

Projectopdracht initiatieffase

Projectopdracht tussen opdrachtgever en projectleider

Programmanaam: Leefomgeving
Projectnaam: Verkeersplan Ladonk
Opdrachtgever: College van burgemeester en wethouders gemeente Boxtel
Portefeuillehouder: Fred van Nistelrooij
Projectleider: Tijs van Erve
Datum akkoord: 19 september 2023

1. Omschrijving project

1.1. Aanleiding

In 2011 is een Ontwikkelingsplan opgesteld voor bedrijventerrein Ladonk. In het Ontwikkelingsplan staat met betrekking tot verkeer en bereikbaarheid het volgende beschreven:

*De ontsluiting op het bedrijventerrein kent **geen heldere structuur**. Dit leidt (nog) niet tot ernstige problemen, maar wordt in de nabije toekomst urgenter. Het is zaak om het **project TALK** (Tracé A2 Ladonk – Kapelweg) op een goede manier in het bedrijventerrein in te passen. De kruising Mijlstraat/Schouwrooij/Industrieweg vormt momenteel het grootste knelpunt in de verkeersstructuur en dient dan ook met prioriteit te worden aangepakt. De kruising Kruisbroeksestraat/Industrieweg vormt een knoop midden op het bedrijventerrein. Deze knoop kan een belangrijk oriëntatiepunt worden waar verschillende routes en deelgebieden bij elkaar komen. Door middel van ruimtelijke en/of functionele ingrepen kan deze zone een duidelijk centrum worden voor Ladonk.*

In het Ontwikkelingsplan worden ook een aantal specifieke knelpunten genoemd:

- De dubbele overweg Tongersestraat
- De kruising Mijlstraat / Industrieweg
- De rotonde Boseind / Keulsebaan
- De kruising Ladonkseweg / Van Salmstraat

Ook de kruispunten met de Kruisbroeksestraat behoeven aandacht. Mede ingegeven door de pandemie van 2019 tot 2022 is in 2021 meer aandacht gevraagd voor de mogelijkheden om, naast fietsen, ook beter te kunnen wandelen door werknemers van Ladonk. Naast de looproutes van en naar het station gaat het om wandelroutes tijdens pauzes.

Daarnaast zijn er nog een aantal specifieke aandachtspunten die op dit moment spelen, waarvan de bereikbaarheid van de milieustraat een belangrijke is. In de afgelopen jaren is gebleken dat de milieustraat Boxtel een groot succes is qua bezoekers. Dit leidt tijdens de openingstijden in de praktijk regelmatig tot lange wachtrijen met opstoppen op de kruising Industrieweg-Kruisbroeksestraat tot gevolg. Hiervan wordt veel hinder ondervonden door aanliggende (transport)bedrijven. Als de verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en Keulsebaan straks opengesteld worden en de Industrieweg drukker wordt, gaan mogelijk gevaarlijke situaties op genoemde kruising ontstaan. We willen bezien of er een oplossing te vinden is voor dit logistiek en veiligheidsprobleem.

1.2. Ontwikkelingen

Mobiliteit en infrastructuur hebben vol de aandacht. Vele aspecten hangen met elkaar samen. We schetsen kort de samenhang. In de voorbereiding zijn de onderwerpen nadrukkelijk op elkaar afgestemd, maar de stand van zaken en planning verschillen veel van elkaar. Daarom worden verschillende onderdelen separaat ter besluitvorming voorgelegd.

Mobiliteitsplan Boxtel 2040

We bezig met het opstellen van een plan over de mobiliteit in 2040 voor heel Boxtel. De participatie daarvan is afgerond en in het eerste kwartaal van 2024 wordt het ter besluitvorming voorgelegd. Het mobiliteitsplan behandelt op hoofdlijnen hoe wij naar de toekomst kijken en de verschillende

vervoerswijzen in Boxtel aandacht geven. Daarbij staan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en mobiliteitstransitie naar schone vervoerwijzen centraal.

PHS-Boxtel

Naast de mogelijke optimalisaties in de huidige situatie, zijn rondom Ladonk ook belangrijke ontwikkelingen gaande die effect hebben op de bereikbaarheid van Ladonk.

- De weg Colenhoef op Ladonk wordt verbonden met huidige Kapelweg, de zogenaamde verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) en in Tongeren worden verkeersmaatregelen getroffen tegen sluipverkeer (VMT);
- De dubbele overweg Tongersestraat wordt gesloten (na aanleg VLK en realisatie VMT) vanwege het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van het ministerie van I&M;
- De doorstroming op de Keulsebaan wordt verbeterd;

Na het sluiten van de dubbele overweg Tongersestraat ontstaan nieuwe verkeersbewegingen van, naar en vooral óver Ladonk. De dubbele overweg wordt gesloten zodra tenminste de VLK in gebruik is, maar het beleidsakkoord “Samen aan de slag” geeft aan dat het dan ook nodig is om de doorstroming op de Keulsebaan te hebben verbeterd. Na gereedkomen van de VLK rijdt er volgens het verkeersmodel minder verkeer over de Van Salmstraat en de Mijlstraat. Over de wegen Schouwrooij, Industrieweg en Ladonkseweg gaat meer verkeer rijden.

Fietsverbinding Lennisheuvel - Ossenpadtunnel

We hebben op dit moment al voldoende inzicht in hoe we het kruispunt Keulsebaan-Boseind willen inzetten als onderdeel van de fietsverbinding Lennisheuvel-Ossenpadtunnel. Daarvoor is het niet nodig te wachten op een vastgesteld verkeersplan en/of mobiliteitsplan. Er liggen voldoende studies en analyses voor dit deel van Ladonk. We weten dat er vanuit Lennisheuvel een sterke voorkeur is voor een tunnel, maar het realiseren van die tunnel levert forse technische uitdagingen op. Die leiden tot forse financiële consequenties. Een verkeersregelininstallatie geeft dezelfde veiligheid maar is aanzienlijk makkelijker te realiseren en ook goedkoper. Het kruispunt is daarnaast ook een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van Vion. Het combineren van de verbetering van de fietsverbinding met de aanpassing voor de bereikbaarheid van Vion levert voor beiden voordelen op.

Ontsluiting GreenTech Park Brabant

Inmiddels heeft het college ook ingestemd met de ontwikkeling GreenTech Park Brabant. De huidige ontsluiting daarvan gaat via de rotonde Vorst. Deze voldoet voor gemotoriseerd verkeer, maar bij een toename van het fietsverkeer ontstaat een ongewenste situatie. Daarom zijn alternatieven hiervoor onderzocht. Een relatief eenvoudig realiseerbaar alternatief is de aanleg van een fietsverbinding langs het spoorviaduct over de Keulsebaan. Mogelijk kan deze verbinding in de toekomst een rol spelen binnen het toeristisch fietsnetwerk Boxtel.

De hierboven genoemde knelpunten en ontwikkelingen rondom het bedrijventerrein vormen integraal onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak. Het opstellen van het verkeerplan leidt daarmee tot een meer integrale oplossing voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Ladonk.

1.3. Doel en resultaat

Het doel is om de openbare ruimte van Ladonk robuust en toekomstbestendig in te richten, zowel voor autoverkeer als ook voor langzaam verkeer. Het resultaat is een verkeerskundig bereikbaarheidsplan voor het bedrijventerrein, dat is afgestemd op de toekomstige ontwikkelingen en bestaand beleid (zoals de onlangs vastgestelde strategie klimaatadaptatie 2023-2030). Hierbij sluiten we aan bij het doel van Ontwikkelingsplan Ladonk uit 2011:

Doelstelling van dit Ontwikkelingsplan is het creëren van een herkenbare (hoofd)route (voor autoverkeer) en veilige verbindingen voor langzaam verkeer tussen Boxtel en Lennisheuvel. Er zal een duidelijker onderscheid worden gemaakt in hoofd- en ondergeschikte routes binnen de verkeersstructuur dan nu het geval is.

2. Relatie met lopende zaken (scope)

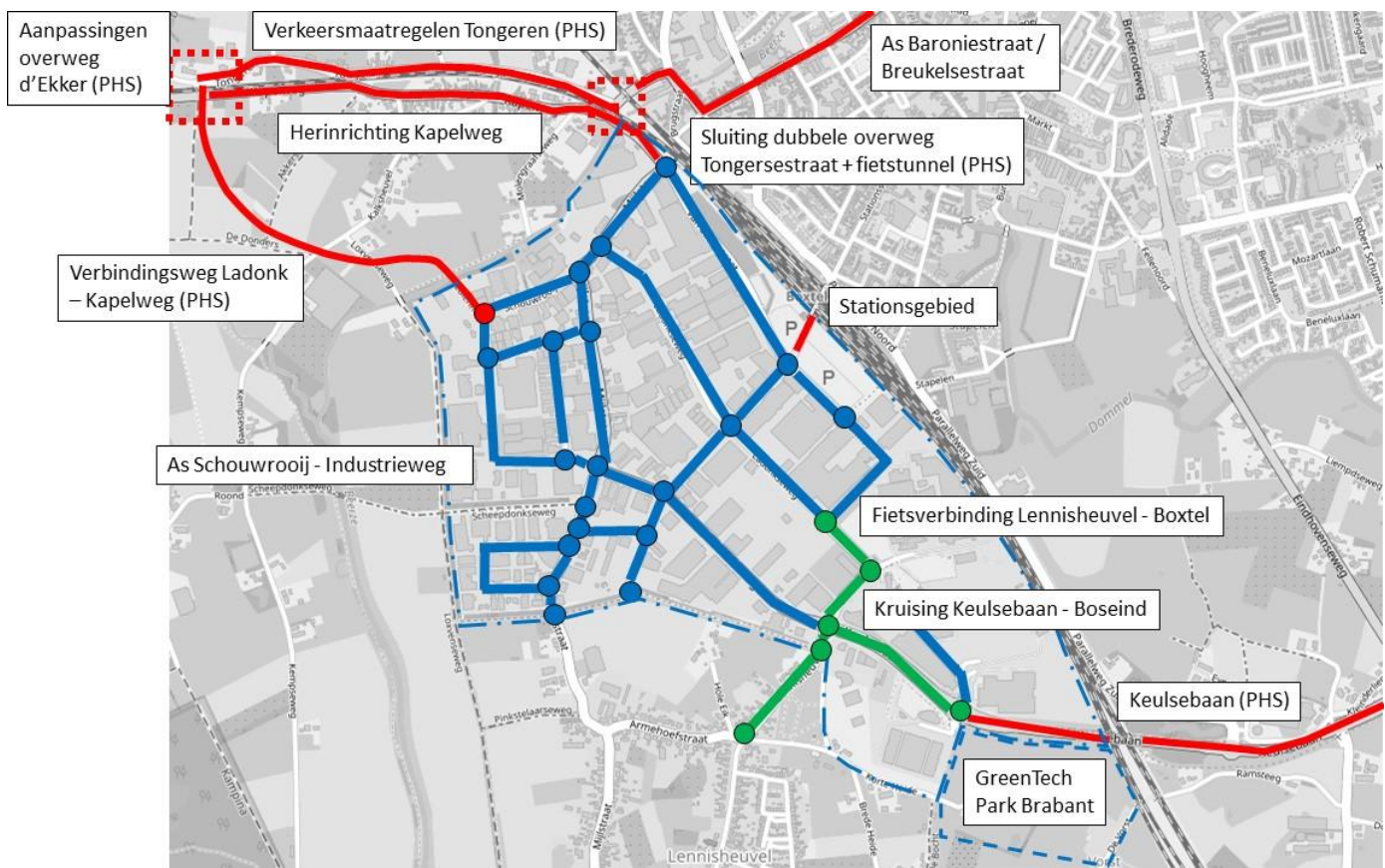
In paragraaf 1.2 is geschetst welke ontwikkelingen allemaal een relatie hebben met het op te stellen verkeersplan voor Ladonk. Het is niet de bedoeling om, als onderdeel van de opdracht voor het verkeersplan, eerder verrichte studies over te doen en genomen besluiten ter discussie te stellen. Echter, indien daartoe aanleiding is dan kunnen de effecten op Ladonk wel aanleiding vormen om dat in een separate opdracht op te pakken. Dat vraagt dan wel een expliciet besluit daartoe.

De volgende beleidsdocumenten vormen het kader voor deze opdracht: Studie Tracé A2-Ladonk-Kapelweg (TALK)(2010), Ontwikkelingsplan Ladonk (2011) en de documenten m.b.t. het Maatregelenpakket PHS Boxtel (2015). Er vindt daarnaast nadrukkelijk afstemming plaats met het in wording zijnde Mobiliteitsplan 2040 en de ontwikkeling GreenTech Park Brabant.

Er is al langere tijd studie gedaan naar, én overleg gevoerd over de aanpassing van de fietsverbinding tussen Lennisheuvel en het centrum van Boxtel (via de Ossenpadtunnel). De verbinding tussen de rotonde Keulsebaan-Boseind en de rotonde de Vorst (de aansluiting naar het in ontwikkeling zijnde GreenTech Park Brabant) maakt daarvan onderdeel uit. Een separaat voorstel daarvoor, waarbij de rotonde Keulsebaan-Boseind wordt omgevormd naar een met verkeerslichten geregeld kruispunt, is in voorbereiding.

In onderstaande afbeelding is de met de blauwe lijnen aangegeven welke wegen onderdeel uitmaken van de projectstudie. Met de rode lijnen is aangegeven welke wegen buiten de scope van het project vallen maar wel van belang zijn voor de verdere uitwerking.

- Blauw: binnen scope van het verkeersplan Ladonk
- Groen: project fietsverbinding Lennisheuvel-Boxtel, kruising Keulsebaan-Boseind en fietsbrug Greentech
- Rood: raakvlakprojecten



3. Randvoorwaarden

Hieronder zijn de belangrijkste randvoorwaarden voor het opstellen van het verkeersplan Ladonk over geld, organisatie, tijd, risico's, informatie, communicatie en kwaliteit aangegeven.

3.1. Geld

Er zijn diverse budgetten vastgesteld voor de *uitvoering* van maatregelen op het bedrijventerrein Ladonk. In onderstaande tabel zijn de beschikbare budgetten weergegeven.

Beschrijving	FCL-codes
Fietsroute Lennisheuvel-Boxtel: € 250.000,-	72151019 (begroting 2021)
Kruispunt Industrieweg-Mijlstraat: € 250.000,-	72151035 (begroting 2022)
Kruispunt Industrieweg-Kruisbroeksestraat: € 250.000,-	72151034 (begroting 2022)
Kruispunt Ladonkseweg-Kruisbroeksestraat: € 220.000,-*	72151033 (begroting 2022)
Keulsebaan deelplan 4c (kruispunt Boseind & de Vorst): € 2.500.000,-	72151031 (begroting 2022)
Totaal: € 3.470.000,-	

* Reeds werkzaamheden uitgevoerd, genoemd budget is het restant na uitvoering.

De beschikbare middelen worden ingezet om de knelpunten op Ladonk op te lossen. Als er voor de uitvoering aanvullende middelen nodig zijn, dan dient daarover aparte besluitvorming plaats te vinden.

3.2. Organisatie

De projectgroep zorgt intern voor de input en adviezen zodat het externe ingenieursbureau het verkeersplan Ladonk kan uitwerken. Hiervoor worden diverse overlegmomenten belegd.

Functie	Naam
Opdrachtgever:	
Portefeuillehouder (BOG):	Fred van Nistelrooij, mobiliteit en openbare ruimte
Team lead (AOG):	IVR met ambtelijk opdrachtgever Frank van Kruisdijk
Projectleider:	Tijs van Erve
Ambtelijk betrokken:	
Verkeer:	Jack Dörfel, Marcel Koertshuis
Ruimtelijke Ontwikkeling en economie:	Ruben van der Hoeven, Lieke Roodenburg
Beleidsmedewerker duurzaamheid	John van Zuijlen
Adviseur Water	Pascal Dokman/ Vincent Bouma
Adviseur Groen en Cultuurtechniek	Carla Buijsman
Beheer en uitvoering:	Peter van den Oetelaar
Raakvlak PHS:	Menno Moen
Extern:	Ingenieursbureau Kragten (opdrachtnemer)
	Klankbord Ladonk (de rol van het klankbord moet nog worden uitgewerkt en besproken)

3.3. Tijd

Planning

De volgende fasering wordt aangehouden voor het project (zie ook het processchema):

- **Fase 1**
 - o Opstellen uitvraag, collegebehandeling aanbesteding onderzoeksopdracht
 - o Opstarten projectgroep (gemeentebreed ophalen)
- **Fase 2**
 - o Eerste participatietraject (Ophalen problemen en oplossingsrichtingen met o.a. ondernemers)
 - o Opstellen concept verkeersplan (scenario's structuur)

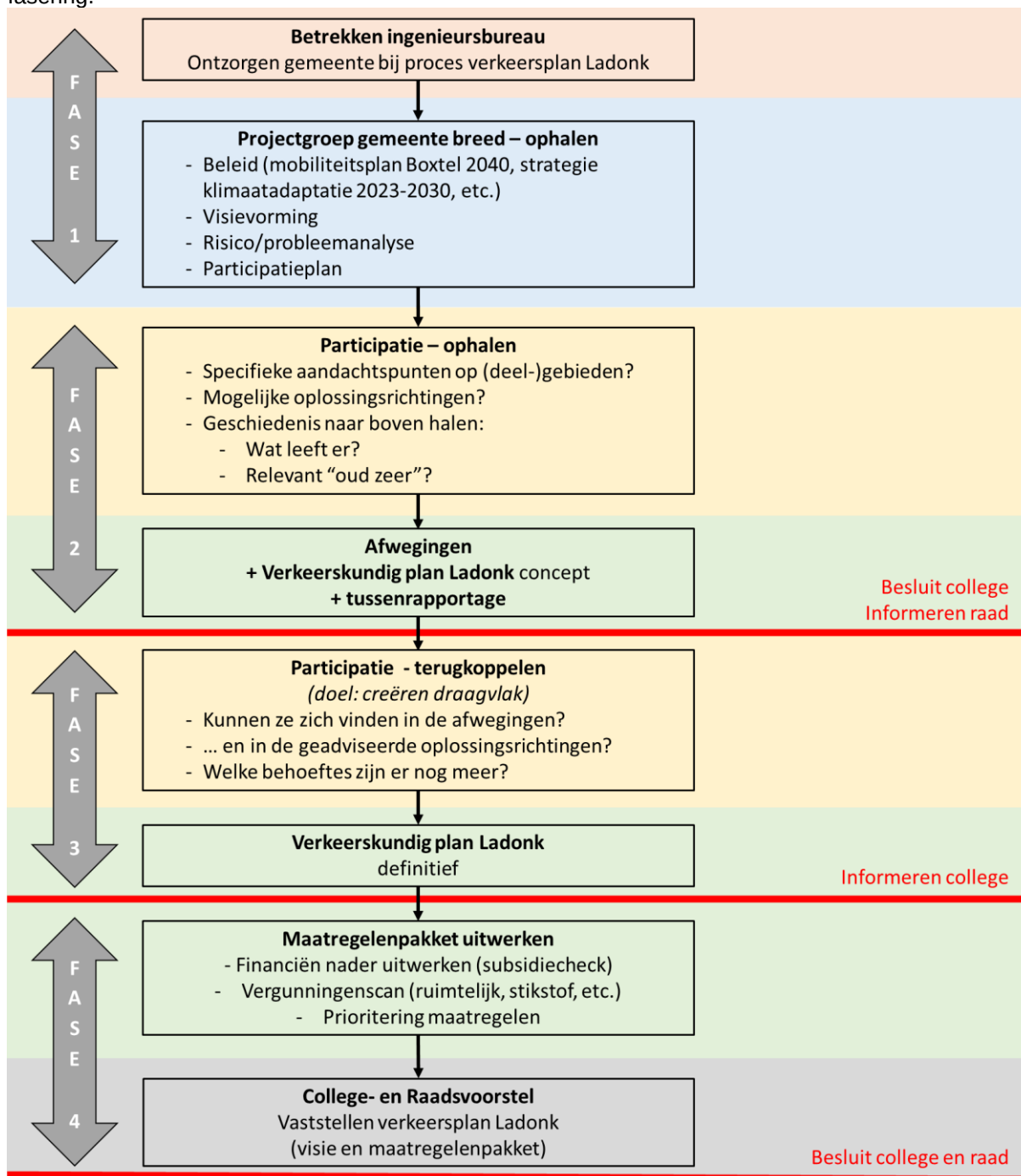
- Informeren college en raad over participatietraject en stand van zaken met daarbij wensen en bedenkingen ophalen op het eerste concept verkeersplan en vrijgeven voor vervolgstappen
- **Fase 3**
 - Tweede participatietraject (Terugkoppelen probleemstelling en concept verkeersplan)
 - Aanpassen concept verkeersplan op basis van de tweede participatie (uitwerken definitief advies over de hoofdstructuur)
 - Informeren college over voortgang verkeersplan (Advies hoofdwegenstructuur en draagvlak vanuit participatie)
- **Fase 4**
 - Definitief verkeersplan uitwerken tot een maatregelenpakket inclusief prioritering en haalbaarheid (vergunningenscan, stikstofberekening, etc.).
 - Financiën maatregelenpakket nader uitwerken
 - Vaststellen verkeersplan + benodigde financiële middelen door het college en ter besluitvorming (incl. dekkingsplan) voorleggen aan de Raad.

Met de interne organisatie vindt iedere fase een overleg plaats. In deze overleggen wordt het advies afgestemd op bestaand beleid en toekomstige ambities/ontwikkelingen van de gemeente Boxtel. Bij het uitwerken van het maatregelenpakket wordt in de prioritering werk integraal afgestemd, bekend groot onderhoud aan bijvoorbeeld de industrieweg krijgt hierdoor een hogere prioritering. Na het raadsbesluit kan van specifieke deelprojecten de verdere voorbereiding starten (VO, DO, Bestek, Aanbesteding, Uitvoering, Nazorg).

In het onderstaande processchema zijn de processtappen op hoofdlijnen weergegeven.

Processchema op hoofdlijnen

Tijdens het proces kan blijken dat tussentijdse informatie aanleiding geeft tot het bijstellen van de fasering.



3.4. Risico's

Onderstaand een beknopte risicoanalyse voor het verkeersplan Ladonk. Risico is een vast agendapunt tijdens projectgroep overleggen en worden hiermee (indien nodig) verder uitgewerkt. Daarnaast wordt er met het ingenieursbureau een risicosessie gehouden (zie fase 1 processchema).

Risico	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
De projectopdracht niet uit kunnen voeren	De oplossingsrichtingen krijgen geen breed draagvlak	Er worden geen keuzes gemaakt om tot een definitief verkeersplan te komen	Opdracht goed formuleren voor ingenieursbureau met gewenst resultaat (voorkeursvariant).
Organisatorisch onvoldoende capaciteit en/of slagkracht	Er is onvoldoende interne capaciteit binnen IVR om het verkeersplan te beoordelen, leegloop bij verkeer	Advies en/of inhoudelijke/ lokale feedback ontbreekt of is onvoldoende verwerkt in het verkeersplan	Planning opstellen waarbij vooraf duidelijk is wanneer feedback en advies gewenst is vanuit interne organisatie en dit tijdig inplannen om capaciteit te borgen.
Er kan geen vervolg gegeven worden aan het maatregelenpakket uit het verkeersplan	Er is of wordt onvoldoende budget beschikbaar gesteld voor uitvoering van het maatregelenpakket uit het verkeersplan. Raad stemt niet in met de inhoud van het plan Ruimtelijke procedures belemmeren uitvoering van het plan (zoals bestemmingsplan of grondeigendommen) Het verkeersplan is niet haalbaar door externe factoren zoals de vergunningverlening omtrent stikstof (Wnb)	Opgenomen maatregelen in het verkeersplan kunnen niet of onvoldoende uitgevoerd worden.	In het traject de gemeenteraad actief meenemen in het plan. Nut en noodzaak onderdeel laten uitmaken van het samenstellen van het maatregelenpakket. Tijdens proces tot verkeersplan zoeken naar alternatieve financiële middelen (of dekking uitwerken) Vergunningenscan uitvoeren om haalbaarheid te toetsen bij opstellen maatregelenpakket.
Verwachting ondernemers en bewoners sluit niet aan bij proces project	Belanghebbende hebben een ander verwachtingspatroon bij het opstellen van het verkeersplan of uitvoering van maatregelenpakket	Onvoldoende draagvlak bij belanghebbenden	Voorafgaand aan participatie proces en planning helder hebben en dit tijdens de participatie ook uitdragen. Juiste verwachting scheppen met vooraf bekende onzekerheid (financiële middelen middels raadsbesluit).
Opzet maatregelenpakket gebaseerd op beschikbare financiële middelen.	Vanuit bestuurlijk oogpunt wordt vastgehouden aan taakstellend budget.	Maatregelenpakket dat in definitief verkeersplan opgenomen is, heeft onvoldoende oplossend vermogen.	College en raad in proces meenemen waarbij nut en noodzaak van maatregelen voor opstellen definitief verkeersplan duidelijk zijn (inclusief financiële benodigde middelen).
Verkeersplan sluit niet aan bij beleid gemeente Boxtel	Bestaand beleid is uit 2008, vernieuwd verkeersbeleid wordt momenteel opgesteld, maar geeft geen duidelijkheid/kaders over Ladonk.	Maatregelen uit verkeersplan sluiten niet aan bij verkeerskundig totaalbeeld Boxtel. Weggebruikers ervaren onduidelijkheid of verschil op wegen tussen Ladonk en overige gemeente.	Tijdig inzichtelijk brengen waar beleidskeuzes gemaakt worden ten behoeve van Ladonk. Afstemming tussen opstellen verkeersbeleid Boxtel (Mobiliteitsplan Boxtel 2040) en verkeersplan Ladonk. Gedurende beide processen vinger aan de pols houden via interne organisatie. Plannings verkeersplan Ladonk en Mobiliteitsplan Boxtel 2040 op elkaar afstemmen.
Ontwikkelingen en/of raakvlakken komen te vervallen.	Maatregelen uit het programma PHS Boxtel	Voorziene verkeersmaatregelen zoals de aanleg van de VLK komen	Bij opstellen probleemanalyse en oplossingsrichtingen proces

	worden herzien (Bijvoorbeeld door vernietiging BP VLK).	te vervallen. Verkeersplan Ladonk krijgt hierdoor andere visie en toekomstig gebruik.	van PHS in de gaten houden (en andere raakvlakken). Periodieke afstemming met realisatie PHS programma en interne organisatie om integraliteit te borgen.
Kosten opstellen verkeersplan overstijgen budget	Door onduidelijkheid over uitvoering van opdracht intern en/of extern worden onnodig veel kosten gemaakt om te komen tot een verkeersplan	Er worden onnodig veel kosten gemaakt door interne en externe organisatie om te komen tot verkeersplan Ladonk. Budget dat beschikbaar is gesteld blijkt onvoldoende voor opstellen van verkeersplan.	Vooraf duidelijke opdracht formuleren voor ingenieursbureau. Afstemming met college om onderzoeksopzet te bekrachtigen. Tijdens opstellen verkeersplan periodieke afstemmen met ingenieursbureau om project matig werken te borgen.

3.5. Informatie

Vertrekpunt en kaders

De basis voor het verkeersplan wordt gevormd door het Ontwikkelingsplan Ladonk 2011 en het gedachtengoed in het concept Mobiliteitsplan Boxtel 2040. Als uitgangspunt wordt beschouwd de aanpassingen aan de fietsverbinding Lennisheuvel-Boxtel, kruising Keulsebaan-Boseind en fietsbrug GreenTech Park Brabant. De voortgang en besluitvorming omtrent het maatregelenpakket PHS Boxtel wordt nadrukkelijk betrokken bij het opstellen van het verkeersplan Ladonk. Daarnaast is het in voorbereiding zijnde GreenTech Park Brabant een belangrijk kader. Ook wordt het Plan van Aanpak KVO-B Ladonk gebruikt als vertrekpunt.

Als basis voor de profielen van wegvakken en de vormgeving van de kruispunten worden de CROW-richtlijnen ASVV 2012 en Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen gehanteerd.

Systems Engineering

Gezien de lange looptijd van deelprojecten binnen het gebied bestaat het risico dat informatie niet goed gedocumenteerd wordt. Niet goed vastleggen van informatie kan leiden tot onjuiste of onvolledige informatie, met mogelijk minder subsidiebijdrage als gevolg. Om te beheersen dat de verschillende keuzes, eisen en wensen goed vastgelegd worden gaan we Systems Engineering toepassen binnen het project. Dit is een methode om bij alle projectfasen (van initiatief tot uitvoering) de projectinformatie gestructureerd vast te leggen. De meerwaarde hiervan is aangetoond bij PHS Maatregelenpakket Boxtel.

3.6. Communicatie en participatie

Wij volgen trap 3 in de participatieladder¹ (adviseren): “ondernemers en andere stakeholders dragen problemen aan en formuleren denkrichtingen voor oplossingen”. De opbrengst uit de eerste participatiesessie zijn aanvullende knelpunten van die reeds bekend zijn bij de gemeente. Daarnaast verzorgen wij een heldere terugkoppeling van wat opgehaald is en hoe we daarmee om zijn gegaan in de verkeersvisie.

Voor de externe communicatie wordt een apart participatietraject ingericht. Zie hiervoor hoofdstuk 3 “proces”. Als gemeente houden we wel de regie daarover. Naast het participatietraject wordt ook een overkoepelend communicatieplan opgesteld, samen met de afdeling communicatie. We houden hiervoor aan het begin met de afdeling communicatie een factor C-sessie. Daarbij kijken we naar het krachtenveld en de kernboodschap en stellen daarbij een communicatiekalender op, aansluitend bij de overall-planning.

Het processchema van deze projectopdracht is besproken met de werkgroep fiets en voetgangers Ladonk (onderdeel van klankbord Ladonk). Zij vinden het een goed en begrijpelijk proces en geven aan te willen deelnemen aan de klankbordgroep om hun advies als inbreng aan te bieden. Uiteraard vormt dit een belangrijk onderdeel van het participatieproces. In het participatietraject wordt klankbordgroep

¹ Participatieladder van Roger Hart

Ladonk stap voor stap meegenomen. Zij zijn het eerste aanspreekpunt vanuit de ondernemers en denken mee over het participatieplan, de scenario's en de nadere uitwerking.

Bestuurlijk

De gemeenteraad wordt tijdens het proces over de stand van zaken en de voortgang geïnformeerd. Zodra de scenario's voor de structuur en bijbehorende afwegingen duidelijk zijn, worden deze tijdens een informatieavond met de raad besproken en wordt terugkoppeling gegeven op het eerste gedeelte van het participatietraject. In fase 3 wordt gewerkt naar een definitief advies voor de structuur. Dit advies wordt voorgelegd aan het college met daarbij de ontvangen reacties op het conceptplan. De raad stelt aan het eind het definitieve verkeersplan met bijbehorende maatregelen en financiën vast.

Tussentijdse resultaten en adviezen worden voorgelegd aan het college. Op deze manier kan het college dit meenemen in haar overwegingen bij het vaststellen van het verkeersplan Ladonk.

3.7. Kwaliteit

De kwaliteit van het verkeersplan Ladonk moet minstens voldoen aan:

- Duidelijkheid en begrijpelijkheid (document moet helder en begrijpelijk geschreven zijn, zodat het voor alle belanghebbende toegankelijk is)
- Relevantie en doelgerichtheid (het verkeersplan moet antwoord geven op de aangedragen problemen)
- Praktische uitvoerbaarheid (het maatregelenpakket dient rekening te houden met wet en regelgeving, zoals ruimtelijke procedures en vergunningen rondom natuurbescherming)
- Inhoudelijke nauwkeurigheid (het verkeersplan moet gebaseerd zijn op betrouwbare en actuele informatie en feiten)

Een heldere verkeersstructuur draagt bij aan verkeersveiligheid en doorstroming op Ladonk. Daarmee wordt de verkeersafwikkeling en het gebruik van Ladonk duidelijker en verhoogt het de kwaliteit van de openbare ruimte. De wegenstructuur sluit aan op de toekomstige ontwikkelingen (VLK en sluiting dubbele spoorwegovergang). Tevens worden de verbindingen voor fietsers en voetgangers (langzaam verkeer) verbeterd. Verder borgt het in deze projectopdracht beschreven proces een participatietraject waarbij zowel omgeving als de gemeenteraad zijn meegenomen. Het verkeersplan dient breed gedragen te worden, daarom gaat onze aanpak uit van een uitgebreid participatieproces. Uiteindelijk dient het verkeersplan vastgesteld te worden door de gemeenteraad met de benodigde financiële middelen om maatregelen te kunnen uitvoeren.