- Afsluiten overweg Tongersestraat richting Tilburg
- Handhaven overweg Tongersestraat richting Den Bosch
- Fietstunnel Tongersestraat of Baroniestraat
- Verbetering Eindhovenseweg
- Tongersestraat voor autoverkeer afsluiten
- Doortrekken Europalaan- Liempdseweg
- Tunnel Tongersestraat t.b.v. ontsluiting Kalksheuvel (beperkte doorrijdhoogte, ontmoediging doorgaand verkeer)

SCHETSONTWERP



SAMENVATTING

Een omleidingsroute in het zuidelijke buitengebied zonder bijzondere waarden.

Ze volgt deels de bestaande structuren en is deels nieuw. Ze geeft een beperkte sloop van bebouwing, wel een ingreep op het Duitse lintje als cultuurhistorisch monument.

Verkeerskundig zinvol voor het interlokale verkeer, beperkt voor het lokale verkeer.

De hinder op de centrumroute blijft bestaan, wel een verbetering voor de hinder in Kalksheuvel.

De problemen op de overweg Tongersestraat worden niet opgelost.

Deze variant is te optimaliseren door een knip in Tongeren.

BEOORDELING PROJECTGROEP

Bereikbaarheid interlokaal verkeer

- Een omleidingsroute aan de zuidzijde van Boktel door opwaardering van de Keulsebaan zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid voor interlokaal verkeer.
- De nieuwe TALK-route zorgt ervoor dat de Kapelweg en het buurtschap Kalksheuvel worden ontlast. Verkeer vanuit de westzijde van de Kapelweg (Oisterwijk) kan Ladonk bereiken via de nieuwe ontsluitingsroute en hoeft niet via de Kapelweg - Van Salmstraat te rijden.
- Een alternatieve aansluiting voor de Schijndelsweg richting de Keulsebaan zorgt niet voor een significante afname op de Tongersestraat. Minder dan 5% van het verkeer op de Tongersestraat heeft een relatie met de Schijndelsedijk. Daarmee zorgen deze maatregelen niet voor een verbeterde bereikbaarheid.

Bereikbaarheid lokaal verkeer

- Doordat interlokaal verkeer meer gebruik gaat maken van de omleidingsroute is de intensiteit op de Tongersestraat lager (afname van 900 mv/etm). Dit is positief voor de wachttijden ter hoogte van de spoorwegovergang. Er blijft naar verwachting echter sprake van een (groot) afwikkelingsknelpunt.

Bereikbaarheid langzaam verkeer

- De gemiddelde wachttijden voor langzaam verkeer blijven ongewijzigd aan de referentiesituatie. De sluitingstijden wijzigen immers niet.

Verkeershinder

- De beperkte afname op de Tongersestraat zorgt ook voor een beperkte afname op de centrumroute. Desondanks blijft de intensiteit op de centrumroute hoger dan passend bij de functie van erfgoedgangsweg. Dit zorgt voor een leefbaarheidsprobleem (lucht, geluid, oversteekbaarheid en veiligheid).

Ruimtelijke inpassing

- De lengte van de ingreep bedraagt circa 2 kilometer nieuwe infrastructuur en 3 kilometer verbreding van bestaande infrastructuur. De omleiding volgt het Duits lintje, en gaat door het bedrijventerrein en het buitengebied. Er is geen sprake van doorsnijding van natuurwaarden. De benodigde sloop van bebouwing is voor deze variant beperkt.

Spoor

- Beide spoorwegovergangen blijven gehandhaafd en de verkeersintensiteit neemt beperkt af. De Life Cycle Costs nemen toe (overwegen blijven gehandhaafd terwijl er objecten bijkomen), RAMSHE performance neemt nauwelijks/niet toe (kans op storingen, ongevallen, incidenten blijft gelijk). Per saldo voor ProRail geen acceptabele(=zeer ongewenste) oplossing.

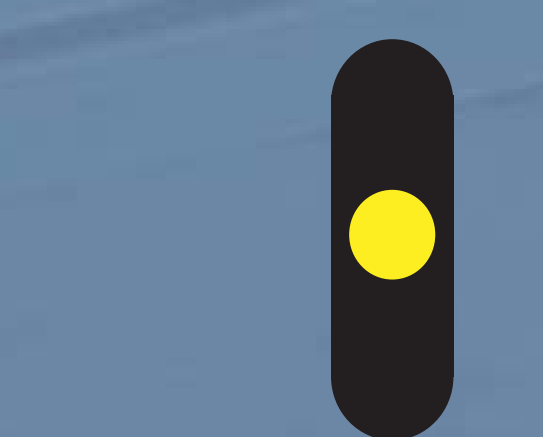
Bereikbaarheid
il lok lv



Hinder



Ruimtelijke inpassing



Spoor



BIJDRAGE DOELSTELLINGEN

Herstel van aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen (PHS)
BEPERKT

Wegnemen knelpunten verkeer rondom dubbele overweg Tongersestraat
NEE

Weren doorgaand verkeer door centrum+ verbeteren leefbaarheid
NEE

VARIANT B15 OMLEIDING TALKWEG + FIETSTUNNEL BARONIESTRAAT

BESCHRIJVING

- Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, 1 ongelijkvloerse kruising spoorbaan Tilburg (tunnel)
- Afsluiten overweg Tongersestraat richting Tilburg
- Handhaven overweg Tongersestraat richting Den Bosch
- Fietstunnel Tongersestraat of Baroniestraat

RAMING BOUWKOSTEN

Bouwkosten
€ 24 miljoen

Inbegrepen in de raming

- Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg, 1 ongelijkvloerse kruising spoorbaan Tilburg (tunnel)
- Fietstunnel Mijlstraat – Baroniestraat
- Opheffen overweg richting Tilburg

Faseerbaar?

JA, VLK en fietstunnel afzonderlijk realiseerbaar

* Bedragen zijn bouwkosten gebaseerd op eenheidsprijzen uit een globale schets, niet op een schetsontwerp. Dus exclusief: grondverwerving- en vastgoedkosten, saneringskosten, kabels en leidingen, voorbereiding en engineering, kosten ProRail, legeskosten voor vergunningen, kosten vervangend busvervoer tijdens TVP en BTW

BEOORDELING PARTICIPANTEN

Beoordeling participanten 19 februari en 5 maart

Argumenten voor:

- Goedkope oplossing
- Haalbaar, betaalbaar en realiseerbaar

Argumenten tegen:

- Kost woningen Tongeren
- Lost dubbele overweg niet echt op (blijft deels open)
- Bereikbaarheid Kalksheuvel slechter
- Centrumroute (Baroniestraat) blijft druk
- Bereikbaarheid Kalksheuvel per auto.
- Omrij tijd naar centrum beperkt, het gaat ook vooral om gevoel opgesloten te zitten.
- Meer verkeer Tongeren.

Peiling draagvlak participatiegroep 5 maart

Overwegend positief: 8
Overwegend negatief: 11
Geen stem: 2

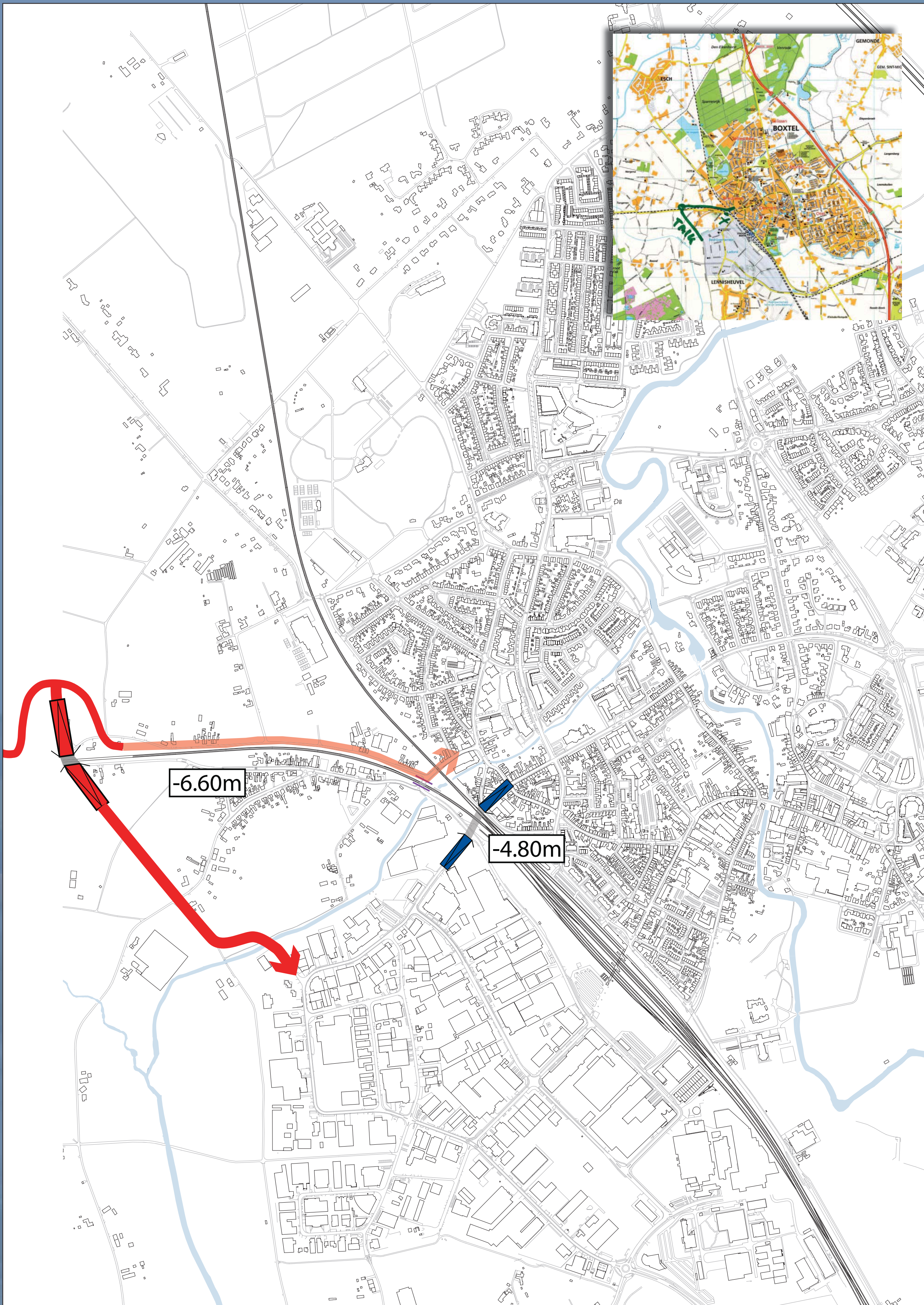
Beoordeling bewonersavond 18 december (stickers)

Opmerking

Stickers

talkweg zit erin	x
door talkweg geen rijksgeld beschikbaar voor dubbele overweg	x

SCHETSONTWERP



SAMENVATTING

Een omleidingsroute in het zuidelijke buitengebied zonder bijzondere waarden; nieuwe infrastructuur met een beperkte sloop van bebouwing.

Geeft verkeerskundig geen verbetering voor het interlokale verkeer en nauwelijks voor het lokale verkeer. De hinder op de centrumroute blijft bestaan, de hinder in Tongeren wordt groter, de hinder in Kalksheuvel neemt af.

De fietstunnel zorgt voor een veilige en snelle verbinding voor het langzaam verkeer.

De problemen op de overweg Tongersestraat worden beperkt opgelost.

Deze variant is te optimaliseren door een capaciteitsvergroting op de Keulsebaan en een knip in de Tongersestraat.

BEOORDELING PROJECTGROEP

Bereikbaarheid interlokaal verkeer

- De nieuwe TALK-route zorgt ervoor dat de Kapelweg en het buurtschap Kalksheuvel worden ontlast. Verkeer vanuit de westzijde van de Kapelweg (Oisterwijk) kan Ladonk bereiken via de nieuwe ontsluitingsroute en hoeft niet via de Kapelweg - Van Salmstraat te rijden.
- Doordat er geen sprake is van opwaardering van de Keulsebaan in deze variant, en ook geen noordelijke omleidingsroute wordt gerealiseerd, blijft de bereikbaarheid voor interlokaal verkeer slecht. Het verkeer heeft nog steeds te maken met vertraging ter hoogte van het spoor naar 's-Hertogenbosch en moet via de centrumroute rijden die daarvoor niet geschikt is.

Bereikbaarheid lokaal verkeer

- Doordat verkeer enkel te maken krijgt met het spoor naar 's-Hertogenbosch is de doorstroming licht verbeterd. Desondanks wordt verwacht dat ter hoogte van dit spoor sprake is van (grote) afwikkelingsproblemen.
- De omrijdbeweging via Tongeren en de TALK-route zorgt voor een ongelijkvloerse kruising met het spoor naar Tilburg, maar levert wel omrijdkilometers op.

Bereikbaarheid langzaam verkeer

- Door realisatie van een fietstunnel is er geen sprake meer van vertraging voor langzaam verkeer. Daarmee scoort deze variant positief op de bereikbaarheid voor langzaam verkeer.

Verkeershinder

- De maatregelen zorgen naar verwachting niet voor een significante afname op de centrumroute. Daardoor blijft de intensiteit op de centrumroute hoger dan passend bij de functie van erftoegangsweg. Tevens is sprake van een ongewenste toename door Tongeren. Dit zorgt voor een leefbaarheidsprobleem (lucht, geluid, oversteekbaarheid en veiligheid).

Ruimtelijke inpassing

- De lengte van de ingreep bedraagt circa 2 kilometer. Er wordt nieuwe infrastructuur geïntroduceerd. De omleiding gaat door het buitengebied zonder beleidsmatig bijzondere waarden. De benodigde sloop van bebouwing is voor deze variant beperkt.

Spoor

- Twee overgangen worden terug gebracht naar één. De spoorwegovergang in de drukste lijn (naar Den Bosch) blijft gehandhaafd. Het verkeer hierop neemt af. De Life Cycle Costs verbeteren iets (als gevolg van wegvallen 1 overweg), RAMSHE performance neemt iets toe (kans op storingen, ongevallen, incidenten neemt licht af). Per saldo voor ProRail acceptabele oplossing.



BIJDRAGE DOELSTELLINGEN

Herstel van aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen (PHS)
BEPERKT

Wegnemen knelpunten verkeer rondom dubbele overweg Tongersestraat
JA

Weren doorgaand verkeer door centrum+ verbeteren leefbaarheid
NEE

OPTIMALISERINGSMOGELIJKHEDEN

- Kapelweg dicht
- Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan
- Overweg alleen voor fietsers (geen tunnel)
- Overweg alleen voor hulpdiensten
- Viaduct i.p.v. tunnel bij spoorkruising nel bij spoorkruising
- Afsluiten totale dubbele overweg
- Fietstunnel ook voor personenauto's
- Overweg Kromakker dicht

VARIANT CV9 VERKEERSTUNNEL NAAST TONGERSESTRAAT

BESCHRIJVING

- Verkeerstunnel Tongersestraat (auto + langzaam verkeer)
- Afsluiten overweg Tongersestraat richting Tilburg
- Afsluiten overweg Tongersestraat richting Den Bosch

RAMING BOUWKOSTEN

Bouwkosten
€ 17 miljoen

Inbegrepen in de raming

- Verkeerstunnel naast Tongersestraat
- Opheffen bestaande spoorwegovergang richting Tilburg
- Opheffen bestaande spoorwegovergang richting Den Bosch

Faseerbaar?
NEE

* Bedragen zijn bouwkosten gebaseerd op eenheidsprijzen uit een globale schets, niet op een schetsontwerp. Dus exclusief grondvererving- en vastgoedkosten, saneringskosten, kabels en leidingen, voorbereiding en engineering, kosten ProRail, legeskosten voor vergunningen, kosten vervangend busvervoer tijdens TVP en BTW



BEOORDELING PARTICIPANTEN

Beoordeling participanten 19 februari en 5 maart

Argumenten voor:

- Zeer lage tot geen bijkomende investeringskosten (vastgoed, grondaankoop)
- Uitvoerbaar zonder verkeersbelemmeringen tijdens uitvoering

Argumenten tegen:

- Ongeschikt voor vrachtverkeer
- Tunnel via Tongersestraat is onlogisch
- Doelstellingen Talk en GVVP niet gehaald
- Sloop bebouwing

Peiling draagvlak participatiegroep 5 maart

Overwegend positief: 7
Overwegend negatief: 10

Geen stem: 4

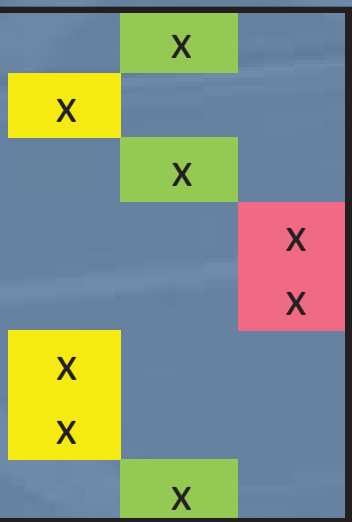


Beoordeling bewonersavond 18 december (stickers)

Opmerking

past wel bij lagere doorgang en eventueel met 360 krul
rotonde onderzoeken op plaats boerderij leyer
Geen verplaatsing verkeersprobleem
grondvererving is duur
aanzuigende werkkrij hekt meer verkeer
is deze wel passeul te maken
doorrij hoogte verlagen kan ruimte besparen
dit kan, diepte 3 meter en noordelijke ontsluiting

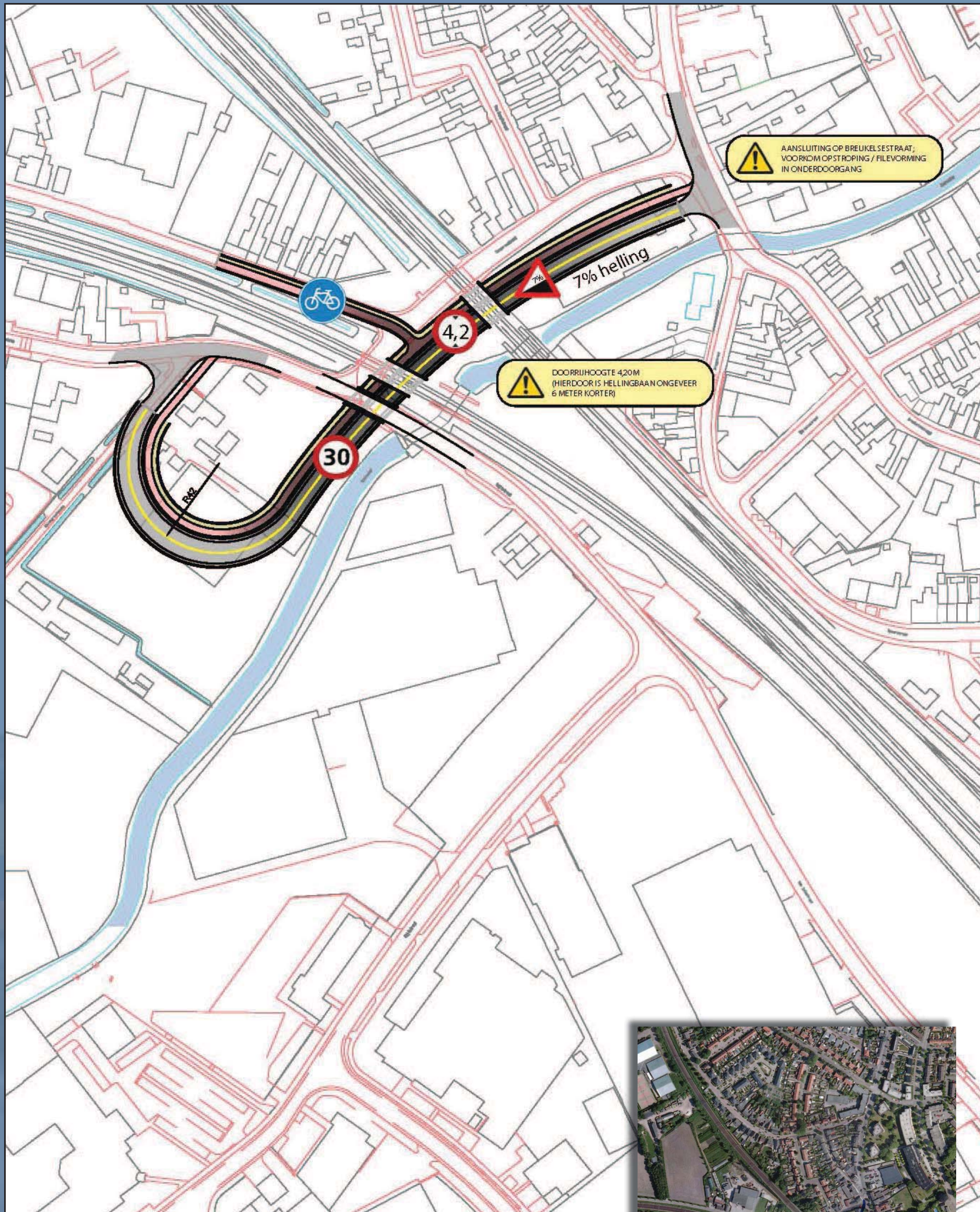
Stickers



OPTIMALISERINGSMOGELIJKHEDEN

- Verhogen spoorbaan (conform variant A6)
- Inpassing nader uitwerken
- Overweg spoorlijn Den Bosch uitsluitend langzaam verkeer, overweg Tilburgse IJn open houden voor alle verkeer
- Capaciteitsvergroting Keulsebaan
- Doorrijhoogte beperken
- Een betere verbinding maken tussen Europaan en Keulsebaan.
- Verkeerslichten onvriendelijker instellen voor oost-westverkeer (Baroniestraat)
- Voor interlokaal verkeer een Parallelweg aanleggen langs A2 van Schijndelsedijk naar Keulsebaan
- Mogelijkheid fietstraat op Tongersestraat
- Combinatie mogelijk met CA2a of A6
- Verbindingsweg Ladon-Kapelweg toevoegen
- Verlengen Kapelweg aan noordzijde van spoorbaan naar Tilburg

SCHETSONTWERP



BEOORDELING PROJECTGROEP

Bereikbaarheid interlokaal verkeer

- De bereikbaarheid verbetert als gevolg van de verkeerstunnel. Desondanks moet interlokaal verkeer door het centrum van Boxtel wat niet voor dit verkeer geschikt is.
- De vorm van de verkeerstunnel maakt dat bij deze route sprake is van een omrijdbeweging en lagere doorrijdsnelheid.

Bereikbaarheid lokaal verkeer

- Een verkeerstunnel Tongersestraat lost het afwikkelingsprobleem op ter hoogte van de Tongersestraat. Daarmee is de bereikbaarheid voor lokaal verkeer sterk verbeterd.
- De vorm van de verkeerstunnel maakt dat deze route wel zorgt voor een lagere doorrijdsnelheid
- De verkeerstunnel is ook aantrekkelijk voor verkeer wat nu gebruik maakt van alternatieve routes (zoals de Keulsebaan, Leenhoflaan en Essche Heike). Dit zorgt voor een toename op de Tongersestraat van circa 1.100 mvt/etm.

Bereikbaarheid langzaam verkeer

- Door realisatie van een tunnel is er geen sprake meer van vertraging voor langzaam verkeer. Door de tunnelbak zoveel mogelijk 'open' te realiseren is de sociale onveiligheid beperkt en scoort deze variant positief voor langzaam verkeer.



Verkeershinder

- Een verkeerstunnel zorgt voor een toename op de Tongersestraat (+1.100 mvt/etm) en centrumroute (+300 mvt/etm). Daardoor blijft de intensiteit op de centrumroute hoger dan passend bij de functie van erftoegangsweg.
- Dit zorgt voor een leefbaarheidsprobleem (lucht, geluid, oversteekbaarheid en veiligheid).
- De aansluiting van de verkeerstunnel op de Kapelweg zorgt dat er mogelijk sprake is van een toename van verkeer door Kalksheuvel.

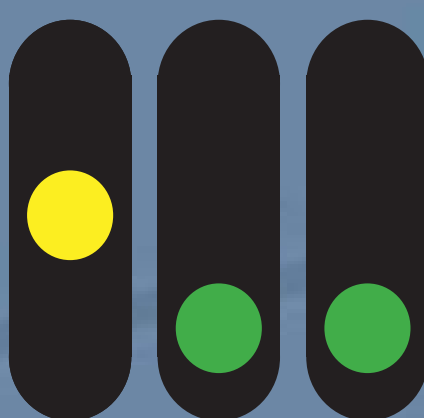
Ruimtelijke inpassing

- De lengte van de ingreep bedraagt circa 400 meter. De tunnel komt in stedelijk gebied. Ook kruist hij de Ecologische Hoofd Structuur bij het Smalwater. De benodigde sloop van bebouwing is voor deze variant gemiddeld. De bereikbaarheid van woningen in Esse Heike en Tongeren is in het geding door de tunnelbak. Maakbaarheid en inpassing van de tunnel zijn moeilijk.

Spoor

- Beide spoorwegovergangen worden afgesloten. Al het verkeer kruist ter plaatse de spoorlijnen ongelijkvloers. De Life Cycle Costs verbeteren (beide overwegen vervallen), RAMSHE performance neemt sterk toe (kans op storingen, ongevallen, incidenten neemt sterk af). Per saldo voor ProRail zeer acceptabele oplossing.

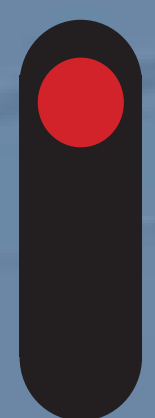
Bereikbaarheid
il lok lv



Hinder



Ruimtelijke inpassing



Spoor



SAMENVATTING

Een variant die het probleem van de overweg geheel oplost door een tunnel voor alle verkeer nabij de Tongersestraat.

De tunnel ligt op de rand van het technisch en verkeerskundig toelaatbare, de ruimtelijke inpassing is lastig, ook al vanwege EHS-Smalwater. Beperkte sloop van bebouwing.

Verkeerskundig effectief voor het lokale verkeer, ook wel voor het interlokale verkeer, zij het dat het extra verkeer en dan ook hinder geeft op de centrumroute.

De tunnel geeft ook een goede oplossing voor het langzaam verkeer, de vormgeving vraagt aandacht in verband met de sociale veiligheid.

De problemen op de overweg Tongersestraat worden geheel opgelost.

BIJDRAGE DOELSTELLINGEN

Herstel van aantasting bereikbaarheid als gevolg van extra treinen (PHS)
JA

Wegnemen knelpunten verkeer rondom dubbele overweg Tongersestraat
JA

Weren doorgaand verkeer door centrum+ verbeteren leefbaarheid
NEE

Bijlage 4: Position paper ProRail en IenM

dd. 28 maart 2013 behorende bij raadsbesluit dd. 23 april 2013

Position Paper ProRail/IenM inzake de overweg situatie Tongerse Straat Boxtel

Datum: 28-03-2013, vz 1.0
Kenmerk: P499390

Aanleiding

De Tweede Kamer heeft aan het Kabinet verzocht bij de nadere invulling van het Programma, Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) expliciet in te gaan op het behoud van de stedelijke bereikbaarheid en de stedelijke leefbaarheid en concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden. De toezegging is gedaan om daar in overleg met de regionale overheden naar te kijken. Omdat het in deze gevallen gaat om de gedeelde verantwoordelijkheid van de weg- en spoorbeheerders is er in PHS een taakstellend budget gereserveerd van € 100 mio met maximaal 50% financiering vanuit PHS.

Op basis van wegintensiteiten, kritische ligging en ervaringen van lokaties, zijn 4 overwegen in het voorkeursbesluit met name genoemd die in dit verband aandacht vergen. Een daarvan is de dubbele overweg in de Tongersestraat te Boxtel.

Situatie dubbele overweg Tongersestraat is al lang onderwerp van discussie

De verkeerstructuur rondom de dubbele overweg is al lange tijd een onderwerp van studies door de gemeente Boxtel. Diverse oplossingsrichtingen zijn de afgelopen jaren de revue gepasseerd. Zo is er in 2009 nog een aanvraag in het kader van de Spoorse Doorsnijdingen II opgesteld, maar uiteindelijk niet ingediend.

Het bereikbaarheidsvraagstuk ter hoogte van de Tongersestraat kan niet los worden gezien van de gewenste ontwikkelingen in de totale verkeersstructuur in Boxtel. Een belangrijk deel van het verkeer op de Tongersestraat is doorgaand of extern verkeer (circa 75%). Naast de nu al ongewenste verkeerssituatie ter hoogte van de overweg in de Tongersestraat, spelen ook vraagstukken zoals de toenemende subjectieve onveiligheid, verslechtering van de leefbaarheid en afnemende bereikbaarheid tussen Boxtel centrum en Boxtel- West (o.a. Ladonk, Kalksheuvel, Lennisheuvel en het buitengebied) een belangrijke rol.

Daarom is in overleg tussen de gemeente Boxtel, ProRail en IenM afgesproken, voor het vinden van een oplossing van deze vraagstukken, een breed en intensief participatieproces met de bewoners te doorlopen. Doel daarvan is in dit proces te komen tot een set van alternatieve oplossingen die daardoor ook draagvlak hebben. Deze set wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

De uitkomst van het participatieproces is het resultaat van de inbreng en discussie van de bewoners onderling. Zij zijn bij hun afwegingen en overwegingen bijgestaan door de ingenieursbureau's Movares en Goudappel Coffeng en deskundigen van gemeente, ProRail en IenM.

Doel van deze notitie

Doel van de onderhavige notitie is vanuit de belangen en verantwoordelijkheden van ProRail en IenM de uitkomst van het participatieproces te duiden, zodat die in het verdere besluitvorming kunnen worden meegenomen.

Probleemanalyse; met en zonder PHS is de dubbele overweg een knelpunt.

Ten behoeve van het participatieproces is door Goudappel Coffeng een verkeerskundige probleemanalyse gemaakt en zijn simulaties uitgevoerd.

Uit deze probleemanalyse komen de volgende zaken naar voren:

- De dubbele overweg is een belangrijke schakel in de wegenstructuur van Boxtel.

- De gesloten overweg in combinatie met het verkeersaanbod en de verkeerslay-out ter plaatse zorgt voor vertraging voor het gemotoriseerd verkeer. In de huidige situatie uit zich dit in de ochtendspits in wachtrijen van gemiddeld circa 100 meter op de Van Salmstraat en bijna 500 meter op de Kapelweg in Kalksheuvel. Ook op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 100 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld 40 meter.
- In de toekomstige situatie (2020) met PHS is de dubbele overweg ruim 29 minuten (nu 22 minuten) per ochtendspitsuur gesloten. De gemiddelde dichtligtijd per sluiting blijft circa 1½ minuut. De wachtrijen nemen toe tot circa 150 meter op de Van Salmstraat en kunnen oplopen tot ca. 2 kilometer op de Kapelweg in Kalksheuvel. Op de Tongersestraat ontstaat een wachtrij van gemiddeld circa 150 meter. Op Tongeren en de Van Hornstraat is de wachtrij beperkt tot gemiddeld 70 meter.
- Zonder PHS doet zich de bovenstaande situatie ook voor, zij het dat de wachtrijlengte dan iets korter is, maar nog steeds om en nabij 2 kilometer lang is.
- Met name aan de zuid-west kant van het spoor ontstaat een knelpunt in de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer. Doordat verkeer vanaf de Kapelweg voorrang moet verlenen aan zowel het verkeer vanaf de Tongersestraat naar en van de Van Salmstraat.

Maatregelen aan het wegontwerp bij handhaving dubbele overweg niet toereikend

De kruispuntanalyse laat zien dat zich ten zuiden van de dubbele overweg 2 knelpunten voordoen:

- Zodra het verkeerslicht op de Kapelweg op groen gaat en dit verkeer linksaf de spoorwegovergang kan oprijden, moeten dit verkeer eerst wachten tot de wachtrijen op de Van Salmstraat en de noordzijde van het spoor zijn opgelost. Dit zorgt ervoor dat een groot deel van het wachtende verkeer op de Kapelweg tussen twee spoorsluitingen niet 'aan de beurt komt'. Hierdoor ontstaat de lange wachtrij op de Kapelweg.
- Het verkeer vanaf de Kapelweg richting de Van Salmstraat (Ladonk) moet aansluiten in de wachtrij. Aangezien dit verkeer het spoor niet hoeft te kruisen, vinden weggebruikers het wachten niet altijd aanvaardbaar. Het gevolg is dat deze verkeersdeelnemers in voorkomende gevallen de wachtrij passeren via de andere rijbaan, met conflicten tot gevolg.

Maatregelen om deze knelpunten op te lossen zijn:

- Het aanleggen van een extra opstelstrook om het verkeer (rechtdoor en linksaf) te scheiden. Een extra opstelstrook van 60 meter (op basis van de beschikbare fysieke ruimte) op de Kapelweg voor verkeer richting Ladonk zorgt voor verbetering van de doorstroming en een afname van de wachtrij tot circa 150 meter, maar is als oplossing ontoereikend.
- Het aanpassen van de voorrangsregeling ter hoogte van de Kapelweg en Van Salmstraat, waarbij de Kapelweg voorrang krijgt. Deze oplossing is eveneens gesimuleerd, maar levert evenmin het gewenste effect op, daar de wachtrij zich nu gaat voordoen op de Van Salmstraat en de Tongerse straat richting centrum en onwenselijk is in verband met de tijdige ontruiming van de spoorkruising

Dit alles leidt tot de conclusie dat een oplossing voor de verkeerssituatie bij de dubbele overweg niet alleen kan worden bereikt zonder ook een wijziging van de verkeersstructuur, waardoor de Tongersestraat met de dubbele overweg kan worden ontlast. Dit kan gepaard gaan met een aanvulling van de rondwegstructuur en/of geheel of gedeeltelijk opheffen van de dubbele overweg.

Naar een oplossing

Voor ProRail en het ministerie van IenM gelden de volgende criteria:

- Een oplossing moet oplossend zijn voor het verkeersvraagstuk.
- Een oplossing moet passen binnen de gestelde financiële randvoorwaarden. Oplossingsrichtingen die daarbuiten vallen, kunnen beoordeeld worden op faseerbaarheid, mits de eerste fase van realisatie wel voldoende oplossend vermogen biedt.
- Het aantal overwegen mag niet toenemen. Het streven is eerder om het aantal overwegen te verminderen. Oplossingen waarbij de huidige overweg in gebruik blijft voor bv. langzaam verkeer en er gelijktijdig op andere locaties ongelijkvloerse oplossingen voor de spoorse doorsnijding worden geboden, worden door ProRail en het ministerie van IenM als ongewenste oplossingen gezien.
- De “lifecycle kosten¹” en de “RAMSHE²” aspecten zullen in de afweging van het al dan niet haalbaar zijn van een oplossing, voor ProRail een rol spelen.

Op basis daarvan zijn de aangedragen oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatieproces als volgt door ProRail en het ministerie van IenM beoordeeld:

Variant	Oplossend vermogen voor verkeerssituatie op de overweg	Passend binnen financiële randvoorwaarde	Faseerbaarheid
B10	Ja	Lijkt niet haalbaar	Ja, noordelijke route kan later
B12a	ja	Lijkt niet haalbaar	Nee noordelijke ontsluiting kan niet later
B14	Nee	Lijkt niet haalbaar	Nee
B15	Ja	Lijkt haalbaar	Ja
CA2a	Ja, maar niet voor langzaam verkeer	Lijkt niet haalbaar. Er dient nog een oplossing voor het langzaamverkeer te komen	Nee
CV7	Ja, maar niet voor langzaam verkeer	Lijkt haalbaar. Er dient nog een oplossing voor het langzaamverkeer te komen.	Nee
CV9	Ja	Lijkt haalbaar. Verkeerskundig complex ontwerp. De weg naar Tongeren wordt afgesloten.	Nee
CV6	Nee	Ja, lijkt haalbaar, maar er dient ook nog een oplossing voor het langzaamverkeer te komen	Nee

In het trechteringsproces, zoals met de participanten is doorlopen, zijn ook varianten afgefallen die in de ogen van IenM/ProRail alsnog positief zouden kunnen scoren. Dat zijn:

Variant	Oplossend vermogen voor verkeerssituatie op de overweg	Passend binnen financiële randvoorwaarde	Faseerbaarheid
B13d	Ja	Lijkt niet haalbaar	Ja, Keulsebaan kan later
CV5	ja	Lijkt haalbaar	Nee
CA1	ja	Lijkt haalbaar	Nee

In het verdere besluitvormingsproces zullen van de zijde van ProRail en het ministerie van IenM de bovengenoemde constatering over de varianten worden meegenomen. Dit betekent dat

¹ Naast investeringskosten dient infra ook onderhouden te worden. ProRail heeft tot taak om deze onderhoudslasten niet te laten stijgen.

² RAMSHE staat voor Reliability, Availability, Maintainability, Safety, Health en Environment. Deze mogen in principe niet afnemen. C.q dienen binnen aanvaardbare normen te blijven.

een advies van ProRail en IenM , binnen de gestelde randvoorwaarden (o.a. 50% cofinanciering), aan het College en de Raad van Boxtel als volgt zou luiden:

1. Haalbare oplossingen lijken CV9, CV5, CA1 en B15.
2. Mogelijk haalbaar, in relatie met faseerbaarheid, kunnen nader onderzocht worden B10 en B13d.
3. De overige oplossingen hebben geen draagvlak bij ProRail en IenM.

Voor een verdere toelichting en achtergronden van de varianten wordt verwezen naar het werkboek, de sheets en de probleemanalyse van Goudappel Coffeng, die als resultaat van het participatieproces beschikbaar zijn. In de beoordeling is geen rekening gehouden met mogelijkheden tot optimalisatie van varianten.

Bijlage 5: Raadsbesluit en amendement dd. 23 april 2013

Ag. nr.: 9

Reg. nr.: 1310135

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

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

gehoord de commissie Ruimtelijke Zaken;

Besluit

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

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

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



de voorzitter,
J. van Brummen





GROENLINKS BOXTEL



DEMOCRATISCHE PARTIJ
— BOXTEL-LIEMPDE —

Amendement

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS: oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat

De raad van de gemeente Boxtel, bijeen in zijn vergadering van 23 april 2013;

Overwegende dat:

- het in het belang van Boxtel is om vaart te houden in het proces rond PHS;
- het daarom belangrijk is het aanwezige draagvlak te benutten en keuzes te maken;
- er op dit moment onvoldoende draagvlak is voor een omleiding aan de noordkant van de dubbele overweg Tongersestraat;
- er twee oplossingsrichtingen overblijven voor een nadere uitwerking: een oplossing ter plaatse van de Tongersestraat en een oplossing vanuit het cluster Omleidingen en wel een omleiding aan de zuidkant van de dubbele overweg Tongersestraat;
- de eerder vastgestelde voorkeursvariant voor de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg deel uit dient te maken van de totaaloplossing;
- de overlast in de Baroniestraat e.o. niet mag toenemen;
- twee oplossingsrichtingen nog voldoende mogelijkheden in zich hebben voor optimalisatie naar een totaaloplossing;

besluit:

lid 3 van het raadsbesluit te vervangen door:

"3. De volgende 2 varianten nader uit te werken:

- cluster Tongersestraat: variant CV9;
- cluster Omleidingen: een combinatie van de varianten B14 en B15."

en gaat over tot de orde van de dag.

Fractie BALANS
Fractie Combinatie95
Fractie PvdA/GL
Fractie DPBL

Handwritten notes and signatures:

unaniem aangenomen
23-4-2013
[Signature]

Voor	tegen	tegen
Balans	D66	
CS	CDH	
PvdA/GL	SP	
DPBL	BB	

Bijlage 6: Toelichting stap 1: Ontwerp en selectie varianten

Bijlage 6, paragraaf 1: Inleiding

Inleiding

In een eerste stap zijn veertien varianten ontworpen binnen de 2 oplossingsrichtingen uit het burgerparticipatietraject. Varianten binnen de oplossingsrichtingen zijn aangereikt door betrokkenen in het voorafgaande burgerparticipatietraject en/of worden ontworpen om kansrijke ideeën voor optimalisatie te toetsen en eventuele ongewenste neveneffecten te kunnen mitigeren. Vervolgens zijn binnen stap 1 de ontworpen varianten getoetst op verkeerskundige effecten, functionaliteit overig verkeer en civiel-technische haalbaarheid. Met deze toetsing wordt in een eerste proces van optimalisatie getrechterd naar 2-3 hoofdvarianten per oplossingsrichting. De belangrijkste afwegingen en de resultaten van deze stap zijn omschreven in hoofdstuk 2 van de rapportage. In deze bijlage worden alle ontworpen varianten en de afwegingen van optimalisatie en trechtering in deze stap omschreven.

Ontwerp varianten

De twee uit het voortraject gekozen oplossingsrichtingen zijn verfijnd door te kijken naar de verschillende mogelijke uitvoeringsvarianten ervan. De verschillen tussen de varianten zitten met name in aansluitingen en ruimtebeslag. Concreet betekent dit dat voor de oplossingsrichting CV9 gekeken is naar de verschillen in lengte van de tunnel en de aansluiting op het bestaande wegennet. Dit levert 6 verschillende varianten op. Tunnelhoogte en fietsaansluitingen zijn voorts voor alle varianten keuzeonderwerpen geweest.

Voor de oplossingsrichting B14/B15 betekent dat in deze fase binnen de oplossingsrichting de verschillen zitten in:

- het opheffen van één of twee overwegen op de Tongersestraat danwel ongelijkvloers maken van 1 overweg;
- het in gebruik houden van de alternatieve route over de weg Tongeren;
- het opwaarderen van de Keulsebaan;
- het aansluiten van de weg Tongeren op de VLK en het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang d'Ekker.

Dit levert 8 varianten op. Voor de oplossings-

richting als totaal zijn er nog de volgende keuze-mogelijkheden:

- uitvoering fietspad in de tunnel;
- fietsaansluiting op Tongeren;
- ruimte voor autoverkeer voor en na de tunnel.

Selectie varianten

Deze varianten zijn vervolgens getoetst en geoptimaliseerd op de criteria:

1. Verkeerskundige effecten;
2. Functionaliteit overig verkeer;
3. Civieltechnische haalbaarheid en inschatting kosten.

Doelstelling van deze stap is om te komen tot twee of drie uitgewerkte varianten per oplossingsrichting.

Toelichting criteria optimalisatie en trechtering

De criteria waarop getoetst wordt zijn:

VERKEERSKUNDIGE EFFECTEN

In deze stap zijn door Goudappel-Coffeng per variant de verkeersgegevens berekend met het statisch regionale verkeersmodel. De resultaten van de verkeerskundige analyse zijn getoetst aan de ambities en doelstellingen van het GVVP van Boxtel. Belangrijke ambities uit dit GVVP zijn:

- Het weren van gebiedsvreemd verkeer uit het centrum en uit de woongebieden;
- Terugdringen gebruik auto voor korte (interne) ritten;
- Concentreren van verkeer op wegen van een zo hoog mogelijke orde;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.

Bij de varianten wordt gekeken naar toe- en of afname van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie.

- Afnames op de Baroniestraat, Van Hornstraat, Vicaris van Alphenlaan en Breukelsestraat leiden tot een positieve waardering;
- Een beperkte toename op de wegen Bosscheweg – Achterberghstraat – Annastraat in het centrum wordt geaccepteerd zolang dit geen negatieve gevolgen heeft voor de andere straten in de omgeving;

- Ten westen van het spoor wordt een afname van verkeer in de buurtschappen Kalksheuvel en Tongeren positief gewaardeerd.

FUNCTIONALITEIT OVERIG VERKEER

Naast de verkeerskundige effecten van de varianten op het autoverkeer in de omgeving is ook gekeken naar de functionaliteit van de varianten voor voetgangers, fietsverkeer, vrachtverkeer en hulpdiensten.

Doelstellingen met betrekking tot functionaliteit overig verkeer zijn:

- Realiseren van een veilige fietsverbinding voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) tussen het centrum van Boxtel en de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel;

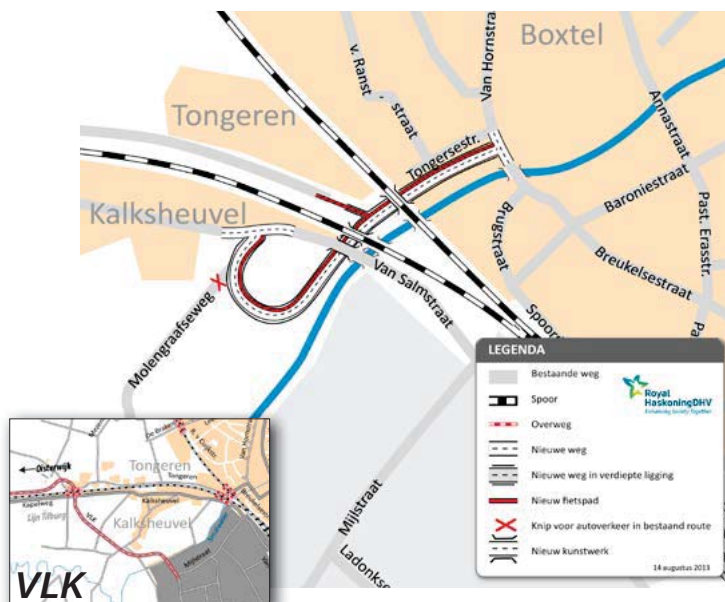
- Geen vrachtverkeer door het centrum van Boxtel;
- Acceptabele bereikbaarheid voor hulpdiensten.

CIVIELTECHNISCHE HAALBAARHEID

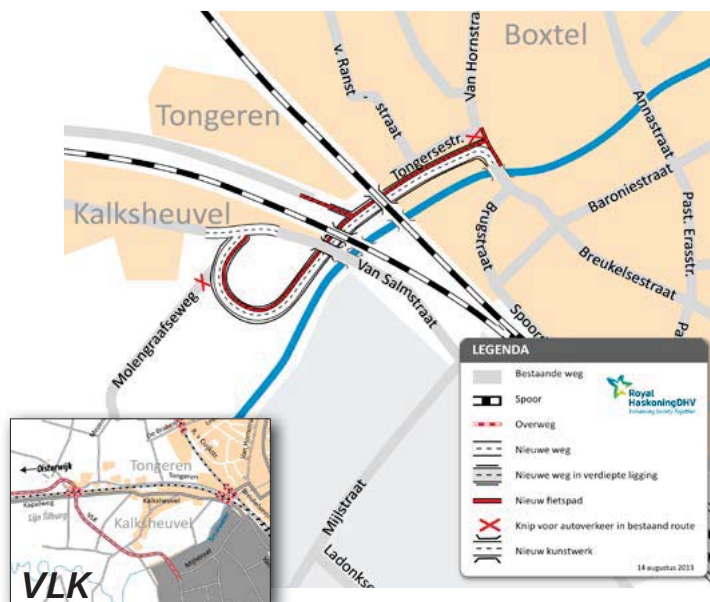
Voor alle varianten is gekeken naar de haalbaarheid van het ontwerp binnen het beschikbare ruimtebeslag en binnen de normen en richtlijnen voor het wegontwerp. Bouwmethoden van varianten zijn onderzocht wanneer deze van invloed zijn op de keuze voor varianten of voor kostenraming/ effectbepaling in stap 2 / hoofdstuk 3. Waar het mogelijk is om een inschatting te maken van kosten wordt dit meegenomen in de afweging.



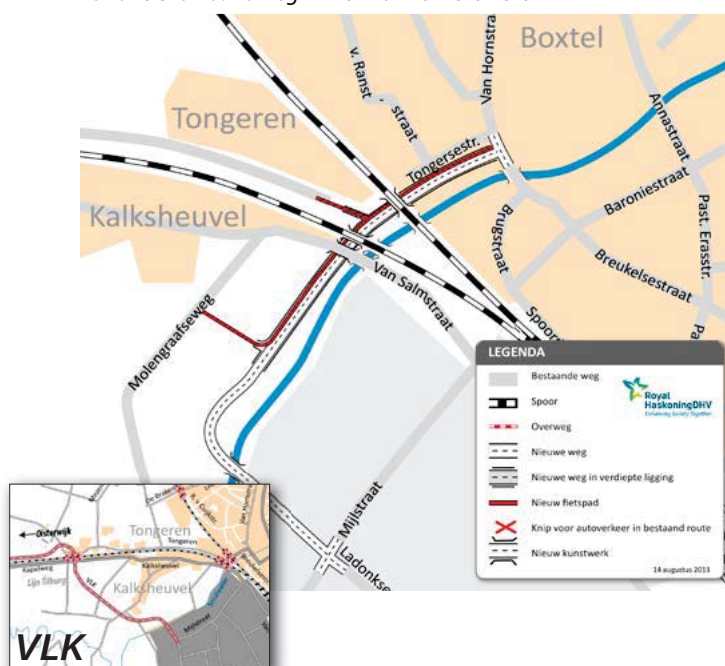
Overzichtskartaal bestaande situatie



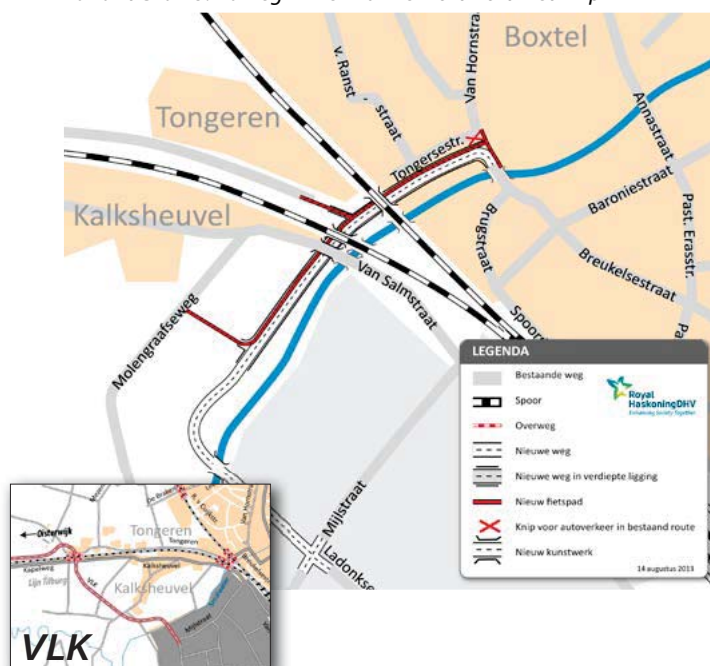
Variant CV9 1a: Aanleg VLK en Tunnel Kort-Kort



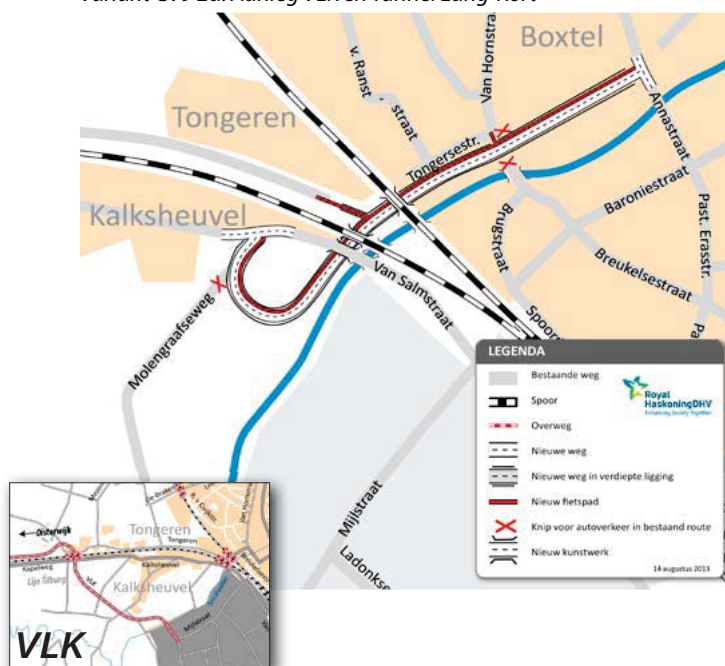
Variant CV9 1b: Aanleg VLK en Tunnel Kort-Kort met knip



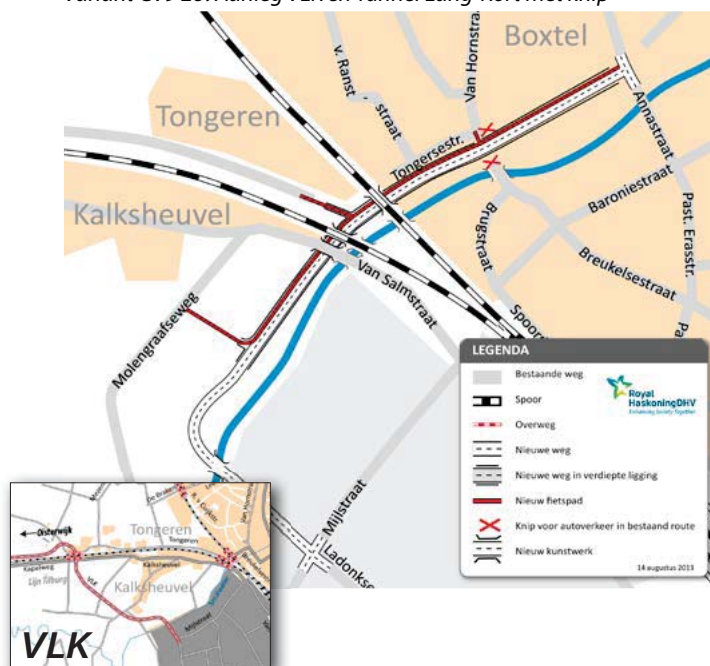
Variant CV9 2a: Aanleg VLK en Tunnel Lang-Kort



Variant CV9 2b: Aanleg VLK en Tunnel Lang-Kort met knip



Variant CV9 3: Aanleg VLK en Tunnel Kort-Lang met knip



Variant CV9 4: Aanleg VLK en Tunnel Lang-Lang met knip

Bijlage 6, paragraaf 2: Optimalisatie CV9

Oplossingsrichting CV9

Oplossingsrichting CV9 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg en een tunnel voor fiets- en autoverkeer op de plaats van de huidige overweg Tongersestraat. De problematiek van de dubbele overweg wordt opgelost doordat de overwegen worden opgeheven en vervangen door een tunnel. De verkeersstructuur van de kern Boxtel blijft gelijk aan de bestaande situatie omdat verkeer gebruik blijft maken van de route over de Tongersestraat (maar dan door het spoor ongelijkvloers te passeren).

Ontwerpen varianten

Binnen de oplossingsrichting CV9 zijn er diverse optimalisaties mogelijk. Hiervoor worden een zestal varianten ontworpen. Subvarianten binnen deze oplossingsrichting verschillen van elkaar in de volgende aspecten:

- Aansluiting tunnel op de aangrenzende wegenstructuur
- Optimalisatie tunnelhoogte
- Optimalisatie fietsverkeer

Aan de oostzijde van de tunnel is er sprake van een inpassingsopgave bij de aansluiting van de tunnel op de bestaande wegenstructuur.

Voor deze aspecten zijn in dit hoofdstuk eerst de optimalisatiemogelijkheden weergegeven, en vervolgens de afweging van voor- en nadelen en de gemaakte keuze.

Varianten in aansluiting op wegenstructuur

Voor de lengte van de toerit aan de westzijde en oostzijde en in de wijze van aansluiten op de bestaande wegenstructuur zijn er binnen de oplossingsrichting uit het burgerparticipatietraject variaties mogelijk. Deze variaties zijn uitgewerkt in zes verschillende varianten.

CV9 VARIANT 1A (KORT-KORT)

Een korte lus aan de westzijde die aansluit op de Kapelweg en aan de oostzijde een T-splitsing die aansluit op de Van Hornstraat en Breukelsestraat.

CV9 VARIANT 1B (KORT-KORT MET KNIP)

Een korte lus aan de westzijde die aansluit op de Kapelweg en aan de oostzijde een L-splitsing die aansluit op de Breukelsestraat met een knip in de Van Hornstraat.

CV9 VARIANT 2A (LANG-KORT)

Een lange aansluiting aan de westzijde die aansluit op de Mijlstraat-Ladonkseweg en aan de oostzijde een T-splitsing die aansluit op de Van Hornstraat en Breukelsestraat.

CV9 VARIANT 2B (LANG-KORT MET KNIP)

Een lange aansluiting aan de westzijde die aansluit op de Mijlstraat-Ladonkseweg en aan de oostzijde een L-splitsing die aansluit op de Breukelsestraat met een knip in de Van Hornstraat.

CV9 VARIANT 3 (KORT-LANG MET KNIP)

Een korte lus aan de westzijde die aansluit op de Kapelweg en aan de oostzijde een lange toerit die de bebouwing aan de Van Hornstraat en Breukelsestraat doorsnijdt en aansluit op de Annastraat.

CV9 VARIANT 4 (LANG-LANG MET KNIP)

Een lange aansluiting aan de westzijde die aansluit op de Mijlstraat-Ladonkseweg en aan de oostzijde een lange toerit die de bebouwing aan de Van Hornstraat en Breukelsestraat doorsnijdt en aansluit op de Annastraat.

Optimalisatie aansluiting op wegenstructuur

Van de CV9 varianten 1a, 1b, 2a, 2b, 3 en 4 zijn door Goudappel-Coffeng de verkeersgegevens berekend met het statisch regionale verkeersmodel. De resultaten van de verkeerskundige analyse zijn getoetst aan de ambities en doelstellingen van het GVVP van Boxtel. Hieruit komen de volgende bevindingen:

KNIP IN DE VAN HORNSTRAAT

- CV9 varianten 1a en 2a (zonder knip) leiden tot een toename van verkeer op de Baroniestraat/ Vicaris v. Alphenlaan. Varianten 1b en 2b (met knip) leiden op dezelfde straten tot een kleine afname van verkeer;
- CV9 varianten 1a en 2a leiden tot een sterk toegenomen verkeersstroom op de Ridder van Cuijkstraat. Dit effect treedt niet op in de CV9 varianten 1b en 2b;
- Deze twee effecten zijn in strijd met het GVVP. Op andere aspecten zijn de onderzochte varianten gelijk waarmee 1b en 2b de voorkeur krijgen boven 1a en 2a;
- Bij CV9 varianten 1a en 2a (zonder knip) sluit de oostelijke toerit aan op een T-splitsing. Dit geeft potentieel verkeersonveilige situaties wanneer autoverkeer voor de kruising moet wachten. Dit kan leiden tot een wachtrij in de tunnel. Dit is ongewenst in combinatie met een toerit met een hellingspercentage van 7%.
- **Conclusie: CV9 varianten 1a en 2a vallen af.**

AANSLUITING OP BREUKELSESTRAAT

De aansluiting van de spoortunnel op de Van Hornstraat-Breukelsestraat vraagt om bijzondere aandacht. Het profiel is hier smal en bochtig. Daarnaast is er sprake van een krappe bocht met aansluiting op de tunnel en een hellingspercentage van 7%. Om een goede en veilige verkeersstructuur te garanderen is een aanvullend ontwerp gemaakt voor de aansluiting van de spoortunnel op de Breukelsestraat. Dit ontwerp is onderdeel van de CV9 varianten 1b en 2b.

SPECIFICATIES ONTWERP:

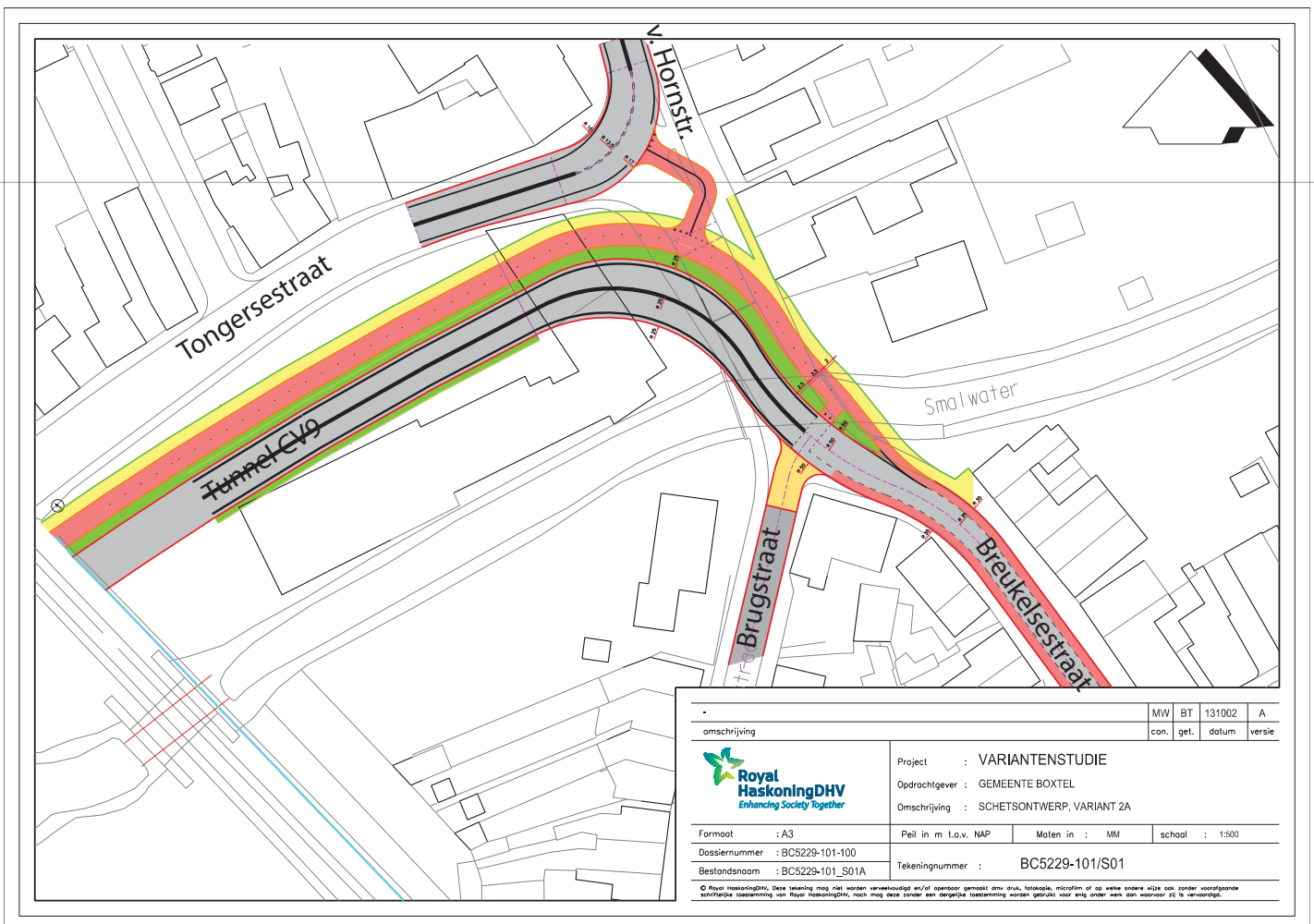
- De Breukelseweg is een wijkontsluitingsweg, 50

km/h, met fietssuggestiestroken;

- De intensiteiten van het verkeer op het tunneltracé zijn ongeveer 7.500 mvt per etmaal;
- Fietzers moeten verkeersveilig kunnen oversteken vanuit de Van Hornstraat naar de Brugstraat en Breukelsestraat;
- De aansluiting met de Brugstraat wordt een uitritconstructie;
- Voor fietsers wordt een oversteek gemaakt naar de Brugstraat. Het tracé is hier rechter gemaakt om voldoende zicht te garanderen op overstekende fietsers;
- De brug over het Smalwater wordt aan de oostelijke zijde uitgebreid om een meer vloeiend tracé mogelijk te maken.
- Voor aanleg van dit tracé dienen enkele voortuinen te worden aangekocht.
- De aansluiting op de Van Hornstraat is alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers;

AANSLUITING TUNNEL OP ANNASTRAAT

- De lange toerit aan de oostzijde van varianten 3 en 4 sluit de tunnel direct aan op de Annastraat. Hiermee ontstaat een bijzonder efficiënte oost-west verbinding dwars door het centrum van Boxtel;
- Deze efficiënte oost-west verbinding heeft een aantrekkende werking voor bovenlokaal verkeer. Bij CV9 varianten 3 en 4 is er gebiedsvreemd verkeer dat de route door het centrum verkiest boven de route over de Keulsebaan. Dit is in strijd met de doelstellingen het GVVP;
- De lange toerit aan de oostzijde is ingrijpend in de bestaande stedelijke structuur omdat de variant niet haalbaar is zonder de aankoop en sloop van een recent gebouwd verzorgingshuis. Aanleg van deze lange toerit geeft hoge vastgoedkosten;
- De korte toerit aan de oostzijde blijkt na nadere studie door Movares technisch inpasbaar. Dit betekent dat de lange toerit niet noodzakelijk is vanuit civieltechnische overwegingen;
- Deze combinatie van effecten maakt de varianten 3 en 4 minder gewenst dan varianten 1 en 2;
- **CV9 varianten 3 en 4 vallen af.**



WESTELIJKE TOERIT BUURTSCHAP KALKSHEUVEL

- CV9 variant 1b sluit aan op de Kapelweg waardoor er ook verkeer met de bestemming Ladonk door de Kapelweg rijdt;
- CV9 variant 2b sluit direct aan op Ladonk met een korte verbinding naar de VLK. In deze variant rijdt er geen verkeer met de bestemming Ladonk door buurtschap Kalksheuvel. Dit sluit aan op de doelstellingen van het GVVP;
- De lange toerit aan de westzijde met aansluiting op Ladonk van CV9 variant 2b bevat meer asfalt en een extra brug over Smalwater. Hierdoor zal variant 2b duurder zijn dan variant 1b;
- De verschillen in kosten, oplossend vermogen en effecten op leefbaarheid zijn in deze fase niet voldoende inzichtelijk;
- **CV9 varianten 1b en 2b worden beide verder onderzocht in stap 2.**

Varianten in tunnelhoogte

Voor al deze varianten zijn drie mogelijke tunnelhoogtes bekeken. Deze tunnelhoogtes verschillen van elkaar in uitvoerbaarheid, bouwmethode, en toegankelijkheid voor vrachtverkeer en hulpdiensten. De tunnelhoogte kan variëren van 3,50 meter tot 4,60.

Optimalisatie tunnelhoogte

TUNNELHOOGTE 3,50 METER

- Een lagere tunnelhoogte maakt de tunnel minder diep. Daarmee is het mogelijk om de helling aan de oostzijde minder steil te maken. Deze tunnelhoogte is ook goedkoper in de uitvoering. Daar staat tegenover dat deze tunnel door minder voertuigen gebruikt kan worden.
- De Tongersestraat wordt momenteel gebruikt door hulpdiensten. Voor gebruik door hulpdiensten is een tunnelhoogte van 4,20 meter minimaal noodzakelijk. Bij een tunnel van 3,50 meter hoog zou de brandweer niet langer van de verbinding over de Tongersestraat gebruik kunnen maken. De brandweer is dan aangewezen op een route over de Keulsebaan of Leenhoflaan / Essche Heike. Het is niet doelmatig om een tunnel te bouwen die niet goed beschikbaar is voor alle hulpdiensten;
- Een tunnelhoogte van 3,50 meter maakt de

route over de Tongersestraat onbruikbaar voor vrachtverkeer. Dit past bij het vrachtverbod dat er is ingesteld op de Tongersestraat;

- Een tunnelhoogte van 3,50 meter wordt als niet doelmatig beschouwd. Beschikbaarheid voor hulpdiensten is een belangrijk criterium en een vrachtverbod kan op andere wijze afgedwongen worden.

TUNNELHOOGTE 4,60 METER

- Een tunnelhoogte van 4,60 meter is volgens de richtlijnen. Om deze tunnelhoogte van 4,60 meter mogelijk te maken is het nodig de tunnel dieper te maken of om het spoor ter plaatse met 40 centimeter te verhogen. Deze tunnel kan door alle verkeer gebruikt worden.
- Een tunnel van 4,60 hoog voldoet aan de richtlijnen en maakt de tunnel toegankelijk voor alle verkeer, inclusief vrachtverkeer;
- Toegankelijkheid voor vrachtverkeer is niet noodzakelijk vanwege het vrachtverbod;
- Een diepere tunnel is niet mogelijk bij een korte toerit aan de oostzijde omdat de helling dan de maximale grens van 7% hellingpercentage overstijgt.
- De mogelijkheden om het spoor ter plaatse met 40 centimeter te verhogen zijn onderzocht door Movares. Een verhoging blijkt complex ivm. de nabijheid van het station. Bij een verhoging van het spoor is het noodzakelijk om diverse wissels te verhogen. Dit is mogelijk tegen hoge meerkosten en hiervoor is een lange buitendienststelling nodig.
- Een tunnelhoogte van 4,60 meter is niet noodzakelijk voor de functie en geeft wel hoge meerkosten en overlast voor treinreizigers;
- Daarmee is ook deze variant niet doelmatig.

TUNNELHOOGTE 4,20 METER

- In het schetsontwerp uit het burgerparticipatietraject heeft de tunnel een technische hoogte van 4,20 meter. Daarnaast heeft de korte toerit van de tunnel aan de oostzijde een hellingspercentage van 7%. Dit is nodig om de tunnel op deze locatie in te passen. De tunnelhoogte is lager dan de geldende richtlijn, en

het hellingspercentage is steiler dan de richtlijn. Om die reden zijn twee alternatieven onderzocht.

- Uit onderzoek van Movares blijkt de tunnel met een tunnelhoogte van 4,20 meter hoog en een helling van 7% technisch inpasbaar en wettelijk toegestaan.
- Voor het benodigde gebruik is een tunnel 4,20 meter doelmatig. Met een tunnelhoogte van 4,20 meter kan de tunnel wel gebruikt worden door hulpdiensten maar niet door vrachtverkeer.
- De steile helling van 7% is verkeerstechnisch niet optimaal. In de volgende fasen wordt de steile helling van de oostelijke toerit in relatie tot de aansluiting op de bestaande wegenstructuur nader uitgewerkt.
- ***De CV9 varianten worden verder onderzocht op basis van een tunnelhoogte van 4,20 m.***

Varianten en optimalisatie fietsverkeer

In de oplossingsrichting uit het burgerparticipatietraject is een tweezijdig fietspad opgenomen aan de noordzijde van de tunnel met aansluitingen naar Boxtel en de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel.

- Dit is doelmatig en voldoet aan de doelstellingen van het project.
- Wanneer de rijbaan voor fietsers hoger komt te liggen dan de rijbaan voor auto's is het mogelijk een voor fietsers veilige helling te realiseren van 5% binnen het beschikbare ruimtebeslag.
- ***De fietserstunnel krijgt een doorrijhoogte van 2,50 meter.***

OPTIMALISATIE FIETSAANSLUITING TONGEREN

De fietsaansluiting naar Tongeren vanuit de tunnel is in het burgerparticipatietraject ontworpen in de vorm van een hellingbaan / toerit haaks op de tunnel.

- Voor deze hellingbaan is de aankoop van diverse woningen aan Tongeren noodzakelijk. Daarnaast is een hellingbaan die haaks uitkomt op de tunnel niet verkeersveilig.
- Door de fietstoegang naar buurtschap Tongeren uit te voeren dmv. een trap met fietsgoot in plaats van met een hellingbaan is de aankoop van woningen aan Tongeren niet noodzakelijk.
- De trap met fietsgoot geeft een veilige aansluiting

beneden in de tunnel omdat fietsers niet met hoge snelheid haaks aankomen op een doorgaand fietspad.

- De trap met fietsgoot betekent voor de bewoners van buurtschap Tongeren een mindere functionaliteit omdat afstappen noodzakelijk is.
- De mindere functionaliteit wordt verkozen boven de sloop van woningen.
- **Fietsaansluiting naar Tongeren wordt uitgevoerd met een trap.**

Aandachtspunten bouwmethode

Tot slot is er ook gekeken naar mogelijke bouwmethoden om een realistische kostenraming te kunnen maken en om de effecten van de constructieperiode realistisch te kunnen beoordelen.

- Voor de bouwmethode is een diepwand noodzakelijk in verband met de nabijheid van het Smalwater en de daarmee samenhangende hoge grondwaterstand.
- Deze bouwmethode is relatief duur. Hiermee wordt rekening gehouden in de verdere kostenramingen.
- Deze bouwmethode beperkt de overlast voor aangrenzende woningen tot een minimum.
- **Bouwmethode diepwand**

Twee gekozen hoofdvarianten CV9

Voor de oplossingsrichting CV9 resteren er twee mogelijke varianten :

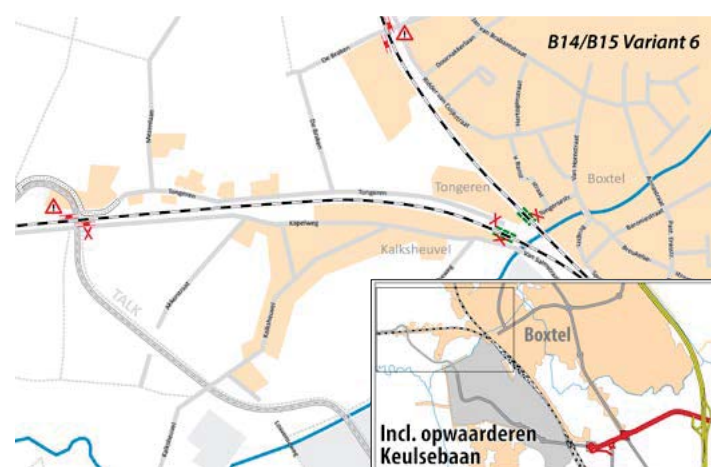
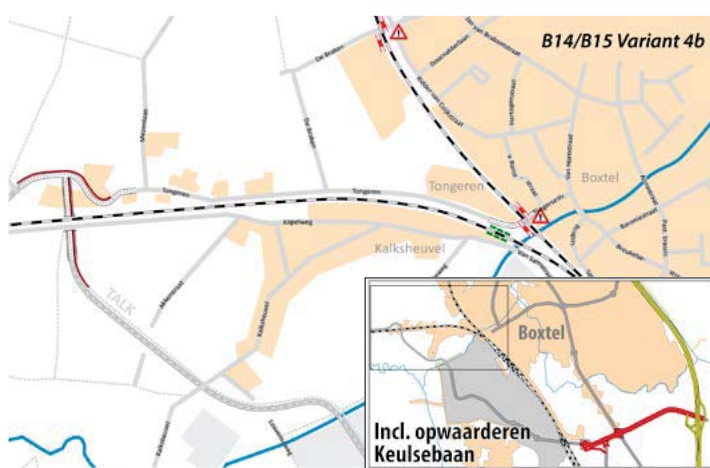
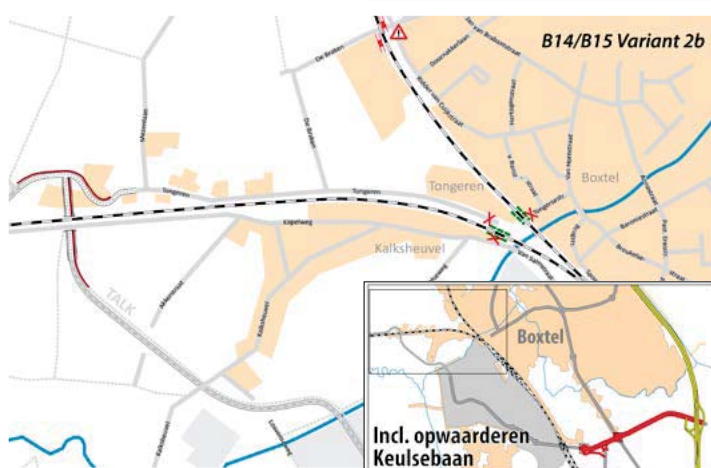
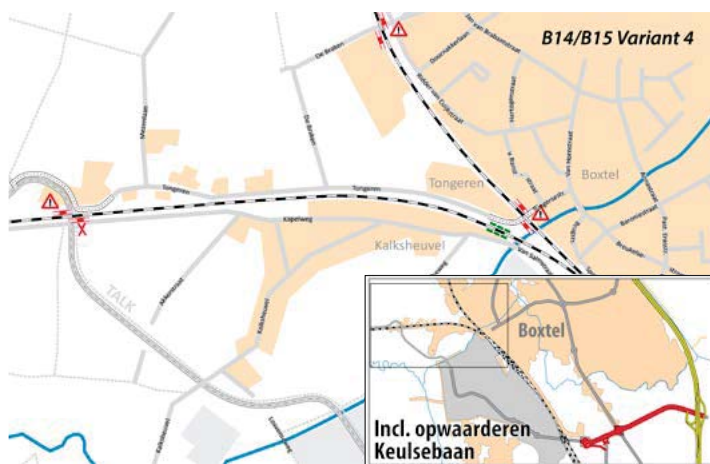
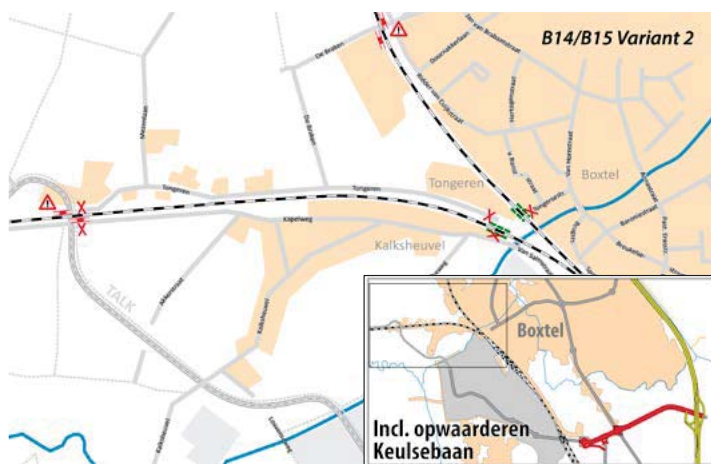
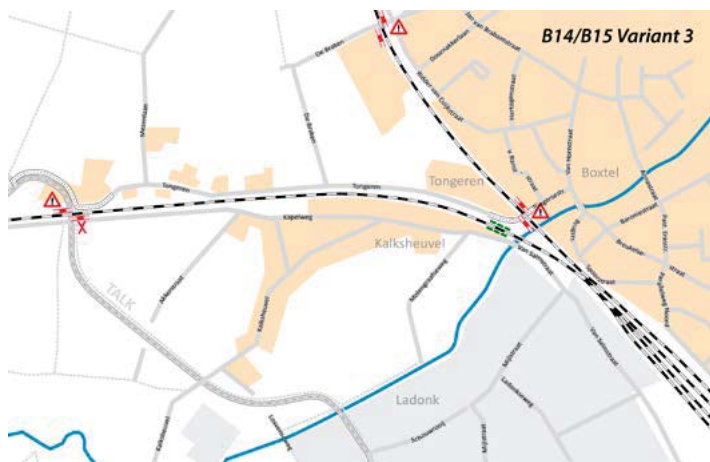
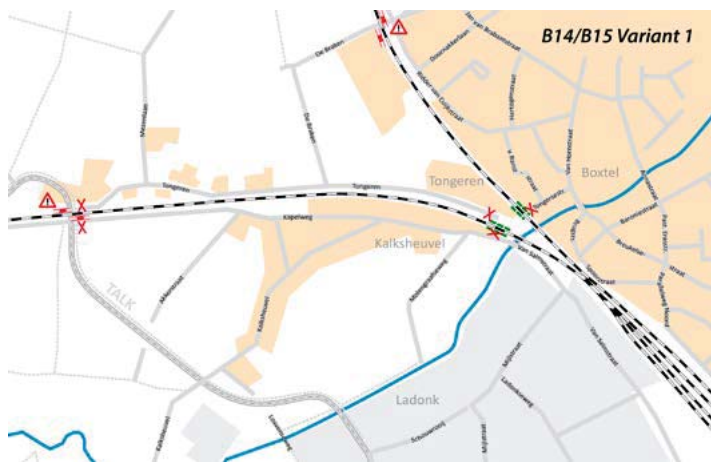
- **CV9 variant 1b (kort-kort met knip)**
- **CV9 variant 2b (lang-kort met knip)**

Specificaties ontwerp hoofdvarianten CV9

- De aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK);
- De aanleg van een tunnel met 2x1 rijstrook voor lokaal autoverkeer onder de twee sporen door, iets ten zuiden van de bestaande Tongersestraat;
- Tunnelhoogte is 4,20 meter;
- Tunnel is niet toegankelijk voor vrachtverkeer en wel toegankelijk voor hulpdiensten;
- Oostzijde korte toerit met een hellingbaan voor autoverkeer van 7%;
- Westzijde een toerit met een hellingspercentage van 5% voor autoverkeer;
- Hellingbaan fietsverkeer 5% aan beide zijden.
- Twee-richtingen fietspad aan noordzijde tunnel, tunnelhoogte h 2,50 m.
- Verbreden brug Breukelsestraat over Smalwater en aankoop voortuinen voor verkeersveilige aansluiting;
- Fietsaansluiting op Tongeren wordt uitgevoerd d.m.v. een trap met fietsgoot
- 15 meter opstelruimte voor auto's recht voor de tunnelentree
- Incl. het verwijderen van de beide gelijkvloerse spoorwegovergangen op de Tongersestraat



Referentiebeeld tunnel met verhoogd fietspad (Keulsebaan Boxtel)



Ontwerptekeningen varianten B14/B15

Bijlage 6, paragraaf 3: Optimalisatie B14/B15

Oplossingsrichting B14/B15

Oplossingsrichting B14/B15 gaat uit van de realisatie van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein Ladonk en de Kapelweg, het opheffen van één of beide overwegen op de Tongersestraat en het aanpassen van de wegenstructuur van Bortel. Het opheffen van beide overwegen wordt vanuit PHS als belangrijk gezien om het risico op verstoring van de treindienst bij hoogfrequent spoorvervoer te minimaliseren.

De varianten binnen deze oplossingsrichting verschillen van elkaar in het sluiten van één of beide overwegen en in de aanpassingen aan de bestaande wegenstructuur. De varianten worden verder verduidelijkt in deze bijlage.

Optimalisatiemogelijkheden B14/B15

Subvarianten binnen deze oplossingsrichting verschillen van elkaar in de volgende aspecten:

- het sluiten van één of twee overwegen op de Tongersestraat danwel ongelijkvloers maken van 1 overweg;
- bij het openhouden van één overweg hoort het in gebruik houden van de alternatieve route over de weg Tongeren;
- opwaarderen van de Keulsebaan;
- aansluiten van de weg Tongeren op de VLK;
- ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang d'Ekker.



Varianten autoverkeer B14/B15

Met deze verschillende optimalisatie-mogelijkheden zijn de volgende varianten ontworpen:

B14/15 VARIANT 1

Beide overwegen gesloten (omleiding Keulsebaan) en realisatie van de VLK.

B14/15 VARIANT 2

Beide overwegen gesloten (omleiding Keulsebaan), met realisatie van de VLK en opwaardering Keulsebaan.

B14/15 VARIANT 2B

Beide overwegen gesloten (omleiding Keulsebaan), met realisatie van de VLK, aansluiting Tongeren-VLK, opwaardering Keulsebaan en overweg d'Ekker ongelijkvloers.

B14/15 VARIANT 3

Overweg Den Bosch blijft gelijkvloers open en overweg Tilburg gesloten (behouden verbinding Tongeren-centrum), met realisatie van de VLK en aansluiting Tongeren-VLK.

B14/15 VARIANT 4

Overweg Den Bosch blijft gelijkvloers open en overweg Tilburg gesloten (behouden verbinding Tongeren-centrum), met realisatie van de VLK, aansluiting Tongeren-VLK en opwaardering Keulsebaan.

B14/15 VARIANT 4B

Overweg Den Bosch blijft gelijkvloers open en overweg Tilburg gesloten (behouden verbinding Tongeren-centrum), met realisatie van de VLK, aansluiting Tongeren-VLK, opwaardering Keulsebaan en overweg d'Ekker ongelijkvloers.

B14/15 EXTRA VARIANT

Overweg Den Bosch wordt ongelijkvloers. Dit resulteert in een tunnel met bocht van de Tongersestraat naar Tongeren. Overweg Tilburg gesloten (behouden verbinding Tongeren-centrum en tunnel met bocht), met realisatie van de VLK met aansluiting van de weg Tongeren en overweg d'Ekker gelijkvloers. en opwaardering Keulsebaan.

B14/15 VARIANT 6

Beide overwegen gesloten (omleiding Keulsebaan), met realisatie van de VLK, aansluiting Tongeren-VLK en opwaardering Keulsebaan.

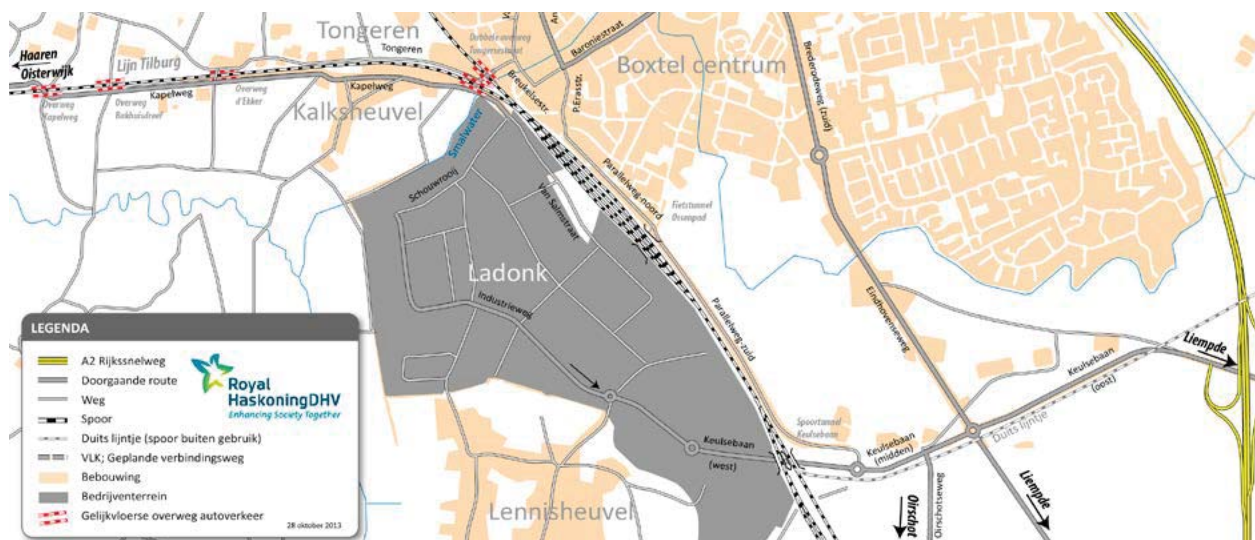
Optimalisatie B14/B15 door behouden verbinding Tongeren-centrum Boxtel

- In B14/B15 varianten 1, 2, 2b en 6 worden beide overwegen opgeheven en wordt het autoverkeer omgeleid over de Keulsebaan;
- Door beide overwegen op de Tongersestraat op te heffen wordt de problematiek op de dubbele overweg opgelost;
- In variant 3, 4 en 4b blijft de overweg in de spoorlijn van/naar Den Bosch gelijkvloers gehandhaafd en wordt de overweg in de spoorlijn van/naar Tilburg gesloten;
- Door het sluiten van één overweg wordt de complexiteit beperkt en wordt de problematiek op de dubbele overweg sterk verminderd;
- Door het gelijkvloers openhouden van de overweg over de lijn Den Bosch blijft de verbinding tussen Tongeren en het centrum van Boxtel behouden als alternatief voor de Keulsebaan;

Optimalisatie varianten autoverkeer 1-4

Verkeersgegevens van deze varianten zijn door Goudappel-Coffeng berekend met het statisch regionale verkeersmodel. De resultaten van de verkeerskundige analyse zijn getoetst aan de ambities en doelstellingen van het GVVP van Boxtel. Hieruit komen de volgende bevindingen:

- Alle varianten scoren goed op de aspecten van het GVVP vanwege een algemene afname van verkeer in het centrum en omdat verkeer gebruik maakt van wegen van een zo hoog mogelijke orde;
- De varianten waarin beide overwegen worden opgeheven scoren beter op verkeersveiligheid;
- Door het sluiten van beide overwegen neemt het aantal verbindingen voor autoverkeer tussen Boxtel en Ladonk af. Daarmee wordt de verkeersstructuur minder robuust;
- De varianten waarin slechts één overweg wordt gesloten en de verbinding Tongeren-centrum in stand gehouden wordt leiden tot een betere bereikbaarheid en een meer robuuste wegenstructuur;
- De varianten waarin slechts één overweg wordt gesloten scoren minder op verkeersveiligheid;
- De varianten waarin slechts één overweg wordt gesloten voldoen niet aan de doelstellingen van PHS. In stap 2 en 3 moet in de afweging meegenomen worden dat de mate van co-financiering vanuit PHS afhankelijk zal zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS;
- **Zowel de varianten met behoud van de verbinding Tongeren-centrum als de varianten met beide overwegen gesloten worden verder onderzocht in stap 2.**



Bestaande situatie Keulsebaan

Optimalisatie variant Extra

- In B14/B15 variant Extra wordt de verbinding tussen Tongeren en het centrum van Boxtel behouden door de spoorlijn van/naar Den Bosch ongelijkvloers te kruisen. Dit resulteert in een tunnel met bocht van het centrum naar Tongeren.
- Deze variant leidt tot een goede bereikbaarheid en robuuste wegenstructuur én tot een volledige oplossing van de problematiek van de dubbele overweg;
- Een tunnel met bocht is voor verkeersveiligheid niet optimaal maar wel veiliger dan een spoorwegovergang;
- De ongelijkvloerse kruising van de Tongersestraat met de spoorlijn van/naar Den Bosch in B14/B15 variant Extra blijkt na studie door Movares ruimtelijk inpasbaar en civieltechnisch haalbaar, maar zal hoge kosten kennen;
- **B14/B15 variant Extra wordt verder onderzocht in de volgende fase.**

Opwaardering Keulsebaan

Uit de verkeersgegevens berekend door Goudappel-Coffeng met het statisch regionale verkeersmodel blijkt dat er in de omleidingsvarianten zonder opwaardering van de Keulsebaan (B14/B15 variant 1 en 3) een knelpunt ontstaat op de Keulsebaan.

- De verhouding tussen intensiteit en capaciteit is op deze wegvakken in de ochtendspits en avondspits groter dan 0,80 (indicatie voor maximale capaciteit);
- Opwaardering naar 2x2 rijbanen is in deze varianten noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling te garanderen;
- De problemen met de capaciteit van de Keulsebaan treden ook op in de referentiesituatie. De Keulsebaan kent op dit moment al problemen in de verkeersafwikkeling in de spits. In de referentiesituatie is gerekend met een autonome verkeerstoename tot 2020 waarmee ook in de referentiesituatie op de Keulsebaan in 2020 de maximale capaciteit bereikt wordt;
- Dit betekent dat ook in de autonome ontwikkeling een opwaardering van de Keulsebaan gewenst zal zijn;

- De varianten B14/B15 leiden bovenop deze autonome ontwikkeling tot een verdere toename van het verkeer op de Keulsebaan waardoor het probleem verder toeneemt;
- In de omleidingsvarianten wordt door het sluiten van de overweg in de spoorlijn van/naar Tilburg één van de uitgangen aan het bedrijventerrein Ladonk gesloten. Hiermee neemt het relatieve belang van de Keulsebaan als ontsluitingsweg toe en is een opwaardering van groter belang voor het functioneren van de gehele verkeersstructuur van Boxtel;
- In de omleidingsvarianten kan het verkeer moeilijker een andere route kiezen waardoor de capaciteitsproblemen van de Keulsebaan een grotere impact zullen hebben op de totale verkeersstructuur van Boxtel.
- **B14/B15 varianten 1 en 3 vallen af.**

MAATREGELENPAKKET KEULSEBAAN

De grootste capaciteitsproblemen op de Keulsebaan ontstaan op de Keulsebaan vanaf de aansluiting Parallelweg-Zuid tot en met de aansluitingen op de A2. De verschillende rotondes en kruispunten op dit traject zijn maatgevend bij de capaciteitsproblemen. Wanneer op dit traject de kruispunten en de rijbanen worden vergroot dan ontstaat hier een goede doorstroming.

De capaciteit van de spoorwegonderdoorgang is op rijbaanniveau voldoende. Dit betekent dat de spoorkruising Keulsebaan niet aangepast hoeft te worden wanneer de kruisingen aan beide zijden van de deze tunnel voldoende capaciteit hebben. Op het traject van de Keulsebaan tussen de Mijlstraat en het spoor is de capaciteit van de weg nog net voldoende.

Dit betekent dat de volgende maatregelen worden toegevoegd aan de varianten:

- Ombouw kruispunt Eindhovenseweg (de Goor) tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt;
- Ombouw kruispunt Parallelweg Zuid - Oirschotseweg (Everbos) tot een turborotonde of met verkeerslichten geregeld kruispunt (ook afhankelijk van de benodigde ruimte voor een turborotonde, inpassing extra rijstroken aan zijde tunnel spoor);

- Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan naar 2x2 rijstroken tussen kruispunt Keulsebaan – Parallelweg Zuid (Everbos) en aansluitingen A2;
- Omleggen Oirschotseweg en aansluiten op kruispunt Keulsebaan - Parallelweg Zuid (Everbos).

DUITS LIJNTJE

Verbreding van de Keulsebaan kan beïnvloed worden door een eventuele reactivering van het Duits lijntje. Omdat er op dit moment nog geen duidelijkheid is over deze reactivering vallen hier momenteel nog geen conclusies aan te verbinden.

Aansluiting Tongeren - VLK

Alle varianten hebben een verkeerstoename in het gebied rond het buurtschap Tongeren tot gevolg. In het noorden van Boxtel blijft een verkeersstroom bestaan van Boxtel-Noord naar bedrijventerrein Ladonk en van Esch naar Ladonk.

- Deze verkeersstroom leidt tot een verkeerstoename in het centrum van Boxtel;
- Deze verkeersstroom kan ook gebruik maken van de VLK. Om deze stroom te faciliteren is er voor gekozen om in alle varianten de weg Tongeren aan te sluiten op de VLK;
- Met de aansluiting Tongeren-VLK blijkt uit de verkeersmodellen dat de genoemde verkeersstroom gebruik gaat maken van deze mogelijkheid en geen route kiest door het centrum van Boxtel of via andere (smalle) wegen in het buitengebied;
- **B14/B15 variant 6 wordt verkozen boven variant 2, B14/B15 variant 2 valt af.**

Overweg d'Ekker

De ongelijkvloerse kruising d'Ekker maakt deel uit van B14/B15 varianten 2b en 4b. Naast de beoordeling op verkeerskundige effecten is er voor de ongelijkvloerse kruising d'Ekker ook een schetsontwerp en een globale kostenraming gemaakt.

- Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising d'Ekker heeft geen grote effecten op de verkeersafwikkeling in deze varianten en is niet noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling;
- Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising

d'Ekker zal grote meerkosten¹ tot gevolg hebben;

- Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising d'Ekker heeft enkele positieve en enkele negatieve effecten. Maar de ongelijkvloerse kruising draagt niet bij aan een oplossing van de problematiek op de dubbele overweg. Om die reden wordt de ongelijkvloerse kruising d'Ekker in geen van de omleidingsvarianten (B14/B15) meegenomen;

- **B14/B15 variant 2b en 4b vallen daarmee af.**

Varianten Fietsverbinding

Bij alle omleidingsvarianten (B14/B15) is een fietsverbinding noodzakelijk tussen de buurtschappen Kalksheuvel, Tongeren en Boxtel Centrum. Dit kan op drie manieren gerealiseerd worden:

1. Met een tunnel bij de Baroniestraat;
 2. Met een tunnel bij de Tongersestraat;
 3. Gelijkvloerse fietsoversteek bij de Tongersestraat.
- Deze drie fietsverbindingen kunnen gecombineerd worden met alle andere varianten.

Optimalisatie fietsverbinding

GELIJKVLOERSE OVERGANG TONGERSESTRAAT

- Het handhaven van de gelijkvloerse overweg voor fietsverkeer op de Tongersestraat is goedkoop en functioneel;
- Met een gelijkvloerse overweg voor fietsverkeer kunnen Boxtel en de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel goed ontsloten worden voor langzaam verkeer;
- Een gelijkvloerse overweg voor fietsverkeer op de Tongersestraat kan bij calamiteiten ook gebruikt worden door hulpdiensten;
- Het handhaven van de gelijkvloerse overweg voor fietsverkeer op de Tongersestraat maakt maar ten dele een einde aan de gevaarlijke situatie;
- Het handhaven van de gelijkvloerse overweg is in strijd met de doelstellingen van PHS om de overweg op de Tongersestraat te saneren.

FIETSTUNNEL BARONIESTRAAT

- De fietstunnel ter plaatse van de Baroniestraat is moeilijker in te passen dan bij de Tongersestraat en heeft minder functionaliteit doordat het

1 ca. € 11,5 miljoen globale investeringskosten zonder aansluitingen en excl. vastgoed, engineering, bijkomende kosten en BTW.

buurtschap Tongeren niet wordt ontsloten en het buurtschap Kalksheuvel minder direct wordt ontsloten;

- De locatie is uitermate ongunstig in relatie tot de spoorinfrastructuur. Vanwege de nabijheid van de wissels is een extra fundering nodig die grote meerkosten² tot gevolg heeft.
- Vanwege de hogere kosten en de mindere functionaliteit valt de optie voor de fietstunnel Baroniestraat af.

FIETSTUNNEL TONGERSESTRAAT

- De fietstunnel aan de Tongersestraat is duurder dan de gelijkvloerse spoorweginvalsgang;
- Een fietstunnel Tongersestraat is volledig functioneel doordat verbindingen gemaakt worden tussen Boxtel en de buurtschappen Tongeren en Kalksheuvel;
- Een fietstunnel Tongersestraat is voor ProRail goedkoper in beheer en onderhoud dan een gelijkvloerse spoorwisseling;
- Kijkend naar de randvoorwaarden van het project, veiligheid, de doelstellingen van het project en de doelmatigheid van een investering gaat de voorkeur uit naar de fietstunnel Tongersestraat;
- **De fietstunnel Tongersestraat wordt verder onderzocht in de verdere uitwerking van deze varianten.**

Drie gekozen hoofdvarianten B14/B15

Op basis van de eerste optimalisatie en trechtering is het aantal omleidingsvarianten getrechterd tot 3. De verder te onderzoeken varianten zijn;

- **B14/B15 variant 6;**
- **B14/B15 variant 4;**
- **B14/B15 variant Extra.**

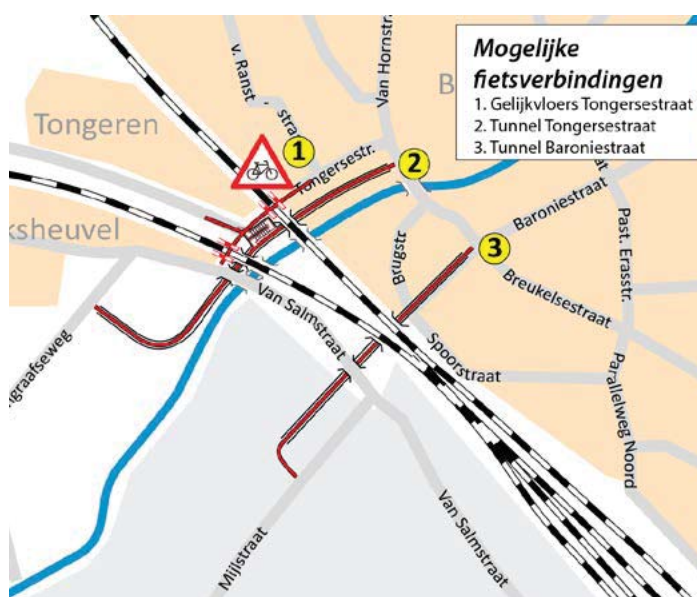
² Totale kosten van een fietstunnel Baroniestraat bedragen 23,5 miljoen euro prijspeil 2010.

Specificaties ontwerp hoofdvarianten B14/B15

- De aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) is een onderdeel van deze variant;
- Met de aansluiting Tongeren-VLK;
- Inclusief opwaarderen van de Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de aansluiting Parallelweg-Zuid tot en met de aansluitingen op de A2;
- Spoorweginvalsgang d'Ekker gelijkvloers;
- Fietsverbinding voor variant 6 en 4 uitgevoerd d.m.v. een fietstunnel op de Tongersestraat.

Aanvullende specificaties B14/B15 variant Extra:
Omleiding Tunnel met bocht

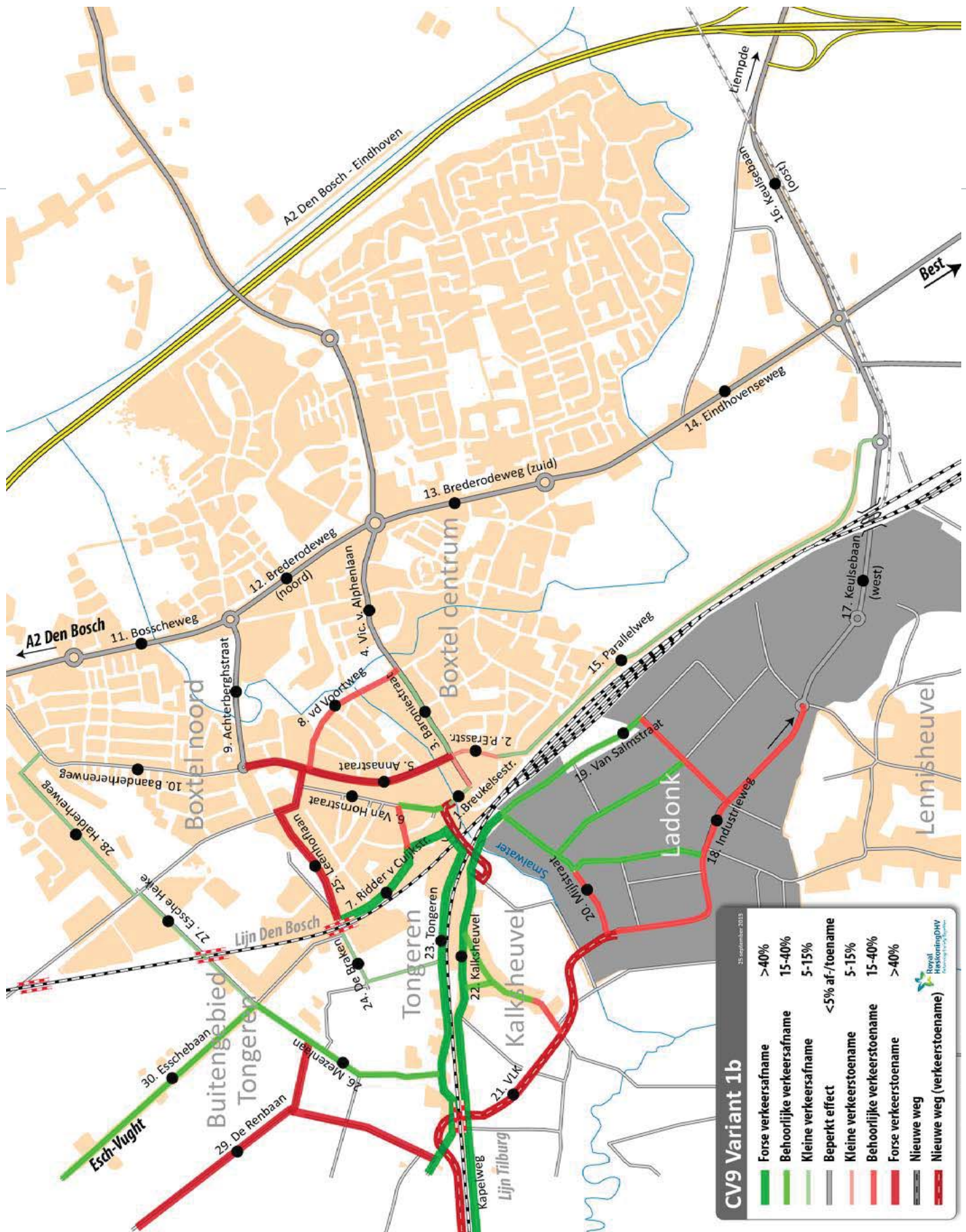
- Tunnelhoogte Den Bosch 4,20 m.;
- Hellingbaan autoverkeer oostzijde 7%, westzijde 5%;
- Hellingbaan fietsverkeer 5%;
- Twee-richtingen fietspad aan noordzijde tunnel, tunnelhoogte h 2,50 m. met ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer met de spoorlijn van/ naar Tilburg;
- 15 meter opstelruimte voor auto's recht voor de tunnelentree.



Schetsontwerp fietsoplossingen omleidingsvarianten

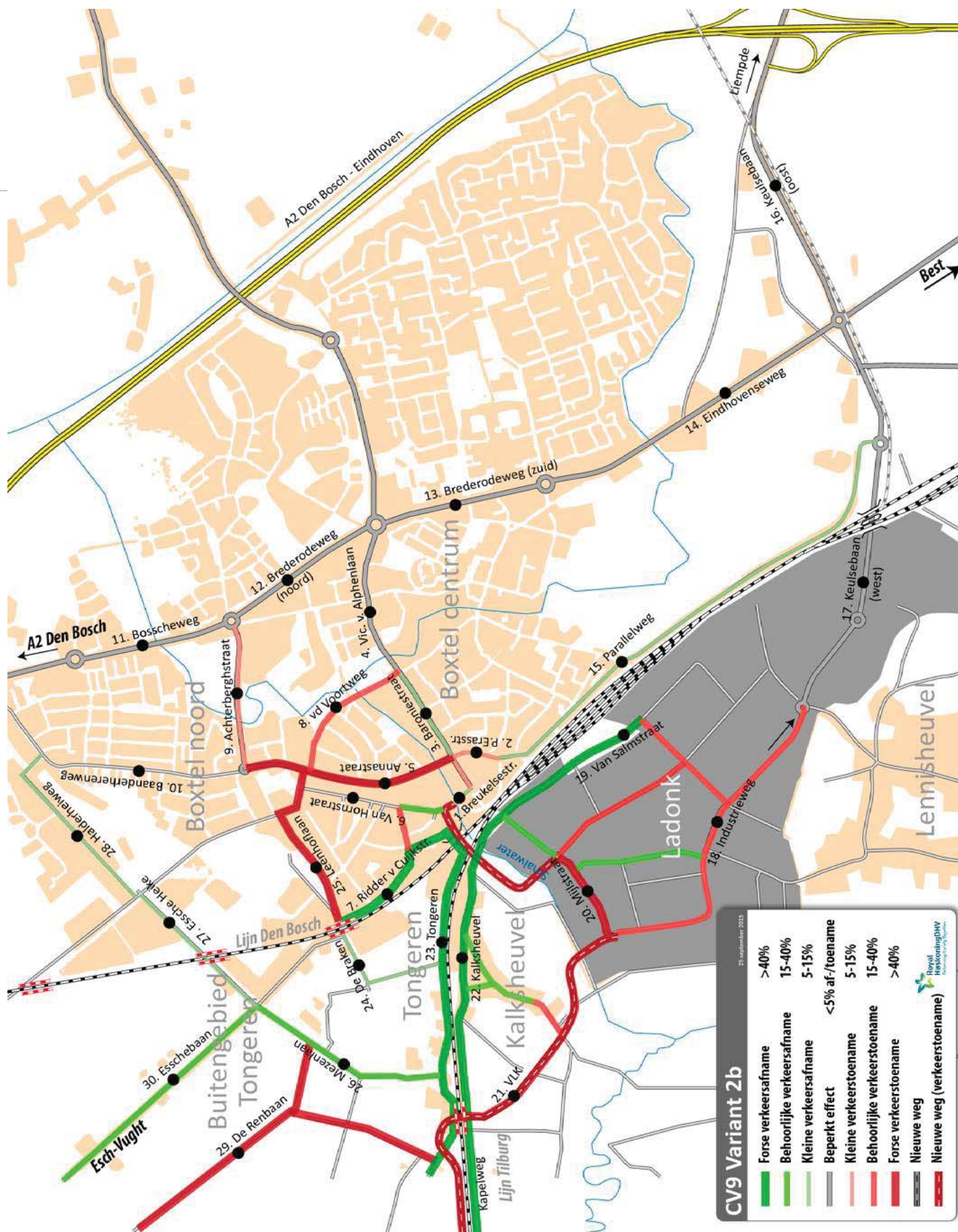
Bijlage 7: Resultaten verkeersmodel variantenstudie

1. Schematische weergave verkeerseffecten CV9 variant 1b: Tunnel Kalksheuvel-Centrum Boxtel
2. Schematische weergave verkeerseffecten CV9 variant 2b: Tunnel Ladonk-Centrum Boxtel
3. Schematische weergave verkeerseffecten B14/B15 variant 6: Omleiding Zuidelijke Randweg (beide overwegen gesloten)
4. Schematische weergave verkeerseffecten B14/B15 variant 4 en Extra: Behouden verbinding weg Tongeren - centrum Boxtel en Tunnel met bocht
5. Tabel etmaalintensiteiten, huidige situatie, referentiesituatie en varianten
6. Tabel procentuele wijzigingen etmaalintensiteiten in referentiesituatie en varianten
7. Tabel verhoudingen intensiteit en capaciteit in referentiesituatie en varianten



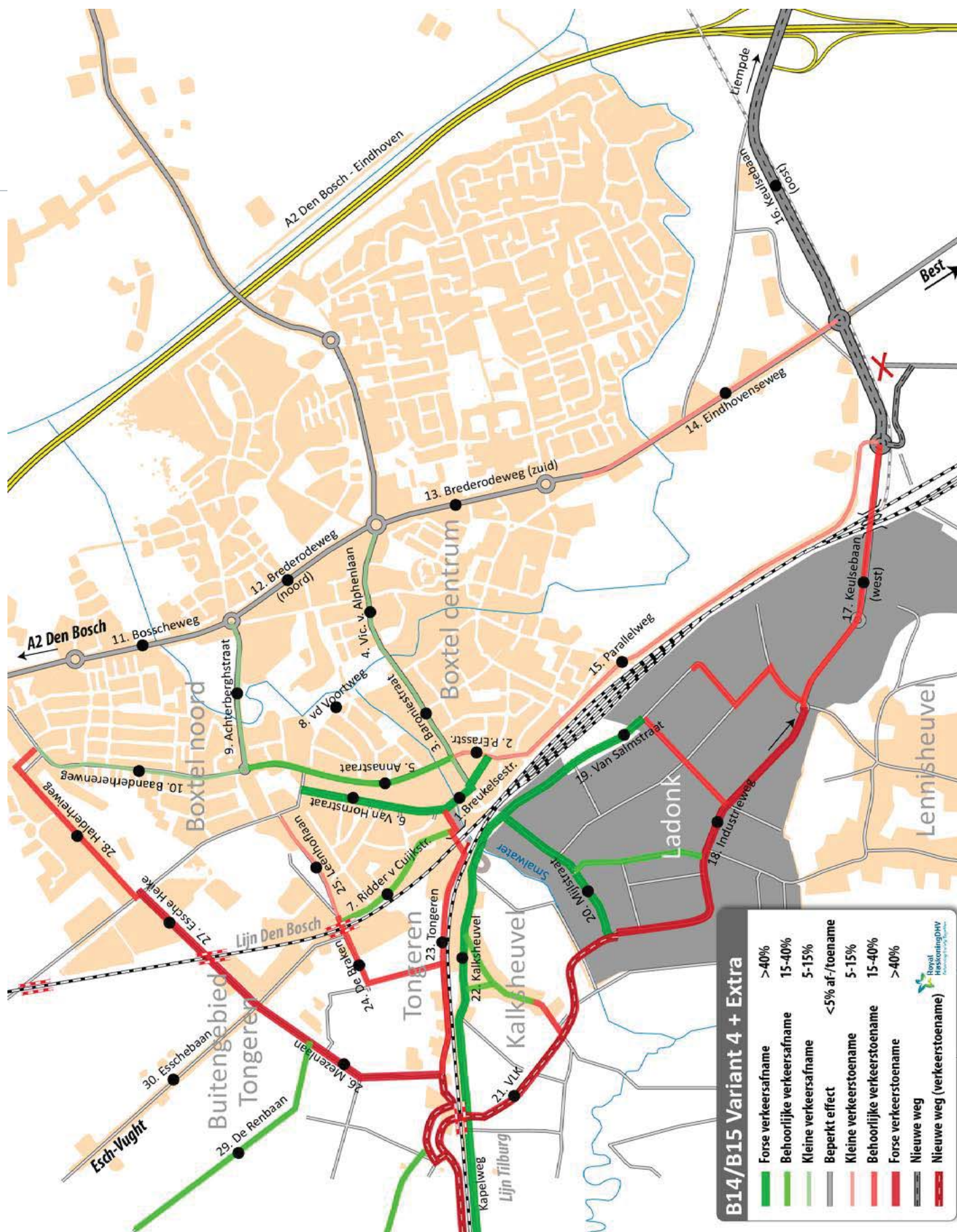
Schematische weergave verkeerseffecten CV9 variant 1b: Tunnel Kalksheuvel-Centrum Bostel

Percentage met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant ten opzichte van referentiesituatie, autonome ontwikkeling 2020 zonder aanleg VLK



Schematische weergave verkeerseffecten CV9 variant 2b: Tunnel Ladonk-Centrum Boxtel

Percentage met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant ten opzichte van referentiesituatie, autonome ontwikkeling 2020 zonder aanleg VLK



Schematische weergave verkeerseffecten B14/B15 variant 4 en Extra: Behouden verbinding weg Tongeren - centrum Boxtel en Tunnel met bocht
 Percentage met toe- en afname verkeersintensiteit in deze variant ten opzichte van referentiesituatie, autonome ontwikkeling 2020 zonder aanleg VLK

MVT etmaal (doorsnede, afgerond op 100-tallen met een ondergrens van 100)

	Basisjaar (2007)	Autonome situatie 2020*	CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b	B14/B15 Variant 6	B14/B15 Varianten 4 en Extra
1. Breukelsestraat	2400	4700	4400	4900	2200	2900
2. Pastoor Erasstraat	3300	3900	4400	4400	4100	4100
3. Baroniestraat	6300	7100	6400	6500	6100	6300
4. Vicaris van Alphenlaan	9800	10600	10400	10500	9600	9800
5. Annastraat	2500	4600	6600	6700	3800	3800
6. Van Hornstraat	1200	1400	1400	1400	700	700
7. Ridder van Cuijkstraat	1400	1300	400	400	2300	1100
8. Van de Voortweg	2200	2000	2500	2400	2000	2000
9. Achterberghstraat	4900	5300	5600	5700	4900	4800
10. Baanderheerenweg	3600	4600	4600	4600	3900	3900
11. Bosscheweg	8600	12700	12900	12900	12200	12200
12. Brederodeweg (noordelijk deel)	8500	10100	10400	10300	10200	10200
13. Brederodeweg (zuidelijk deel)	7800	10600	10700	10600	10700	10700
14. Eindhovenseweg	10400	11400	11400	11200	12400	12400
15. Parallelweg (gem. zuid en noord)	3700	3900	3900	3800	4500	4500
16. Keulsebaan (oostelijk deel)	15400	20900	20900	20800	21300	21400
17. Keulsebaan (westelijk deel)	9700	12200	12100	11900	14300	14100
18. Industrierweg	4200	6300	6700	6500	7700	7400
19. Van Salmstraat	1100	1300	1200	<100	<100	<100
20. Mijlstraat	1500	2900	2000	2800	700	700
21. VLK	nvt	4300	4000	4100	4600	4600
22. Kalksheuvel	2600	<100	<100	<100	<100	<100
23. Tongeren	200	900	200	200	200	2100
24. De Braken	<100	300	400	300	1400	500
25. Leenhoflaan**	1800	1000	1900	1800	1300	1200
26. Mezenlaan	1700	1300	1500	1500	2900	3100
27. Essche Heike	1200	1200	1200	1200	2000	2000
28. Halderheiweg	1200	1400	1400	1400	2000	2000
29. De Renbaan	<100	900	1900	1900	<100	<100
30. Esschebaan (noordelijk deel)	3600	2800	2300	2200	3500	3300
31. Tongersestraat Noord-Oost	2900	5300	4500	4900	2200	2900
32. Tongersestraat spoor Den Bosch	4100	4900	4500	4900	nvt	1900
33. Tongersestraat spoor Tilburg	4100	5700	4500	4900	nvt	nvt

* Inclusief VLK en daaraan gekoppelde maatregelen zoals fysieke afsluiting Tongeren nabij VLK

** Voor de Leenhoflaan is rekening gehouden met afwaardering tot 30 km/h in de periode tussen basisjaar 2007 en autonome situatie 2020

Verskil t.o.v. Autonome situatie 2020 %

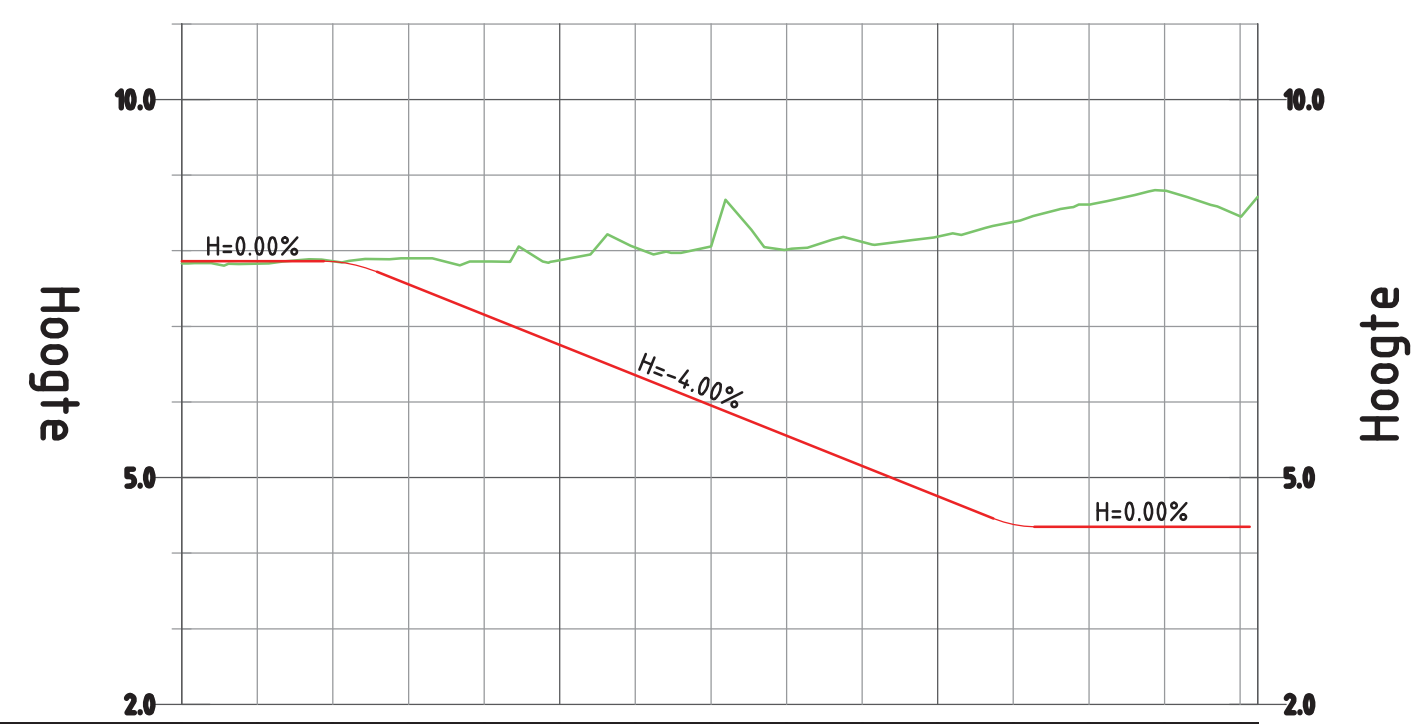
Autonome situatie 2020* (verschil t.o.v. basisjaar)	CV9 Variant 1b	CV9 Variant 2b	B14/B15 Variant 6	B14/B15 Varianten 4 en Extra
96%	-6%	4%	-53%	-38%
18%	13%	13%	5%	5%
13%	-10%	-8%	-14%	-11%
8%	-2%	-1%	-9%	-8%
84%	43%	46%	-17%	-17%
17%	0%	0%	-50%	-50%
-7%	-69%	-69%	77%	-15%
-9%	25%	20%	0%	0%
8%	6%	8%	-8%	-9%
28%	0%	0%	-15%	-15%
48%	2%	2%	-4%	-4%
19%	3%	2%	1%	1%
36%	1%	0%	1%	1%
10%	0%	-2%	9%	9%
5%	0%	-3%	15%	15%
36%	0%	0%	2%	2%
26%	-1%	-2%	17%	16%
50%	6%	3%	22%	17%
18%	-8%	-95%	-95%	-95%
93%	-31%	-3%	-76%	-76%
100%	-7%	-5%	7%	7%
-95%	0%	0%	0%	0%
>200%	-78%	-78%	-78%	133%
>200%	33%	0%	>200%	67%
-44%	90%	80%	30%	20%
-24%	15%	15%	123%	138%
0%	0%	0%	67%	67%
17%	0%	0%	43%	43%
>200%	111%	111%	-95%	-95%
-22%	-18%	-21%	25%	18%
83%	-15%	-8%	-58%	-45%
20%	-8%	0%	nvt	-61%
39%	-21%	-14%	nvt	nvt

IC verhoudingen

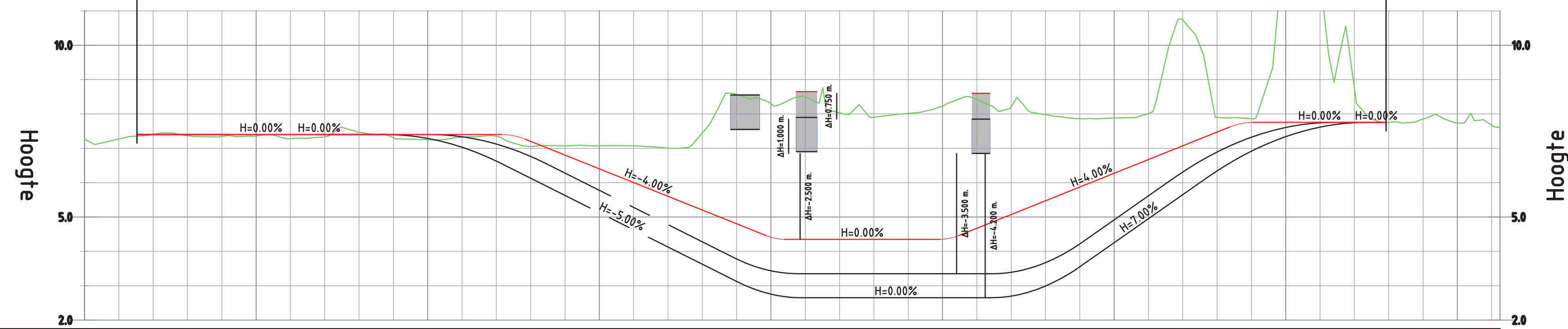
	Basisjaar (2007)		Autonome situatie 2020*		CV9 Variant 1b		CV9 Variant 2b		B14/B15 Variant 6		B14/B15 Varianten 4 en Extra	
	IC AS	IC OS	IC AS	IC OS	IC AS	IC OS	IC AS	IC OS	IC AS	IC OS	IC AS	IC OS
1. Breukelsestraat	0,24	0,16	0,36	0,35	0,50	0,54	0,52	0,57	0,28	0,12	0,35	0,18
2. Pastoor Erasstraat	0,20	0,22	0,18	0,24	0,19	0,26	0,18	0,25	0,19	0,29	0,22	0,28
3. Baroniestraat	0,51	0,40	0,54	0,42	0,51	0,39	0,52	0,40	0,53	0,39	0,52	0,42
4. Vicaris van Alphenlaan	0,81	0,63	0,84	0,67	0,83	0,68	0,84	0,68	0,83	0,67	0,83	0,67
5. Annastraat	0,35	0,08	0,38	0,21	0,55	0,42	0,54	0,42	0,37	0,13	0,35	0,13
6. Van Hornstraat	0,13	0,13	0,23	0,20	0,12	0,10	0,12	0,10	0,04	0,04	0,04	0,04
7. Ridder van Cuijkstraat	0,23	0,21	0,16	0,04	0,03	0,02	0,02	0,02	0,25	0,17	0,11	0,04
8. Van de Voortweg	0,38	0,27	0,37	0,31	0,41	0,33	0,40	0,33	0,37	0,32	0,38	0,29
9. Achterberghstraat	0,50	0,35	0,38	0,38	0,39	0,39	0,39	0,39	0,38	0,41	0,38	0,37
10. Baanderheerenweg	0,58	0,24	0,57	0,34	0,56	0,35	0,56	0,35	0,54	0,29	0,54	0,26
11. Bosscheweg	0,29	0,35	0,44	0,41	0,45	0,41	0,45	0,41	0,44	0,39	0,44	0,41
12. Brederodeweg (noordelijk deel)	0,34	0,29	0,34	0,32	0,34	0,33	0,34	0,32	0,34	0,32	0,35	0,33
13. Brederodeweg (zuidelijk deel)	0,41	0,30	0,52	0,42	0,52	0,42	0,52	0,42	0,53	0,41	0,52	0,40
14. Eindhovenseweg	0,53	0,35	0,59	0,45	0,59	0,45	0,59	0,45	0,61	0,49	0,62	0,48
15. Parallelweg (gem. zuid en noord)	0,17	0,12	0,18	0,12	0,18	0,12	0,16	0,12	0,21	0,16	0,20	0,16
16. Keulsebaan (oostelijk deel)	0,66	0,57	0,88	0,80	0,88	0,80	0,88	0,80	0,48	0,45	0,49	0,45
17. Keulsebaan (westelijk deel)	0,70	0,56	0,77	0,66	0,77	0,67	0,76	0,65	0,75	0,77	0,72	0,76
18. Industrierweg	0,22	0,22	0,33	0,28	0,34	0,29	0,33	0,28	0,40	0,35	0,39	0,34
19. Van Salmstraat	0,07	0,08	0,14	0,14	0,12	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20. Mijlstraat	0,17	0,17	0,21	0,21	0,13	0,10	0,18	0,17	0,08	0,06	0,09	0,06
21. VLK	0,00	0,00	0,21	0,22	0,23	0,22	0,24	0,22	0,35	0,32	0,36	0,31
22. Kalksheuvel	0,09	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23. Tongeren	0,04	0,04	0,11	0,15	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,34	0,22
24. De Braken	0,00	0,00	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,16	0,20	0,05	0,09
25. Leenhoflaan	0,07	0,08	0,06	0,07	0,11	0,10	0,10	0,10	0,08	0,10	0,07	0,08
26. Mezenlaan	0,07	0,05	0,06	0,08	0,09	0,08	0,09	0,08	0,24	0,20	0,21	0,19
27. Essche Heike	0,08	0,03	0,06	0,04	0,06	0,04	0,06	0,04	0,15	0,11	0,15	0,10
28. Halderheiweg	0,09	0,06	0,10	0,08	0,10	0,08	0,10	0,08	0,19	0,15	0,19	0,13
29. De Renbaan	0,02	0,00	0,04	0,05	0,10	0,10	0,10	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00
30. Esschebaan (noordelijk deel)	0,29	0,23	0,15	0,12	0,11	0,08	0,11	0,08	0,20	0,17	0,17	0,16
31. Tongersestraat Noord-Oost	0,30	0,26	0,45	0,48	0,25	0,25	0,26	0,26	0,28	0,12	0,36	0,18
32. Tongersestraat spoor Den Bosch	0,55	0,54	0,59	0,54	0,25	0,25	0,26	0,26	0,00	0,00	0,30	0,19
33. Tongersestraat spoor Tilburg	0,26	0,25	0,34	0,33	0,25	0,25	0,26	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00

Bijlage 8: SO spoorkruisende delen

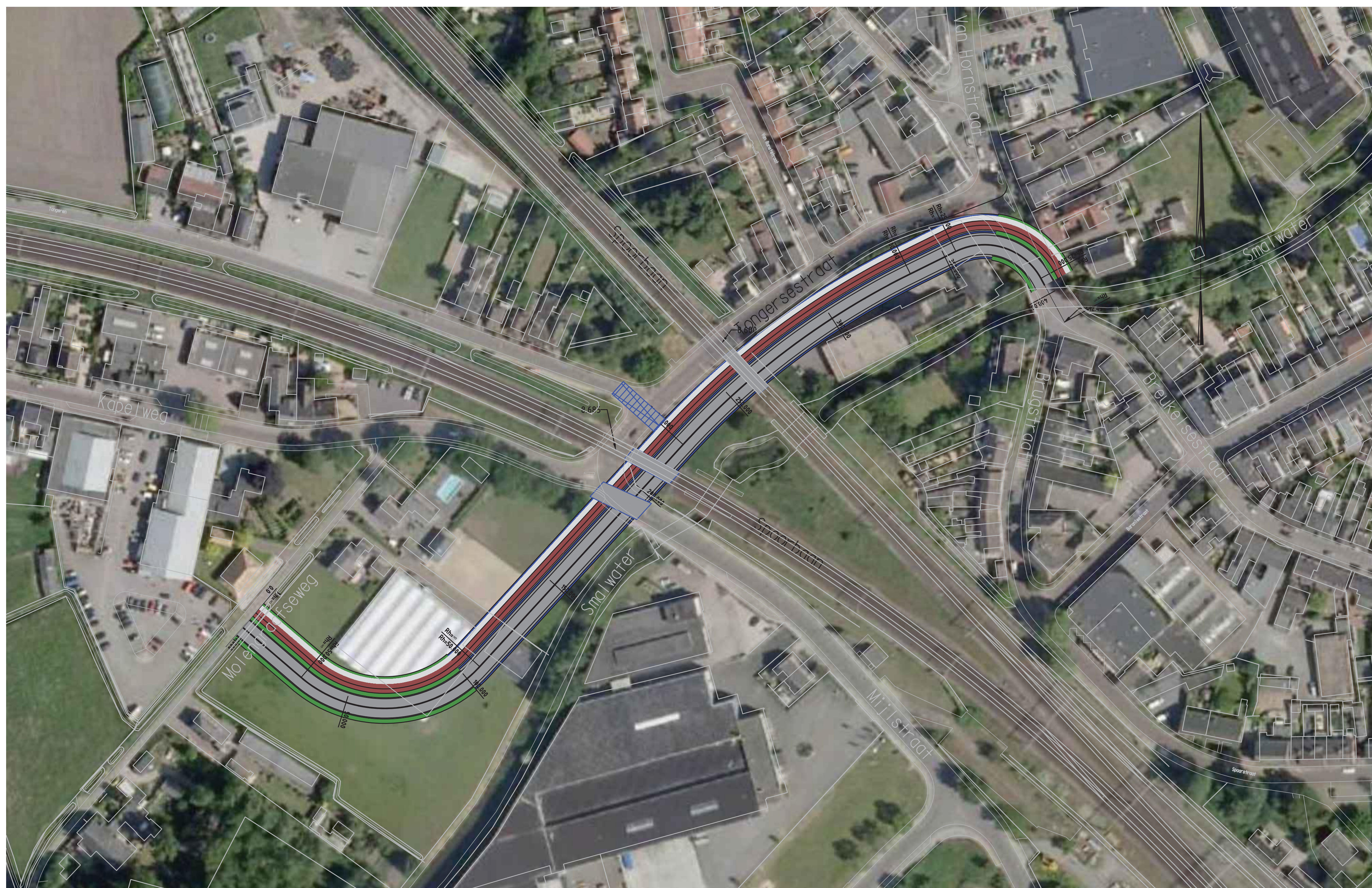
1. Spoorkruisende delen CV9 variant 1b: Tunnel Kalksheuvel-Centrum;
2. Spoorkruisende delen CV9 variant 2b: Tunnel Ladonk-Centrum;
3. Fietstunnel B14/B15 variant 6 Omleiding Zuidelijke Randweg en variant B14/B15 variant 4: Omleiding Tongeren;
4. Spoorkruisende delen B14/B15 variant extra Omleiding Tunnel met bocht.
5. Schematisch schetsontwerp ongelijkvloerse overweg d'Ekker.



LENGTEPROFIEL T.P.V. ALM_N_fietspad
HOR. SCHAAL 1 : 1000
VERT. SCHAAL 1 : 100



LENGTEPROFIEL T.P.V. ALM_N_odg kort
HOR. SCHAAL 1 : 1000
VERT. SCHAAL 1 : 100



Projectnummer	RL1984.13	Gemeente Boxtel
Identificatiecode		
Versie	0.5	
Versiedatum	01-08-2013	
Documentstatus	Concept	
Formaat	A1x1	Haalbaarheidsonderzoek onderdoorgang
Schaal	1:1000	Schetsontwerp
Tekenaar	J. van den Brink	Variant 1: kort-kort met knip
Besteknummer		
Projectleider	H. Awaard	
Vrijgegeven		RL1984.13 / WGN / SO / ALG / 001

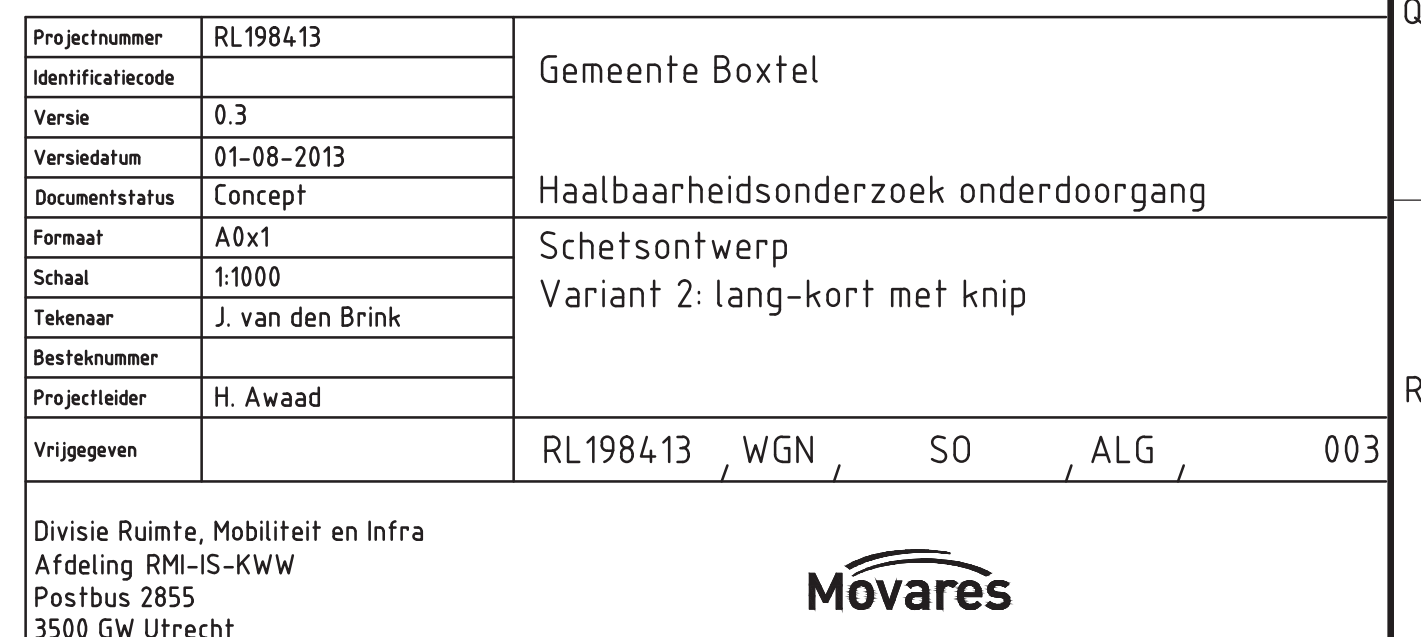
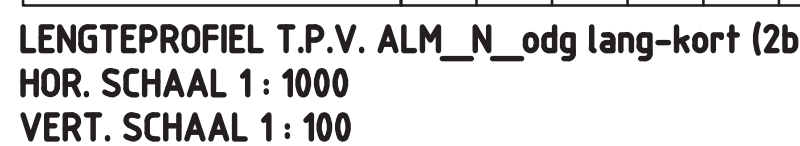
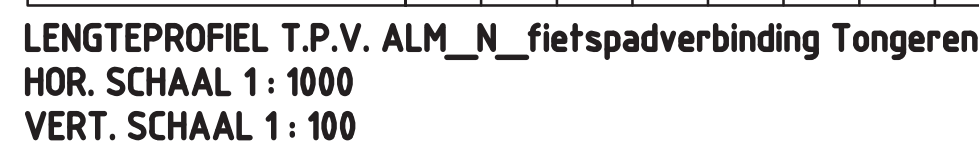
Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra

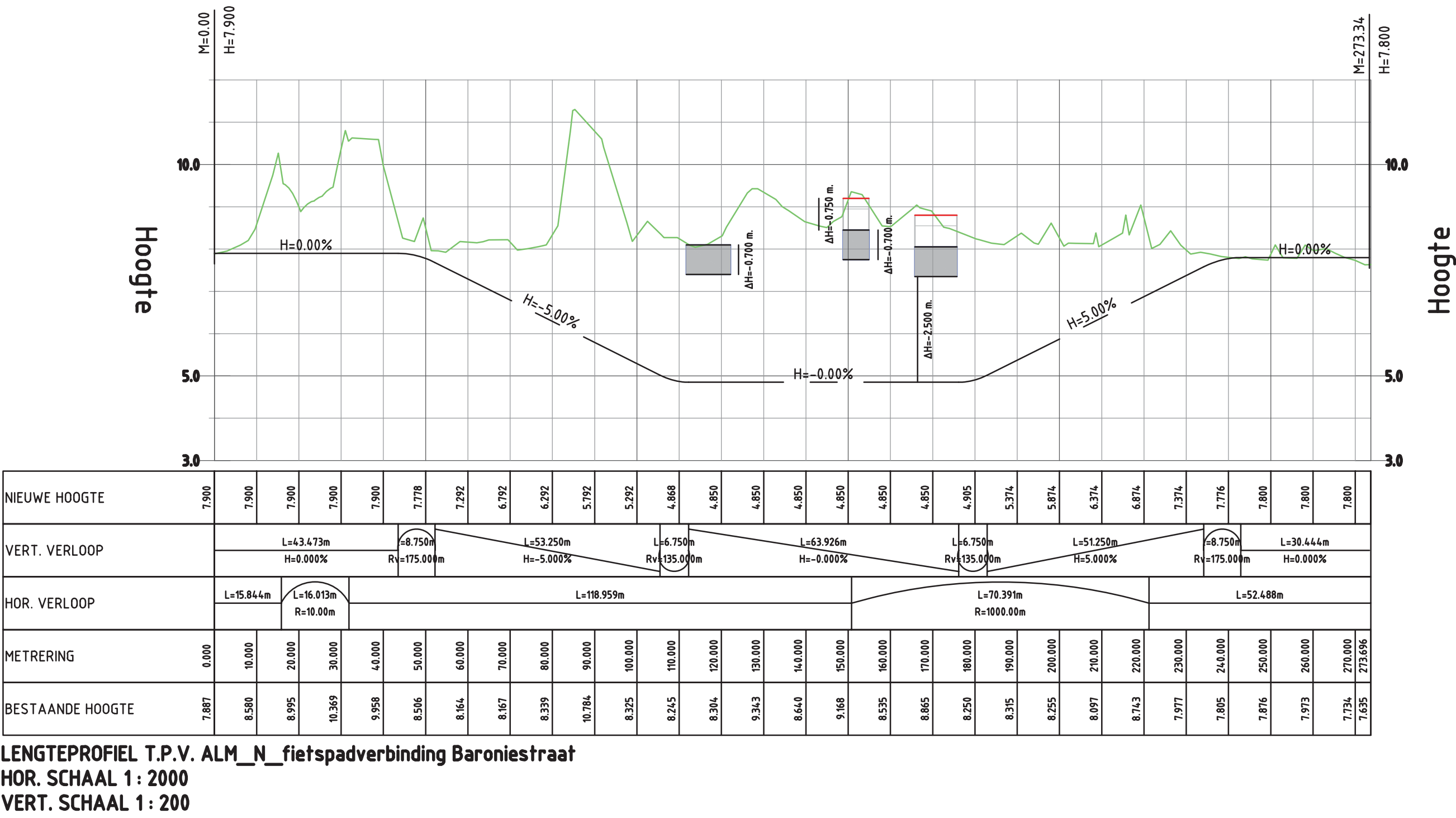
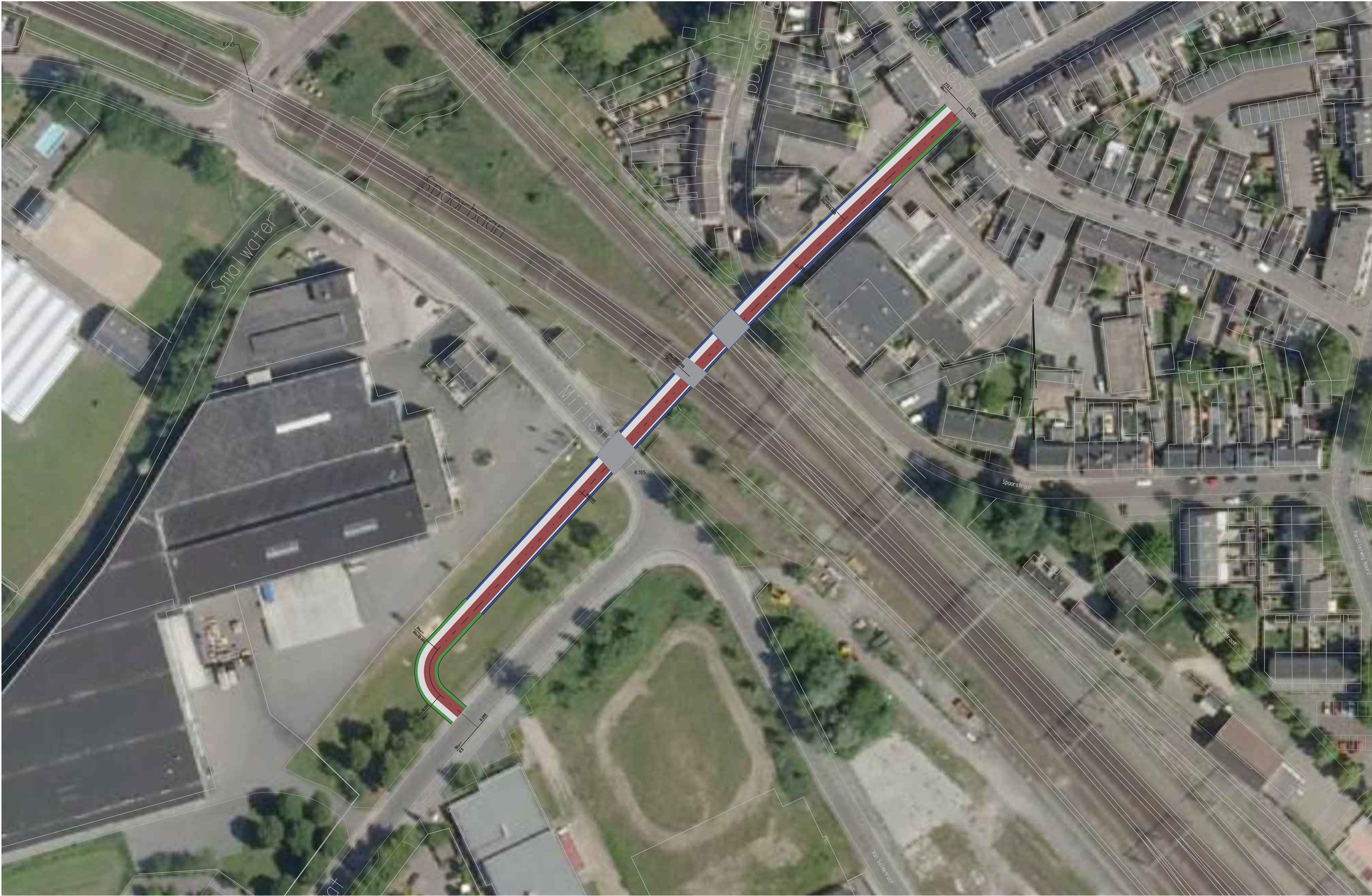
Afdeling RMI-IS-KWf

Postbus 2855

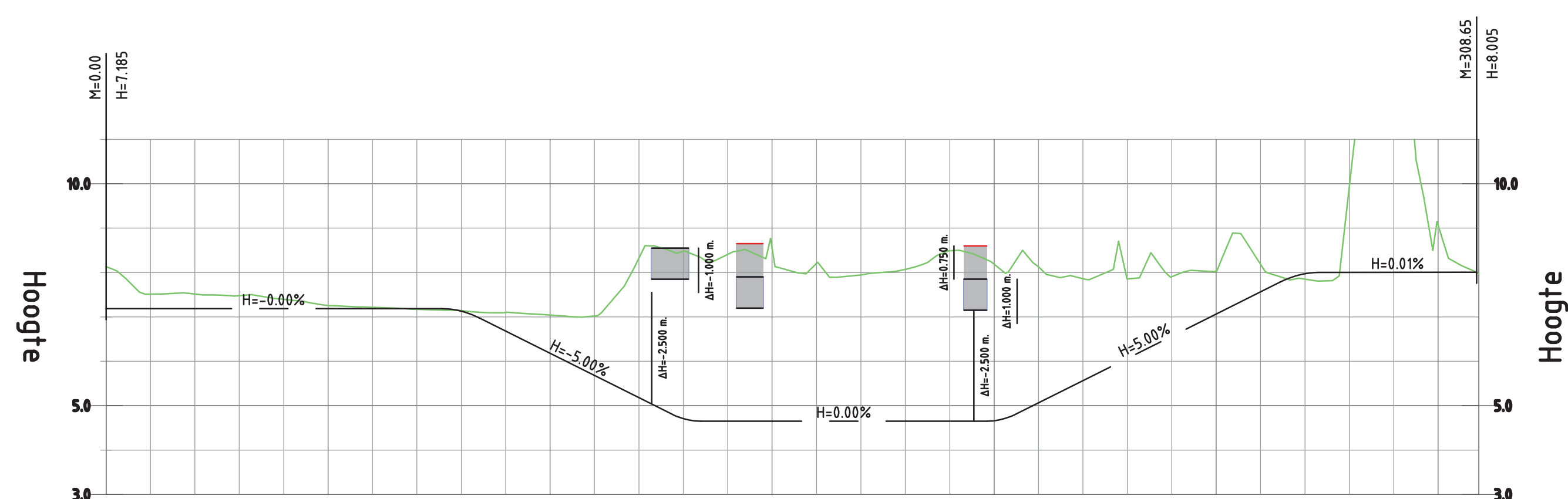
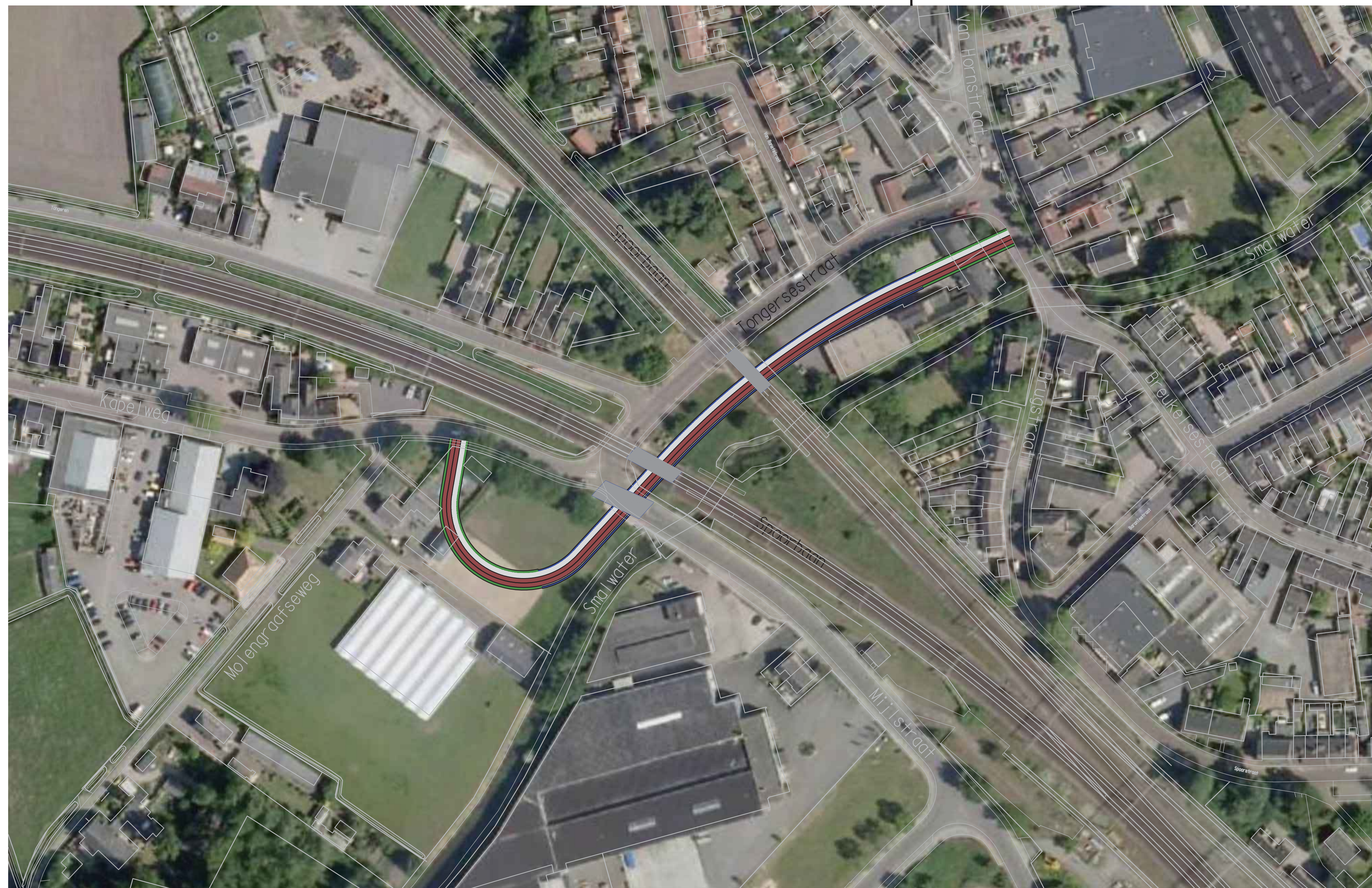
3500 GW Utrecht







Projectnummer	RL198413	Gemeente Boxtel
Identificatiecode		
Version	0.2	
Versiedatum	01-08-2013	
Documentstatus	Concept	Haalbaarheidsonderzoek onderdoorgang
Formaat	A0x1	Schetsontwerp
Schaal	1:1000	Variant 3-4: fietsverbinding Baronesstraat
Tekenaar	J. van den Brink	
Bekekennummer		
Projectleider	H. Awaad	
Vrijgegeven		
	RL198413	WGN, SO, ALG, 004
Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra Afdeling RMI-IS-KWW Postbus 2855 3500 GW Utrecht		
Movares		

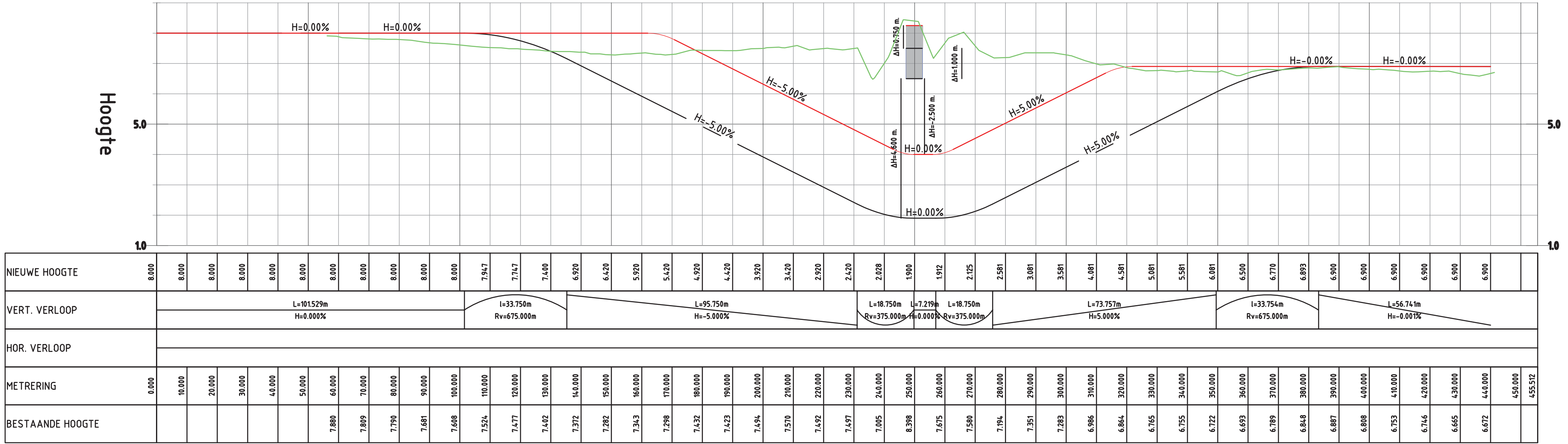
[illegible]

LENGTEPROFIEL T.P.V. ALM_N_fietsverbinding Tongersestraat
HOR. SCHAAAL 1 : 1000
VERT. SCHAAAL 1 : 100

Projectnummer	RL1984.13	Gemeente Boxtel
Identificatiecode		
Versie	0.2	
Versiedatum	01-08-2013	
Documentstatus	Concept	Haalbaarheidsonderzoek onderdoorgang
Formaat	A1x1	Schetsontwerp
Schaal	1:1000	Variant 3-4: fietsverbinding Tongersestraat
Tekenaar	J. van den Brink	
Besteknummer		
Projectleider	H. Awaad	
Vrijgegeven		RL1984.13 , WGN , SO , ALG , 005

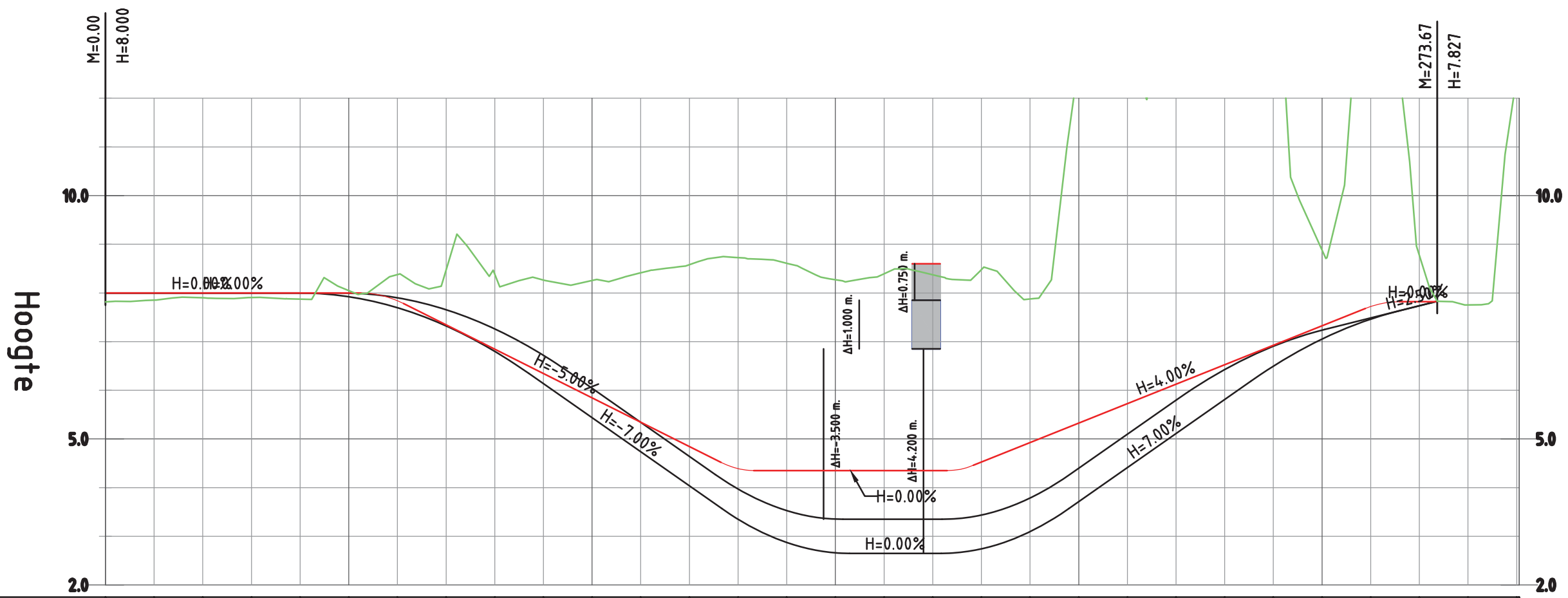
Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra
Afdeling RMI-IS-KWW
Postbus 2855
3500 GW Utrecht





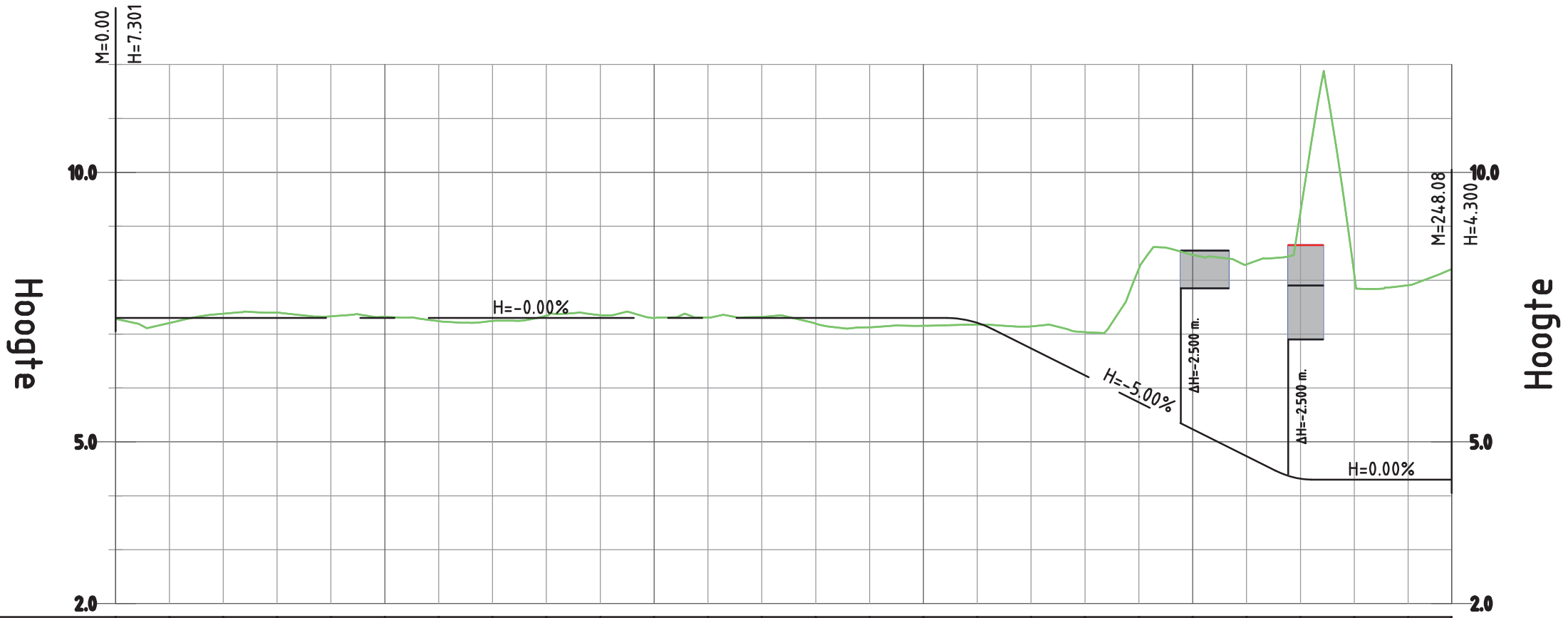
LENGTEPROFIEL T.P.V. ALM_N_odg vloeiend
HOR. SCHAAL 1 : 1000
VERT. SCHAAL 1 : 100

Projectnummer	RL198413	Gemeente Boxtel
Identificatiecode		
Versie	0.1	Haalbaarheidsonderzoek onderdoorgang Schetsontwerp Variant 4 d'Ekker
Versiedatum	01-08-2013	
Documentstatus	Concept	
Formaat	A1x1	
Schaal	1:2000	RL198413 , WGN , SO , ALG , 006
Tekenaar	J. van den Brink	
Besteknummer		
Projectleider	H. Awaard	
Vrijgegeven		Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra Afdeling RMI-IS-KWW Postbus 2855 3500 GW Utrecht



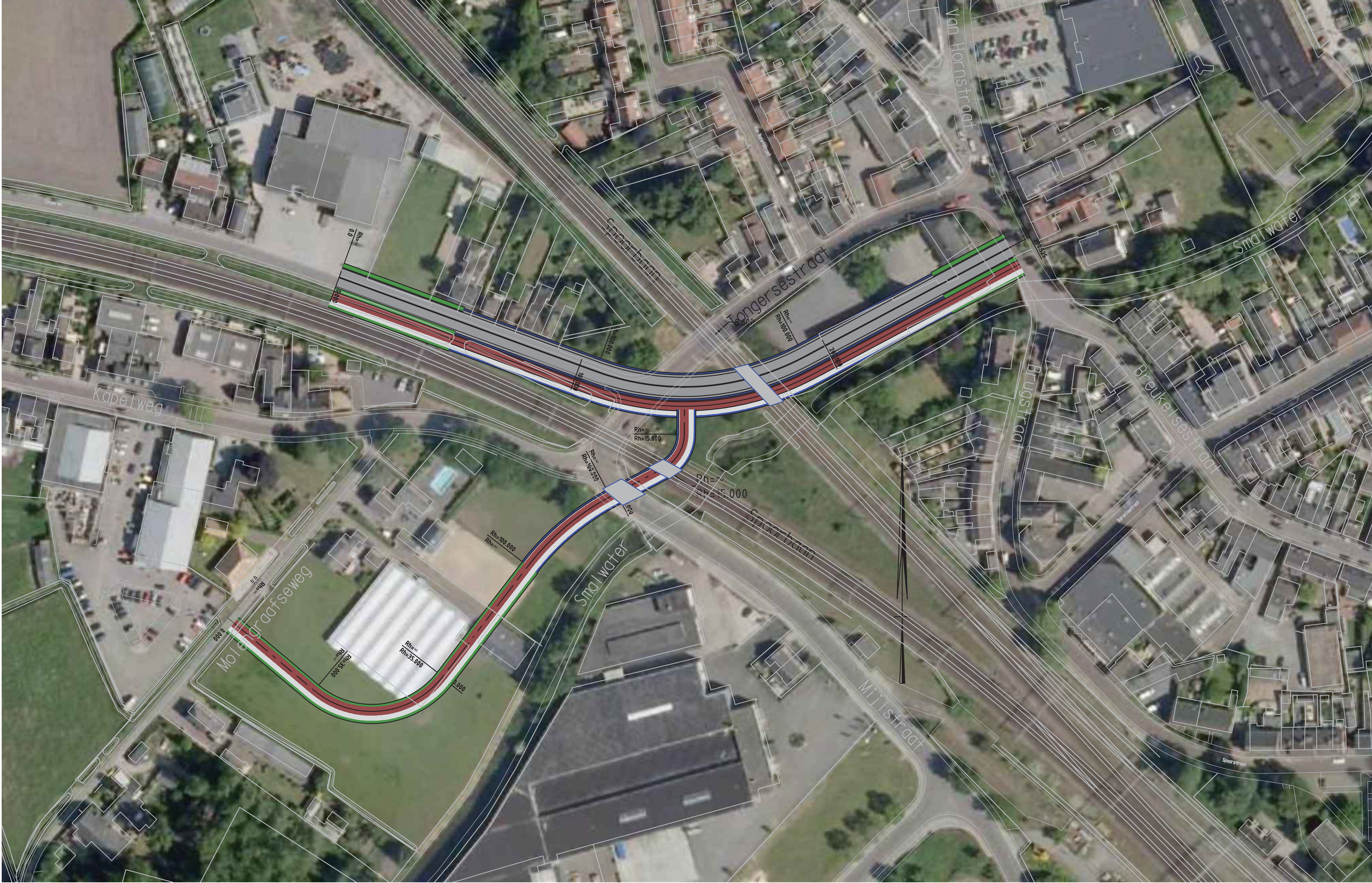
NIEUWE HOOGTE	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	7.922	7.696	7.321	6.799	6.135	5.435	4.735	4.035	3.350	2.872	2.661	2.650	2.650	2.741	3.095	3.711	4.411	5.111	5.911	6.495	7.052	7.461	7.736		
VERT. VERLOOP	L=39.729m H=0.000%		L=47.250m Rv=675.000m		L=39.679m H=-7.000%		L=26.250m Rv=375.000m		L=18.816m H=0.000%		L=26.250m Rv=375.000m		L=37.399m H=0.000%		L=30.387m Rv=675.000m		L=7.955m H=-2.498%													
HOR. VERLOOP	L=106.796m										L=83.962m R=100.00m										L=99.766m									
METRERING	0.000	10.000	20.000	30.000	40.000	50.000	60.000	70.000	80.000	90.000	100.000	110.000	120.000	130.000	140.000	150.000	160.000	170.000	180.000	190.000	200.000	210.000	220.000	230.000	240.000	250.000	260.000	270.000	280.000	290.000
BESTAANDE HOOGTE	7.818	7.951	7.901	7.907	7.873	8.047	8.376	8.466	8.381	8.266	8.257	8.413	8.579	8.725	8.610	8.271	8.393	8.374	8.478	7.875	12.142	12.655	12.895	17.386	16.247	8.884	15.026	8.779	7.754	12.655

LENGTEPROFIEL T.P.V. ALM_N_odg vloeiend
HOR. SCHAAL 1: 1000
VERT. SCHAAL 1: 100



NIEUWE HOOGTE	7.301	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.299	7.2
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

LENGTEPROFIEL T.P.V. ALM_N_fietsverbinding
HOR. SCHAAL 1: 1000
VERT. SCHAAL 1: 100



Projectnummer	RL198413	Gemeente Boxtel
Identificatiecode		
Versie	0.1	Haalbaarheidsonderzoek onderdoorgang
Versiedatum	01-08-2013	
Documentstatus	Concept	Schetsontwerp
Formaat	A1x1	
Schaal	1:1000	Variant 5 omleiding tunnel met bocht
Tekenaar	J. van den Brink	
Besteknummer		RL198413 , WGN , SO , ALG , 001
Projectleider	H. Awaad	
Vrijgegeven		
Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra Afdeling RMI-IS-KWW Postbus 2855 3500 GW Utrecht		

Bijlage 9: Samenvattingen kostenramingen

TOTAALBEDRAGEN	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel- Centrum	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk-Centrum	B14/B15 Variant 6 Beide overwegen dicht	B14/B15 Variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open	B14/B15 Variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers
	€ 37,3 MILJOEN	€ 39,8 MILJOEN	€ 31,7 MILJOEN	€ 31,0 MILJOEN	€ 47,7 MILJOEN
1. SPOORKRUISENDE DELEN De aangegeven kosten per component zijn bouw-kosten exclusief BTW, prijspeil 2013.	€ 14,0 MILJOEN - Verkeerstunnel Tongersestraat Kalksheuvel-Centrum compleet - Aansluiten tunnel op Molengraafseweg (klein onderdeel geraamd door RHDHV) - Afsluiten bestaande spoorwegovergang richting Tilburg en Den Bosch - geen verlegging kabels en leidingen geraamd	€ 15,3 MILJOEN - Verkeerstunnel Tongersestraat Ladonk-Centrum compleet - Aansluiten tunnel op Mijlstraat - Afsluiten bestaande spoorwegovergang richting Tilburg en Den Bosch - geen verlegging kabels en leidingen geraamd	€ 5,6 MILJOEN - Afsluiten bestaande spoorwegovergang richting Tilburg - Afsluiten bestaande spoorwegovergang richting Den Bosch - Fietstunnel Tongersestraat - geen verlegging kabels en leidingen geraamd	€ 5,2 MILJOEN - Afsluiten bestaande spoorwegovergang richting Tilburg - NB: Fietstunnel Tongersestraat - geen verlegging kabels en leidingen geraamd	€ 13,8 MILJOEN - Verkeerstunnel Tongersestraat met bocht - Toerit Tongeren fiets - Aansluiten wegen - Afsluiten bestaande spoorwegovergangen richting Tilburg en Den Bosch - geen verlegging kabels en leidingen geraamd
2. VLK De aangegeven kosten per component zijn bouw-kosten exclusief BTW, prijspeil 2013.	€ 2,8 MILJOEN - Fietspad zuidelijk deel - Fietspad noordelijk deel - Wegvak noordelijk deel - Wegvak zuidelijk deel	€ 2,8 MILJOEN	€ 2,8 MILJOEN - Verplaatsen overweg d'Ekker - Opruimen overweg Kapelweg - geen verlegging kabels en leidingen geraamd	€ 2,8 MILJOEN	€ 2,8 MILJOEN
3. MAATREGELLEN KEULSEBAAN De aangegeven kosten per component zijn bouw-kosten exclusief BTW, prijspeil 2013.	€ 4,7 MILJOEN - Kruispunt Eindhovenseweg (De Goor) - Kruispunt Parallelweg Zuid - Oirschotseweg (Everbos) - Keulsebaan uitbreiden naar 2x2 tussen Everbos en A2 - Omleggen Oirschotseweg naar Everbos - geen verlegging kabels en leidingen geraamd				
4. AANPASSINGEN TONGEREN De aangegeven kosten per component zijn bouw-kosten exclusief BTW, prijspeil 2013.	€ 0,3 MILJOEN - Parallelweg VLK - Herprofilering Tongeren en vrijliggend fietspad - Fietssuggestiestroken Tongeren - geen verlegging kabels en leidingen geraamd				
Vastgoedkosten	€ 6,0 MILJOEN	€ 6,0 MILJOEN	€ 7,3 MILJOEN	€ 7,3 MILJOEN	€ 7,2 MILJOEN
Engineeringskosten	€ 3,9 MILJOEN	€ 4,3 MILJOEN	€ 2,5 MILJOEN	€ 2,4 MILJOEN	€ 4,4 MILJOEN
Overige bijkomende kosten	€ 1,3 MILJOEN	€ 1,4 MILJOEN	€ 0,9 MILJOEN	€ 0,9 MILJOEN	€ 2,4 MILJOEN
Objectoverstijgende risico's	€ 4,2 MILJOEN	€ 4,5 MILJOEN	€ 3,6 MILJOEN	€ 3,5 MILJOEN	€ 5,4 MILJOEN
BTW	€ 5,1 MILJOEN	€ 5,5 MILJOEN	€ 4,0 MILJOEN	€ 3,9 MILJOEN	€ 6,7 MILJOEN

Overzichtstabel kostenraming. Alle bedragen zijn geraamd op basis van een 50 met een zekerheid van +/- 30%. Prijspel 2013.

Bijlage 9.1: Globale kostenraming +/- 30% integrale variantenafweging hoofdstuk 3

Specificaties kostenraming

- Prijspeil 2013;
- Alle totaalbedragen zijn inclusief BTW en inclusief vastgoed-, engineering en overige bijkomende kosten;
- Ramingen zijn SSK ramingen, nieuwste format;
- De kostenraming voor iedere variant bestaat uit vier modules: spoorkruisende delen, VLK, Maatregelenpakket Keulsebaan en Aanpassingen aan de weg Tongeren;
- De kostenramingen voor de spoorkruisende delen zijn opgesteld door Movares in opdracht van ProRail;
- De raming van de VLK is opgesteld door Arcadis en is aangeleverd door de gemeente;
- RHDHV heeft de raming opgesteld van de ingrepen aan de Keulsebaan en Tongersestraat en heeft de losse ramingen gecombineerd;
- Uitgangspunt bij het combineren van de ramingen is dat iedere raming ook op zichzelf herkenbaar is en aansluit op eerdere projectfasen. Opslagen en toeslagen van deelramingen zijn niet aangepast;
- Kosten voor saneren van overwegen zijn situationeel gebonden en kunnen per raming verschillen;
- Voor de maatregelen Keulsebaan en de aanpassingen aan de weg Tongeren zijn door RHDHV de opslagen en toeslagen bepaald. Deze zijn afgestemd met de gemeente en gecommuniceerd met ProRail;
- Kosten voor beheer en onderhoud worden niet meegenomen in deze raming maar apart getoetst;
- Alle bedragen zijn geraamd op basis van een SO met een zekerheid van +/- 30%;
- In de kostenraming is nog geen rekening gehouden met kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek.

TOTAAL WIJZIGING BEHEERKOSTEN Kostenraming op basis van kengetallen	Beheerkosten per jaar. Gebaseerd op kengetallen, zonder opslag voor eventuele verkeersomleidingen etc.	CV9 Variant 1b Tunnel Kalksheuvel-Centrum - € 3.750,-	CV9 Variant 2b Tunnel Ladonk-Centrum € 0,-	B14/B15 Variant 6 Beide overwegen dicht + € 17.000,-	B14/B15 Variant 4 Overweg den Bosch gelijkvloers open + € 37.000,-	B14/B15 Variant extra Overweg Den Bosch ongelijkvloers + € 20.000,-
A. WIJZIGING KOSTEN VOOR BEHEER EN ONDERHOUD PRORAIL	1. SPOORKRUISENDE DELEN De aangegeven kosten per component zijn gebaseerd op prijsopgave ProRail.	- € 52.000,- - Drie overwegen sluiten (- € 60.000,-) - Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen (+ € 8.000,-)	- € 52.000,- - Drie overwegen sluiten (- € 60.000,-) - Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen (+ € 8.000,-)	- € 52.000,- - Drie overwegen sluiten (- € 60.000,-) - Twee kunstwerken (autotunnel) toevoegen (+ € 8.000,-)	- € 32.000,- - Twee overwegen sluiten (- € 40.000,-) - Twee kunstwerken (fietsunnel) toevoegen (+ € 8.000,-)	- € 52.000,- - Drie overwegen sluiten (- € 60.000,-) - Twee kunstwerken (1x fietstunnel, 1x autotunnel) toevoegen (+ € 8.000,-)
B. WIJZIGING KOSTEN VOOR BEHEER EN ONDERHOUD GEMEENTE De aangegeven kosten per component zijn gebaseerd op kengetallen en berekend door Royal HaskoningDHV.	1. SPOORKRUISENDE DELEN	+ € 7.250,- - Wegtracé tunnel - Aansluiting Breukelsestraat - Kunstwerk Kapelweg - Fietstrap - Verbreden Molengraafseweg	+ € 11.000,- - Wegtracé tunnel - Aansluiting Breukelsestraat - Aansluiting Mijlstraat - Aansluiting fietspad - Molengraafseweg - Kunstwerk Kapelweg - Fietstrap - Brug over Smalwater	+ € 3.750,- - Wegtracé fietspad tunnel - Aansluiting Breukelsestraat - Aansluiting fietspad - Molengraafseweg - Kunstwerk Kapelweg - Fietstrap	+ € 3.750,- - Wegtracé fietspad tunnel - Aansluiting Breukelsestraat - Aansluiting fietspad - Molengraafseweg - Kunstwerk Kapelweg - Fietstrap	+ € 6.750,- - Wegtracé fietspad tunnel - Aansluiting Breukelsestraat - Aansluiting fietspad - Molengraafseweg - Kunstwerk Kapelweg - Fietstrap
	2. VLK	+ € 41.000,- - Wegtracé VLK - Fietspad langs VLK - Maaien bermen - Brug over Smalwater	+ € 41.000,-	+ € 41.000,-	+ € 41.000,-	+ € 41.000,-
	3. MAATREGELLEN KEULSEBAAN			+ € 23.000,- - Verbreden naar 2x2 - VRI in plaats van rotonde kruising met Eindhovenseweg - Verwijderen kruispunt Oirschotseweg - Aansluiten Oirschotseweg op turborotonde - Turborotonde parallelweg Zuid ipv reguliere rotonde	+ € 23.000,-	+ € 23.000,-
	4. AANPASSINGEN TONGEREN			+ € 1.250,- - Parallelweg langs VLK - Vrijliggend fietspad langs Tongeren	+ € 1.250,-	+ € 1.250,-

Overzichtstabel raming beheerkosten. Alle bedragen zijn indicatief geraamd op basis van kengetallen. Prijspeil 2013.

Bijlage 9.2: Kostenraming beheerkosten integrale variantenafweging hoofdstuk 3

	CV9 VARIANT 2B TUNNEL LADONK-CENTRUM	B14/B15 VARIANT 6 BEIDE OVERWEGEN DICHT
1. SPOORKRUISENDE DELEN	€ 28,9 MILJOEN	€ 16,6 MILJOEN
<i>Investeringskosten excl. BTW</i>		
Bouwkosten	€ 16,1 miljoen	€ 7,5 miljoen
Vastgoedkosten	€ 3,0 miljoen	€ 2,9 miljoen
Engineeringskosten	€ 3,8 miljoen	€ 1,8 miljoen
Overige bijkomende kosten	€ 3,1 miljoen	€ 2,5 miljoen
Objectoverstijgende risico's	€ 2,9 miljoen	€ 1,9 miljoen
2. VLK	€ 7,8 MILJOEN	€ 8,0 MILJOEN
<i>Investeringskosten excl. BTW</i>		
Bouwkosten	€ 3,1 miljoen	€ 3,1 miljoen
Vastgoedkosten	€ 3,1 miljoen	€ 3,1 miljoen
Engineeringskosten	€ 0,7 miljoen	€ 0,7 miljoen
Overige bijkomende kosten	€ 0,2 miljoen	€ 0,2 miljoen
Objectoverstijgende risico's	€ 0,7 miljoen	€ 0,9 miljoen
3. MAATREGELEN KEULSEBAAN		€ 6,6 MILJOEN
<i>Investeringskosten excl. BTW</i>		
Bouwkosten		€ 4,7 miljoen
Vastgoedkosten		€ 0,4 miljoen
Engineeringskosten		€ 0,5 miljoen
Overige bijkomende kosten		€ 0,2 miljoen
Objectoverstijgende risico's		€ 0,8 miljoen
4. AANPASSINGEN TONGEREN		€ 1,5 MILJOEN
<i>Investeringskosten excl. BTW</i>		
Bouwkosten		€ 0,3 miljoen
Vastgoedkosten		€ 1,0 miljoen
Engineeringskosten		€ - * miljoen
Overige bijkomende kosten		€ - * miljoen
Objectoverstijgende risico's		€ 0,2 miljoen
TOTAAL EXCL. BTW	€ 36,7 MILJOEN	€ 32,7 MILJOEN
<i>Incl. vastgoed-, engineering- en overige bijkomende kosten</i>		
SCHEEFTE	€ 0,5 MILJOEN	€ 0,5 MILJOEN
BTW	€ 6,3 MILJOEN	€ 5,2 MILJOEN
<i>Over totale investeringskosten</i>		
TOTAAL	€ 43,5 MILJOEN	€ 38,4 MILJOEN
<i>Incl. BTW.</i>		

Bedragen per post exclusief BTW;

Prijspeil 2013;

*** < minder dan € 100.000,-**

Bijlage 9.3: Kostenraming bandbreedte 20-30% uitgewerkte voorkeursvarianten hoofdstuk 4

KOSTENVERSCHIL RAMING CV9 VARIANT 2B

Voor CV9 variant 2b is er ten opzichte van de globale kostenraming in hoofdstuk 3 een toename zichtbaar van € 3,7 miljoen incl. BTW. Deze toename in kosten ten opzichte van de globale raming is het gevolg van het opnemen van kabels en leidingen in de kostenramingen van de spoorkruisende delen.

KOSTENVERSCHIL RAMING B14/B15 VARIANT 6

Voor B14/B15 is er ten opzichte van de globale kostenraming in hoofdstuk 3 een toename zichtbaar van € 6,7 miljoen euro incl. BTW.

Deze toename in kosten ten opzichte van de globale raming is net als bij CV9 variant 2b voor een bedrag van € 3,7 miljoen incl. BTW toe te schrijven aan het opnemen van kabels en leidingen in de kostenramingen van de spoorkruisende delen en de VLK.

Daarnaast liggen de investeringskosten voor de fiets- en voetgangerstunnel in B14/B15 variant 6 in de uitgewerkte kostenraming van de eindafweging € 3,0 miljoen hoger dan in de globale kostenraming.

Afwijkingen als deze ten opzichte van eerdere kostenramingen zijn onvermijdelijk in een traject van verdere uitwerking. Uit de nadere uitwerking van de kostenraming blijkt dat de in hoofdstuk 3 gehanteerde globale methode van kostenramen voor de grotere autotunnel van variant CV9 beter geschikt is dan voor de kleinere fiets- en voetgangerstunnel. De in hoofdstuk 3 gehanteerde wijze van kostenramen is gebaseerd op globale vierkante meter prijzen waarin vaste componenten zoals kosten voor buitendienststellingen (waaronder vervangend busvervoer) en het inrichten van het bouwterrein zijn opgenomen. Bij uitvoering worden deze vaste componenten voor een kleine tunnel echter niet evenredig veel kleiner ten opzichte van een grote tunnel terwijl de globale kostenraming hier wel op anticipeert. Dit onderscheid in precisie van de methode in verschillende varianten komt aan het licht

in een nadere uitwerking.

Deze toename in kosten voor B15/B14 variant 6 zou zich ook voorgedaan hebben bij de andere omleidingsvarianten indien die verder uitgewerkt zouden zijn. Hierdoor is dit ook terugkijkend op de eerdere fase geen onderscheidende factor in de variantenafweging.

Toelichting per post

Bedragen per post exclusief BTW;

Prijspeil 2013;

1. SPOORKRUISENDE DELEN

- Deterministische raming met opgave van de L en U waarden;
- VO-raming;
- Inclusief kosten voor verleggen kabels en leidingen ;
- Inclusief maatregelen voor bouwverkeer;
- Bouw met gesloten bouwkuip en onderwaterbeton vloer

2. VLK

- VO-raming;
- inclusief conditioneringskosten (flora en fauna, archeologisch onderzoek);
- exclusief kostenkosten voor voorziening gasleiding uit de post onvoorzien;

3. MAATREGELEN KEULSEBAAN EN

4. AANPASSINGEN TONGEREN

- SO-raming
- SSK ramingen, nieuwste format
- Excl. kabels en leidingen, archeologie, niet gesprongen explosieven en overige benodigde onderzoeken, zoals bodemonderzoek.

Bijlage 10: Notitie Goudappel: Vergelijking modelintensiteiten met tellingen 2010

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Boxtel

PHS Boxtel

Vergelijking modelintensiteiten met tellingen 2010

Datum	30 oktober 2013
Kenmerk	BTL042/Wrd/
Eerste versie	26 oktober 2013

1 Inleiding

In het kader van PHS Boxtel heeft Goudappel Coffeng verschillende modelberekeningen uitgevoerd. Ten behoeve van de 'variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' (Royal Haskoning DHV, oktober 2013) zijn berekeningen uitgevoerd voor vijf varianten en verschillende subvarianten daarop.

Op basis van een vergelijking van de huidige modelintensiteiten (basisjaar 2009 in het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch) met recente tellingen (2010) gebruikt voor het opstellen van de BrabantBrede ModelAanpak (BBMA) blijkt dat er een afwijking zit tussen de telcijfers en de modelcijfers op de Tongersestraat. De BBMA is een aanpak om te zorgen dat Brabantbreed uniformiteit ontstaat in de gehanteerde uitgangspunten in de regionale verkeersmodellen in de provincie Noord-Brabant. De gemeente Boxtel, het ministerie van I&M en ProRail hebben aan Goudappel Coffeng gevraagd om een aanvullende analyse uit te voeren naar de verschillen in intensiteiten op de voor de variantenstudie gehanteerde relevante meetpunten / wegvakken. Voorliggende notitie beschrijft de resultaten hiervan.

2 Vergelijking intensiteiten en modelcijfers

Ten behoeve van de 'variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' zijn de intensiteiten inzichtelijk gemaakt voor 33 wegvakken. Hierbij zijn de intensiteiten gepresenteerd voor de huidige modelsituatie, het prognosejaar 2020 en verschillende (sub)varianten in het prognosejaar 2020. De huidige modelsituatie beschrijft het basisjaar in 2009. Dit betekent dat de laatste actualisatie van dit regionale verkeersmodel is gebaseerd op gegevens van dat jaar. De gebruikte tellingen kunnen echter ook ouder zijn dan 2009, afhankelijk wat de betreffende gemeenten destijds hebben aangeleverd voor de

actualisatie. Naar verwachting zullen veel tellingen in Boxtel nog uit 2007 stammen (ten tijde van de eerdere actualisatie van het verkeersmodel).

Van de 33 onderzochte wegvakken zijn voor 19 wegvakken recente tellingen beschikbaar. Op twee van deze locaties komen de telpunten en gehanteerde wegvakken in het verkeersmodel niet exact overeen. Dit geldt voor de telpunten Kalksheuvel en Eindhovenseweg ofwel meetpunten 14 en 22 in de variantenstudie. Dit betekent dat de model- en telcijfers op deze twee locaties niet één op één vergelijkbaar zijn. Zo kan er een afwijking ontstaan indien tussen model- en telcijfer een aansluiting / kruispunt ligt. De gehanteerde tellingen zijn door de gemeente Boxtel aangeleverd in het kader van het opstellen van de BBMA in 2012. De meeste tellingen stammen uit 2010.

Uit een vergelijking van de telcijfers en de modelcijfers voor de huidige situatie blijkt dat er een afwijking is die veel varieert. Op veel wegvakken is sprake van een onderschatting van het verkeersmodelcijfer. De gemeten intensiteiten in 2010 zijn hoger dan het modelcijfer voor het basisjaar 2009. Dit varieert van zo'n 5% tot 7% toename op de Keulsebaan tot zo'n 40% op de Brederodeweg en Kapelweg en tot circa 60% toename op de Bosscheweg en 80% op de Tongersestraat ter hoogte van het spoor naar Tilburg.

Op enkele wegvakken is sprake van een afname in de telcijfers van 2010 ten opzichte van het basisjaar in het regionale verkeersmodel. Dit geldt voor de Vicaris van Alphenlaan (-20%), Esschebaan (-40%), Ridder van Cuijkstraat (-40%) en Mezenlaan (-60%).

3 Gevolgen voor variantenstudie

Op basis van een pragmatische benadering is getracht de verschillen in intensiteiten voor het basisjaar ook te vertalen naar de prognosecijfers. Hiervoor is het verschil tussen basisjaar verkeersmodel en telcijfer 2010 één op één opgeteld (of in mindering gebracht indien sprake is een afname) bij het prognosecijfer voor 2020 in het verkeersmodel, en vervolgens ook doorvertaald naar de (sub)varianten. De gehanteerde methode is discutabel omdat er enkel een correctie plaatsvindt voor de meetpunten waar zowel een telcijfer als modelcijfer (gehanteerd voor de variantenstudie) beschikbaar is. Een ophoging of verlaging van intensiteiten op een bepaald wegvak heeft namelijk ook gevolgen voor de overige wegen in de directe omgeving. Een hercalibratie van het verkeersmodel is nodig om een zuivere vergelijking te kunnen maken. Omdat een actualisatie van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch aanstaande is (oplevering naar verwachting in februari 2014) en met een herkalibratie veel tijd en energie gemoeid is, is gekozen voor deze pragmatische methode. De gekozen methode biedt voldoende goede informatie om een indicatie te geven van de gevolgen verschillen in tel- en modelcijfer en daarmee ook voor de in de variantenstudie te maken afwegingen. Eventuele omissies gelden voor alle varianten.

Afwikkelingsknelpunten A2

Op basis van de toename van intensiteiten tussen modelcijfer en telcijfer lijkt er een sluiproute te zijn tussen de afslag Boxtel Noord op de A2 en de afslag Boxtel. Dit zorgt voor een toename op de route Bosscheweg – Brederodeweg – Eindhovenseweg – Keulsebaan. Dit wordt mogelijk veroorzaakt door de capaciteitsproblemen op de A2. De gehanteerde tellingen uit 2010 stammen uit de periode dat er in de spitsperiodes sprake was van congestie op de A2 en mogelijk overlappen ze het begin van de werkzaamheden om de A2 op te waarderen tot 2x3 rijstroken.

Ook verkeer vanuit A2 noord met een herkomst of bestemming in de zuidelijke helft van Boxtel, wat voorheen via de Keulsebaan reed (snelste route), kan bij doorstromingsproblemen op de A2 via de afslag Boxtel Noord rijden. Ook dit zorgt voor een toename op de Bosscheweg – Brederodeweg, maar voor een afname op de Keulsebaan en Eindhovenseweg.

Congestie op de A2 kan ook tot gevolg hebben dat verkeer vanaf 's-Hertogenbosch richting Ladonk of Kapelweg bij Boxtel Noord de kern Boxtel inrijdt, en niet via de A2 doorrijdt naar de Keulsebaan. Dit verklaart mogelijk een deel van de toename op de Tongersestraat. Het zou dan om hooguit zo'n 1.500 mvt/etm gaan (gebaseerd op het verschil tussen telcijfer en modelcijfer op de Van Salmstraat en Kapelweg).

Op basis van bovenstaande constatering is er sprake van een forse toename op de Bosscheweg (verschil tussen model- en telcijfer is circa 5.000 mvt/etm) en een lichte toename op de Keulsebaan en Eindhovenseweg (verschil tussen model- en telcijfer is circa 1.000 mvt/etm). Het verkeersmodel is een statisch model. Dit betekent dat het slechts in beperkte mate rekening houdt met zogenaamd verdringingseffect als gevolg van congestie. De verkeerseffecten van de slechte doorstroming op de A2 kunnen daarmee in het statische verkeersmodel onderschat zijn.

Met het gereedkomen van de opwaardering van de A2 op het deel tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch kunnen de intensiteiten op de genoemde routes mogelijk weer lager zijn. Voor de Keulsebaan geldt dat de modelcijfers de feitelijke praktijksituatie dan goed weergeven. De eerder getrokken conclusies dat in de nabije toekomst een capaciteitsuitbreiding noodzakelijk is om het verkeer goed te kunnen afwikkelen, blijft daarmee ongewijzigd. Ook de conclusies met betrekking tot de onderdoorgang van de Keulsebaan blijven op basis van deze analyse gelijk. De genoemde 'sluiproutes' hebben nagenoeg geen effect voor het westelijk deel van de Keulsebaan. Uit de vergelijking tussen model- en telcijfer blijkt er slecht een kleine afwijking op dit deel (500 mvt/etm). Dit kan verklaard worden door de autonome groei tussen de tellingen gehanteerd voor het verkeersmodel en de recentere telcijfers.

Verkeersafwikkeling rotonde Brederodeweg – Schijndelseweg

Op basis van de vergelijking van model- en telcijfers lijkt er een verschuiving zichtbaar van de Vicaris van Alphenlaan naar de Achterberghstraat – Annastraat. Mogelijk dat door capaciteitsproblemen op de rotonde Brederodeweg – Schijndelseweg verkeer de route via Achterberghstraat – Annastraat – Baroniestraat richting het centrum maar ook bijvoor-

beeld richting Ladonk verkiest. Deze verschuiving is lokaal en heeft naar verwachting geen effecten voor de Tongersestraat.

Intensiteiten Tongersestraat en Baroniestraat

De intensiteiten op de Tongersestraat en in mindere mate de Baroniestraat lijken in het verkeersmodel onderschat wanneer deze worden vergeleken met de telcijfers van 2010. Dit betekent dat de noodzaak om maatregelen te treffen ter hoogte van de dubbele spoorwegovergang nog groter zal worden. De geconstateerde knelpunten in de probleemanalyse kunnen mogelijk in de praktijk nog groter worden indien de intensiteiten op straat hoger zullen worden dan door het verkeersmodel geprognosticeerd. Dit betekent dat de wachtrijen en wachttijden langer kunnen worden en er meer leefbaarheidsknelpunten en verkeersonveiligheid kan ontstaan op de route door het centrum (Baroniestraat – Tongersestraat). In de verschillende varianten zal de intensiteit na correctie circa 1.000 mvt/etm hoger zijn dan eerder met het model berekend. Voor de Tongersestraat kan het gebruik tot zo'n 3.000 mvt/etm hoger zijn dan eerder voorspeld. Dit geldt voor de situatie dat het spoor naar Tilburg open blijft (als gelijkvloerse of ongelijkvloerse verbinding). Bij een afsluiting van de dubbele spoorwegovergang zullen circa 3.000 meer mvt/etm zich over andere wegen in Boxtel gaan verspreiden. Dit leidt mogelijk tot meer verkeer over de Keulsebaan, Leenhoflaan en Essche Heike. Hierdoor zal er nog meer noodzaak zijn voor een capaciteitsvergroting op de Keulsebaan wanneer de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten (zoals in variant 3).

Het is niet eenduidig aan te geven wat de mogelijke verklaring is voor het verschil tussen modelintensiteit en telcijfer op de Tongersestraat. Mogelijk dat een deel van de toename wordt veroorzaakt door de doorstromingsknelpunten op de A2 en N65 ten tijde van de telling. Verkeer vanaf 's-Hertogenbosch richting Oisterwijk zou daarbij voor de route A2 – Bosscheweg – Tongersestraat – Kapelweg kunnen kiezen in plaats van de N65 en verkeer vanuit A2 noord zou vanwege de slechte doorstroming niet de afslag Boxtel (Keulsebaan) kunnen nemen, maar via de route Bosscheweg – Tongersestraat kunnen rijden. Met het verbeteren van de doorstroming op de rijkswegen zou dit verdringingseffect teniet kunnen worden gedaan. De verwachting is echter dat dit om maximaal 1.500 mvt/etm gaat waardoor nog steeds sprake zal zijn van een significante toename ten opzichte van het geprognosticeerde modelcijfer.

Intensiteiten Tongeren

De intensiteiten op het wegvak Tongeren laten een grote afwijking zien in het model ten opzichte van de telling. De telling laat bijna een vertienvoudiging zien ten opzichte van het verkeersmodel. Dit wordt mogelijk verklaart door de afwikkelingsknelpunten ter hoogte van de dubbele spoorwegovergang. Door de lange wachtrijen op de Kapelweg 'sluip' veel verkeer via Tongeren om zo sneller richting het centrum te kunnen rijden.

Ondanks de toename blijft de intensiteit op het wegvak Tongeren in de meeste varianten ruim onder de grenswaarde van 4.000 mvt/etm, passend bij de functie als erftoegangsweg. Enkel in de referentiesituatie zonder VLK en variant 4-5 nadert de intensiteit deze grenswaarde.

Slotconclusie

Het statische verkeersmodel houdt slechts in beperkte mate rekening met verdringings-effecten als gevolg van congestie. De verkeerseffecten van de slechte doorstroming op het rijkswegennet kunnen daarmee in het statische verkeersmodel onderschat zijn. Dit verklaart ook een groot deel van het verschil tussen intensiteiten verkeersmodel en de telcijfers.

gemeente
BOXTEL

ProRail



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Movares
adviseurs & ingenieurs



Larixplein 1

5616 VB Eindhoven

Postbus 80007

5600 JZ Eindhoven

www.rhdhv.com **INTERNET**

Gemeente Boxtel **KLANT**

BC5229-100-100 **NUMMER**

Definitief **STATUS**

30 oktober 2013 **DATUM**

Wouter van Boekel **NAAM**

Projectleider **FUNCTIE**

+31 (0)88 348 4684 **TELEFOON**

+31 (0)6 2909 8216 **MOBIEL**

wouter.van.boekel@rhdhv.com **E-MAIL**

Royal HaskoningDHV, met het hoofdkantoor in Amersfoort, is een van Europa's toonaangevende projectmanagement-, ingenieurs- en adviesbureaus. HaskoningDHV Nederland B.V. is onderdeel van Royal HaskoningDHV. Kamer van Koophandel nr. 56515154. Het kwaliteitssysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001. HaskoningDHV Nederland B.V.

Checked by

Wendy Akkers **NAAM**

30 oktober 2013 **DATUM**

Memo

Van: Burgemeester M. Buijs, portefeuillehouder PHS
Aan: de commissie Ruimtelijke Zaken
Datum: 14-11-2013
Telnr.: (0411) 65 59 39

Onderwerp

PHS: Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat Boxtel: beantwoording vragen uit de vergadering van de commissie Ruimtelijke Zaken, d.d. 12 november 2013.

Inhoud

In deze memo treft u de antwoorden op de vragen die tijdens de vergadering van de commissie Ruimtelijke Zaken op 12 november 2013 zijn gesteld door leden van de commissie en insprekers. De vragen zijn geordend naar de volgende thema's:

1. Proces van participatie
2. Methode variantenstudie
3. Verkeerscijfers in het centrum
4. Leefbaarheid Lennisheuvel
5. Keulsebaan
6. Tunnelvariant CV 9
7. Combineren van de tunnelvariant (CV9) en de omleidingsvariant (B14/B15)
8. Overige inhoudelijke vragen
 - a. Gelijkvloerse overweg d'Ekker
 - b. Hulpdiensten en landbouwverkeer
 - c. Fietstrap Tongeren en sociale veiligheid fietstunnel
 - d. Omrijdkilometers en CO2
9. Financiering en Proces

Inleiding

Naar aanleiding van de discussie in de vergadering van de commissie Ruimtelijke Zaken van 12 november 2013 en de reacties van insprekers tijdens deze vergadering, eerst een algemene reactie vooraf.

Al geruime tijd zijn wij, de gemeente Boxtel, samen met onze partners, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en de provincie Noord-Brabant, gezamenlijk op zoek naar een haalbare, gezamenlijk gedragen en voor alle partijen acceptabele oplossing voor de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat. Het participatietraject, dat in de periode van november 2012 tot en met maart 2013 is doorlopen, is een belangrijke stap in dit proces geweest. Tijdens dit participatieproces, waartoe alle inwoners van de gemeente Boxtel zijn uitgenodigd, zijn 42 oplossingsrichtingen aangedragen. Van deze 42 oplossingsrichtingen zijn uiteindelijk 7 oplossingsrichtingen als voorkeur voor een nadere uitwerking, uit de participatie naar voren gekomen. Het college van B&W heeft daar vervolgens nog een achtste oplossingsrichting aan toegevoegd.

Memo

Met de besluitvorming die daarop volgde in de gemeenteraad van 23 april 2013, is met het unaniem aannemen van een amendement, besloten om twee oplossingsrichtingen (CV9 en een combinatie van B14 en B15), nader uit te werken. Deze beide oplossingsrichtingen maakten onderdeel uit van de 7 voorkeursoplossingsrichtingen die uit de participatie zijn gekomen. De in het amendement genoemde overwegingen, waaronder de overweging dat de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) deel uit dient te maken van de oplossing van de problematiek rond de dubbele overweg in de Tongersestraat en de overweging dat de overlast in de Baroniestraat en omgeving niet mag toenemen, zijn in de nadere uitwerking meegenomen.

Op basis van het raadsbesluit van 23 april 2013 is de nadere uitwerking in mei 2013 gestart. Na een intensief proces van onderzoek, variantontwikkeling en beoordeling zijn uiteindelijk twee voorkeursvarianten, één per vastgestelde oplossingsrichting, als beste uit de nadere uitwerking naar voren gekomen.

Beide voorkeursvarianten lossen de problematiek rondom het knelpunt van de dubbele overweg op, beide voorkeursvarianten passen binnen de gestelde financiële kaders, beide voorkeursvarianten zijn uitvoerbaar en beide varianten worden gedragen door onze partners. Zoals eerder geconstateerd bestaat “de ideale oplossing” voor het knelpunt rondom de dubbele overweg in de Tongersestraat niet. Een keuze zal naast positieve effecten altijd in meer of mindere mate negatieve gevolgen hebben.

Het college van B&W heeft een voorkeur uitgesproken voor de omleidingsvariant B14/B15 vanwege het feit dat deze variant ten opzichte van de tunnelvariant CV9, het best aansluit bij het vastgestelde gemeentelijke beleid.

Beantwoording vragen

1. Thema: Proces van participatie

1.1. Graag een nadere toelichting op het participatieproces, de uitkomst daarvan en het uiteindelijke raadsbesluit van april 2013?

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de inleiding.

1.2. Waarom zijn andere varianten uit het participatieproces niet nader uitgewerkt?

Diverse varianten uit het participatieproces, waaronder het ‘uit elkaar trekken’ van de overwegen (oplossingsrichting CO1) om daarmee opstelruimte tussen beide overwegen te creëren waardoor de ‘koppeling’ van de beide overwegen zou kunnen komen te vervallen, zijn ingebracht tijdens de participatie. De genoemde variant (CO1) is beoordeeld en afgewogen en heeft op basis daarvan de laatste 7 voorkeursoplossingsrichtingen die zijn aangedragen vanuit de participatiegroep niet bereikt.

Ook de zogenaamde bundelingsvariant (oplossingsrichting CA2a) is ingebracht tijdens de participatie, en was één van de 7 voorkeursoplossingsrichtingen die zijn aangedragen vanuit de participatiegroep die op 23 april 2013 zijn voorgelegd aan de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft op 23 april 2013 besloten om deze oplossingsrichting niet nader uit te werken.

Memo

2. Thema: Methode variantenstudie

2.1. Hoe heeft de beoordeling van de varianten plaatsgevonden en kunnen wegingsfactoren inzichtelijk gemaakt worden?

Het proces is doorlopen in meerdere stappen. Daarbij is het belangrijk om onderscheid te maken tussen de integrale variantenafweging per oplossingsrichting (stap 2) en de eindafweging (stap 3).

In de integrale variantenafweging per oplossingsrichting (stap 2) zijn de varianten beoordeeld op basis van expert-judgement van Royal HaskoningDHV met input van Prorail, het ministerie van I&M en de gemeente Boxtel. De genoemde scores zijn een vertaling van alle voor – en nadelen per criterium. Binnen de scores kan het zijn dat één aspect zwaarder weegt dan een ander aspect. Indien dit aan de orde is, dan is dit in de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' toegelicht in de begeleidende tekst. Op deze wijze is de beoordeling helder en herleidbaar vastgelegd.

De eindafweging (stap 3) tussen de twee voorliggende uitgewerkte voorkeursvarianten (te weten CV9 variant 2b en B14/B15 variant 6) vindt plaats op basis van voor- en nadelen per variant. Op pagina 77 van de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel', worden alle voor- en nadelen van deze twee uitgewerkte voorkeursvarianten gepresenteerd. Deze zijn eveneens benoemd en onderling afgewogen in het raadsvoorstel en tijdens de vergadering van de commissie RZ van 12 november 2013. Op basis van deze voor- en nadelen kunt u ook zelf de afweging maken hoe zwaar u de voor- en nadelen mee laat wegen in uw keuze.

2.3. Graag een toelichting op de integrale variantenafweging?

Op pagina 13 van de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' staat onder stap 2 beschreven dat de hoofdvarianten "per oplossingsrichting" in stap 2 vergeleken worden op basis van vijf hoofd- (en sub)criteria. Dit is in de schematische weergave van het proces op pagina 12 verbeeld. In deze stap is dus geen integrale vergelijking gemaakt van de twee oplossingsrichtingen onderling, wel per oplossingsrichting. Uitkomst van deze stap is één voorkeursvariant "per oplossingsrichting". In stap 3 zijn voor en nadelen van deze twee uitgewerkte voorkeursvarianten puntsgewijs toegelicht (pagina 77 van de rapportage) en kunt u zelf de afweging maken hoe zwaar u de voor- en nadelen mee laat wegen in uw keuze.

3. Thema: Verkeerscijfers

3.1. Hoeveel doorgaand verkeer rijdt er vanuit de richting Schijndel naar de Kapelweg via de Tongersestraat?

Uit een eerdere analyse blijkt dat circa 600 mvt/etm (op het wegvak Tongersestraat t.h.v. spoor 's-Hertogenbosch) een herkomst en/of bestemming hebben in het gebied ten oosten van de A2 (aanrijdroute Schijndelsedijk N618). Op het wegvak ter hoogte van het spoor richting Tilburg zijn dit circa 500 mvt/etm. Hiervan rijdt circa 80% richting Kalksheuvel en circa 20% richting Ladonk.

Memo

3.2. De berekeningen zijn met een regionaal verkeersmodel uitgevoerd. Waarom zijn er geen tellingen verricht en enquêtes gehouden?

De verkeersmodelberekeningen zijn uitgevoerd met het vastgestelde regionale verkeersmodel voor de GGA-regio 's-Hertogenbosch. In dit model wordt ook het gebied buiten deze regio meegenomen, maar is de regio 's-Hertogenbosch (inclusief Boxtel dus) verfijnd. Dit model is gebaseerd op telgegevens uit 2007 en het basisjaar is ook op deze telcijfers gekalibreerd. Het gehanteerde model is algemeen erkend en tevens het enige geschikte instrument om prognoses te maken van verkeersstromen in het jaar 2020.

In de bijlagen van de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' is daarnaast een vergelijking van de modelcijfers opgenomen ten opzichte van tellingen uit 2010. De verschillen tussen model- en telcijfers hebben geen invloed op de conclusies van de variantenstudie. Voor een uitgebreide beschrijving van deze analyse wordt verwezen naar de betreffende bijlage.

Het vergelijken van modelcijfers met ervaringen van bewoners (enquêtes) is niet aan de orde omdat het verkeersmodel intensiteiten prognosticeert voor 2020 en tellingen meer betrouwbaar zijn voor kalibratie van het basisjaar dan enquêtes.

3.3. Graag een toelichting op de prognose van de intensiteiten op de Leenhoflaan?

Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat de intensiteit op de Leenhoflaan, als gevolg van autonome ontwikkelingen, zal afnemen van circa 1.800 mvt/etm tot circa 1.000 mvt/etm. Dit als gevolg van onder andere het instellen van 30 km/h-gebieden. In variant CV9 2b neemt de intensiteit weer toe tot 1.800 mvt/etm en in variant B14/B15 variant 6 tot 1.300 mvt/etm. De toename op de Leenhoflaan is in variant CV9 2b groter omdat bij een tunnel Tongeren niet voor gemotoriseerd verkeer wordt aangesloten. Dit betekent dat bestemmingsverkeer richting Tongeren en het gebied ten westen daarvan meer gebruik zal gaan maken van de Leenhoflaan. Bij het afsluiten van de Tongersestraat in variant B14/B15 variant 6 is een opwaardering van de Keulsebaan opgenomen. Dat zorgt ervoor dat er ook voor het gebied Tongeren een goed alternatief voor de Leenhoflaan ontstaat indien zij van of naar de zuidelijke aansluiting van de A2 moeten rijden.

3.4. Wat zijn de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de spoorkruisingen Leenhoflaan en Essche Heike, ten noorden van de dubbele overweg?

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten op de spoorkruisingen Molenwijkseweg, Essche Heike en Leenhoflaan opgenomen.

MVT/etmaal doorsnede

	Referentie met VLK	CV9 var2b	B14 15 var 6
Molenwijkseweg	800	850	820
Essche Heike	1210	1200	2010
Leenhoflaan	2340	2240	3580

Afhankelijk van de variant zal het verkeer zich na de spoorkruisingen verdelen over de verschillende wegen. Zo zal in B15/B15 variant 6 een belangrijk aandeel van het verkeer de keuze maken voor de Ridder van Cuijkstraat, waardoor in de Leenhoflaan de verkeersintensiteit optreedt zoals beschreven bij vraag 3.3.

Memo

3.5. *Waarom zijn de Parkweg, Stenen Kamer, Ronduutje, Redoutestraat, Molenwijkseweg, en Selissen niet meegenomen in de schematische weergave van de verkeerseffecten, welke als bijlage aan de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' is gevoegd?*

In de effectkaarten zijn alleen die wegvakken opgenomen waar sprake is van een significante toe- of afname (minimaal 5%). In de verkeersmodelberekeningen, die als basis hebben gediend voor het opstellen van de effectkaarten, zijn wel alle wegen binnen Boxtel meegenomen. Als voorbeeld kent Ronduutje – Stenen Kamer in oplossingsrichting CV9 variant 2b wel een 'kleine verkeerstoename' (5-15% toename) maar is dit in oplossingsrichting B14/B15 variant 6 slechts een 'beperkt effect' (<5% af-/toename).

3.6. *Waarom zijn de verkeerseffecten van de toekomstige uitbreiding van bedrijventerrein Vorst en de herontwikkeling van het terrein van Biomerieux niet meegenomen?*

In de verkeersmodelberekeningen is de situatie voor het prognosejaar 2020 geanalyseerd. Hierin zijn ook alle voorgenomen ontwikkelingen van de gemeente op de bedrijventerreinen Ladonk en Vorst meegenomen. Dit verklaart ook mede de toename van het verkeer op de Keulsebaan tussen de huidige situatie en de autonome situatie in 2020 (inclusief alle voorgenomen ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen).

3.7. *Wat is de invloed is op de dichtligtijden van de dubbele overweg bij optimalisatie van de aankondiging van de sprintertreinen (als de spoorbomen pas omlaag gaan zodra de stilstaande sprintertrein bij het station weer gaat rijden)?*

Ten behoeve van het opstellen van de probleemanalyse is met een dynamisch microsimulatiemodel onderzocht wat het effect is van verschillende optimalisatiemaatregelen aan het spoor en de signalering (waaronder ook bovengenoemd aspect). Deze maatregelen zorgen voor een afname van de dichtligtijd. De winst in de dichtligtijden zorgt echter niet voor een significante afname van de wachtrijen en verliestijden op de Van Salmstraat, Kapelweg en Tongersestraat. Voor een uitgebreide beschrijving van deze analyse wordt verwezen naar de probleemanalyse, welke als bijlage aan de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' is gevoegd.

3.8. *Hoe wordt omgegaan met de 7.500 mvt/etm die dagelijks gebruik moeten maken van de dubbele overweg in de oplossingsrichting B14/B15?*

Uit de probleemanalyse 'Verkeerssituatie ter plaatse van de dubbele overweg Tongersestraat' (Goudappel Coffeng, 28 maart 2013) is gebleken dat 75% van het verkeer op de Tongersestraat doorgaand of extern verkeer is. Dit verkeer heeft een herkomst en/of bestemming buiten de kern Boxtel. Voor dit verkeer is er veelal een alternatieve mogelijk voor de Tongersestraat. Zo ook voor de belangrijkste relatie; Ladonk – A2 Noord. Dit verkeer heeft namelijk de mogelijkheid om via een andere, meer gewenste route te rijden, namelijk de Keulsebaan. Enkel voor intern verkeer, bijvoorbeeld verkeer tussen het centrum van Boxtel en Kalksheuvel, is de Tongersestraat de meest directe en logische route. Het gaat dan om 25% van het totale verkeer op de Tongersestraat. Voor een uitgebreide beschrijving van deze analyse wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van de hiervoor genoemde probleemanalyse. Deze

Memo

probleemanalyse is als bijlage aan de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' is gevoegd.

3.9. *Waarom zijn andere, mindere rigoureuze maatregelen dan het sluiten van de dubbele overweg, niet onderzocht?*

Gedurende het participatietraject, welk in de periode van november 2012 tot en met maart 2013 doorlopen is, en waartoe alle inwoners van de gemeente Boxtel zijn uitgenodigd, zijn 42 oplossingsrichtingen aangedragen. Van deze 42 oplossingsrichtingen zijn uiteindelijk 7 oplossingsrichtingen als voorkeur voor een nadere uitwerking, uit de participatie naar voren gekomen. De gemeenteraad heeft vervolgens besloten om twee oplossingsrichtingen (een combinatie van B14 en B15 en CV9), nader uit te werken.

Ook ten behoeve van het opstellen van de probleemanalyse is met behulp van een dynamisch microsimulatiemodel onderzocht wat het effect is van verschillende oplossingsmaatregelen ter reductie van de intensiteiten op de Tongersestraat. Bijvoorbeeld door middel van het omleiden van het doorgaande en externe verkeer, een extra opstelvak op de Kapelweg en het aanpassen van de voorrangsregeling op de Kapelweg – Van Salmstraat. Al deze maatregelen zorgen voor een verbetering van de situatie (kortere wachtrij en wachttijden), maar geen van deze maatregelen lost het afwikkelingsknelpunt volledig op. Voor een uitgebreide beschrijving van deze analyse wordt verwezen naar de probleemanalyse, welke als bijlage aan de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' is gevoegd.

3.10. *Wat zijn de effecten op de verkeersbewegingen in Boxtel indien uitsluitend de VLK wordt gerealiseerd in combinatie met het opwaarderen van de kruispunten van de Keulsebaan?*

Uit verkeersmodelberekeningen blijkt dat met de aanleg van de VLK de verkeersintensiteit op de centrumroute afneemt met ca. 500 mvt/etm. Met het aanpassen van de kruispunten van de Keulsebaan (onder andere door het anders aansluiten van de Oirschotseweg) neemt de verkeersintensiteit op de centrumroute verder af met ca. 200 mvt/etm. Het aanpassen van de kruispunten van de Keulsebaan is eveneens positief voor de doorstroming. Echter de kans op congestie wordt groter vanwege het capaciteitstekort op wegvakniveau (elke vertraging zorgt voor mogelijke terugslag).

4. Thema: Leefbaarheid

4.1. *Hoe is de gebiedsindeling voor de beoordeling van de leefbaarheid tot stand gekomen?*

De gebiedsindeling voor de beoordeling van de leefbaarheid is gebaseerd op de gebieden waar als gevolg van veranderde verkeerstromen de meeste en/of grootste effecten op het gebied van leefbaarheid verwacht worden. Voor leefbaarheid is er gekeken naar de aspecten veiligheid, geluid, trillingen en luchtkwaliteit. De gebiedsindeling is zodanig gekozen dat effecten in verschillende varianten voor afzonderlijke gebieden helder en herleidbaar inzichtelijk zijn. Voor een uitgebreide toelichting op de gebiedsindeling en de leefbaarheidseffecten in deze buurten wordt

Memo

verwezen naar pagina 45 t/m 51 van de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel'.

4.2. *Waarom is buurtschap Lennisheuvel niet meegenomen in de studie en wat voor invloed hebben de beide voorkeursvarianten op de leefbaarheid in Lennisheuvel?*

Zoals bij de beantwoording van vraag 4.1. aangegeven zijn die gebieden onderzocht waar effecten op de leefbaarheid te verwachten waren. Op basis van de verkeersmodelberekeningen is geconstateerd dat de verkeersbewegingen in buurtschap Lennisheuvel niet of nauwelijks wijzigen. Dit betekent dan ook dat de onderzochte leefbaarheidseffecten (geluid, trillingen, veiligheid, luchtkwaliteit) niet of nauwelijks optreden in het buurtschap Lennisheuvel. De kwaliteit van de verbindingen tussen Lennisheuvel en het centrum van Boxtel is meegenomen onder punt 1 'verkeer /oplossend vermogen' onder de verbindingen Boxtel Noord – Ladonk.

Met betrekking tot bereikbaarheid blijven bij CV9 variant 2b bestaande verbindingen in stand. Bij B14/B15 variant 6 zal de verbinding voor autoverkeer van Lennisheuvel naar Boxtel via de Keulsebaan verbeteren doordat de Keulsebaan wordt verbreed en kruispunten worden aangepast. De verbinding van Lennisheuvel naar Boxtel Noord via bedrijventerrein Ladonk zal veranderen en gaan lopen via de nieuwe VLK en de spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike. Omrijafstanden zijn door aanleg van de VLK zeer beperkt. Op de barrièrewerking van de Keulsebaan wordt ingegaan in het antwoord op vraag 4.3.

4.3. *De barrièrewerking van de Keulsebaan zal toenemen als gevolg van de verkeerstoename. Op welke wijze is in de plannen voorzien in een veilige oversteek voor langzaam verkeer vanuit buurtschap Lennisheuvel?*

In oplossingsrichting B14/B15 variant 6 is sprake van een toename van verkeer op de Keulsebaan. Dit vergroot de barrièrewerking van de Keulsebaan. Dit effect treedt niet op in CV9 variant 2b. Bij B14/B15 variant 6 zullen als gevolg van de toegenomen verkeersintensiteit een aantal kruispunten en het oostelijk wegvak van de Keulsebaan moeten worden aangepast. Bij het uitwerken van de ontwerpen van de kruispunten zal de veiligheid en oversteekbaarheid van langzaam verkeer een belangrijk uitgangspunt zijn. De verdere uitwerking van de uiteindelijke oplossingsrichting zal in overleg met de omgeving plaatsvinden.

4.4. *Wat zijn de bereikbaarheidseffecten voor Kalksheuvel en Tongeren door het sluiten van de dubbele overweg in B14/B15 variant 6?*

Bij B14/B15 variant 6 verandert de verkeersstructuur van Boxtel, sommige verbindingen verbeteren en de bestaande verbinding over de dubbele overweg wordt opgeheven voor gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat voor bepaalde relaties vanuit Kalksheuvel en Tongeren langere omrijafstanden ontstaan. Voor andere relaties wordt de verbinding verbeterd. Dit is ook zichtbaar in een aantal positieve en negatieve scores die in de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' zijn opgenomen. De directe bereikbaarheid voor langzaam verkeer wordt geborgd via de tunnel voor langzaam verkeer.

In de eindafweging is daarbij meegenomen dat de omrijafstanden zoals die zullen ontstaan in alle gevallen niet buitenproportioneel zijn. Daarmee komt de beoordeling op dit aspect, voor en nadelen afwegend, uit op een score neutraal.

Memo

5. Thema: Keulsebaan

5.1. *Waarom wordt bij oplossingsrichting B14/B15 niet volstaan de doorstroming op de Keulsebaan te verbeteren met beperkte ingrepen bij de aansluitingen en kruispunten?*

Enkel het opwaarderen van de kruispunten van de Keulsebaan is positief voor de doorstroming. Maar de kans op congestie is aanwezig vanwege het capaciteitstekort op wegvakniveau (elke vertraging zorgt voor mogelijke terugslag). Het niet opwaarderen van het oostelijk wegvak Keulsebaan naar 2x2 rijstroken zorgt voor een diffuus wegbeeld omdat op kruispuntniveau het aantal rijstroken wel uitgebreid moet worden. Dit zorgt voor onnodig veel samenvoegbewegingen met een toenemende kans op congestie en mogelijke verkeersonveiligheid.

5.2. *De grenswaarde voor de verhouding intensiteit / capaciteit (I/C-verhouding) is 0,8. Hoe hard is deze grens?*

De waarde 0,8 is een probleem op kruispuntniveau en niet op de rijbaan. Als grenswaarde voor de I/C-verhouding op wegvakken en kruispunten geldt 0,8. Bij een dergelijke I/C-waarde ontstaat een verhoogde kans op congestie. In een stedelijke omgeving zijn de kruispunten veelal maatgevend voor de capaciteit van het wegennet. Daarom zal een I/C van bijvoorbeeld 0,77 niet tot afwikkelingsknelpunten leiden indien de kruispunten voldoende afwikkelingscapaciteit hebben.

5.3. *Wordt bij oplossingsrichting B14/B15 de bestaande tunnel in de Keulsebaan niet een toekomstig knelpunt indien deze niet verbreed wordt?*

Op basis van de verkeersmodelberekeningen blijkt dat het oostelijk deel van de Keulsebaan (vanaf Everbos tot A2) tot afwikkelingsknelpunten zal leiden op wegvak en kruispuntniveau. Om een diffuus wegbeeld te voorkomen wordt naast capaciteitsuitbreiding op de kruispunten ook de weg verbreed tot 2x2 rijstroken. De verwachte intensiteit is ook passend bij een dergelijk profiel. Voor dergelijke wegen wordt een grenswaarde van circa 18.000 tot 24.000 mvt/etm gehanteerd (afhankelijk van het aantal aansluitingen / kruispunten). Het westelijk deel van de Keulsebaan blijft ruim onder deze grenswaarde omdat veel verkeer met een herkomst of bestemming in Boxtel al bij de Eindhovenseweg of Parallelweg Zuid afslaat. Bij een goede doorstroming op kruispuntniveau worden daarom geen doorstromingsproblemen verwacht op het westelijk deel van de Keulsebaan.

6. Thema: Tunnelvariant CV 9

6.1. *Kan deze variant uitgevoerd worden zonder knip in de Van Hornstraat?*

De ontworpen variant CV9 2b is de optimalisatie van de tunnel rekening houdend met het door de gemeenteraad vastgestelde beleid in de vorm van het GVVP. Alle tunnelvarianten zullen leiden tot een toename van verkeer in het centrum. In de variant CV9 2b wordt deze toename zo optimaal mogelijk verdeeld over de daarvoor geschikte wegen in het centrum. De varianten met een knip in de Van Hornstraat leiden tot de kleinste mogelijke toename van autoverkeer in woonstraten. De toename van verkeer in woonstraten blijft in deze varianten beperkt tot de Breukelsestraat en het westelijke deel van de Baroniestraat.

Memo

Ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om een knip in de Van Hornstraat toe te passen. Met een knip in de Van Hornstraat sluit de tunnel aan op een bocht in plaats van op een T-splitsing, waardoor er geen sprake is van wachtend verkeer voor de kruising in de tunnel.

Wanneer er geen knip wordt toegepast sluit de oostelijke toerit aan op een T-splitsing. Dit geeft potentieel verkeersonveilige situaties wanneer autoverkeer voor de kruising moet wachten. Dit kan leiden tot een wachtrij in de tunnel. Dit is ongewenst in combinatie met een toerit met een hellingspercentage van 7%.

Het ontwerp voor de oostelijke aansluiting van de tunnel is te zien in de tekening rechtsboven op pagina 16 van de rapportage variantenstudie. De gemaakte afwegingen worden toegelicht op pagina 17 en in bijlage 6.

6.2. Wat zijn de effecten van het instellen van éénrichtingverkeer Van Hornstraat – Breukelsestraat – Baroniestraat in combinatie met de tunnel CV9?

De ontworpen variant CV9 2b is de optimalisatie van de tunnel rekening houdend met het door de gemeenteraad vastgestelde beleid in de vorm van het GVVP. De tunnel zal leiden tot een toename van verkeer in het centrum. In deze variant CV9 2b wordt deze toename zo optimaal mogelijk verdeeld over de wegen in het centrum. Voorgestelde variant betekent een verslechtering ten opzichte van CV9 variant 2b. Het verkeer dat gebruik maakt van de tunnel heeft een langere route te rijden door het centrum van Boxtel alvorens de tunnel te kunnen gebruiken. De extra omrijdkilometers door woonstraten in het centrum zorgen per saldo voor een verslechtering van de leefbaarheid in vergelijking met CV9 variant 2b.

6.3. Wordt bij oplossingsrichting CV9 variant 2b de weg Tongeren aangesloten op de VLK?

Nee, in deze variant wordt de weg Tongeren niet aangesloten op de VLK.

7. Thema: Combineren van de tunnelvariant en de omleidingsvariant

7.1. Is aanleg van een tunnel voor gemotoriseerd verkeer in combinatie met realiseren van de VLK en het opwaarderen van de Keulsebaan (aanpassen kruispunten) mogelijk (combinatie van CV9 en B14/B15)?

De oplossingsrichtingen passen binnen de gestelde financiële kaders. Er is echter nog geen duidelijkheid over de verdeling van de financiering van de oplossing. Duidelijk is dat wanneer de beide oplossingsrichtingen worden gecombineerd tot één oplossing, deze de gestelde financiële kaders waarschijnlijk zal overschrijden. Ook zullen het Ministerie en de provincie naar verwachting geen noodzaak zien om te investeren in aanpassingen aan de Keulsebaan als zij reeds investeren in een tunnel voor autoverkeer.

Daarnaast kent een combinatie van de beide oplossingsrichtingen naast de voordelen van beide oplossingsrichtingen ook de nadelen van beiden.

7.2. Is het mogelijk om de dubbele overweg uitsluitend voor langzaam verkeer open te houden?

Voor het Ministerie en ProRail is het, in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (veilig spoorvervoer met zo min mogelijk risico's op verstoring) van belang de dubbele overweg te saneren. Hierbij is met name de overweg op de lijn Den Bosch van belang, omdat daar de grootste toename zit van treinverkeer. Het openhouden van

Memo

de dubbele overweg voor langzaam verkeer verkleind weliswaar het risico op verstoring, maar neemt het niet weg.
De mate van cofinanciering vanuit PHS zal afhankelijk zijn van de mate waarin de gevonden oplossing tegemoet komt aan de doelstellingen van PHS. In dat kader zal ook het handhaven van de overweg voor langzaam verkeer worden gezien.

8. Thema: Overige inhoudelijke vragen

8.1. Is het toegestaan een nieuwe gelijkvloerse overweg ter hoogte van d' Ekker te realiseren?

De gelijkvloerse overweg d' Ekker is geen nieuwe overweg die erbij komt, maar vervanging en verbetering van de bestaande overweg 'd Ekker. De 'nieuwe' overweg d' Ekker zal (uiteeraard) veilig worden vormgegeven, waarbij langzaam verkeer onder andere afzonderlijk zal worden afgewikkeld (vrijliggend fietspad). In combinatie met het sluiten van de overweg Kapelweg wordt de nieuwe situatie veiliger dan de bestaande situatie, waardoor een 'nieuwe' gelijkvloerse overweg ter plaatse van 'd Ekker acceptabel is voor ProRail en het Ministerie.

8.2. Hulpdiensten en landbouwverkeer

De oplossingsrichtingen zijn besproken met de hulpdiensten. Mede op basis van deze gesprekken is de in de rapportage opgenomen beoordeling tot stand gekomen. Hulpdiensten kunnen instemmen met beide oplossingsrichtingen, waarbij een voorkeur bestaat voor de tunnelvariant. Op pagina 42 en 43 van de 'Rapportage variantenstudie; Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel' is de beoordeling van de varianten op "bereikbaarheid voor hulpdiensten" beschreven.

In de oplossingsrichting B14/B15 variant 6 zal, door het saneren van de overwegen enerzijds en het verbeteren van de Keulsebaan en de aanleg van de VLK anderzijds, de bereikbaarheid voor hulpdiensten van onder meer bedrijventerrein Ladonk veranderen. De bereikbaarheid verslecht echter niet. Daarbij is de fietstunnel voor politievoertuigen, ambulance en kleine brandweervoertuigen toegankelijk, zodat de bereikbaarheid voor die hulpdiensten zal verbeteren.

In de oplossingsrichting CV9 variant b2b kunnen alle hulpdiensten gebruik maken van de tunnel. Echter in die variant is de capaciteit van de Keulsebaan beperkter.

Afhankelijk van de hoogte van de voertuigen kan landbouwverkeer gebruik maken van de tunnel in oplossingsrichting CV9 variant 2b. Voor vrachtverkeer is de tunnel echter niet toegankelijk. De bereikbaarheid voor landbouwverkeer in de oplossingsrichting B14/B15 variant 6 zal verlopen via de bestaande spoorkruisingen. De mogelijkheid ter plaatse van de dubbele overweg Tongersestraat in deze oplossingsrichting vervalt echter. Ten behoeve van de bereikbaarheid voor landbouwverkeer kan worden overwogen om de Keulsebaan open te stellen voor landbouwverkeer. Als gevolg van de capaciteitsverruimende maatregelen aan de Keulsebaan zal de afwikkeling van landbouwverkeer op de Keulsebaan niet tot problemen leiden. Dit zal in de nadere uitwerking verder onderzocht worden mede op basis van een analyse van verwachte routes voor het landbouwverkeer en het aantal verkeersbewegingen.

Memo

8.3. Is het bij het voor langzaam verkeer aansluiten van de weg Tongeren op het fietspad in de (fiets)tunnel mogelijk om een hellingbaan te realiseren in plaats van een trap met een fietsgoot? Worden de tunnels voldoende sociaal veilig?

Er is onderzocht of het aansluiten van de weg Tongeren op het fietspad in de (fiets)tunnel door middel van een hellingbaan, op een verantwoorde wijze te realiseren is, zowel ruimtelijk als qua veiligheid. Conclusie hiervan is dat dit niet inpasbaar is, zowel ruimtelijk (geen ruimte voor een fietspad naast de ontsluiting van de bestaande woningen) als qua veiligheid (fietsers komen met hoge snelheid de tunnel in waar ander fietsverkeer kruist). Daarom lijkt een trap met een fietsgoot in deze fase dan ook de beste oplossing. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal in overleg met de omgeving en de Fietzersbond worden gekeken naar een zorgvuldige en zo optimaal mogelijke inpassing.

De tunnel is geen volledig dichte tunnel maar zal bestaan uit drie afzonderlijke dekken, waardoor er sprake zal zijn van openheid (en lichttoetreding) tussen de sporen. Ook is er ruimte voor een open tunnel, bijvoorbeeld met ruime taluds.

Bij de nadere uitwerking van de tunnel is het thema sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

8.4. Omrijdkilometers en CO2

De planhorizon voor de Tongersestraat is 2020. Het is daarom lastig te toetsen wat de gevolgen van de maatregel zijn voor de CO2-uitstoot. De gevolgen van de korte omrijdafstand zal ruim teniet worden gedaan door andere ontwikkelingen, zoals het gebruik van andere energiebronnen (voertuigen op elektriciteit en waterstof) alsmede een modalschift naar andere, milieuvriendelijkere vervoersoorten, zoals de fiets.

9. Thema: Financiering en verder proces

9.1. Hoe verloopt het proces over de financiering?

In de voorkeursbeslissing PHS uit 2010 is opgenomen dat er voor vier overwegknelpunten een budget beschikbaar is van € 100 mln. De dubbele overweg Tongersestraat is één van die knelpunten. Voorwaarde hierbij is 50% cofinanciering door de regio. Met in acht name van de cofinancieringseis is daarmee theoretisch € 50 mln. beschikbaar voor het oplossen van de problematiek m.b.t. de dubbele overweg Tongersestraat. Op basis van de resultaten van de nadere uitwerking, lijkt een oplossing voor de problematiek rondom de dubbele overweg binnen het theoretische financiële kader haalbaar.

De gemeente Boxtel heeft meerdere malen aangegeven niet te kunnen voldoen aan de door het Rijk gestelde cofinancieringseis van 50%. Om deze reden zoeken wij haalbare, realistische en toekomstvaste oplossingen.

Met betrekking tot de cofinanciering zal het principe van maatwerk, zoals eerder door de Minister mondeling toegezegd, invulling moeten krijgen. Hierin zoekt de gemeente steun bij de provincie. In dat kader heeft onlangs een bestuurlijk overleg en een rondetafel gesprek met leden van Provinciale Staten plaats gevonden.

Aangegeven is dat de gemeente Boxtel bereid is, binnen de maatschappelijk verantwoorde mogelijkheden die we hiervoor hebben, mede te investeren in een integrale oplossing en hiervoor reeds een bedrag in de begroting gereserveerd is. Voor

Memo

de resterende cofinanciering doen wij een beroep op de provincie en zoeken wij naar maatwerk bij Rijk en Provincie. De komende maanden zal op basis van het overleg met Ministerie en Provincie meer duidelijkheid ontstaan over de financiering van de voorkeursvariant van de gemeente Boxtel. Uiteindelijk wordt er naar verwachting medio 2014 een bestuursovereenkomst PHS gesloten tussen partijen waarin de financiering definitief wordt vastgelegd.

9.2. Wat zijn de vervolgstappen?

Na de financiële besluitvorming naar verwachting medio 2014 worden in de periode 2014 – 2016 de verschillende ruimtelijke procedures doorlopen, te weten de Tracéwet procedure Meteren – Boxtel en de benodigde bestemmingsplanprocedure(s).

9.3. Is het niet voorbarig om een besluit over PHS aan de raad voor te leggen zonder de beoordeling van de bezwaren tegen de VLK.

Over de aanleg van de VLK heeft al op verschillende momenten besluitvorming in de gemeenteraad plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in het vaststellen van een voorkeursvariant in 2011 en van het voorlopig ontwerp in oktober 2012, inclusief de nota van inspraakreacties op dit voorlopig ontwerp. Aan het ontwerpbestemmingsplan voor de VLK is dus al een zorgvuldig proces van variantenafweging, beoordeling en besluitvorming voorafgegaan. Gelet op dit voortraject is het op dit moment dus zeker niet voorbarig om een besluit over een voorkeursvariant PHS voor de dubbele overweg Tongersestraat aan de gemeenteraad voor te leggen.