

Registratienr.: 1244821

Onderwerp

1244821 - Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Keulsebaan

Status

Besluitvormend

Voorstel

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan';
2. te besluiten dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan geen plan-MER noodzakelijk is;
3. te besluiten het bestemmingsplan Keulsebaan gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan'.

Inleiding

Deelproject Keulsebaan

Ter besluitvorming ligt voor het bestemmingplan Keulsebaan. Dit bestemmingsplan maakt de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan planologisch mogelijk. Dit project vormt één van de vijf deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Het deelproject Keulsebaan omvat de volgende maatregelen:

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

Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO), vastgesteld in juni 2018, waarbij de werkgroep Keulsebaan en diverse stakeholders betrokken zijn. Op basis van dit VO is vervolgens het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan opgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft samen met het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen tot een herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) vanaf 3 mei 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In totaal zijn hierop 28 zienswijzen ontvangen.

Registratienr.: 1244821

Stikstof

Het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan was nog gebaseerd op het destijds geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS) uit 2015. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter een streep door het PAS gezet omdat deze niet in overeenstemming is met Europese regelgeving. Als gevolg van deze vernietiging dient in het kader van het bestemmingsplan Keulsebaan een zelfstandige projectbeoordeling plaats te vinden of het project leidt tot een stikstofdepositie waardoor er sprake is van significante nadelige effecten voor de Natura 2000 gebieden.

In reactie op de uitspraak van de Raad van State is de bestemmingsplanprocedure tijdelijk stop gezet in afwachting van een oplossing voor de stikstofproblematiek. Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe Aerius 2020 (zijnde het rekenprogramma waarmee de stikstofdepositie kan worden berekend) hebben nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden en is de onderbouwing aangepast. Uit de berekeningen komt naar voren dat het stikstofaspect geen belemmeringen vormt om het bestemmingsplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar.

Zienschijzen

De 28 zienschijzen zijn ingediend door 8 verenigingen/stichtingen, 18 particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 instanties (provincie en Waterschap).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- onvoldoende integraliteit van het ontwerp
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp
- natuuraspecten, stikstof en herbegrenzing Natuur Netwerk Brabant
- gevolgen voor het woon- en leefklimaat
- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket

In de beeldvormende raadsvergadering van 10 september 2019 hebben wij u over deze zienschijzen geïnformeerd.

In bijgaande Nota van zienschijzen en wijzigingen (afgekort Nota) zijn de zienschijzen van een antwoord voorzien. De Nota bevat een algemeen deel met de onderwerpen die in meerdere zienschijzen naar voren zijn gebracht. Deze onderwerpen hebben met name betrekking op het gehele Maatregelenpakket, de aanpak en de gevolgen. De overwegingen in de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren geven ons vertrouwen dat de aanpak juist is.

Daarnaast bevat de Nota in bijlage 2 een tabel met de beantwoording van de individuele zienschijzen. De zienschijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Wel vormen de zienschijzen aanleiding om het bestemmingsplan op enkele kleine onderdelen gewijzigd vast te stellen.

Registratienr.: 1244821

Beoogd resultaat

Planologische besluitvorming ten behoeve van vierde deelproject als onderdeel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waartoe de raad eerder heeft besloten en waarover tussen Rijk, provincie en gemeente afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Argumenten*1.1 De zienswijzen leiden niet tot nieuwe of tot andere inzichten.*

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op het concrete ontwerp voor de Keulsebaan. Zo wordt onder meer gesteld dat het ontwerpproces onvoldoende integraal is ingestoken, worden vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak van de Keulsebaan wanneer er niet gelijktijdig sprake is van een verbreding van de onderdoorgang onder het spoor, worden er vraagtekens geplaatst bij het benodigde ruimtebeslag en bij de keuze voor verkeersregelinstallaties in plaats van rotondes en wordt gevreesd voor een slechte doorstroming bij verkeersregelinstallaties. Ook wordt gesteld dat onvoldoende aandacht is besteed aan innovatieve verkeersoplossingen en dat andere keuzes ten aanzien van duurzaamheid in onvoldoende mate zijn meegenomen. Voor de beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van de Nota. De strekking van de beantwoording is dat het belangrijkste uitgangspunt voor de Keulsebaan is dat er sprake dient te zijn van een robuuste en verkeersveilige verbinding. De Keulsebaan vormt namelijk een zeer belangrijke ontsluiting van Boxtel en met name van het bedrijventerrein richting de A2. Aspecten zoals de benutting van de bestaande infrastructuur, de waarden (natuur, landschap, cultuurhistorie) en de belangen van de omgeving (woon- en leefgenot) zijn in het ontwerpproces en in het plan voor de landschappelijke aanpassing en kwaliteitsverbetering betrokken. De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

1.2 De algemene beantwoording is geheel in lijn met de eerdere besluitvorming van de raad.

Een deel van de zienswijzen heeft niet zozeer betrekking op het deelproject Keulsebaan maar op aspecten van het totale Maatregelenpakket. Het betreft aspecten zoals het ontbreken van een actuele en integrale visie op de verkeersstructuur, het ontbreken van een integrale aanpak van alle deelprojecten gezamenlijk, het onvoldoende oplossend vermogen van het Maatregelenpakket, de negatieve gevolgen van het Maatregelenpakket elders in Boxtel en vraagtekens bij het verkeersmodel. De beantwoording van deze algemene zienswijzen is geheel in lijn met de eerdere beantwoording hiervan door de raad. Deze algemene onderdelen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de Nota.

1.3 De aanpak sluit aan bij de overwegingen van de Raad van State in de uitspraak over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren.

Met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 is het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onherroepelijk geworden. Deze uitspraak bevat een groot aantal overwegingen ten aanzien van de aanpak van het Maatregelenpakket. Kort samengevat constateert de Raad van State dat het Maatregelenpakket is gebaseerd op een brede afweging en dat per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving worden gezien. De Raad van State acht deze aanpak niet onredelijk en is ook niet van oordeel dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming.

1.4 De specifieke zienswijzen leiden op kleine onderdelen tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

Registratienr.: 1244821

De zienswijzen leiden op enkele onderdelen tot een wijziging van het bestemmingsplan, zie onder argument 3.3. Deze wijzigingen zijn beperkt van aard.

2.1 Een plan-MER is niet noodzakelijk

Als gevolg van vernietiging van het PAS kan het plan zich niet meer baseren op de Passende Beoordeling en de MER die ten grondslag lagen aan het PAS. Dit heeft tot gevolg dat voor het bestemmingsplan een zelfstandige m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden. Op basis van de m.e.r. beoordelingsnotitie, waarin ook het stikstofaspect is betrokken, kan worden geconcludeerd dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan geen plan-MER nodig is. Deze aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling is als bijlage 2 bij de Nota opgenomen en wordt ook toegevoegd aan het bestemmingsplan.

3.1 Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van het Maatregelenpakket.

Het deelproject Keulsebaan vormt een van de deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waartoe de raad heeft besloten. Op basis van de uitgangspunten van het Maatregelenpakket is een civieltechnisch ontwerp uitgewerkt. Het vastgestelde civieltechnisch ontwerp (VO) vormt het uitgangspunt voor het bestemmingsplan Keulsebaan. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het Maatregelenpakket.

3.2 Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Uit de diverse onderzoeken en onderbouwing van het bestemmingsplan blijkt dat het plan uitvoerbaar is en dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie.

3.3 De wijzigingen van de regels en de verbeelding ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn beperkt van aard.

In reactie op de zienswijzen worden enkele wijzigingen van de regels en verbeelding voorgesteld. Onderstaand een toelichting op de belangrijkste wijzigingen.

Ter hoogte van Liempdseweg 22 wordt het plangebied enigszins verkleind zodat het aansluit bij de huidige feitelijke en planologische situatie en er geen sprake is van een nadeliger situatie voor de betrokkenen.

Voor de cultuurhistorische beleving van het Duits lijntje wordt in ieder geval één concrete locatie op de verbeelding aangeduid. In de regels wordt ter zekerstelling een voorwaardelijke verplichting voor de invulling hiervan opgenomen. Dit geldt ook voor de landschappelijke inpassing. Ook voor de nieuwe of aanvullende geluidswerende voorzieningen ter hoogte van de Buxtelseweg en Oirschotseweg wordt op de verbeelding een aanduiding met een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze en de overige wijzigingen zijn planologisch beperkt van aard en leiden niet tot een geheel ander plan.

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

Deze toelichting is op diverse onderdelen geactualiseerd. Dit betreft onder meer een actualisatie van het beleid (waaronder het nieuwe verkeersmodel, provinciaal beleid), actualisatie van enkele onderzoeken (geactualiseerd akoestisch onderzoek met besluit hogere waarden, aanvullend natuuronderzoek, stikstofberekeningen met bijbehorende onderbouwingen etc.), een afstemming van het Voorlopig Ontwerp op de laatste ontwikkelingen rondom de

Registratienr.: 1244821

geluidswerende voorzieningen en het toevoegen van de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.beoordeling Keulsebaan.

3.5 De nieuwe hogere waarden Wet geluidhinder worden tijdig vastgesteld.

Op basis van het nieuwe verkeersmodel is het akoestisch onderzoek 2020 geactualiseerd. Hierbij zijn ook de eerder (bij de aanleg van de Keulsebaan) verleende hogere waarden op juiste wijze betrokken. Naar aanleiding hiervan dienen wij een nieuw besluit Hogere Waarden te nemen. Het nieuwe ontwerpbesluit, uitgaande van hogere waarden voor 7 woningen, heeft met ingang van 4 september 2020 ter inzage gelegen. In de loop van september hebben gesprekken met de betrokken bewoners plaatsgevonden. Op 10 november 2020, dus vóór de vaststelling van het bestemmingsplan, nemen wij hierover een definitief besluit. Het geactualiseerde onderzoek en het hogere waarden zijn verwerkt in de Nota en in de toelichting van het bestemmingsplan.

3.6 Gedeputeerde Staten besluiten op 27 oktober over de herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB).

Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan is sprake van ruimtebeslag op het NNB. Een deel van het bosperceel Peerkesbos moet voor de verbreding van de Keulsebaan wijken. De compensatie hiervan zal plaatsvinden op een perceel aan de Dommel ter plaatse van de Voetboog. Hiertoe moet een herbegrenzing van het NNB plaatsvinden. Het verzoek tot herbegrenzing is, samen met de zienswijzen en met de gemeentelijke reactie hierop, bij de provincie ingediend.

Op 27 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten positief besloten tot deze herbegrenzing waarbij de aanduiding NNB voor een deel van het Peerkesbos wordt verwijderd en waarbij op het compensatieperceel aan de Dommel de aanduiding NNB-EVZ wordt opgenomen. De Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant wordt hier op aangepast.

3.7 Het plan is in overeenstemming met de huidige wet- en regelgeving op het gebied van stikstof

Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe AERIUS 2020 (beschikbaar per 15 oktober 2020) zijn de eerdere stikstofberekeningen geactualiseerd.

In AERIUS 2020 wordt met aangepaste emissiefactoren voor mobiele werktuigen gerekend waardoor de stikstofdeposities als gevolg van de aanlegfase in de regel hoger uitvallen dan op grond van eerdere Aerijs-berekeningen (Aerijs 2019A).

Op basis van AERIUS 2020 is de stikstofdepositie van de aanlegfase van de Keulsebaan berekend op maximaal 0,01 mol/ha/j. De gebruiksfase (het projecteffect) van de Keulsebaan bedraagt (afgerond) maximaal 0,00 mol/ha/j. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van een toename van verkeer ten gevolge van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg en ingebruikname van de VLK wordt meegenomen in de externe saldering ten behoeve van het gehele Maatregelenpakket.

Op 13 oktober 2020 heeft het kabinet het wetsvoorstel 'Stikstofreductie en natuurverbetering' naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel bevat een vrijstelling van de vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming voor bij amvb bepaalde bouwactiviteiten. De reden van

Registratienr.: 1244821

deze vrijstelling is dat bouwactiviteiten tijdelijk en beperkt van aard zijn. De beoogde vrijstelling geldt enkel voor het aspect stikstof en enkel voor de aanlegfase van projecten.

Het betreft echter nog een wetsvoorstel. De verwachting is dat de nieuwe wet en de daarbij behorende amvb in werking is getreden op het moment dat dit project tot uitvoering komt. Een vergunning volgens de Wet natuurbescherming voor de aanleg van dit project is op dat moment niet meer nodig. Voor het geval deze wetgeving niet (tijdig) in werking treedt is uit voorzorg een ecologische voortoets opgesteld. Hierin is zelfstandig geconcludeerd dat de stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg niet leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van een Natura-2000 gebied. Deze ecologische onderbouwing (voortoets) is opgenomen in de toelichtingen van het bestemmingsplan.

Tot slot worden de stikstofdeposities van de diverse aanlegfases (Keulsebaan, Fietsonderdoorgang en VLK) samen met de gebruiksfase van de VLK betrokken in de externe saldering en daarmee ook in de Passende Beoordeling van de VLK. Bij het traject tot aankoop van stikstofrechten wordt met deze stikstofdeposities rekening gehouden. De verwachting is dat we op korte termijn het voorlopig akkoord met de aanbieder van de stikstofrechten definitief kunnen maken. Aansluitend start dan het vergunningentraject voor de intrekking enerzijds en voor de toedeling van deze rechten aan het Maatregelenpakket anderzijds. Deze vergunningenprocedures zouden dan afgerond kunnen zijn voordat de Raad van State de eventuele beroepschriften tegen deze bestemmingsplannen behandelt.

Met bovengenoemde aanpak wordt in het bestemmingsplan onderbouwd dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.

Kanttelingen

2.1 De nieuwe stikstofaanpak is nog volop in ontwikkeling en deze is nog niet door de Raad van State getoetst

Het bestemmingsplan is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving rondom stikstof. Deze regelgeving is echter nog continu in ontwikkeling. Ook heeft er nog geen finale toetsing plaatsgevonden door de Raad van State of de nieuwe wet- en regelgeving geheel in lijn is met Europese wetgeving. Het stikstofaspect blijft dan ook een risico vormen voor alle nieuwe projecten op dit moment, waaronder ook dit project.

Financiën

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

Uitvoering

De planning is er op gericht om de Keulsebaan aansluitend op de VLK te realiseren. Dit tijdspad is mede afhankelijk van de voortgang van de planologische procedure en van het grondverwervingstraject dat eind 2020 van start gaat.

Communicatie

De bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan heeft op 2 mei 2019 plaatsgevonden. De grondeigenaren in het gebied zijn via een brief persoonlijk hierover geïnformeerd. Daarnaast is

Registratienr.: 1244821

informatie verstrekt via een speciale uitgave van een krant over het maatregelenpakket PHS Boxtel die in heel Boxtel is verspreid. Op 22 mei 2019 was er een informatiemarkt over het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan, het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Indieners van de zienswijzen en grondeigenaren zijn het afgelopen jaar tussentijds schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken van de procedure. Ook zijn zij geïnformeerd over de raadsvergadering van 10 november 2020. Half december 2020 start de terinzagelegging van het besluit over het vastgestelde bestemmingsplan. Tegen dit besluit kan vervolgens binnen zes weken beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Op deze procedure is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Boxtel, 27 oktober 2020
Burgemeester en wethouders van Boxtel,
de loco-secretaris,
M.E.G.J. Snellen



de burgemeester,
R.S. van Meygaarden



Bijlagen

1. Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Keulsebaan met bijlagen.
2. Een niet-geanonimiseerd overzicht van de indieners van zienswijzen. Vanwege privacyoverwegingen is dit overzicht **niet openbaar**.

Ter inzage

1. Ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan
(zie ruimtelijkeplannen.nl. Het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan heeft de imrocode NL.IMRO.0757.BP01Keulsebaan-otw1)
2. De ingediende zienswijzen.

Contactpersoon

L. van Duren, programmamanager PHS

Registratienr.: 1244821

Aanhef

De raad van de gemeente Boxtel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 27 oktober 2020;

Besluit

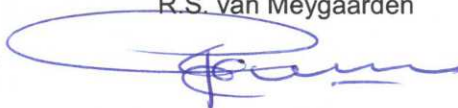
1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen volgens bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan';
2. te besluiten dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan geen plan-MER noodzakelijk is;
3. te besluiten het bestemmingsplan Keulsebaan gewijzigd vast te stellen conform de wijzigingen in bijgaande 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Keulsebaan'.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering 10 november 2020;

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



de voorzitter,
R.S. van Meygaarden



Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Keulsebaan

Deelproject 4 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

- behorend bij het besluit van de gemeenteraad van Boxtel van 10 november 2020 tot vaststelling van het bestemmingsplan Keulsebaan

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	PROCEDURE	3
1.2	LEESWIJZER	5
2	ALGEMENE BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZE	6
2.0	ALGEMENE LIJN BESLUITVORMING	6
2.1	INTEGRALE VISIE EN BESLUITVORMING	6
2.1.1	GVVP 2008.....	7
2.1.2	MOVE'31.....	8
2.1.3	Integrale besluitvorming en aanpak	9
2.2.1	Maatregelenpakket.....	10
2.2.2	Projecten met een relevantie met het Maatregelenpakket	14
2.2.3	Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket	15
2.3	NUT EN NOODZAAK.....	16
2.4	PROCESVERANTWOORDING	19
2.5	VARIANTENSTUDIES EN BELANGENAFWEGING	22
2.6	VOORLOPIG ONTWERP KEULSEBAAN.....	23
2.6.1	Integraliteit planvorming.....	24
2.6.2	Relatie met de spooronderdoorgang Keulsebaan	24
2.6.3	Benodigd ruimtebeslag.....	25
2.6.4	VRI's.....	25
2.6.5	Innovaties en duurzaamheid	26
2.6.6	Toekomstige ontwikkelingen en raakvlakken.	26
2.7	VERKEER.....	27
2.7.1	Regionaal verkeersmodel.....	27
2.7.2	Verkeersmodel Boxtel 2019 inclusief Maatregelenpakket PHS Boxtel	28
2.7.3	Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel	29
2.8	BEREIKBAARHEID.....	32
2.8.1	Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer	33
2.8.2	Bereikbaarheid landbouwverkeer	33
2.8.3	Bereikbaarheid hulpdiensten.....	34
2.9	OMGEVINGSASPECTEN	34
2.9.1	Woon- en leefklimaat.....	34
2.9.2	Waarden omgeving.....	37
2.9.3	Natuur Netwerk Brabant (NNB)	38
2.9.4	Stikstof en Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen	39
2.9.5	M.e.r beoordeling.....	40
2.10	SCHADEVERGOEDING	40
3	BEANTWOORDING PER ZIENSWIJZE.	42
4	NOTA VAN WIJZIGINGEN	43
4.1	INLEIDING	43
4.2	OVERZICHT VAN DE WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN KEULSEBAAN	43
	BIJLAGE 1 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN BESTEMMINGSPLAN KEULSEBAAN	52
	BIJLAGE 2: AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING KEULSEBAAN	130
2.	TOETSING: KENMERKEN VAN HET PROJECT	133

1 Inleiding

Ten behoeve van de besluitvorming over de eerste drie deelprojecten (sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat, Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en Verbindingsweg Tongeren) van het Maatregelenpakket PHS Boxtel is een Nota van zienswijzen en wijzigingen opgesteld. Deze Nota maakte in 2017 en 2018 integraal onderdeel uit van de besluitvorming over deze deelprojecten door de gemeenteraad en het college van de gemeente Boxtel.

Voorliggende Nota van zienswijzen en wijzigingen is opgesteld voor het deelproject Keulsebaan. Hoofdstuk 2 is op hoofdlijnen identiek aan de Nota voor de eerste drie deelprojecten met dien verstande dat verschillende passages zijn geactualiseerd en toegespitst zijn op het project Keulsebaan. Hoofdstuk 3 met de tabel bevat de beantwoording van de individuele zienswijzen.

1.1 Procedure

Procedure deelprojecten 1 en 2

In september 2017 hebben de gemeenteraad en college van de gemeente Boxtel een aantal besluiten genomen in het kader van de deelprojecten 1 (sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat) en 2 (Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg). Tegen deze besluiten is beroep ingesteld bij de Raad van State. Op 14 augustus 2019 zijn deze besluiten grotendeels door de Raad van State vernietigd. De strekking van deze uitspraak is in lijn met de uitspraken over andere plannen in het land sinds de Raad van State eind mei 2019 een streep door het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft gezet.

Deze vernietiging van de eerste besluiten over het Maatregelenpakket PHS Boxtel is uitsluitend het gevolg van de vernietiging van het PAS. Andere inhoudelijke aspecten zijn door de Raad van State niet beoordeeld. Na de uitspraak van de Raad van State van 14 augustus 2019 is gewerkt aan een plan van aanpak voor het herstel van de verschillende plannen van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. De uitspraak van de Raad van State waarmee het PAS is vernietigd, biedt daarvoor mogelijkheden.

De overige inhoudelijke aspecten zijn overigens wel uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling door de Raad van State van het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3). De uitspraak van de Raad van State over dit bestemmingsplan biedt voldoende vertrouwen dat de aanpak van het Maatregelenpakket juist is. Het Maatregelenpakket blijft dan ook onverkort uitgangspunt voor de vervolgstappen.

Voor het vervolg van deelprojecten 1 en 2 wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.

Procedure deelproject 3

Op 9 oktober 2018 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3) vastgesteld. Tegen dit besluit is vervolgens beroep ingesteld.

Met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 is het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onherroepelijk geworden. In haar overwegingen in deze uitspraak heeft de Raad van State de gemeentelijke aanpak, gebaseerd op een integraal Maatregelenpakket, zijnde de afzonderlijke planologische procedures voor de deelprojecten en gefaseerde uitvoering, onderschreven, zie paragraaf 2.1.3. De overwegingen van de Raad van State geven vertrouwen voor de procedures van de andere deelprojecten.

Procedure deelprojecten 4 (Keulsebaan) en 5 (Fietsonderdoorgang Tongersestraat)

Met ingang van 3 mei 2019 hebben met toepassing van de Crisis- en herstelwet ter inzage gelegen:

- het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan met daarbij het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen tot herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB).
- Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat.

Kennisgeving van de tervisielegging heeft plaatsgevonden op donderdag 2 mei 2019 in de Staatscourant, het GVOP (Gemeenschappelijke Voorziening Officiële Publicaties) en in het plaatselijk weekblad Brabants Centrum. Daarnaast is uitgebreid aandacht besteed aan de start van de procedure in een (binnen de gemeente huis-aan-huis verspreide) informatiekraant, nieuwsbrieven, op de gemeentelijke website en via persberichten. De grondeigenaren en de bewoners van de woningen waarvoor een hogere waarde Wet geluidhinder wordt vastgesteld zijn persoonlijk per brief geïnformeerd. Op 22 mei 2019 was er een informatiemarkt over het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan, het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang Tongersestraat en over de stand van zaken van de andere deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Gedurende de tervisielegging van zes weken stond de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen. Binnen de termijn zijn 28 zienswijzen bij de gemeente ingediend. Behandeling van de Nota zienswijzen en wijzigingen en besluitvorming over het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden in de raadsvergadering van 10 november 2020.

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant is bevoegd te besluiten over de herbegrenzing van de NNB. Deze besluitvorming heeft plaatsgevonden op 27 oktober 2020. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd te besluiten over de hogere waarden Wet geluidhinder. Deze besluitvorming heeft plaatsgevonden op 10 november 2020.

1.2 Leeswijzer

Deze Nota bevat de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 2 Algemene beantwoording.

In dit hoofdstuk worden de algemene onderwerpen uit de zienswijzen van een gemeentelijk antwoord voorzien. Dit zijn de onderwerpen die in een groot aantal van de zienswijzen naar voren zijn gebracht. Paragraaf 2.0 bevat de algemene lijn van de besluitvorming.

In hoofdstuk 2 wordt per paragraaf gestart met de strekking van de betreffende zienswijzen, gevolgd door de gemeentelijke beantwoording en een nadere toelichting hierop. De rode tekstpassages vormen de belangrijkste passages van de Nota. Deze tekstpassages bevatten de samenvatting van de zienswijzen en de samenvatting van de beantwoording.

Hoofdstuk 3 Beantwoording per zienswijze.

In de tabel (zie bijlage 1 bij deze Nota) worden de individuele zienswijzen beantwoord.

Bij de samenvatting van de zienswijzen is ten aanzien van elk argument dat wordt ingebracht een beantwoording gegeven. Algemene onderwerpen die door meerdere indieners naar voren zijn gebracht, worden in hoofdstuk 2 van deze Nota toegelicht. In de reactie op de individuele zienswijzen wordt naar de paragrafen in dit hoofdstuk 2 verwezen.

Hoofdstuk 4 Nota van wijzigingen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de wijzigingen van het vastgestelde bestemmingsplan ten opzichte van de ontwerpplan zoals dit ter visie heeft gelegen.

Toegepaste afkortingen in de Nota:

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

2 Algemene beantwoording van de zienswijze

2.0 Algemene lijn besluitvorming

Onderstaand een samenvatting van de belangrijkste algemene overwegingen die ten grondslag liggen aan de besluitvorming:

- het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2008 vormt de geldende integrale gemeentelijke visie op de verkeersstructuur. Met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een groot aantal doelstellingen van het GVVP 2008;
- het Maatregelenpakket PHS Boxtel vormt het uitgangspunt voor de actualisatie van het GVVP 2008 in de MOBiliteitsVisiE 2031 (MOVE'31). De noodzaak om te wachten op MOVE'31 ontbreekt;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel opgelost. In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen;
- met het Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel worden hiermee in voldoende mate aangetoond;
- er heeft een zeer uitgebreid en zorgvuldig proces middels burgerparticipatie en besluitvorming plaatsgevonden om te komen tot het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- in dit proces zijn diverse alternatieven en varianten op een groot aantal aspecten uitgebreid onderzocht en bij de besluitvorming zorgvuldig afgewogen. Dit heeft geleid tot de keuze van de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel;
- het in 2020 geactualiseerde regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde Boxtels verkeersmodel waarin het Maatregelenpakket PHS Boxtel is opgenomen geven een representatief en betrouwbaar beeld van het toekomstig verkeersaanbod en spreiding over de wegen. Dit model heeft ten grondslag gelegen aan de verkeerskundige onderbouwingen en milieuonderzoeken;
- het verkeersmodel toont aan dat het aandeel doorgaand verkeer op een aantal wegen in de woonwijken vermindert. Op andere wegen daarentegen (voornamelijk wegen aan de randen van Boxtel; voor een deel betreft dit wegen bestemd voor doorgaand verkeer zoals de VLK en Keulsebaan) is sprake van een toename van verkeer;
- de toekomstige verkeersintensiteiten passen grotendeels binnen de wegcatégorisering volgens het GVVP 2008 waardoor de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op deze wegen gewaarborgd is;
- met de sluiting van de dubbele spoorwegovergang verandert de bereikbaarheid hetgeen zal leiden tot omrijdafstanden. Bij de besluitvorming over de voorkeursvariant, zoals opgenomen in het Maatregelenpakket PHS Boxtel, is besloten de hiermee gepaard gaande omrijdafstanden voor gemotoriseerd verkeer te accepteren. De gevolgen ten aanzien van de bereikbaarheid en omrijdafstanden zullen niet onevenredig zijn. Ook de Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft met enkele aanbevelingen positief ten aanzien van Maatregelenpakket geadviseerd.

Deze nota bevat een nadere toelichting hierop.

2.1 Integrale visie en besluitvorming

Strekking zienswijzen:

Bij alle deelprojecten wordt naar voren gebracht dat een actuele en integrale visie op de verkeersstructuur in Boxtel ontbreekt. Tevens wordt gesteld dat het nieuwe beleidskader MOVE'31 dient te worden afgewacht alvorens besluitvorming kan plaatsvinden over deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Daarnaast wordt integraliteit gemist omdat de deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel niet gelijktijdig in procedure worden gebracht.

Beantwoording gemeente:

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

Op dit moment wordt gewerkt aan de opvolger van GVVP 2008, zijnde MOVE'31. Het Maatregelenpakket is de uitvoering van het GVVP 2008 en vormt daarom het uitgangspunt voor MOVE'31. In MOVE'31 wordt invulling gegeven aan de wens om resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel in beeld te brengen en deze in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma op te nemen. Gelet hierop is geen aanleiding om met het Maatregelenpakket te wachten op MOVE'31.

Het integrale Maatregelenpakket vormt de samenhang van alle deelprojecten. Gelet hierop is er geen noodzaak om de deelprojecten gelijktijdig in procedure te brengen. Deze aanpak wordt door de Raad van State in haar uitspraak van 18 december 2019 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ondersteund. De Raad van State overweegt dat het Maatregelenpakket is gebaseerd op een brede integrale afweging. Daarnaast worden per deelproject de gevolgen voor de omgeving bezien. Gelet hierop oordeelt de Raad van State dat de raad niet met de vaststelling van een deelproject hoeft te wachten tot de besluitvorming over de andere onderdelen van het Maatregelenpakket verder is gevorderd.

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

Toelichting beantwoording:

2.1.1 GVVP 2008

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.2 MOVE'31

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.3 Integrale besluitvorming en aanpak

In meerdere zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de besluitvorming over de vijf deelprojecten gelijktijdig zou moeten plaatsvinden.

Het integrale Maatregelenpakket vormt de samenhang van alle deelprojecten. Gelet hierop is er geen noodzaak om de deelprojecten gelijktijdig in procedure te brengen.

In de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 december 2019 met kenmerk 2018088910/1/R2 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren is de Raad van State uitgebreid ingegaan op de beroepen met dezelfde strekking.

Onder punt 5.1 van deze uitspraak geeft de Raad van State een uitgebreide uiteenzetting van de studies en keuzes die vooraf zijn gegaan aan het plan. Onder punt 5.2 overweegt de Raad van State dat de gemeenteraad in redelijkheid heeft kunnen besluiten om niet alle verkeersproblemen binnen de gemeente gelijktijdig op te lossen binnen één gecoördineerd voorbereide procedure. De keuze voor de voorkeursvariant van het Maatregelenpakket PHS Boxtel is gebaseerd op een brede afweging en daarnaast worden per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving bezien. Onder punt 5.3 van de uitspraak wordt de gemeentelijke aanpak beschreven om via een getrechterd keuzeprocess met een inhoudelijk beeld op hoofdlijnen te komen tot een voorkeursvariant en om de overige verkeersproblematiek nader te onderzoeken in het kader van nieuw beleid (MOVE'31). Dit uitgangspunt acht de Raad van State niet onredelijk.

De Raad van State constateert verder dat de aanvaardbaarheid van het plan is beoordeeld in samenhang met de andere in het Maatregelenpakket opgenomen deelprojecten en niet als ware het een op zich zelf staande ontwikkeling en dat de gemeenteraad hierbij heeft onderkend dat er sprake is van een verschuiving van verkeersdruk. Overwogen wordt dat er geen grond is voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op dat standpunt heeft mogen stellen of dat het besluit niet zorgvuldig tot stand is gekomen.

Onder punt 5.4. gaat de Raad van State in op de stand van zaken van de deelprojecten. Dit leidt tot het oordeel van de Raad van State dat de raad niet met de vaststelling van deelproject had hoeven te wachten tot de besluitvorming over de andere onderdelen van het Maatregelenpakket verder was gevorderd.

Met andere woorden: het integrale Maatregelenpakket vormt de samenhang van alle deelprojecten. Gelet hierop is er geen noodzaak om de deelprojecten gelijktijdig planologisch in procedure te brengen. De Raad van State acht deze aanpak niet onredelijk en is ook niet van oordeel dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming.

2.2 Maatregelenpakket PHS Boxtel (Maatregelenpakket)

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen bij de verschillende deelprojecten wordt gesteld dat het Maatregelenpakket te beperkt is en dat meerdere maatregelen nodig zijn om de knelpunten op te lossen.

Concreet worden genoemd de uitbreiding van de scope van deelproject Keulsebaan (met onder meer een fietstunnel, gelijktijdige verbreding van de spooronderdoorgang en aanpassingen op Ladonk), de verkeerssituatie in Boxtel-Noord en de situatie ter plaatse van de noordzuidas

Beantwoording gemeente:

Paragraaf 2.2.1 bevat een nadere toelichting op het Maatregelenpakket met een toelichting op de stand van zaken van de deelprojecten. Geconcludeerd wordt dat met het Maatregelenpakket een aantal grote verkeersknelpunten maar niet alle verkeersknelpunten binnen Boxtel worden opgelost. Alternatieve oplossingen binnen het Maatregelenpakket zijn in deze fase niet meer aan de orde.

Resterende en/of toekomstige knelpunten in de verkeersstructuur van Boxtel worden in het kader van MOVE'31 (zie paragraaf 2.1.2) nader beschouwd. In paragraaf 2.2.2 worden enkele andere projecten toegelicht die directe relaties hebben met de deelprojecten van Maatregelenpakket.

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

Toelichting beantwoording:

2.2.1 Maatregelenpakket

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

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

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

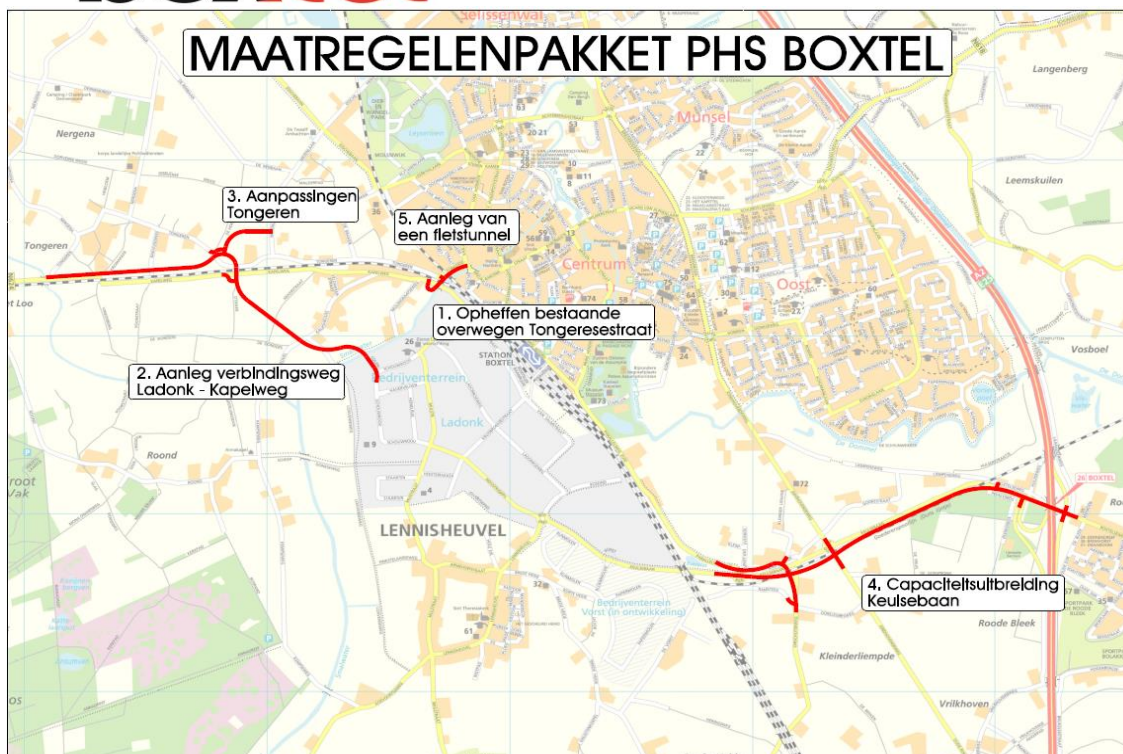
- Het Rijk verbindt zich tot het verlenen van een projectsubsidie van € 19,2 miljoen;
- Provincie Noord-Brabant investeert een bijdrage van € 13,2 miljoen;
- Gemeente Boxtel investeert een bijdrage € 6 miljoen.

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

Het Maatregelenpakket bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten:

1. opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
3. aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer;
4. opwaardering Keulsebaan (in eerste instantie geknipt in deelproject 4a (tussen rotonde De Vorst en rotonde De Goor) en deelproject 4b (tussen rotonde De Goor en de aansluiting met de A2);
5. realisatie van een fietsonderdoorgang ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de weg Tongeren.

Deze deelprojecten zijn op onderstaande kaart aangegeven.



Afbeelding 1: Maatregelenpakket PHS Boxtel

Onderstaand een korte beschrijving van de vijf deelprojecten met de actuele stand van zaken.

Deelproject 1: opheffen van beide overwegen in de Tongersestraat.

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

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

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

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

De eerste deelprojecten die in uitvoering gaan (VLK, Tongeren en Keulsebaan) zorgen voor alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer. Zodra deze alternatieven zijn gerealiseerd, kan de dubbele spoorwegovergang worden gesloten voor gemotoriseerd verkeer (fase 1). Zodra op termijn ook het laatste deelproject, de fietsonderdoorgang, is gerealiseerd, kan de dubbele spoorwegovergang worden gesloten voor alle vormen van verkeer (fase 2).

Om de dubbele spoorwegovergang te sluiten voor gemotoriseerd verkeer (fase 1) is een verkeersbesluit nodig. Vanwege de inhoudelijke samenhang wordt dit verkeersbesluit gelijktijdig met het bestemmingsplan VLK 2020 (deelproject 2) en twee andere besluiten (het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en het besluit tot vaststelling hogere waarden) begin 2021 gecoördineerd opnieuw in procedure gebracht.

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

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

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

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

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

Vanwege de inhoudelijke samenhang is in 2017 het bestemmingsplan VLK gelijktijdig met het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat voor gemotoriseerd verkeer (deelproject 1) en drie andere besluiten (het verkeersbesluit tot sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer, het onttrekkingsbesluit voor de spoorwegovergang Bakhuisdreef en het besluit tot vaststelling hogere waarden) in procedure gebracht.

Op 12 september 2017 heeft de raad van de gemeente Boxtel het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2017 vastgesteld en besloten tot onttrekking van de spoorwegovergang Bakhuisdreef aan de openbaarheid van verkeer. Op 26 september 2017 heeft het college besloten over de sluiting van de spoorwegovergang Kapelweg voor gemotoriseerd verkeer en tot het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder. Tegen deze besluiten is vervolgens beroep ingesteld bij de Raad van State.

Op 14 augustus 2019 heeft de afdeling Bestuursrechtsspraak van de Raad van State hierover uitspraak gedaan. Met deze uitspraak is:

- het bestemmingsplan Verbindingsweg-Ladonk-Kapelweg (raadsbesluit 12 september 2017) vernietigd;
- het verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de spoorwegovergang Kapelweg (collegebesluit 26 september 2017) vernietigd;
- het verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat (collegebesluit 26 september 2017) vernietigd;
- het besluit 'Hogere waarden Wet geluidhinder' (collegebesluit 26 september 2017) vernietigd.

De reden van vernietiging is dat het bestemmingsplan VLK is gebaseerd op het PAS en de Passende Beoordeling die ten grondslag ligt aan het PAS. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter een volledige streep gezet door het PAS. Dit betekent dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan VLK niet kon worden verwezen naar de Passende Beoordeling die ten grondslag lag aan het PAS. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is daardoor in strijd met de Wet natuurbescherming. Deze uitspraak is geheel in lijn met alle andere uitspraken waarbij de onderbouwingen (deels) zijn gebaseerd op het PAS. Aan een inhoudelijke behandeling van de overige beroepsgronden is de Raad van State niet toegekomen.

De verkeersbesluiten en het besluit Hogere waarden zijn vernietigd, omdat deze besluiten afhankelijk zijn van (uitvoering van) het bestemmingsplan VLK. In de verkeersbesluiten is namelijk opgenomen dat de werking van deze besluiten is opgeschort tot de openstelling van de weg die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Het eveneens gecoördineerde besluit tot definitieve onttrekking aan de openbaarheid van de (voormalige) spoorwegovergang Bakhuisdreef (raadsbesluit 12 september 2017) is in stand gelaten omdat tegen dit besluit geen beroep was ingesteld.

In vervolg op de uitspraak van 14 augustus 2019 is een plan van aanpak opgesteld voor het herstel verschillende plannen van het Maatregelenpakket PHS Boxtel als gevolg van de vernietiging van het PAS. De uitspraak van de Raad vormt geen aanleiding om een andere koers ten aanzien van het Maatregelenpakket te overwegen.

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

Voor buurtschap Tongeren is een goede toekomstige bereikbaarheid van groot belang. Anderzijds moet de toename van gebiedsvreemd verkeer door het gebied worden ontmoedigd.

De doelstelling van deelproject 3 is om met de toepassing van verkeersremmende maatregelen het gebiedsvreemd verkeer te ontmoedigen en de (fiets) veiligheid te vergroten en om de bereikbaarheid via een aansluiting van buurtschap Tongeren op de VLK te borgen.

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

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

In december 2017 is het Voorlopige Ontwerp (VO) van Tongeren vastgesteld. Naar aanleiding van het verzoek van een van de grondeigenaren in het gebied is het tracé van de Verbindingsweg in het voorjaar van 2018 enigszins aangepast. Op basis van het aangepaste VO heeft de gemeenteraad op 9 oktober 2018 het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren vastgesteld. Tegen dit besluit is beroep ingesteld.

Met de uitspraak van de Raad van State van 18 december 2019 zijn deze beroepen ongegrond verklaard en is het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren onherroepelijk geworden. Deze uitspraak bevat een groot aantal overwegingen ten aanzien van de aanpak van het Maatregelenpakket. Kort samengevat constateert de Raad van State dat het Maatregelenpakket is gebaseerd op een brede afweging en dat per deelproject de gevolgen voor de directe omgeving worden gezien. De Raad van State acht deze aanpak niet onredelijk en is ook niet van oordeel dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming.

Deelproject 4: Opwaardering van de Keulsebaan

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

Het deelproject Keulsebaan omvat de volgende maatregelen:

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

Deze maatregelen zijn uitgewerkt in een VO waarbij de werkgroep Keulsebaan en diverse stakeholders betrokken zijn. In juni 2018 is het Voorlopige Ontwerp (VO) voor de Keulsebaan vastgesteld. Dit VO is op 27 juni 2018 tijdens een informatiemarkt nader toegelicht.

Op basis van het aangepaste VO is het bestemmingsplan opgesteld. De aanpassingen ter hoogte van de A2 zijn inpasbaar binnen het geldende bestemmingsplan en maken daarom geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Keulsebaan.

Het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan heeft samen met het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen tot een herbegrenzing van de NNB met ingang van 3 mei tot en met 13 juni 2020 ter inzage gelegen. Op 22 mei 2019 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

In totaal zijn 28 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan:

8 zienswijzen zijn ingediend door verenigingen/stichtingen, 18 door particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 door instanties (provincie en Waterschap).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- onvoldoende integraliteit van het ontwerp;
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp;

- natuuraspecten, stikstof en herbegrenzing NNB;
- gevolgen voor het woon- en leefklimaat;
- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket.

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

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

Het schetsontwerp voor de fietsonderdoorgang is vastgelegd in de Rapportage variantenstudie Dubbele overweg Tongersestraat Boxtel uit oktober 2013. In opdracht van Prorail is de fietsonderdoorgang uitgewerkt tot een VO (november 2017). Bij deze uitwerking zijn de werkgroep Fietstunnel en diverse stakeholders betrokken.

Op advies van de werkgroep Fietstunnel en de Fietzersbond is vervolgens nog eens kritisch gekeken naar de hellingbanen. Een nadere studie heeft aangetoond dat aan de centrumzijde een hellingpercentage van 4% haalbaar is; aan de zijde van Ladonk een hellingpercentage van 3%. Deze geoptimaliseerde variant 2019 ligt ten grondslag aan het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan Fietsonderdoorgang heeft met ingang van 3 mei tot en met 13 juni 2020 ter inzage gelegen. Op 22 mei 2019 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

In totaal zijn 18 zienswijzen ingediend:

5 zienswijzen zijn ingediend door verenigingen/stichtingen (Fietzersbond, Stichting Kalksheuvel Groen De Betere weg, WEB, Stichting Bewonersbelangen Boxtel-Noord, Het Groene Hart Brabant), 11 door particulieren (grondeigenaren, omwonenden, belanghebbenden) en 2 door instanties (Waterschap de Dommel, Prorail).

De belangrijkste bezwaren hebben betrekking op:

- aspecten met betrekking tot het totale Maatregelenpakket, waaronder de sluiting van de dubbele spoorwegovergang
- twijfels bij nut en noodzaak fietsonderdoorgang
- aspecten van het civieltechnisch ontwerp
- natuuraspecten, ligging tov EVZ en stikstof

2.2.2 Projecten met een relevantie met het Maatregelenpakket

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

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

Project Boseind

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

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

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

Na een uitgebreide variantenstudie waarbij alle mogelijke oplossingen zijn onderzocht, is de voorkeursvariant uitgewerkt in een voorlopig ontwerp waarbij de rotonde Boseind wordt omgebouwd naar een kruispunt met verkeerslichten. Tevens wordt voorzien in een ongelijkvloerse oversteek voor fietsers bij het spooronderdoorgang van de Keulsebaan. Voor deze aanpassingen zijn middelen gereserveerd. Uit oogpunt van efficiency en beperken van overlast voor het verkeer is het voornemen om de realisatie van deze aanpassingen gelijk te laten lopen met de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan zoals in het maatregelenpakket is voorzien. Zodra de besluitvorming rondom het bestemmingsplan Keulsebaan is afgerond zal de nadere uitwerking en contractvoorbereiding voor het gehele project starten.

Project Kalksheuvel

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

Om deze herinrichting vorm te geven is in de zomer van 2015 een burgerparticipatietraject gestart. In overleg met de buurtbewoners zijn de eerste voorkeuren verkend om invulling te geven aan een goede bereikbaarheid van het buurtschap, een verkeersveilige inrichting en een prettige woonomgeving. Onderdelen hiervan vormen het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Belangrijkste raakvlakken met het Maatregelenpakket zijn de aansluiting van de weg Kalksheuvel op de VLK, de inpassing van de fietsonderdoorgang, het inrichten van de Kapelweg als primaire fietsroute en het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer door Kalksheuvel. Op 13 juni 2018 heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarbij de aanwezige bewoners hun voorkeur hebben uitgesproken ten aanzien van de twee (resterende) inrichtingsvoorstellen. Tijdens deze avond is ook aan de orde geweest om de gehele inrichting in meerdere fasen uit te voeren. Op dit moment worden de mogelijkheden daartoe nader uitgewerkt.

Herinrichten Molenwijkseweg

Op de kruisingsvlakken Molenwijkseweg-Essche Heike, Molenwijkseweg-Parkweg en Molenwijkseweg-Leenhoflaan zijn verkeerskundige aanpassingen nodig om de toename van gemotoriseerd als gevolg van het Maatregelenpakket goed te kunnen afwikkelen en sturen.

Deze aanpassingen worden betrokken in het project 'Herinrichten Molenwijkseweg'. In het kader van dit project worden de doelstellingen van beide projecten (deelproject Tongeren en project Herinrichting Molenwijkseweg) integraal bekeken en uitgewerkt tot een concreet ontwerp. Fase 1 van dit project is in 2017-2018 uitgevoerd. Deze fase behelst de aanleg van een fietsstraat op een deel van de Molenwijkseweg tussen de komgrens met Esch en de Halderheiweg. Fase 2 van dit project is nu in uitvoering.

2.2.3 Fasering in uitvoering van het Maatregelenpakket

Om een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling tijdens de uitvoering te kunnen blijven garanderen, kunnen de vijf deelprojecten niet gelijktijdig in uitvoering worden gebracht.

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

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

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

Bovenstaande afwegingen hebben geleid tot de volgende volgorde in de fasering van de uitvoering:

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

2.3 Nut en noodzaak

Strekking zienswijzen:

In de procedures van de verschillende deelprojecten worden door meerdere indieners vraagtekens gezet bij nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket.

Ten aanzien van het deelproject Keulsebaan wordt minder getwijfeld aan nut en noodzaak. Wel worden er vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak in relatie tot het ontbreken van een verbreding van de spoorondergang. Ook worden vraagtekens geplaatst bij het benodigd ruimtebeslag voor de capaciteitsuitbreiding.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket, waarvan de Keulsebaan onderdeel uitmaakt, wordt een totaaloplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008 wordt hiermee voldaan. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket worden hiermee in voldoende mate aangetoond. Voor de integrale afweging en besluitvorming die hebben geleid tot het Maatregelenpakket wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.2.

De Keulsebaan als zelfstandige maatregel maar zeer zeker als onderdeel van het totale Maatregelenpakket levert een belangrijke bijdrage aan een goede en directe ontsluiting van de kern Boxtel en in het bijzonder het bedrijventerrein Ladonk richting de A2. Voor wat betreft de relatie met de spooronderdoorgang en het benodigde ruimtebeslag wordt verwezen naar paragraaf 2.6. van deze nota.

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

Toelichting beantwoording:

Onderstaand een korte onderbouwing van nut en noodzaak van het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel waarvan de Keulsebaan onderdeel uitmaakt. Voor een uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar:

- de onderliggende studies en onderbouwing, genoemd in de paragrafen 2.4 en 2.5;
- de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan Keulsebaan.

GVVP 2008

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

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

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

Problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat

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

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

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

PHS

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

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

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

Op 4 juni 2010 heeft het Rijk in de 'Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)' aangegeven dat de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat in Boxtel vanuit bereikbaarheid, veiligheid en continuïteit aandacht vraagt. De omvang van de problematiek rondom de dubbele spoorwegovergang wordt sterk bepaald door de omvang van het treinverkeer in combinatie met de kruisende verkeersstromen en de ruimtelijke situatie.

Het Rijk heeft daarom een financiële bijdrage gereserveerd heeft voor het oplossen van de verkeersproblematiek rond de dubbele spoorwegovergang in de Tongersestraat, onder voorwaarde van cofinanciering door provincie en gemeente.

Voorkeursvariant

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

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

In de overwegingen voor deze voorkeursvariant zijn de verkeerseffecten elders in Boxtel meegenomen (zie paragraaf 2.7.3). Hierbij is geconstateerd dat voor het buurtschap Tongeren aanpassingen nodig zijn en dat voor dit buurtschap een aansluiting op de VLK moet worden

gerealiseerd. In het Maatregelenpakket is hiermee rekening gehouden. Op basis van berekende verkeerseffecten voor overige wegen bleek het niet noodzakelijk om in het kader van deze voorkeursvariant aanvullende maatregelen elders te treffen.

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

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

Maatregelenpakket

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

1. opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat;
2. aanleg van de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaamverkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen);
3. aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer;
4. opwaardering van de Keulsebaan;
5. realisatie van een fietsonderdoorgang ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de weg Tongeren.

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

Maatregelenpakket in relatie tot het GVVP 2008

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

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

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang leidt tot een oplossing voor de reeds bestaande knelpunten rondom de dubbele spoorwegovergang.

Met name de VLK en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan vormen alternatieven voor gemotoriseerd verkeer zodra de sluiting van de dubbele spoorwegovergang een feit is. Met de twee deelprojecten wordt een goede bereikbaarheid van Ladonk verzekerd. Door de aanleg van de fietsonderdoorgang wordt voor langzaam verkeer voorzien in een rechtstreekse verbinding tussen Kalksheuvel en Ladonk met het centrum. Met de maatregelen VLK en Keulsebaan wordt ook tegemoet gekomen aan het knelpunt van de barrièrewerking als gevolg van PHS. Ook wanneer de dubbele spoorwegovergang niet zou worden afgesloten, dan zal de overgang als gevolg van intensivering op het spoor in de toekomst langer gesloten zijn.

De conclusie is dan ook dat met het gehele Maatregelenpakket, waarvan de Keulsebaan deel uitmaakt, aan een groot aantal ambities van het geldende GVVP 2008 wordt voldaan.

2.4 Procesverantwoording

Strekking zienswijzen:

Evenals bij de andere deelprojecten zijn ook bij het bestemmingsplan Keulsebaan kanttekeningen geplaatst bij het doorlopen proces van afweging en besluitvorming om te komen tot het Maatregelenpakket en tot het VO voor de Keulsebaan.

Beantwoording gemeente:

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

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

Toelichting beantwoording:

De diverse besluiten in het proces zijn tot stand gekomen op basis van een uitgebreid en zorgvuldig proces. Onderstaand een korte toelichting op het proces met een chronologisch overzicht.

GVVP 2008

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

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

Maatregelenpakket

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

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

Tabel 1: proces

GVVP 2008	2008	Raadsbesluit GVVP 2008 (16-12-2008)
		<i>Vaststellen met in achtneming van de 5 prioriteiten a t/m e zoals in het raadsvoorstel genoemd.</i> <i>a. Vergroten van de capaciteit van de Keulsebaan</i> <i>b. Verbinding Ladonk-Kapelweg (voorheen Colenhoef)</i> <i>c. Voorziening veilige oversteek spoorwegovergang</i> <i>d. Aansluiting op de A2 vanaf de Schijndelseweg</i> <i>e. Overige maatregelen</i>

Tracéstudie A2 - Ladonk-Kapelweg (TALK)	2010	Raadsbesluit Tracéstudie A2/Ladonk-Kapelweg (21-12-2010) <i>Vaststellen Tracéstudie en de meest kansrijke alternatieven (0++, 3a en 4) nader onderzoeken.</i>
	2011	Raadsbesluit nadere vergelijking alternatieven A2/Ladonk-Kapelweg (28-06-2011) <i>Instemmen met het samengestelde voorkeursalternatief Ladonk-Kapelweg (positieve onderdelen van de onderzochte kansrijke alternatieven 1, 3a en 4) en het college op te dragen om het voorlopig ontwerp verder uit te werken.</i>
Uitwerking Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg	2012	Raadsbesluit VO VLK (29-10-2012) <i>Vaststellen VO VLK en de toelichting, inclusief inspraakreacties en starten met de (voorbereidingen voor) de bestemmingsplanprocedure.</i>
	2013	<i>Ter inzage ontwerpbestemmingsplan VLK 2013 (23 augustus t/m 3 oktober 2013)</i> <i>Vervolgens uit procedure gehaald vanwege financiële dekking in combinatie met de ontwikkelingen rondom het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).</i>
Burgerparticipatie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	2012 / 2013	Raadsbesluit PHS oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (23-04-2013) <i>Kennisnemen van het proces/resultaten uit het participatietraject. De volgende twee oplossingsrichtingen nader te werken/ optimaliseren:</i> - Cluster Tongersestraat: variant CV9 - Cluster Omleidingen: een combinatie van de varianten B14 en B15
Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat (PHS)	2013	Raadsbesluit PHS Nadere uitwerking oplossingsrichtingen dubbele overweg Tongersestraat (26-11-2013) - <i>Kennis te nemen van het proces van de nadere uitwerking.</i> - <i>Kennis te nemen van de twee voorkeursvarianten per oplossingsrichting, één voor tunnelvariant CV9 en één voor omleidingsvariant B14/B15.</i> - <i>Een keuze te maken uit de twee voorkeursvarianten, waarbij het college omleidingsvariant B14/B15 adviseert.</i> - <i>De voorkeursvariant in te brengen in de gesprekken met Ministerie en de Provincie over de financiering van deze oplossing.</i> Besluit: voorkeursvariant B14/B15, variant 6

Bestuursvereen- komst “Oplossing verkeers- problematiek dubbele spoorwegovergang Tongersestraat Boxtel” Maatregelenpakket PHS Boxtel	2014	Collegebesluit Bestuursvereenkomst (2-12-2014) - in stemmen met de inhoud van de bestuursvereenkomst PHS Boxtel; - de burgemeester te mandateren de bestuursvereenkomst te ondertekenen; - de gemeenteraad in de gelegenheid te stellen om wensen en bedenkingen in te brengen over de bestuursvereenkomst in de raadsvergadering van 16 december 2014. Raadsbesluit PHS: bijdrage gemeente aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel (16-12-2014) <i>Garant staan om de komende jaren € 5,2 miljoen excl. BTW beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het maatregelenpakket PHS Boxtel.</i>
	2015	<i>Ondertekening Bestuursvereenkomst door gemeente, Rijk en provincie (mei 2015)</i>
Uitwerking Maatregelenpakket PHS Boxtel in plannen en procedures	2015- 2016	Start planuitwerking Maatregelenpakket + oprichting klankbordgroep en werkgroepen voor de deelprojecten
	2017	Collegebesluit VO VLK (18-04-2017) <i>Vaststellen VO VLK</i>
	2017	Raadsbesluit coördinatie procedures (9 mei 2017) <i>Coördinatiebesluit ten behoeve van deelprojecten 1 en 2 van het Maatregelenpakket PHS Boxtel.</i>
	2017	Vijf besluiten gecoördineerd ter inzage van 12 mei tot en met 22 juni 2017 <i>Behandeling en besluitvorming in de gemeenteraad op 12 september 2017 en het college van B&W op 26 september 2017.</i>
	2018	Deelproject 3 Tongeren <i>Ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren ter inzage van 8 juni tot en met 19 juli 2018. Besluitvorming gemeenteraad op 9 oktober 2018.</i>
	2019/ 2020	Deelproject 4 en 5 <i>Ontwerpbestemmingsplannen ‘Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan’ en ‘Fietsonderdoorgang Tongersestraat’ ter inzage van 3 mei 2019 tot en met 13 juni 2019. Besluitvorming gemeenteraad op 10 november 2020.</i> Uitspraak Raad van State 14 augustus 2019 <i>Vernietiging besluiten deelprojecten 1 en 2 (met uitzondering van het onttrekkingsbesluit Bakhuisdreef) als gevolg van de vernietiging van het PAS.</i> Uitspraak Raad van State 18 december 2020 <i>Bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren (deelproject 3) onherroepelijk</i>

2.5 Variantenstudies en belangenafweging

Strekking zienswijzen:

Bij alle deelprojecten zijn in meer of mindere mate kanttekeningen geplaatst bij het inhoudelijke afwegingstraject dat heeft geleid tot de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket. Aangevoerd wordt dat de gevolgen van het Maatregelenpakket voor wegen elders in Boxtel, voor de bereikbaarheid, voor het woon- en leefklimaat en voor de waarden in de omgeving van de deelprojecten onvoldoende zijn meegewogen.

Beantwoording gemeente:

Om te komen tot een keuze voor de voorkeursvariant die ten grondslag ligt aan het Maatregelenpakket hebben de afgelopen jaren diverse studies en onderzoeken plaatsgevonden, zie paragraaf 2.4.

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

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

Hetgeen in de zienswijzen wordt aangevoerd leidt inhoudelijk niet tot andere keuzes ten aanzien van het Maatregelenpakket en van de Keulsebaan. Het bestemmingsplan Keulsebaan blijft op hoofdlijnen inhoudelijk ongewijzigd.

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

Toelichting beantwoording:

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

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

Onderstaand wordt in hoofdlijnen op de belangrijkste studies ingegaan. Voor meer toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan. De betreffende studies en besluiten zijn opgenomen als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de besluitvorming in het kader van deze studies wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4.

In de Tracéstudie A2 Ladonk Kapelweg (TALK) in 2010 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de maatregelen om de doelstellingen van het GVVP 2008 te realiseren. Hiervoor zijn verschillende oplossingsalternatieven gepresenteerd en zijn de effecten van deze alternatieven ten aanzien van diverse aspecten onderzocht en beoordeeld. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de besluitvorming over een voorkeursalternatief.

In het burgerparticipatietraject 2012-2013 is op basis hiervan gewerkt aan verdergaande oplossingen voor de verkeersproblematiek rondom de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat, de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

De 'Variantenstudie dubbele overweg Tongersestraat' uit 2013 ligt ten grondslag aan het Maatregelenpakket. Deze studie is toegelicht in paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan.

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

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

Binnen deze hoofdcriteria zijn diverse subcriteria beoordeeld en afgewogen.

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

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

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

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

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

2.6 Voorlopig Ontwerp Keulsebaan

Strekking zienswijzen:

Meerdere zienswijzen hebben betrekking op aspecten van het voorlopig ontwerp voor de Keulsebaan. Zo wordt onder meer gesteld dat het ontwerpproces onvoldoende integraal is ingestoken, worden vraagtekens geplaatst bij nut en noodzaak van de Keulsebaan wanneer er niet gelijktijdig sprake is van een verbreding van de spooronderdoorgang, worden er vraagtekens geplaatst bij het benodigde ruimtebeslag en bij de keuze voor vri's (verkeersregelinstallaties) in plaats van rotondes en wordt gevreesd voor een slechte doorstroming bij vri's. Ook wordt gesteld dat onvoldoende aandacht is besteed aan innovatieve verkeersoplossingen, dat andere keuzes ten aanzien van duurzaamheid in onvoldoende mate zijn meegenomen en dat geen rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen en raakvlakken.

Beantwoording gemeente:

Deze zienswijzen hebben voor een groot deel betrekking op het ontwerpproces en de keuzes die zijn gemaakt bij het voorlopig ontwerp.

Een robuuste en veilige verbinding is, gelet op de belangrijke verkeersfunctie van de Keulsebaan, een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp. In het ontwerpproces zijn naast de verkeerskundige aspecten ook aspecten zoals cultuurhistorie, natuur, landschap, biodiversiteit, duurzaamheid en leefomgeving nadrukkelijk betrokken om te komen tot een integraal ontwerp. Verkeerskundige aspecten zijn dus zeker niet uitsluitend bepalend geweest bij het tot stand komen van het voorlopig ontwerp voor de Keulsebaan.

Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor de omgeving oplevert. De benodigde ruimte is zoveel als mogelijk gezocht binnen de bestaande infrastructuur waaronder het tracé van het voormalig Duits Lijntje.

De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming van het verkeer te belemmeren. De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan door middel van de verbreding zorgt, samen met de plaatsing van goed afgestelde (intelligente) VRI, voor een goede doorstroming en afwikkeling van het verkeer en een veilige gelijkvloerse fietsoversteek.

In het ontwerpproces is onderkend dat een aantal ontwikkelingen nog gaande zijn. Een robuust ontwerp houdt voor zover mogelijk rekening met deze toekomstige ontwikkelingen. Innovatieve ontwikkelingen en andere ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid worden bij de verdere uitwerking en realisatie betrokken.

Op basis van het Voorlopig Ontwerp is het bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan is ondersteunend om via passende planologische bestemmingen de uitvoering van het voorliggende voorlopig ontwerp mogelijk te maken.

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

2.6.1 Integraliteit planvorming

Strekking zienswijzen

In de zienswijzen wordt naar voren gebracht dat het ontwerpproces onvoldoende integraal is ingestoken.

Beantwoording gemeente:

Bij het ontwerpproces zijn naast de verkeerskundige aspecten wel degelijk ook aspecten zoals cultuurhistorie, natuur, landschap, biodiversiteit, duurzaamheid en leefomgeving betrokken om te komen tot een integraal ontwerp. Via de klankbordgroep en de werkgroepen voor de diverse deelprojecten van het Maatregelenpakket Boxtel is iedereen uitgenodigd om mee te denken en te adviseren over de uitwerking van de deelprojecten. Vertegenwoordigers van diverse organisaties hebben in het ontwerpproces van de Keulsebaan deelgenomen aan de werkgroep en/of het werkatelier Keulsebaan. Met het werkatelier is het plan voor de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering opgesteld.

Zie paragraaf 2.9 voor de wijze waarop deze aspecten inhoudelijk zijn betrokken.

2.6.2 Relatie met de spooronderdoorgang Keulsebaan

Strekking zienswijzen

In de zienswijzen worden vraagtekens gesteld bij nut en noodzaak van de verbreding van de Keulsebaan wanneer niet gelijktijdig de spooronderdoorgang wordt verbreed. Hierdoor blijft volgens indieners de flessenhals bestaan waardoor het effect van de verbreding praktisch teniet wordt gedaan. Daarmee wegen de maatschappelijke kosten (financieel, ecologisch, landschappelijk) niet op tegen de maatschappelijke baten.

Beantwoording gemeente:

De spooronderdoorgang in de Keulsebaan kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming van het verkeer te belemmeren. De uitgevoerde verkeersberekening met bijbehorende dynamische verkeerssimulatie toont aan dat het ontwerp het geprognostiseerde verkeersaanbod van 2030 ter plaatse van de spooronderdoorgang kan verwerken. In de

verkeersafwikkeling zijn kruispunten meestal maatgevend in de doorstroming. Dit is ook hier het geval. De knelpunten bevinden zich niet op de wegvakken en ook niet in de spooronderdoorgang.

Door de verplaatsing van de aansluiting van de Parallelweg-Zuid met de Keulsebaan in oostelijke richting, neemt de invloed van de hellingbaan van de spooronderdoorgang af. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer moet stoppen op de hellingbaan en vertraagt wegrijdt, zoals is de huidige situatie het geval is.

2.6.3 Benodigd ruimtebeslag

Strekking zienswijzen

Indieners zijn van mening dat volstaan kan worden met minder ruimtebeslag waardoor de impact op de omgeving beperkt blijft en er minder of geen sprake is van aantasting van de waarden in het gebied, waaronder het Peerkesbos.

Beantwoording gemeente:

Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk nadelige effecten voor de omgeving (woon- en leefklimaat, waarden omgeving) oplevert en zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen.

De benodigde ruimte is zoveel als mogelijk gezocht binnen de bestaande infrastructuur. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van het voormalige Duits Lijntje ten zuiden van de Keulsebaan. Deze strook wordt op dit moment weliswaar niet gebruikt ten behoeve van infrastructuur maar heeft nog wel een verkeersbestemming.

Deze aanpak is in overeenstemming met het principe van Duurzaam Veilig (DV) dat er op is gericht om verkeer zoveel mogelijk te bundelen op (bestaande) hoofdwegen, zoals de Keulsebaan, die daarvoor dan op een juiste wijze ingericht worden. Hiervoor zijn passende ontwerprichtlijnen opgesteld die zorgen voor doorstroming en veiligheid. Het principe van DV zorgt er voor dat spreiding van verkeer wordt tegen gegaan over allerlei wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Dit levert dan weer winst op voor het leefmilieu en natuurgebieden.

Een capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan met behoud van de bestaande aansluitingen op de Keulsebaan zonder dat het NNB Peerkesbos wordt geraakt is, onder meer om redenen van verkeersveiligheid en minimaal benodigd ruimtebeslag, niet haalbaar gebleken.

Op basis van de verkeersintensiteiten is een Gebiedsontsluitingsweg Type I (GOW type I) noodzakelijk om een goede doorstroming te kunnen waarborgen. Bij een gebiedsontsluitingsweg hoort een maximum snelheid van 80km per uur. Het ontwerp van de Keulsebaan is hierop gebaseerd. Echter op basis van voortschrijdend inzicht met betrekking tot onder meer de geluidsbelasting, is besloten om de snelheid op een aantal delen van de Keulsebaan te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u. Concreet betekent dit dat er vanaf de komgrens Liempde tot en met de kruising Peerkesbos en vanaf de kruising Eindhovenseweg richting bedrijventerrein Ladonk een snelheid van 60 km/uur wordt voorgesteld. Voor het gedeelte tussen de kruisingen Peerkesbos en Eindhovenseweg blijft de snelheid gehandhaafd op 80 km/uur. Een snelheid van 60 km per uur op bovengenoemde wegdelen met meerdere kruisingen zal bijdragen aan een rustiger en veiliger verkeersbeeld ter plaatse van de kruisingen. Door de ligging van de verschillende kruisingen dicht bij elkaar zijn er veel verkeersbewegingen die de aandacht van de weggebruiker vragen. Ook de omgeving ter plaatse van deze kruisingen (Kleinderliempde, Buxtelseweg) is dusdanig dat hier een meer bebouwde omgeving ervaren wordt ondanks de ligging buiten de bebouwde kom. Tot slot zal op het gedeelte van de Keulsebaan waar landbouwverkeer is toegestaan (tussen de Eindhovenseweg en de onderdoorgang onder het spoor) het snelheidsverschil tussen de verschillende verkeersdeelnemers kleiner worden. Ten behoeve van de robuustheid en de doorstroming op lange termijn heeft deze aanpassing geen consequenties voor het ontwerp.

2.6.4 VRI's

Strekking zienswijzen

In de zienswijzen worden vraagtekens gesteld bij de keuze voor vri's in plaats van rotondes en wordt gevreesd voor een slechte doorstroming bij vri's.

Beantwoording gemeente:

Uit simulaties en modelonderzoek blijken (turbo-)rotondes het verkeer niet goed te kunnen verwerken ter plaatse van de aansluitingen met de A2 en het kruispunt met Parallelweg Zuid / Oirschotseweg. Hoewel de capaciteit van een rotonde in theorie voldoet, is het aandeel rechtdoor rijdend vrachtverkeer dat rechts blijft rijden op de rotonde een beperkende factor in een goede doorstroming op de rotonde alsmede de trajectsnelheid in zijn algemeen. Het vergroten van de rotondes of een ovale vorm (ovonde) heeft daar nauwelijks effect op.

Om een uniform beeld met een goede doorstroming te creëren en de mogelijkheid om de verkeersstromen te beïnvloeden/regelen, is op alle kruispunten in het tracé gekozen voor een VRI. De verbreding van de Keulsebaan zorgt, samen met de plaatsing van goed afgestelde (intelligente) VRI, voor een goede doorstroming en afwikkeling van het verkeer.

2.6.5 Innovaties en duurzaamheid

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt aangevoerd dat onvoldoende aandacht is besteed aan innovatieve oplossingen en dat andere keuzes ten aanzien van duurzaamheid in onvoldoende mate zijn meegenomen.

Beantwoording gemeente:

Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp in het definitief ontwerp wordt conform het Programma van Eisen gezocht naar de meest state-of-the-art technieken, zoals het gebruik van 'intelligente' VRI's die geschikt zijn om aan te sluiten op toekomstige ontwikkelingen. Niet alle door indieners genoemde ontwikkelingen en innovaties in de techniek kunnen al worden meegenomen. Deze ontwikkelingen en innovaties en de (positieve) effecten hiervan zijn nog ongewis, terwijl de actuele verkeersdruk groeit en in de huidige situatie de filevorming en het sluipverkeer voldoende aanleiding vormen voor het nemen van maatregelen.

Bij de verdere uitwerking en realisatie worden nadrukkelijk ook duurzaamheidsaspecten meegenomen op het gebied van water, beplanting en inrichting van bermen, materiaalkeuze, uitvoeringsmethodes et cetera.

2.6.6. Toekomstige ontwikkelingen en raakvlakken.

Strekking zienswijzen:

Door enkele indieners wordt gesteld dat nadere invulling en realisatie onder andere afhankelijk zijn van een aantal (nog niet) afgeronde zaken. Als voorbeelden worden genoemd de toekomstige snelfietsroute, de mogelijke ongelijkvloerse kruising bij de Keulsebaan ten behoeve van fietsers, het al dan niet doortrekken van de Europalaan, het realiseren van een rondwegachtige ontsluiting van geheel Boxtel, het leefbaar maken en houden van de Eindhovenseweg, de VAN et cetera.

Beantwoording gemeente:

In het ontwerpproces is onderkend dat een aantal ontwikkelingen nog gaande is. Toekomstige ontwikkelingen die al zijn vastgelegd door besluitvorming zijn in het ontwerp meegenomen. Daarnaast is er rekening mee gehouden dat het ontwerp toekomstige ontwikkelingen, zoals de snelfietsroute, niet onmogelijk maakt.

Zo is er op dit moment nog geen duidelijkheid over het tracé van de snelfietsroute. Zodra de plannen voor de snelfietsroute vaste vormen krijgen, zullen deze waar mogelijk worden geïntegreerd in het definitief ontwerp van de Keulsebaan. Het is daarom het streven om het ontwerpproces van de snelfietsroute voor de realisatiefase van de Keulsebaan af te ronden.

Om Boxtel bereikbaar te houden zijn op korte termijn maatregelen aan de Keulsebaan noodzakelijk. Door alle ontwikkelingen aan elkaar te koppelen ontstaat het risico dat alle projecten op elkaar 'wachten' en geen vooruitgang wordt geboekt. Bovendien is het niet realistisch dat alle maatregelen aan het Boxtelse wegennet gelijktijdig uitgevoerd zouden kunnen worden. Dit is financieel niet haalbaar en ook zou dit de bereikbaarheid van Boxtel ernstig belemmeren.

2.7 Verkeer

Strekking zienswijzen:

Bij alle deelprojecten wordt naar voren gebracht dat onvoldoende rekening is gehouden met de negatieve effecten van het Maatregelenpakket voor het omliggende wegennet. Gevreesd wordt voor een toename van (vracht)verkeer op wegen elders in Boxtel, waaronder in het bijzonder op wegen in Boxtel-Noord, op de Eindhovenseweg en op de weg Kalksheuvel. Het Maatregelenpakket leidt volgens indieners tot een verschuiving van het verkeerskundig probleem in plaats van het oplossen daarvan. Daarnaast worden in een aantal zienswijzen vraagtekens geplaatst bij het verkeersmodel en de betrouwbaarheid van de verkeersintensiteiten.

Beantwoording gemeente:

Het geactualiseerde regionale verkeersmodel en het hierop gebaseerde Boxtels verkeersmodel 2019 geven een representatief en betrouwbaar beeld van het toekomstig verkeersaanbod en spreiding over de wegen. Op basis hiervan zijn de verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket in beeld gebracht. De conclusie hiervan is dat de verkeersdrukke op een aanzienlijk aantal wegen in de autonome situatie 2030, dus zonder dat er sprake zou zijn van het Maatregelenpakket, toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Dit betekent dat de toenames op een aantal wegen niet of slechts gedeeltelijk worden veroorzaakt door het Maatregelenpakket.

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

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

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

Toelichting beantwoording:

2.7.1 Regionaal verkeersmodel

Begin 2020 is een nieuw regionaal verkeersmodel uitgekomen. Dit regionale verkeersmodel is geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio.

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

Deze toedeling in het verkeersmodel wordt getoetst aan de werkelijkheid. Aan de hand van uitgevoerde verkeerstellingen wordt het model daarop gekalibreerd. Pas als voldoende toetspunten in het verkeersmodel overeenkomen met de werkelijkheid, wordt het model vrijgegeven en kan het gebruikt worden om prognoses voor de toekomst te maken. Om te bepalen of de kalibratie betrouwbaar is worden de uitkomsten getoetst middels een landelijk vastgestelde methode.

De regio en de provincie hebben vastgesteld dat voor de regio 's-Hertogenbosch sprake is van een betrouwbaar en plausibel verkeersmodel. Daarmee is het verkeersmodel beschikbaar en bruikbaar voor het inschatten van effecten van verkeersmaatregelen.

2.7.2 Verkeersmodel Boxtel 2019 inclusief Maatregelenpakket PHS Boxtel

Op basis van het nieuwe regionale model is het verkeersmodel Boxtel 2019 tot stand gekomen. Dit verkeersmodel is een verfijning van het regionale verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn de gemeentelijke ontwikkelingen voor het prognosejaar 2030 meegenomen, als daar voor 2020 besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Ontwikkelingen waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden zijn meegenomen voor het prognosejaar 2040. Herontwikkelingen van bestaand stedelijk gebied, zoals een herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein, zitten in het model.

Het verkeersmodel Boxtel 2019 is gekalibreerd op verkeerstellingen van de gehele provincie uit 2015 en van de gemeenten Boxtel en Sint-Michielsgestel uit 2019. In september 2020 is het Verkeersmodel Boxtel 2019 (VMB2019) door het college vastgesteld.

In het basisjaar (2019) van het dit verkeersmodel is nog geen rekening gehouden met het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Voor het prognosejaar 2030 is het gehele Maatregelenpakket als zijnde gerealiseerd meegenomen. Op de volgende wijze is het Maatregelenpakket PHS Boxtel in prognosejaar 2030 doorgevoerd:

- sluiting dubbele spoorwegovergang Tongersestraat (deelproject 1);
- realisatie VLK (deelproject 2);
- maatregelen Tongeren inclusief aansluiting Tongeren op VLK (deelproject 3)

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

- capaciteitsuitbreiding Keulsebaan.

In het bestemmingsplan wordt voor de bestaande situatie uitgegaan van het basisjaar 2019 volgens het Verkeersmodel Boxtel 2019. De verkeerstellingen van dat jaar zijn gebruikt voor de kalibratie. Voor de plansituatie wordt in het bestemmingsplan uitgegaan van het jaar 2030 volgens het Verkeersmodel Boxtel 2019. Dit is het jaar waarin het gehele Maatregelenpakket is gerealiseerd. Op basis van dit model zijn vervolgens de verkeerskundige onderbouwingen en de milieukundige onderzoeken (zoals geluid en stikstof) gebaseerd.

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

Deze verschillen zijn deels te verklaren omdat voor de verschillende doeleinden (in beeld brengen verkeerseffecten, milieuonderzoeken et cetera) andere gegevens uit het verkeersmodel gebruikt moeten worden. Zo worden bij een verkeerskundige onderbouwing de effecten in beeld gebracht aan de hand van het aantal motorvoertuigen per etmaal, op werkdagen. In het akoestisch onderzoek wordt gerekend met weekdaggemiddelden, uitgesplitst naar dag, avond en nacht en met onderscheid naar licht, middel en zwaar verkeer. Daarnaast worden op basis van de milieuwetgeving voor de milieuonderzoeken de gegevens uit verschillende jaren gehanteerd.

In het weergeven van intensiteiten kunnen er verschillen ontstaan omdat de telpunten van de verkeerstellingen niet altijd exact overeenkomen met de locaties waarvoor in het verkeersmodel, in de verkeerskundige onderbouwingen of de milieuonderzoeken de betreffende verkeersintensiteiten in beeld zijn gebracht. De intensiteiten zijn dan op andere wegvakken dan waar de verkeerstellingen hebben plaatsgevonden afgelezen.

In zienswijzen zijn ook vragen gesteld of voldoende rekening is gehouden met het aandeel vrachtverkeer. De kalibratie van het verkeersmodel gebeurt aan de hand van onder andere de verkeerstellingen. In dit geval de tellingen uit 2019. In de kalibratie wordt rekening gehouden met de verdeling van het verkeer naar voertuigsoort (licht, middel en zwaar).

Tevens wordt in de zienswijzen gesteld dat een kentekenonderzoek ontbreekt. Een kentekenonderzoek is niet noodzakelijk omdat vooral de aantallen verkeer bepalend zijn. Of dit doorgaand verkeer of lokaal verkeer is, is voor de afwegingen niet relevant. Het verkeersmodel berekent de hoeveelheid verkeer en dat wordt getoetst aan de hand van verkeerstellingen. Kentekenonderzoeken geven inzicht in doorgaand verkeer in bepaalde kordons, maar het verkeersmodel kijkt naar de hele verplaatsing.

2.7.3 Verkeerseffecten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel

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

Naar aanleiding van reacties vanuit de werkgroepen en tijdens de informatiebijeenkomsten in 2018 en 2019 is geconstateerd dat de voorkeur uitgaat naar het hanteren van de bestaande situatie volgens de recente verkeerstellingen (nu uit 2019). De gegevens van deze tellingen zijn namelijk via Basec (www.Basec.nl) voor iedereen raadpleegbaar.

Dit heeft er toe geleid dat de vergelijking in deze paragraaf is gebaseerd op de bestaande situatie volgens de telgegevens uit 2019 en niet op de bestaande situatie volgens het verkeersmodel. Hoewel het verkeersmodel is gekalibreerd op de verkeerstellingen, zullen de modelintensiteiten nooit 100% gelijk zijn aan de getelde aantallen. Dit komt door de opbouw en structuur van het model en omdat het model rekening moet houden met aansluitende wegvakken en eventuele uitwisseling naar zijstraten.

Naar aanleiding hiervan de volgende toelichting:

- de telgegevens uit 2019 zijn gebruikt om het model te kalibreren, maar de modelintensiteiten zijn niet exact gelijk, zie hiervoor de toelichting onder 2.7.2;
- niet van alle wegvakken zijn telgegevens beschikbaar. Er is voor gekozen om van de wegvakken waar in 2019 géén tellingen hebben plaatsgevonden ook géén informatie in de tabel te tonen. Het leidt namelijk tot verwarring wanneer voor deze wegvakken gegevens volgens de bestaande situatie van het verkeersmodel zouden worden weergegeven terwijl voor de andere wegvakken de telgegevens worden weergegeven;
- in de tabel is de prognose van het verkeersmodel voor de situatie met Maatregelenpakket PHS Boxtel weergegeven.

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

De tabel geeft in kolom 1 de verkeersintensiteiten weer in de bestaande situatie. Zoals bovenstaand is toegelicht, is voor deze bestaande situatie gebruik gemaakt van de telgegevens uit 2019 zoals deze in Basec zijn opgenomen. In deze kolom ontbreken voor enkele wegvakken de verkeersintensiteiten omdat voor deze wegvakken geen telgegevens beschikbaar zijn.

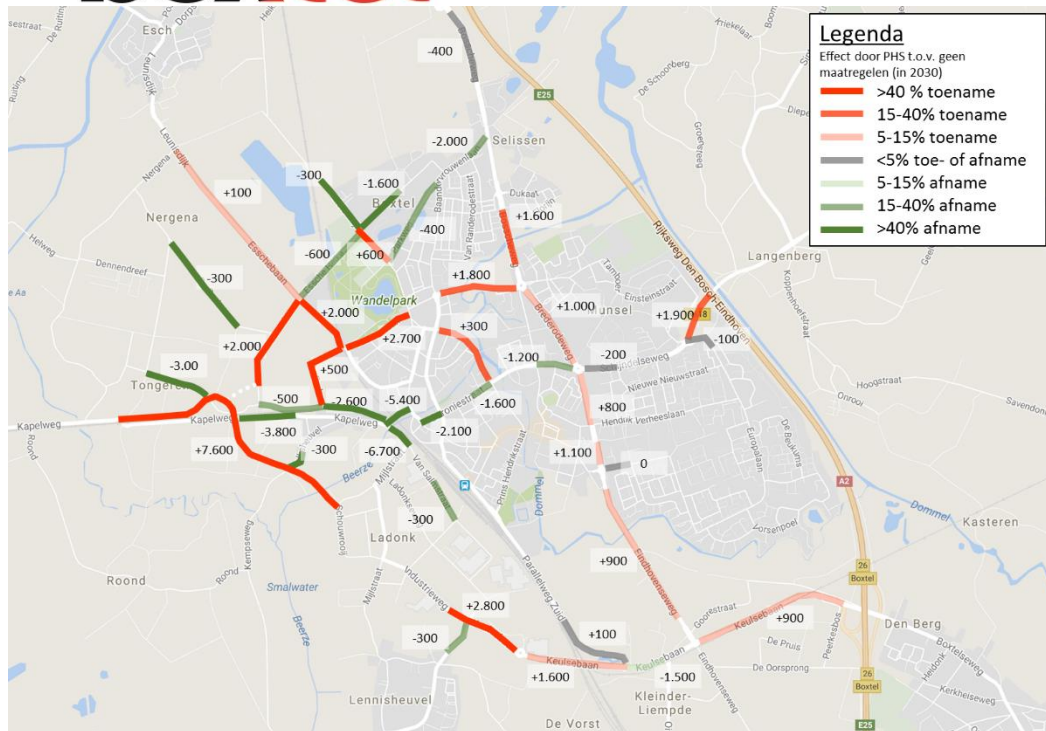
In kolom 2 en 3 zijn de geprognosticeerde verkeersintensiteiten voor 2030 weergegeven voor de situatie mét en zonder Maatregelenpakket. De situatie zonder het Maatregelenpakket noemen we ook wel de autonome situatie. De autonome situatie is de situatie waarin er wel autonome ontwikkelingen hebben plaatsgevonden (zoals groei of krimp van verkeer en economie) maar er geen sprake zou zijn van het Maatregelenpakket.

In de laatste twee kolommen van de tabel worden de situaties met en zonder Maatregelenpakket met elkaar vergeleken. De toe- en afnames zijn weergegeven in absolute aantallen en in percentages. In de afbeelding is dit gevisualiseerd. Dit geeft inzicht in de toe- of afname van de verkeersintensiteiten als gevolg van het Maatregelenpakket PHS Boxtel ten opzichte van de situatie wanneer er geen maatregelen zouden worden uitgevoerd (de autonome situatie).

Wegvak	Telling 2019 (basec)	Nieuwe situatie 2030 VMB 2019 (2030, maatregelen PHS zijn uitgevoerd)	2030 Geen maatregelen VMB 2019 (alleen autonome groei, geen infrastructurele ingrepen)	Effecten van maatregelen PHS 2030 (situatie zonder maatregelen minus situatie met maatregelen PHS)	
Noord-zuid-as					
1 Bosscheweg, noordelijk van De Groene Poort	15.900	18.100	18.500	-400	-2%
2 Bosscheweg, bij Waterschap	13.500	16.100	14.500	1.600	11%
3 Brederodeweg, bij oversteek Boerhaavestraat	11.500	14.400	13.400	1.000	7%
4 Brederodeweg, tussen rotonde en H.Verheeslaan	11.400	13.300	12.700	600	5%
5 Brederodeweg, bij brandweerkazerne	9.500	10.800	10.000	800	8%
6 Eindhovenseweg, bij oversteek Dommel	10.300	11.500	10.600	900	8%
Oost-west-as					
7 Tongersestraat, dubbele overweg	6.900	0	5.400	-5.400	-100%
8 Baroniestraat, tussen Breukelsestraat en Annastraat	5.400	2.300	4.400	-2.100	-48%
9 Baroniestraat, tussen Angelapad en Molenstraat	8.300	4.200	5.800	-1.600	-28%
10 Vicaris van Alphenlaan, nabij de rotonde N-Z-as	8.300	6.500	7.700	-1.200	-16%
11 Schijndelseweg, nabij rotonde NZ-as	13.800	14.100	14.300	-200	-1%
12 Schijndelseweg, tussen Europalaan en viaduct A2	8.300	11.500	9.600	1.900	20%
Zuid-westzijde					
13 Keulsebaan, tussen A2 en Eindhovenseweg	18.400	20.400	19.500	900	5%
14 Keulsebaan, tussen Oirschotseweg en P'weg-Zuid	15.100	14.400	15.900	-1.500	-9%
15 Keulsebaan, tussen spoor en Lennisheuvel	10.700	14.400	12.800	1.600	13%
16 Industrieweg, tussen Lennisheuvel en Mijlstraat	4.800	7.800	5.000	2.800	56%
17 Van Salmstraat, nabij Ossenpad	1.700	1.600	1.900	-300	-16%
18 Van Salmstraat, nabij spoorwegovergang	6.900	200	6.900	-6.700	-97%
19 Nieuwe verbinding Ladonk-Kapelweg	0	7.600	0	7.600	- -
20 Kapelweg, tussen overweg Tongeren en Kalksheuve	4.200	0	3.800	-3.800	-100%
Nood-westzijde					
21 Essche Heike, bij spoorwegovergang	1.600	1.200	1.800	-600	-33%
22 Baandervrouwenlaan, bij Bosscheweg	4.200	3.600	5.600	-2.000	-36%
23 Achterberghstraat	5.500	6.600	4.800	1.800	38%
24 Molenwijkseweg, ten noorden van Essche Heike	500	200	500	-300	-60%
25 Leenhoflaan, tussen R.v.Cuijckstr. en J.v.Brabantstr.	2.200	4.000	1.300	2.700	208%
25a Mezenlaan, nabij Esschebaan	1.500	3.700	1.700	2.000	118%
25b Tongeren, tussen De Braken en Mezenlaan	2.600	1.700	2.200	-500	-23%
25c De Braken, nabij Esschebaan	--	1.700	1.200	500	42%
25d Tongeren, tussen De Braken en Tongersestraat	2.500	0	2.600	-2.600	-100%
25e Esschebaan, tussen Essche Heike en Nergena	2.000	1.900	1.800	100	6%
25f Esschebaan, tussen Mezenlaan en De Braken	--	3.600	1.600	2.000	125%
25g Van der Voortweg, thv Beerze	1.300	1.600	1.300	300	23%
25h Kalksheuvel, rijbaan, nabij VLK	700	200	500	-300	-60%
25i Parkweg, tussen Molenwijkseweg en Halderheiweg	--	1.800	2.200	-400	-18%
25j Halderheiweg	--	0	1.600	-1.600	-100%
25k Molenwijkseweg, tussen Essche Heike en Parkweg	--	1.400	800	600	75%
25l Renbaan, tussen De Hoefkens en Nergena	--	400	700	-300	-43%
25m Tongeren, tussen Nergena en VLK	--	200	3.200	-3.000	-94%
25o Lennisheuvel, nabij Keulsebaan	2.300	2.400	2.700	-300	-11%
Overige wegen					
26 Parallelweg-Zuid, buiten bebouwde kom	4.300	4.600	4.500	100	2%
27 Europalaan, nabij rotonde Schijndelseweg	4.600	4.800	4.900	-100	-2%
28 Hobbendonkseweg (westelijke deel)	7.000	7.400	7.400	0	0%
29 Liempde, Nieuwstraat, tussen Akkerstr. en Kerkstr.	--	2.500	2.500	0	0%

Tabel 2: verkeerseffecten

Bij de tabel geldt de kanttekening dat in buurtschap Kalksheuvel het verkeersmodel een onderschatting van de hoeveelheid verkeer geeft. Het model laat een ontsluiting zien via de Mijlstraat, terwijl de verwachting is dat dit via rijbaan Kalksheuvel (wegvak 25h) gaat rijden. Daar zien we nu een afname, maar verwachten we juist een toename zoals ook het voorgaande verkeersmodel laat zien. De verwachte intensiteit voor de weg Kalksheuvel bedraagt circa 1.600 voertuigen per etmaal.



Afbeelding 2: verkeerseffecten plansituatie versus autonome situatie

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2030 rustiger op de wegen van de oost-west as dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus geen maatregelen). De afname is vooral zichtbaar op een aantal wegen waar veel woningen gesitueerd zijn, die ook nog eens dicht op de weg staan, zie tabel 2 en afbeelding 2. Het positieve effect is hier dus groot.

Als gevolg van realisatie van het Maatregelenpakket wordt het in 2030 op een aantal wegen in Boxtel juist drukker dan zonder realisatie van het Maatregelenpakket het geval zou zijn (plansituatie versus geen maatregelen). Dit zijn vooral wegen aan de randen van Boxtel die bedoeld zijn voor het verzamelen en het afwikkelen van verkeer, zoals de Keulsebaan, de VLK en de route over Ladonk, zie tabel 2 en afbeelding 2.

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

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

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

Centrum

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

Buurtschap Kalksheuvel

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

De weg Kalksheuvel sluit vanuit het buurtschap aan op de VLK en krijgt als gevolg daarvan te maken met een toename van verkeer. Het verkeer rijdt niet meer naar de dubbele overweg of Ladonk, maar naar de VLK. De route het buurtschap uit verandert dus. Het betreft hier enkel bestemmingsverkeer voor het buurtschap Kalksheuvel tussen het buurtschap en de VLK. Het verkeersmodel geeft een onderschatting (afname), die dus onterecht is.

Keulsebaan

Het Maatregelenpakket leidt op de Keulsebaan tot een toename van verkeer. Het voorlopig ontwerp dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan Keulsebaan voorziet in een robuuste en veilige verbinding om dit verkeer te kunnen verwerken. Zie paragraaf 2.6 en de toelichting van het bestemmingsplan Keulsebaan.

Boxtel-Noord

Het Maatregelenpakket PHS Boxtel heeft effecten in Tongeren en op de wegen in het gebied Boxtel-Noord. Hier wordt het op een aantal wegen drukker ten opzichte van de situatie als er gaan maatregelen zouden worden uitgevoerd. Dit wordt met name veroorzaakt door de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.

De absolute verkeersaantallen blijven, met uitzondering van de Achterberghstraat en Leenhoflaan, onder de theoretische grenswaarden voor deze wegen volgens het GVVP 2008.

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

Een uitzondering hierop zijn de Achterberghstraat en Leenhoflaan. De verkeersintensiteiten op deze wegen liggen na realisatie van het Maatregelenpakket hoger dan de grenswaarden volgens de categorisering van het GVVP 2008. De landelijke richtlijnen gaan van een hogere intensiteit als grenswaarde uit (6.000 voertuigen per etmaal). In MOVE'31 zal die grens worden overgenomen.

De woningen in deze straten staan wat verder van de weg af, de straten zijn voldoende breed en er wordt hoofdzakelijk op eigen terrein geparkeerd. Gelet op het karakter, de profilering en de inrichting van deze straten is ook bij deze toename nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan dus goed afgewikkeld worden.

Eindhovenseweg

Ook op de Eindhovenseweg is sprake van een toename van de verkeersintensiteiten. De Eindhovenseweg is in wegcategorisering van het GVVP 2008 aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg. Dit zijn wegen waar meer dan 6.000 mvt/etmaal zijn toegestaan. De relatieve toename als gevolg van het Maatregelenpakket bedraagt 8% en is passend bij de functie van de weg. Hierdoor is nog steeds sprake van een verkeersveilige situatie, blijft het verkeer goed doorstromen en kan het verkeer goed worden afgewikkeld.

2.8 Bereikbaarheid

Strekking zienswijzen:

In het kader van de andere deelprojecten maar in mindere mate bij het plan Keulsebaan zijn zienswijzen ingediend die betrekking op de gevolgen voor de bereikbaarheid en omrijafstanden door de afsluiting van de dubbele spoorwegovergang. Specifiek is daarbij aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van winkels en bedrijven en voor de bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer. Daarnaast is geïnformeerd naar de adviezen van de Veiligheidsregio en politie ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Beantwoording gemeente:

Met betrekking tot de Keulsebaan zijn weinig zienswijzen over de bereikbaarheid naar voren gebracht. De zienswijzen die hierover zijn ingediend hebben vooral specifiek betrekking op de bereikbaarheid en de ontsluiting van het perceel van deze indiener.

Desalniettemin is deze nota in onderstaande algemene paragraaf, die betrekking heeft op de gevolgen voor de bereikbaarheid als gevolg van het gehele Maatregelenpakket, gehandhaafd. De Keulsebaan levert namelijk een belangrijke bijdrage in de bereikbaarheid van Boxtel, en in het bijzonder van het bedrijventerrein Ladonk, na de toekomstige sluiting van de dubbele spoorwegovergang.

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

Toelichting beantwoording:

2.8.1 Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

De sluiting van de dubbele spoorwegovergang heeft consequenties voor de bereikbaarheid binnen Boxtel. Als gevolg van het besluit is er geen doorgaande verbinding meer voor gemotoriseerd verkeer van de Tongersestraat over de dubbele spoorwegovergang naar de Kapelweg / Van Salmstraat en vice versa en vanaf de weg Tongeren naar de Tongersestraat over de spoorwegovergang Den Bosch - Eindhoven.

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

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

Verbinding Boxtel Centrum – Tongeren (v.v.)

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

Verbinding Boxtel Centrum – Kalksheuvel (v.v.)

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

Verbinding Boxtel Centrum – Ladonk (v.v.)

Bedrijventerrein Ladonk is bereikbaar via de VLK. Verkeer richting het centrum zal via Ladonk en Keulsebaan naar het centrum rijden. Voor de verbinding richting Boxtel Noord kan het gemotoriseerd verkeer ook gebruik maken via de bestaande wegenstructuur en de huidige spoorwegovergangen Leenhoflaan en Essche Heike voor de verbinding Ladonk – Boxtel Noord. Daarnaast blijft de primaire ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk via de Keulsebaan /A2. Met de opwaardering van de Keulsebaan (project 4 van het Maatregelenpakket) wordt deze ontsluiting verder verbeterd.

2.8.2 Bereikbaarheid landbouwverkeer

De bereikbaarheid van percelen voor landbouwverkeer blijft gewaarborgd. In het proces en het ontwerp van de VLK, de Verbindingsweg Tongeren en de Keulsebaan is in overleg met de ZLTO dit aspect betrokken.

2.8.3 Bereikbaarheid hulpdiensten

In het kader van het Maatregelenpakket heeft de Veiligheidsregio Brabant-Noord meerdere malen advies uitgebracht. Specifiek ten aanzien van het project Keulsebaan heeft de Veiligheidsregio op 28 september 2018 advies uitgebracht. De Veiligheidsregio stemt in met het ontwerp voor de Keulsebaan mits de verkeerslichtenregeling van een beïnvloedingssysteem voor de hulpdiensten wordt voorzien. Zodra met het ontwerp van een nieuwe verkeerslichtenregeling wordt gestart wil de Veiligheidsregio hierover graag met de gemeente in overleg.

2.9 Omgevingsaspecten

Strekking zienswijzen:

Een groot aantal zienswijzen heeft betrekking op omgevingsaspecten. Door indieners wordt naar voren gebracht dat er onvoldoende sprake is van een integraal omgevingsontwerp waarbij alle waarden en belangen van de omgeving zorgvuldig zijn betrokken. Het plan leidt volgens indieners tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat, van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de omgeving, van het Peerkesbos dat is aangeduid als Natuur Netwerk Brabant en van het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen.

Beantwoording gemeente:

Bij ruimtelijke ontwikkelingen spelen diverse, soms tegengestelde, belangen een rol. Het is aan het gemeentebestuur om deze belangen zorgvuldig af te wegen. Deze belangenafweging heeft voor wat betreft de voorkeursvariant plaatsgevonden in het kader van de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5). Specifiek voor de plannen voor de Keulsebaan heeft deze afweging plaatsgevonden in het kader van het voorlopig ontwerp en het bestemmingsplan.

In onderstaande paragraaf 2.9.1 wordt nader ingegaan op de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. De conclusie is dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Daarnaast is in het ontwerpproces op een zorgvuldige wijze aandacht besteed aan andere relevante belangen - zoals natuur, water, groen, biodiversiteit en duurzaamheid - om te komen tot een integraal ontwerp, zie paragraaf 2.9.2.

Onderstaande beantwoording en onderbouwing worden in de toelichting van het bestemmingsplan maar leiden niet tot een inhoudelijke wijziging hiervan.

2.9.1 Woon- en leefklimaat

Strekking zienswijzen:

Meerdere indieners brengen naar voren dat het plan leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Met name wordt hierbij hinder door toename van verkeer, geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en aantasting van de kwaliteit van de woonomgeving naar voren gebracht.

Beantwoording gemeente:

Met het Maatregelenpakket wordt beoogd om een oplossing te bieden voor een groot aantal knelpunten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Daar waar het Maatregelenpakket leidt tot een afname van verkeer, zoals op wegen in het centrum en in buurtschap Kalksheuvel, leidt het Maatregelenpakket tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat. Daar waar het Maatregelenpakket leidt tot een toename van het verkeer en in dit geval tot een capaciteitsuitbreiding van de huidige Keulsebaan, zal er voor direct omwonenden mogelijk sprake zijn van enige verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Het aspect van het woon- en leefklimaat is in het GVVP 2008, de diverse studies (zie paragraaf 2.4 en 2.5) en op een meer gedetailleerd niveau in het bestemmingsplan Keulsebaan nader onderzocht en afgewogen. Op basis van deze onderzoeken kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Toelichting beantwoording:

Wet geluidhinder

In mei 2019 heeft in het kader van het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan een ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder ter inzage gelegen. In de periode tussen de terinzagelegging en de beoogde vaststelling van het bestemmingsplan Keulsebaan inclusief het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder is naar aanleiding van zienswijzen geconstateerd dat het akoestisch onderzoek incompleet was ten tijde van de terinzagelegging. De verleende hogere waarden uit 1994 zijn per abuis niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. Intussen is ook het verkeersmodel geactualiseerd (zie paragraaf 2.7). Dit nieuwe verkeersmodel ligt ten grondslag aan het aangepaste akoestisch onderzoek.

Om de geluidsbelasting te verminderen worden er in het akoestisch onderzoek als uitgangspunt bronmaatregelen toegepast, zoals een snelheidsreductie naar 60 km per uur op delen van de Keulsebaan en het als maatregel toepassen van geluidreducerend asfalt met uitsluiting van de kruisingsvlakken. Daarnaast worden maatregelen onderzocht zoals op andere delen van de Keulsebaan 60 km/uur en overdrachtsmaatregelen (geluidschermen).

Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat ook de procedure hogere grenswaarde Wet geluidhinder opnieuw moet worden doorlopen. Het ontwerpbesluit hiervoor heeft met ingang van 4 september 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Op 17, 22 en 28 september 2020 hebben, voor zover gewenst, gesprekken plaatsgevonden met de bewoners van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld.

Uit de gesprekken zijn meerdere aandachtspunten naar voren gekomen die verwerkt worden in het definitieve besluit waarover het college van burgemeester en wethouders op 10 november 2020 besluit:

1. Goorestraat 2 en 4: de hogere grenswaarde is in 1994 niet vastgesteld voor Goorestraat 2, maar voor Goorestraat 4. Dit dient aangepast te worden. Goorestraat 2 was in 1994 een stal en dus geen geluidgevoelig gebouw. Op de tweede verdieping van Goorestraat 4 bevond zich in 1994 geen geluidgevoelige ruimte. In 2012 is het gehele pand, Goorestraat 2 en 4, ingrijpend verbouwd. Ook nu is er geen sprake van een geluidgevoelige ruimte op de tweede verdieping.
2. Hulzerweg 2: het pand wordt op dit moment ingrijpend verbouwd. In het gesprek wordt verzocht het geluidscherm door te trekken tot de A2. Hierover is tevens een schriftelijke zienswijze ingediend.
3. Liempdseweg 11 en 22: er was en is voor beide woningen geen sprake van een geluidgevoelige ruimte op de tweede verdieping.
4. Oirschotseweg 6 en 7: voor de Oirschotseweg 7 is er geen sprake van een geluidgevoelige ruimte op de tweede verdieping. Voor Oirschotseweg 6 is de precieze locatie van het geluidscherm uitgewerkt. Deze locatie is vervolgens ook op deze wijze in het akoestisch rapport verwerkt. Er zijn 2 opties, een recht en een geknikt scherm. Het geknikte scherm heeft de voorkeur omdat deze op de nieuwe locatie ook zorgt voor een geluidluwe zijde.

Het geluidscherm tot aan de A2 wordt doorgetrokken. Hierdoor komt de hogere grenswaarde voor de Hulzerweg 2 te vervallen. Uiteindelijk wordt voor twee adressen, Oirschotseweg 6 en Kleinderliempde 10, een besluit hogere grenswaarde genomen.

Goede ruimtelijke ordening.

Om het projecteffect in beeld te brengen is een vergelijking gemaakt tussen de cumulatieve geluidbelasting in de toekomstige situatie met en zonder uitvoering van het project. De situatie met uitvoering van het project betreft de toekomstige situatie met wijzigingen aan de weg, met de autonome groei van het wegverkeer en de eindmaatregelen zoals weergegeven in paragraaf 5.6 van het akoestisch onderzoek. De situatie zonder uitvoering van het project betreft de toekomstige situatie zonder wijzigingen aan de weg en zonder maatregelen en met de autonome groei van het wegverkeer.

Binnen de geluidzones van de onderzochte wegen zijn 99 geluidgevoelige objecten gelegen. Per adres is de hoogste gecumuleerde geluidbelasting met en zonder uitvoering van het project

bepaald. In de onderstaande tabel zijn de woningen geclassificeerd met een kwaliteit van de akoestische omgeving in een milieukwaliteitsmaat conform methode Miedema. Verder is gekeken naar relevante toenames tussen de situatie zonder en met uitvoering van het project. Een relevante toename wordt gezien als de cumulatieve geluidbelasting toeneemt met 1,50 dB (= afgerond 2 dB) of meer.

Geluidklasse	Beoordeling	Aantal woningen binnen de klasse	
		Zonder uitvoering project	Met uitvoering project
≤ 50 dB	Goed	3	5
50 - 55 dB	Redelijk	33	33
55 - 60 dB	Matig	31	33
60 - 65 dB	Tamelijk slecht	30	26
65 - 70 dB	Slecht	1	2
> 70 dB	Zeer slecht	1	0

In bovenstaande tabel is te zien dat zonder uitvoering van het project 63 woningen worden geclassificeerd als matig, tamelijk slecht, slecht en zeer slecht. Wanneer het project wel uitgevoerd wordt betreffen dit 2 woningen minder, namelijk 61. Verder valt op dat de woningen in de situatie met uitvoering van het project in lagere (= betere) geluidklasse worden ingedeeld, zo is er bijvoorbeeld geen woning meer met een cumulatieve geluidbelasting groter dan 70 dB.

Uit de analyse van de gecumuleerde geluidbelastingen is gebleken dat de toename met uitvoering van het project maximaal 1,37 dB hoger is dan zonder uitvoering van het project. Deze toename treedt op bij Kleinderliempde 1. De toename is minder dan 2 dB.

Op basis van het bovenstaande wordt voor het project Keulsebaan geconcludeerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

- Toename verkeersdruk, verkeersveiligheid en bereikbaarheid

In paragraaf 2.7 wordt ingegaan op de verkeerskundige effecten en in paragraaf 2.8 van de bereikbaarheidseffecten van het Maatregelenpakket en daarmee ook van de Keulsebaan.

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

Op wegen waar sprake is van een toename van de verkeersdruk kan dit worden ervaren als een aantasting van het woongenot. Dit kan ook het geval zijn in de omgeving van de Keulsebaan. Anderzijds zorgt het capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan voor een betere doorstroming, minder opstopping en filevorming, minder sluipverkeer en daardoor een betere bereikbaarheid hetgeen voor de omgeving als positief zal worden ervaren.

- Luchtkwaliteit

Met het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zie bijlage 14 bij het bestemmingsplan, is aangetoond dat er wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden die gelden voor de luchtkwaliteit. Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van dit project geen sprake is.

- Trillingen

Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de omgeving en zullen waar nodig voorzieningen worden getroffen.

- Vrij uitzicht

Door de verbreding van de Keulsebaan en als gevolg van de geluidwerende voorzieningen zal het uitzicht ter plaatse van een aantal woningen in het gebied wijzigen. Deze aantasting is echter niet van dien aard dat hier sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

2.9.2 Waarden omgeving

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen wordt aangevoerd dat geen sprake is van een 'integraal omgevingsontwerp' zoals wordt voorgestaan in de Omgevingswet maar van een sectoraal weg- of verkeersontwerp waarbij cultuurhistorie, natuur, landschap, biodiversiteit en duurzaamheid onvoldoende bij het ontwerp zijn betrokken.

Beantwoording zienswijzen:

Paragraaf 2.6.1 bevat een toelichting op het proces dat heeft plaatsgevonden om te komen tot een integraal ontwerp voor de Keulsebaan. Toegelicht is dat gezien de verkeerskundige noodzaak een goed functionerende en veilige robuuste verbinding een belangrijk uitgangspunt is. Echter is eveneens op een zorgvuldige wijze aandacht besteed aan andere relevante aspecten tijdens het ontwerpproces - zoals natuur, water, landschap, groen, biodiversiteit en duurzaamheid - om te komen tot een integraal ontwerp, zie onderstaande toelichting. Voor een meer uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en naar het plan voor de landschappelijke inpassing.

- Cultuurhistorie:

Voor de uitbreiding van de Keulsebaan wordt gebruik gemaakt van het tracé van het voormalig Duits Lijntje. Het bestemmingsplan (paragraaf 6.6.2) bevat een uitgebreide toelichting op de geschiedenis en de cultuurhistorische waarden van dit lijntje.

Het Duits Lijntje is al geruime tijd niet meer als zodanig in gebruik. Een reactivering is niet meer aan de orde. Bij de afweging is de keuze gemaakt om de bestaande infrastructuur (waaronder het tracé van het Duits Lijntje) zoveel als mogelijk voor de uitbreiding te benutten.

Het is wel van groot belang dat de cultuurhistorische waarde van het Duits Lijntje in de toekomst beleefbaar blijft. In samenwerking met de Heemkundekring, Natuurwerkgroep en monumentencommissie is daarom een kansenkaart opgesteld met betrekking tot het veiligstellen van de cultuurhistorische waarde van het Duits Lijntje. De nadere uitwerking hiervan vindt plaats in de fase om te komen tot een definitief ontwerp. Een van de locaties waar deze herbeleving kan plaatsvinden is op een perceel op de hoek van de Keulsebaan-Liempdseweg. Deze locatie is specifiek op de verbeelding aangeduid.

- Natuur, landschap en biodiversiteit:

In paragraaf 6.6 van de toelichting van het bestemmingsplan worden de waarden van het gebied en de impact van het plan op deze waarden onderbouwd.

Het ruimtebeslag op de bestaande natuur- en landschapswaarden is zoveel als mogelijk beperkt gebleven omdat bij het ontwerp voor een groot deel gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur, inclusief het tracé van het voormalig Duits Lijntje. Er is geen sprake van een uitbreiding van de weg naar de noordzijde. Van een aantasting van het open dommeldal is dan ook geen sprake.

Als gevolg van het ontwerp zullen enkele bestaande bomen langs de weg, het aanwezige groen ter plaatse van het Duits Lijntje en een deel van Peerkesbos verdwijnen.

Om te komen tot een goede landschappelijke inpassing is in overleg met de Natuurwerkgroep Boxtel, Heemkundekring en monumentencommissie een plan voor de landschappelijke inpassing van het ontwerp opgesteld. Op basis van de gesprekken zijn waar mogelijk aanpassingen aan het ontwerp uitgevoerd en is de projectgrens op enkele plekken verlegd om meer ruimte te creëren voor groen.

Het plan is in overeenstemming met het gemeentelijke bomenbeleidsplan. De bestaande bomen langs de Keulsebaan maken onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdgroenstructuur. Streefbeeld is een dubbele rij bomen van de eerste grootte. Ter plekke van het Duits lijntje is deze bomenrij destijds aan een kant van de weg geprojecteerd, omdat het Duits lijntje met bijbehorend groen de andere zijde markeerde. Met het verdwijnen van het lijntje is het streven naar een rij bomen van 1e grootte aan beide zijde van de weg passend binnen het bomenbeleidsplan.

Voor wat betreft de aantasting en fysieke compensatie van het NNB wordt verwezen naar paragraaf 2.9.3.

In het vervolgtraject bij de nadere uitwerking worden de aandachtspunten met betrekking tot biodiversiteit en duurzaamheid in relatie tot bijvoorbeeld groeninrichting en soortkeuze betrokken.

2.9.3 Natuur Netwerk Brabant (NNB)

Strekking zienswijzen:

In meerdere zienswijzen worden bezwaren naar voren gebracht tegen de aantasting van een deel van het Peerkesbos dat is aangemerkt als Natuur Netwerk Brabant. Volgens indieners vindt deze aantasting slechts plaats in het belang van de bereikbaarheid van een enkele ondernemer en is er geen sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Ook wordt gesteld dat de wijze waarop de fysieke compensatie plaatsvindt niet in overeenstemming is met de spelregels voor de NNB.

Beantwoording gemeente:

De noodzaak tot de aantasting van een deel van Peerkesbos is zeker niet het belang van een enkele ondernemer maar het algemeen belang van een robuuste en veilige verbinding om Boxtel en Ladonk ook in de toekomst goed bereikbaar te houden. Door middel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel is, wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en daarmee ook van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan worden hiermee onderbouwd. Het zwaarwegend maatschappelijk belang is hiermee in voldoende mate aangetoond.

Daarbij is een van de uitgangspunten van het project dat de bestaande aansluitingen op de Keulsebaan, waaronder de aansluiting met de rijbaan Peerkesbos, worden gehandhaafd. In het kader van het ontwerpproces is gezocht naar een duurzaam en verkeersveilig ontwerp van de Keulsebaan, inclusief de bestaande aansluiting van de rijbaan Peerkesbos, in combinatie met een zo beperkt mogelijke aantasting van het NNB. Een verbreding zonder dat het NNB geenszins wordt geraakt is niet haalbaar gebleken.

Het netto-verlies van het deel Peerkesbos bedraagt 6.442 m². Voor het bepalen van de compensatieverplichting dient dit netto-verlies te worden vermeerderd met een toeslag. Voor deze aantasting geldt een compensatieopgave van 'aantasting + aantasting x 0,67' hetgeen neerkomt op een compensatieopgave van 10.758 m².

Ten behoeve van de compensatie heeft de gemeente een perceel langs de Voetboog aangekocht. De oppervlakte van het compensatieperceel (zijnde 12.380 m²) voldoet ruimschoots aan de compensatieopgave. Dit perceel is nog agrarisch in gebruik en is verworven met de intentie om dit perceel in te richten als compensatieperceel ten behoeve van de Keulsebaan. Dit perceel grenst aan de ecologische verbindingzone langs de Dommel maar is nog niet ingericht als natuur en als zodanig ook nog niet planologisch bestemd.

Fysieke compensatie kan conform de Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant plaatsvinden in de niet gerealiseerde delen van het Natuur Netwerk Brabant en/of in de niet gerealiseerde ecologische verbindingzones. In dit geval betreft het een gebied dat eerder al is aangemerkt als natuur, zoals ook het geval in de visie Groene Levensader door Boxtel uit 1999, maar nog niet als zodanig is gerealiseerd. Deze compensatieopgave biedt de mogelijkheid om deze aangeduide natuur nu te kunnen realiseren.

Over de aankoop en inrichting heeft afstemming plaatsgevonden met Waterschap De Dommel en met de provincie. Deze aankoop biedt volgens het Waterschap goede mogelijkheden om de EVZ verder te realiseren. Het compensatieperceel maakt met een natuurbestemming onderdeel uit van het bestemmingsplan Keulsebaan. Middels een voorwaardelijke verplichting is de inrichting geborgd. De fysieke compensatie is hiermee geheel in overeenstemming met de spelregels ten aanzien van de NNB.

Met inachtneming van het 'nee, tenzij principe' volgens de Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant hebben Gedeputeerde Staten op 27 oktober 2020 besloten tot deze

herbegrenzing van het NNB. De fysieke compensatie is op juiste wijze feitelijk, juridisch en financieel geborgd.

De toekomstige Keulsebaan wordt, aansluitend op het resterende NNB, landschappelijk zorgvuldig ingepast, zie het plan voor de Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering als bijlage 18 van het bestemmingsplan. Met uitzondering van het deel dat moet verdwijnen is er geen sprake van een onevenredige negatieve externe werking op de waarden van het Peerkesbos.

2.9.4 Stikstof en Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen

Strekking zienswijzen:

In de zienswijzen wordt gesteld dat het bestemmingsplan nog gebaseerd is op het PAS maar dat het PAS naar verwachting geen stand houdt. Hierdoor dient een beoordeling plaats te vinden of er sprake is van een stikstofdepositie als gevolg van het project die leidt tot significante negatieve effecten voor het Natura-2000 gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen.

Beantwoording gemeente:

Het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan was nog gebaseerd op het destijds geldende Programma Aanpak Stikstof (PAS) uit 2015. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State echter een streep door het PAS gezet omdat deze niet in overeenstemming is met Europese regelgeving. Als gevolg van deze vernietiging dient in het kader van het bestemmingsplan Keulsebaan een zelfstandige projectbeoordeling plaats te vinden of het project leidt tot een stikstofdepositie waardoor er sprake is van significante nadelige effecten voor de Natura 2000 gebieden.

In reactie op de uitspraak van de Raad van State is de bestemmingsplanprocedure tijdelijk stop gezet in afwachting van een oplossing voor de stikstofproblematiek. Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe AERIUS (zijnde het rekenprogramma waarmee de stikstofdepositie kan worden berekend) hebben nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden en is de onderbouwing aangepast. Uit de berekeningen en de ecologische onderbouwing komt naar voren dat het stikstofaspect geen belemmeringen vormt om het bestemmingsplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar.

Toelichting beantwoording:

Op basis van de huidige wet- en regelgeving en met toepassing van het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe AERIUS 2020 (beschikbaar per 15 oktober 2020) zijn de eerdere stikstofberekeningen geactualiseerd.

In AERIUS 2020 wordt met aangepaste emissiefactoren voor mobiele werktuigen gerekend waardoor de stikstofdeposities als gevolg van de aanlegfase in de regel hoger uitvallen dan op grond van eerdere Aerijs-berekeningen (Aerijs 2019A).

Op basis van AERIUS 2020 is de stikstofdepositie van de aanlegfase van de Keulsebaan berekend op maximaal 0,01 mol/ha/j. De gebruiksfase (het projecteffect) van de Keulsebaan bedraagt (afgerond) maximaal 0,00 mol/ha/j. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van een toename van verkeer ten gevolge van de sluiting van de dubbele spoorwegovergang en de aanleg en ingebruikname van de VLK wordt meegenomen in de externe saldering ten behoeve van het gehele Maatregelenpakket.

Op 13 oktober 2020 heeft het kabinet het wetsvoorstel 'Stikstofreductie en natuurverbetering' naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel bevat een vrijstelling van de vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming voor bij amvb bepaalde bouwactiviteiten. De reden van deze vrijstelling is dat bouwactiviteiten tijdelijk en beperkt van aard zijn. De beoogde vrijstelling geldt enkel voor het aspect stikstof en enkel voor de aanlegfase van projecten.

Het betreft echter nog een wetsvoorstel. De verwachting is dat de nieuwe wet en de daarbij behorende amvb in werking is getreden op het moment dat dit project tot uitvoering komt. Een vergunning volgens de Wet natuurbescherming voor de aanleg van dit project is op dat moment niet meer nodig. Voor het geval deze wetgeving niet (tijdig) in werking treedt is uit voorzorg een

ecologische voortoets opgesteld. Hierin is zelfstandig geconcludeerd dat de stikstofdepositie ten gevolge van de aanleg niet leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van een Natura-2000 gebied. Deze ecologische onderbouwing (voortoets) is opgenomen in de toelichtingen van het bestemmingsplan.

Tot slot worden de stikstofdeposities van de diverse aanlegfases (Keulsebaan, Fietsonderdoorgang en VLK) samen met de gebruiksfase van de VLK betrokken in de externe saldering en daarmee ook in de Passende Beoordeling van de VLK. Bij het traject tot aankoop van stikstofrechten wordt met deze stikstofdeposities rekening gehouden. De verwachting is dat we op korte termijn het voorlopig akkoord met de aanbieder van de stikstofrechten definitief kunnen maken. Aansluitend start dan het vergunningentraject voor de intrekking enerzijds en voor de toedeling van deze rechten aan het Maatregelenpakket anderzijds. Deze vergunningenprocedures zouden dan afgerond kunnen zijn voordat de Raad van State de eventuele beroepschriften tegen deze bestemmingsplannen behandelt.

Met bovengenoemde aanpak wordt in het bestemmingsplan onderbouwd dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.

2.9.5 M.e.r beoordeling

Strekking zienswijzen:

In enkele zienswijzen wordt aangevoerd dat met de vernietiging van het PAS het bestemmingsplan niet meer kan worden gebaseerd op de Passende Beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt en dat daardoor mogelijk alsnog een Passende Beoordeling en plan-MER ten behoeve van het bestemmingsplan Keulsebaan noodzakelijk is.

Beantwoording zienswijzen:

Deze constatering dat niet kan worden teruggevallen op de Passende Beoordeling van het PAS is juist. Dit betekent dat voor het bestemmingsplan Keulsebaan een zelfstandige m.e.r-beoordeling dient plaats te vinden.

Voor de Keulsebaan is onderzocht wat de te verwachten gevolgen zijn van de aanleg en het gebruik van de Keulsebaan. Gelet op de locatie en de kenmerken van de effecten van het project, is geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling die als bijlage 2 bij deze nota is gevoegd en in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Op basis van deze aanmeldnotitie, waarin het stikstofaspect is betrokken, is geconstateerd en besloten dat geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van het project en dat het uitvoeren van een m.e.r procedure daarom niet noodzakelijk is.

2.10 Schadevergoeding

Strekking zienswijzen:

In alle procedures wordt de vrees voor mogelijke schade naar voren gebracht. Met name wordt gevreesd wordt voor waardevermindering van de woning en voor bedrijfsschade. Ook wordt gevreesd voor schade als gevolg van de werkzaamheden.

Beantwoording gemeente:

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

Voor schade als gevolg van de bouw wordt vóór aanvang van de werkzaamheden door middel van een bouwkundige opname de staat van de gebouwen vastgesteld. De schade zal vervolgens op onafhankelijke wijze worden vastgesteld en zo nodig worden vergoed.

Toelichting beantwoording:

Planschade

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

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

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

Nadeelcompensatie

Naast het instrument van planschade bestaat het instrument van nadeelcompensatie.

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

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

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

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

3 Beantwoording per zienswijze.

In een bijgevoegde tabel, bijlage 1, bij deze Nota, zijn alle individuele zienswijzen beantwoord.

Deze tabel is als volgt opgebouwd:

- kolom 1 bevat het volgnummer van de ontvangst van de zienswijze;
- kolom 2 bevat het zaaknummer waaronder de zienswijze bij de gemeente is geregistreerd;
- kolom 4 bevat een samenvatting van de zienswijzen, waarbij een splitsing is aangebracht per argument;
- kolom 5 bevat de gemeentelijke reactie hierop.

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

Alle indieners van een zienswijze hebben een ontvangstbevestiging ontvangen. In deze ontvangstbevestiging is het zaaknummer vermeld waaronder hun zienswijze bij de gemeente is geregistreerd. Onder dit zaaknummer kunnen indieners de beantwoording van hun zienswijzen terugvinden.

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

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

4 Nota van wijzigingen

4.1 Inleiding

Onderstaand overzicht (4.2) bevat een overzicht van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan zoals dit in 2019 ter inzage heeft gelegen.

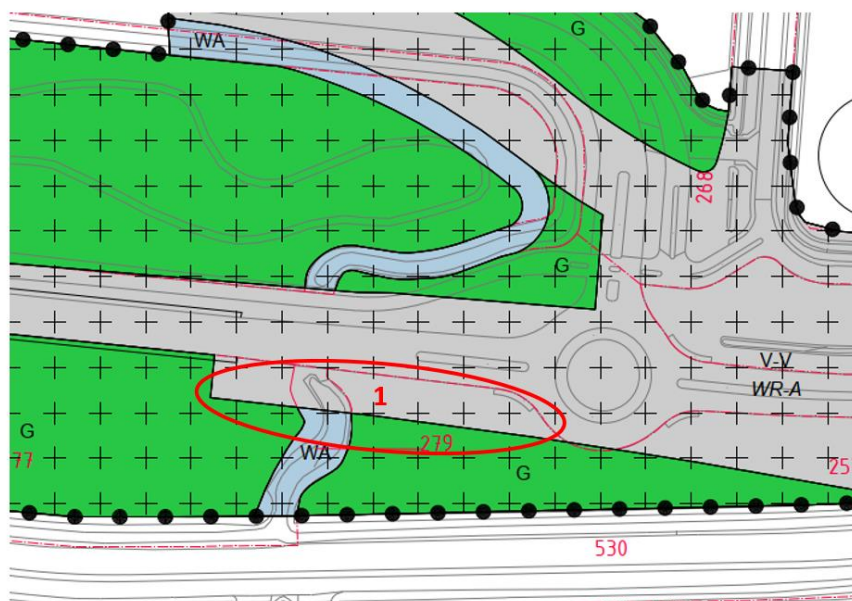
In de laatste kolom wordt vermeld of sprake is van een wijziging naar aanleiding van een zienswijze. Is dit het geval dan wordt hierbij verwezen naar het volgnummer van de zienswijze(n) naar aanleiding waarvan de wijziging heeft plaatsgevonden.

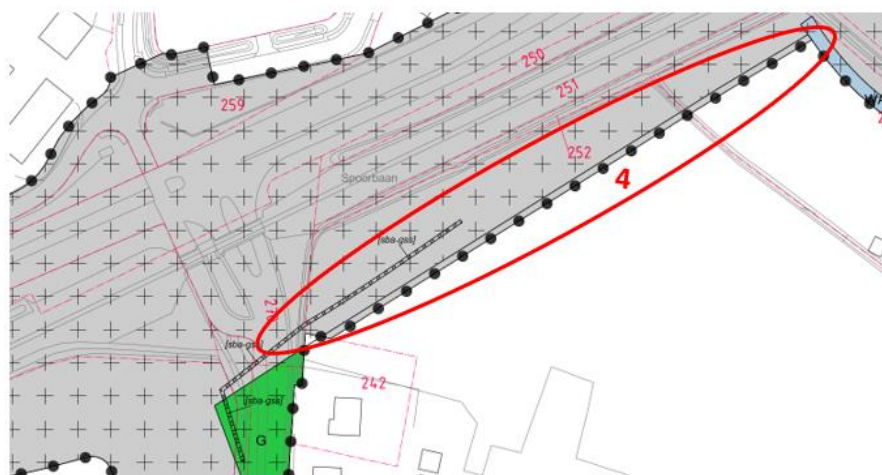
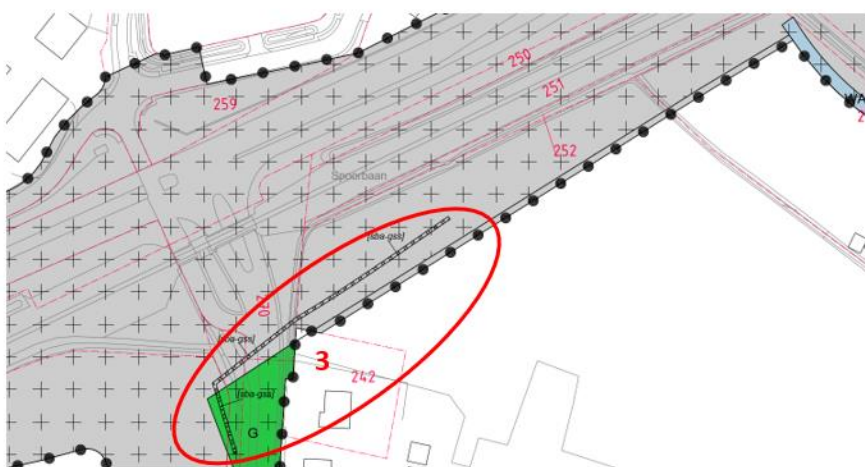
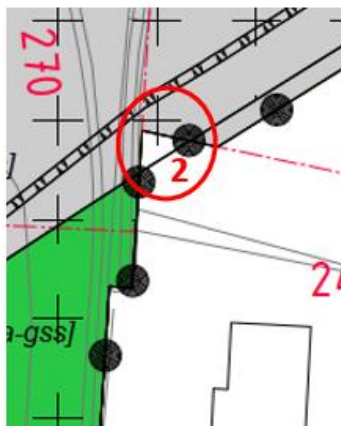
4.2 Overzicht van de wijzigingen bestemmingsplan Keulsebaan

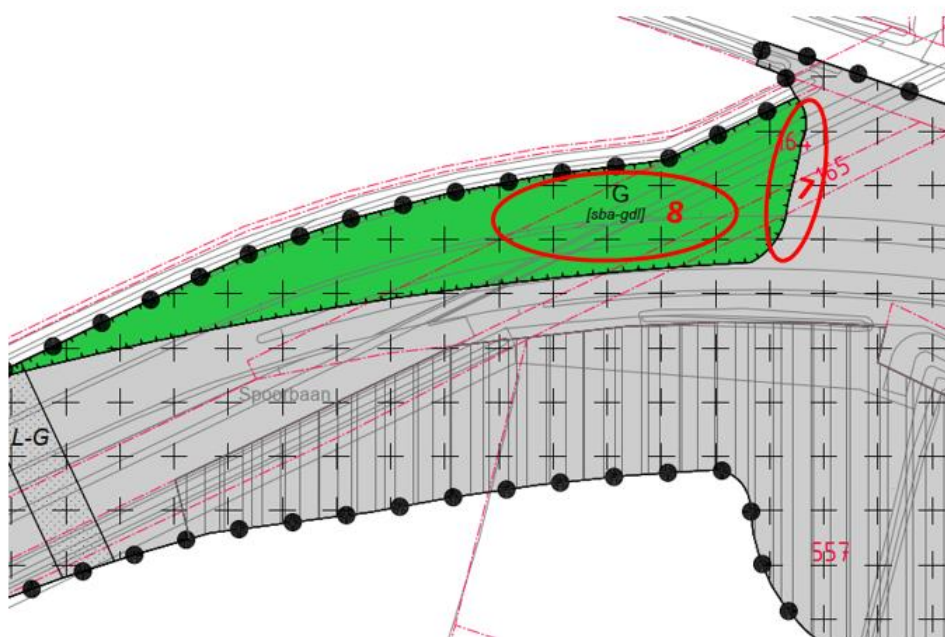
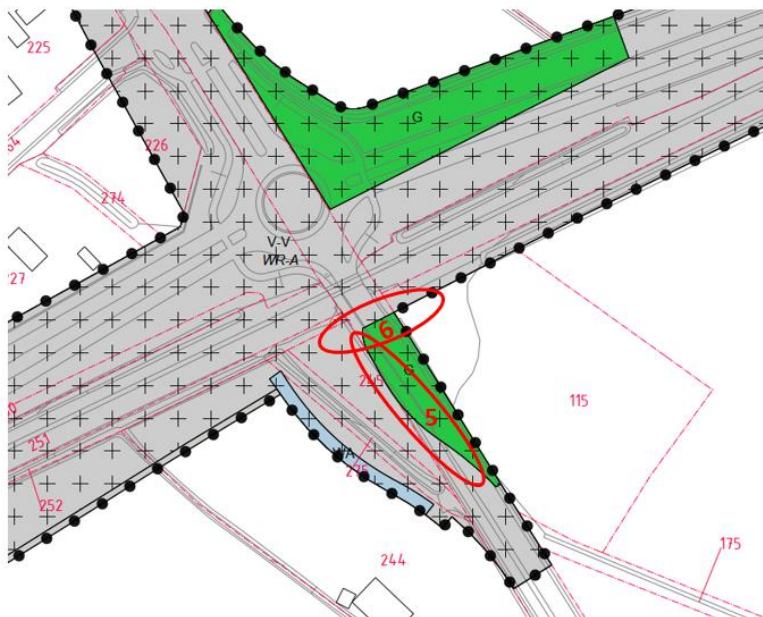
Tabel 3: wijzigingen

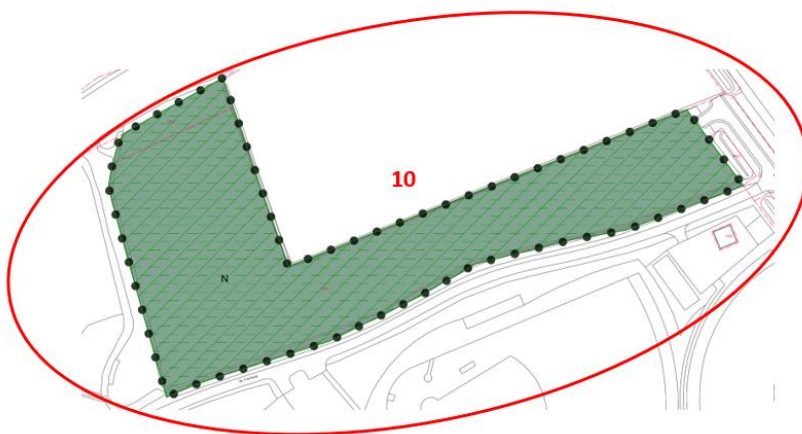
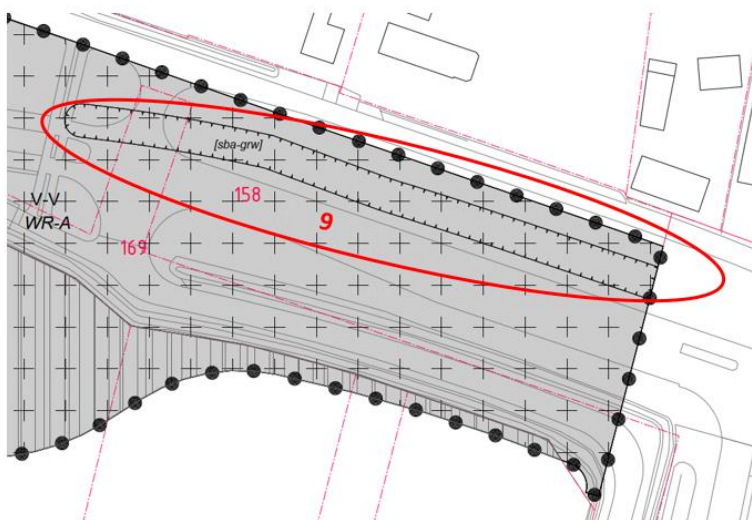
Verbeelding Bestemmingsplan Keulsebaan		
Wijziging	Toelichting op wijziging	Aanleiding
Wijziging 1 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassen grenzen bestemming Verkeer – Verkeer en Water conform Voorlopig ontwerp	Ambtshalve
Wijziging 2 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassen plangrens ter hoogte van bouwvlak Oirschotseweg 6 zodat het bouwvlak buiten het bestemmingsplan komt te vallen	Zienswijze volgnr. 24
Wijziging 3 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassing bestemming Verkeer - Verkeer als gevolg van besluit Hogere grenswaarden door toevoeging aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – geluidsscherm'	Ambtshalve
Wijziging 4 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassing van plangrens waarmee watgang geheel buiten plangrens komt te vallen	Ambtshalve
Wijziging 5 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassing grens bestemming groen Vanwege consistente doorvertaling Voorlopig ontwerp in bestemmingsplan valt de berm binnen de bestemming Verkeer-Verkeer	Ambtshalve
Wijziging 6 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	De bestemming Verkeer – Verkeer is doorgetrokken ter hoogte van de kruising ten koste van de bestemming Groen.	Ambtshalve
Wijziging 7 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Toevoeging aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – gedenkteken Duits Lijntje' binnen de bestemming Groen.	Zienswijze volgnr. 16
Wijziging 8 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassing grens bestemming groen Vanwege consistente doorvertaling Voorlopig ontwerp in bestemmingsplan valt de berm binnen de bestemming Verkeer-Verkeer	Ambtshalve
Wijziging 9 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Aanpassing bestemming Verkeer – verkeer als gevolg van uitkomsten besluit Hogere grenswaarden door toevoeging aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – grondwal'.	Ambtshalve
Wijziging 10 verbeelding (zie afbeeldingen onder deze tabel)	Als gevolg van het besluit van GS van 27 oktober 2020 is het perceel nu aangemerkt als 'Natuur'. De aanduidingen 'overige zone – te verwijderen structuur – groenblauwe	Ambtshalve

	mantel' en 'overige zone – toe te voegen NNB' komen hiermee te vervallen. Als gevolg van de zienswijzen van het waterschap zijn op het perceel de aanduidingen 'milieuzone – beekherstel 'en milieu-zone- ecologische verbindingszone' toegevoegd.	
Wijziging verbeelding	De aanduidingen ten behoeve van de herbegrenzing NNB zijn komen te vervallen als gevolg van het besluit van GS van 27 oktober 2020.	Zie besluit GS van 27 oktober 2020









Regels bestemmingsplan Keulsebaan		
Wijzing	Toelichting op wijziging	Aanleiding
Wijziging Begrippen	Als gevolg van de zienswijzen van het waterschap wordt Artikel 1.27 gewijzigd in: 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen'. Met de volgende definitie: 'Al het oppervlaktewater zoals sloten, greppels, (infiltratie)vijvers, kanalen, beken en andere waterlopen, ook als deze incidenteel of structureel droogvallen. Alsmede voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten etc'.	Zienswijze volgnr. 14
Wijziging bestemming Groen	Ten behoeve van de ontsluiting van Oirschotseweg 6/7 zijn in- en uitritten toegestaan binnen de bestemming	Ambtshalve nav akoestisch onderzoek

	Groen. De maximale hoogte van geluidsschermen binnen de bestemming Groen wordt opgehoogd tot 2 meter	en besluit hogere waarden
Wijziging bestemming Natuur	De volgende tekst wordt toegevoegd: 'de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van een ecologische verbindingszone ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - ecologische verbindingen'; de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - beekherstel'. Daarnaast is 'waterberging' toegevoegd aan de bestemming.	Zienswijze volgnr. 14
Wijziging bestemming Verkeer-Verkeer	Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie wordt een voorwaardelijke verplichting voor de landschappelijke inpassing opgenomen in het bestemmingsplan. De tekst hiervoor komt als volgt te luiden: Het is uitsluitend toegestaan de gronden en bouwwerken ten behoeve van de nieuw aan te leggen weg / de gewijzigde Keulsebaan in gebruik te nemen of in gebruik te laten nemen als bedoeld in artikel 5.1 onder a indien binnen één jaar na realisatie van de weg ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - gedenkteken Duits Lijntje' binnen de bestemming 'Groen' een gedenkpunt voor het 'Duits lijntje' is gerealiseerd. De duurzame instandhouding van het gedenkpunt dient te zijn geborgd.'	Zienswijze volgnr. 16
Wijziging bestemming Verkeer - Verkeer	Als gevolg van gewijzigde inzichten wordt de voorwaardelijke verplichting inzake asfalt aangepast. De nieuwe tekst (5.4.4) komt als volgt te luiden: Het gebruik van de gronden overeenkomstig het bepaalde als bedoeld in artikel 5.1 onder a is uitsluitend toegestaan en mag uitsluitend worden voortgezet wanneer de hoofdrijbanen van de nieuw aan te leggen weg / de gewijzigde Keulsebaan conform het in bijlage 3 bij de regels opgenomen akoestisch onderzoek zijn voorzien van een geluidreducerend wegdektype in de vorm van SMA-NL8 G+ dan wel een wegdektype dat minimaal een daarmee vergelijkbare geluidreductie bereikt. De instandhouding van het wegdektype dient te zijn geborgd	Ambtshalve nav akoestisch onderzoek en besluit hogere waarden
Wijziging bestemming Verkeer - Verkeer	Als gevolg van het besluit Hogere grenswaarden 10 november 2020 en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek d.d. 12 oktober	Ambtshalve nav akoestisch onderzoek en besluit hogere waarden

	2020 dienen akoestische maatregelen te worden getroffen. Hiertoe wordt in de regels een voorwaardelijk verplichting (5.4.5) opgenomen: 1. Het is uitsluitend toegestaan de gronden en bouwwerken ten behoeve van de nieuw aan te leggen weg / de gewijzigde Keulsebaan in gebruik te nemen of in gebruik te laten nemen als bedoeld in artikel 5.1 onder a indien : a. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-geluidsschermbinnen' de bestemming 'Verkeer' en/of de bestemming 'Groen' een geluidsschermbinnen is gerealiseerd zoals opgenomen in bijlage 4 'Geluidsschermbinnen', Het geluidsschermbinnen dient te worden gerealiseerd conform variant 1 óf conform variant 2 zoals opgenomen in bijlage 4 'Geluidsschermbinnen'. De duurzame instandhouding van het geluidsschermbinnen dient te zijn geborgd. b. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – grondwal' binnen de bestemming 'Verkeer' een grondwal inclusief geluidsschermbinnen is gerealiseerd zoals opgenomen in bijlage 5 'Grondwal'. De duurzame instandhouding van het de grondwal inclusief geluidsschermbinnen dient te zijn geborgd. 2. In plaats van de genoemde maatregelen onder sub 1 zijn tevens vervangende maatregelen toegestaan, mits is aangetoond dat de geluidsreducerende werking van die maatregelen minimaal een vergelijkbaar resultaat opleveren voor de betreffende woningen een en ander zoals geduid in het besluit Hogere	
--	--	--

	grenswaarden d.d. 10 november 2020 en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek d.d. 12 oktober 2020.	
Wijziging bestemming Verkeer-Verkeer	Als gevolg van de zienswijze van indiener 21 komt de tekst van artikel 5.3.2 Afwegingskader als volgt te luiden: 'Een in 5.3.1 genoemde afwijking kan slechts worden verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld, de stedenbouwkundige, cultuurhistorische en landschappelijke waarden niet onevenredig worden aangetast.'	Zienswijze volgnr. 21
Wijziging algemene aanduidingsregels	De regelingen met betrekking tot aanduidingen ten behoeve van de herbegrenzing NNB zijn komen te vervallen als gevolg van het besluit van GS van 27 oktober 2020. Als gevolg van de zienswijzen van het waterschap worden de aanduidingen voor 'milieuzone – beekherstel' en 'milieuzone – ecologische verbindingzone' toegevoegd.	Ambtshalve nav besluit GS 27 oktober 2020

Toelichting bestemmingsplan Keulsebaan		
Wijziging	Toelichting op wijziging	Aanleiding
De toelichting is op een aantal aspecten geactualiseerd en aangevuld.	- Het beleid is geactualiseerd - De toelichting is aangepast aan de hand van actuele onderzoeken waaronder in ieder geval het nieuwe verkeersmodel, akoestisch onderzoek, aanvullend natuuronderzoek, stikstofberekeningen, voortoets. - Toelichting is aangepast naar aanleiding van nieuwe besluiten: Besluit GS inzake herbegrenzing NNB d.d. 27 oktober 2020 en nieuw besluit Hogere grenswaarden d.d. 10 november 2020 - Teksten en afbeeldingen in de toelichting zijn daar waar wenselijk geactualiseerd	Diverse zienswijzen + ambtshalve
Bijlagen	De geactualiseerde / aanvullende onderzoeken zijn als bijlagen toegevoegd aan het bestemmingsplan. Daarnaast zijn de bijlagen of onderdelen ervan die niet meer actueel zijn verwijderd of aangepast.	Diverse zienswijzen + ambtshalve

Bijlage 1 Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Keulsebaan

	Zaaknr. en ontvangst	Indiener zienswijze		Inhoud zienswijze	Reactie
1.	Zaaknr.: 1069593 Ontvangst: 17-05-2019	Natuurwerkgroep Liempde	1a)	Indiener heeft in de brief van 23 januari 2019 aangegeven dat zij betrokken wil worden bij het bestemmingsplan. Indiener heeft hierop geen reactie en uitnodiging ontvangen. Deze wijze is tegenstrijdig aan het beleid van de gemeente om de Natuurwerkgroep Liempde te raadplegen en informeren. Dit is ook tegenstrijdig met hetgeen in bijlage 18 'Samen met de omgeving' is aangegeven.	Via de klankbordgroep en de werkgroepen voor de diverse deelprojecten van het Maatregelenpakket Boxtel is iedereen uitgenodigd om mee te denken en te adviseren over de uitwerking van de deelprojecten, waaronder de Keulsebaan. Vanwege de geografische ligging van het plangebied Keulsebaan is (onder meer) de Natuurwerkgroep Boxtel specifiek betrokken bij dit ontwerp.
			1b)	De Werkgroep Uitvoering Bestemmingsplan Buitengebied Boxtel (WUBBB), adviesorgaan van de gemeente in dit soort zaken, is niet geraadpleegd. Dat is naar de mening van indiener een duidelijke procedurefout, aangezien het eigen beleid van de gemeente dit voorschrijft. Indiener steunt de opmerkingen die via een ongevraagd advies door de WUBBB op 27 april 2019 zijn gemaakt. Zij was hierin vertegenwoordigd.	Diverse vertegenwoordigers in de WUBBB hebben in het ontwerpproces deelgenomen aan de werkgroep en/of werkatelier Keulsebaan. Om die reden is het ontwerp niet actief voorgelegd aan de WUBBB, conform de werkwijze bij het deelproject "Verbindingsweg Tongeren". Tijdens de afronding van het werkatelier Keulsebaan, waaraan vertegenwoordigers van het WUBBB hebben deelgenomen, is verzocht om het plan te presenteren in de WUBBB. Aan dit verzoek is gehoor gegeven en op basis daarvan heeft het WUBBB een ongevraagd advies uitgebracht. Wij nemen kennis van en ondersteunen het ongevraagd advies van de WUBBB van 27 april 2019. Gelet op het zorgvuldige proces dat is doorlopen (o.a. met de werkgroep Keulsebaan, afzonderlijke overleggen ZLTO, werksessies specifiek gericht op cultuurhistorie en landschap), herkent het college zich niet in de inhoud van het advies van de WUBBB. Voor een nadere toelichting over het standpunt van het college inzake het WUBBB advies wordt verwezen naar de raadsinformatie brief van 24 juni 2019 (als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan), waarin ook de reactie van het college op het advies van de WUBBB is opgenomen.

			1c)	Indienster is verbaasd over de matige plankwaliteit en het planproces van het project Keulsebaan. Het onderzoek naar 'de weg in de omgeving in brede zin' is nu beperkt opgevat en daarmee is er geen aandacht voor wat de weg met de omgeving doet. Vice versa geldt dit ook, mede in relatie tot het verleden en de aanwezige cultuurhistorische waarden. Het huidige planontwerp met het eng begrensde plan- en onderzoeksgebied laat niet zien hoe rekening wordt gehouden met de door de gemeente vastgestelde omgevingsdoelen. Ook doet de gemeente geen enkele moeite voor een bijdrage aan versterking van die omgevingsdoelen. Juist dat laatste is een boodschap die de gemeente in woorden uitdraagt, maar hier een kans voorbij laat gaan om het in daden om te zetten. Dit is vanzelfsprekend geen gemakkelijke opgave. Het ontgaat indienster waarom de gemeente van burgers een aanpak vraagt met kwaliteitseisen die zij niet lijkt op te leggen aan eigen planontwikkeling.	Zie onze beantwoording onder 1 ^e , 1 ^e en 1m.
			1d)	Indiener heeft twijfels bij nut en noodzaak. De flessenhals (1x2 banen) onder de spoorlijn Boxtel-Best blijft volledig bestaan. Daarmee wordt de effectiviteit van de verbreding praktisch tenietgedaan. Daarmee wegen de maatschappelijke kosten (financieel, ecologisch, landschap) niet op tegen de maatschappelijke baten.	De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. De uitgevoerde verkeersberekening met bijbehorende dynamische verkeerssimulatie toont aan dat het ontwerp het geprognosticeerde verkeersaanbod van 2030 kan verwerken ter plaatse van de spooronderdoorgang. In de verkeersafwikkeling zijn kruispunten meestal maatgevend in de doorstroming, dit is ook hier het geval. De knelpunten bevinden zich niet op de wegvakken en ook niet in de spoortunnel. De terugslag door het weefvak voor de spooronderdoorgang op het kruisingsvlak van de Parallelweg-Zuid, die nu nog zichtbaar is in de robuustheidstoets (verkeersintensiteit 2030 + 10%), beperkt zich tot een korte periode in de ochtendspits. Er is echter ruimte om het weefvak te verlengen in de fase van het VO naar het DO om terugslag op het kruisingsvlak te

					voorkomen. Er is verder geen sprake van terugslag of beperkte doorstroming in of rondom de tunnel, deze treedt derhalve niet op als flessenhals. Een en ander is toegelicht in paragraaf 12.2 van de ontwerpnotitie.
			1e)	Het plan pretendeert een 'integraal omgevingsontwerp' te zijn dat als zodanig voorsorteert op de Omgevingswet. Indiener is van mening dat er sprake is van een sectoraal weg- of verkeersontwerp met de oude benadering van wat groene inpassing (vanuit de weg gedacht) en aankledingen zoals verwijzingen naar het Duits Lijntje. Het groenbeleid van de gemeente Boxtel, zoals het beleid op het gebied van cultuurhistorie, natuur/bio-diversiteit en duurzaamheid, komt in dit ontwerpplan nergens tot recht. Het is totaal niet te rijmen met het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Boxtel; er wordt slechts traditioneel en niet innovatief naar verkeersoplossingen gezocht. Zo wordt bijvoorbeeld het eigen beleid van de gemeente Boxtel niet meegewogen in hoofdstuk 6.5 (Ecologie van de toelichting). Ook wordt niet aangegeven waarom dit beleid niet meegewogen wordt.	Gezien de verkeerskundige noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan is een goed functionerende verbinding met goede afwikkeling van verkeer weliswaar een belangrijk uitgangspunt, maar er is echter zeker ook aandacht besteed aan cultuurhistorie, natuur en biodiversiteit en duurzaamheid om te komen tot een integraal ontwerp zie paragraaf 2.9.2 en de aangepaste toelichting van het bestemmingsplan (waaronder paragraaf 6.5).
			1f)	Het vastgestelde bomenbeleid van de gemeente Boxtel wordt niet meegewogen. De kap van zoveel volwassen bomen past niet in het beleid van de gemeente Boxtel, te meer omdat de maatschappelijke baten erg beperkt zijn.	In het ontwerp is een integrale afweging gemaakt, waarbij het bomenbeleid is betrokken en het feit dat de Keulsebaan daarin als hoofdstructuur wordt benoemd. De bestaande bomen langs de Keulsebaan maken onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdgroenstructuur. Streefbeeld is een dubbele rij bomen van eerste grootte. Ter plekke van het Duits lijntje is deze bomenrij in eerste instantie aan één kant van de weg geprojecteerd, omdat het Duits lijntje met bijbehorend groen de andere zijde markeerde. Met het verdwijnen van het lijntje is het streven naar een rij bomen van 1e grootte aan beide zijde van de weg passend binnen het bomenbeleid. Soortkeuze is variabel, maar moet passen bij het landschapstype.
			1g)	De toelichting in hoofdstuk 3 is onvolledig. Het gemeentelijk beleid t.a.v. van natuur & milieu en Dommelvisie etc. wordt in dit hoofdstuk niet vermeld en dus ook niet afgewogen.	De toelichting van het bestemmingsplan is hier op aangevuld, zie ook onder 1f.

			1h)	Een van de onderdelen is het wijzigen van de NNB-grenzen. Als uitgangspunt dient gehanteerd te worden dat er een zwaar maatschappelijk belang aan ten grondslag moet liggen. Dat is hier niet het geval. Het grootste gedeelte van de NNB-aantasting via de grenswijziging wordt gerealiseerd om de voormalige Liempdse Barrier beter bereikbaar te maken. Dit is niet als zwaar maatschappelijk belang te betitelen: het is het belang van één ondernemer. De Liempdse Barrier heeft jarenlang met deze eenvoudige toegangsweg kunnen functioneren en de huidige eigenaar (Bibitor) heeft het als zodanig gekocht. Hier ontbreekt dus het groot maatschappelijk belang volledig.	Nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan, als onderdeel van het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, zijn in hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan uitgebreid onderbouwd. De conclusie is de volgende: Met het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, waaronder: • het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg; • de aanleg van de VLK om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk te realiseren; • de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de verkeersafwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd; • verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid rondom de drukke verkeersroute door het centrum. Door middel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel is, wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVVP 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en daarmee ook van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan worden hiermee onderbouwd. Het zwaarwegend maatschappelijk belang is hiermee in voldoende mate aangetoond. Het gaat hier om de capaciteitsuitbreiding van een bestaande weg die reeds dicht tegen het NNB is gelegen. Een capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan zonder dat het NNB wordt geraakt is, onder meer om redenen van verkeersveiligheid en minimaal benodigd ruimtebeslag, niet haalbaar gebleken. Daarbij is een van de uitgangspunten bij deze capaciteitsuitbreiding dat de bestaande aansluitingen op de
--	--	--	-----	--	---

				Keulsebaan, waaronder de aansluiting met de rijbaan Peerkesbos, worden gehandhaafd. In het kader van het ontwerpproces is gezocht naar een duurzaam en verkeersveilig ontwerp van de Keulsebaan, inclusief de bestaande aansluiting van de rijbaan Peerkesbos, in combinatie met een zo beperkt mogelijke aantasting van het NNB.
		1i)	De compensatie NNB, met compensatieperceel aan De Voetboog) is verkeerd benaderd. Al veel eerder heeft de raad van de gemeente Boxtel de visie "Groene Levensader door Boxtel. Inrichtingsvisie Dommel en Smalwater door Boxtel" (zie kaart nr. 4 Traject Bosscheweg-Omleidingskanaal) vastgesteld en aangegeven dat dit voor de functie "Natuur" ingericht zou worden. In het daarbij behorende Bestemmingsplan "Noord-Oost" (vastgesteld in 2015) wordt nogmaals (Toelichting, pag. 49) de betreffende visie als kadervisie gebruikt. Dit perceel als compensatie gebruiken, is een sigaar uit eigen doos. Iedereen mag verwachten dat een gemeentelijke visie tot uitwerking komt. Wanneer gerealiseerde NNB-natuur (Peerkesbos) gecompenseerd wordt, dient dit ook volwaardige compensatie te zijn. Dat ontbreekt hier. Het Peerkesbos is een belangrijk bosgebied dat functioneert als bossysteem en is al meer dan 150 jaar aanwezig. Dit kan ook niet gecompenseerd worden door een veel te kleine oppervlakte (ongeveer 1,2 ha) op een ver afgelegen locatie zonder een ecologische relatie. Terwijl compensatie zoveel mogelijk ter plekke of aansluitend dient te gebeuren is dat ook hier in strijd met de regelgeving gebeurd. Volgens vigerend provinciaal beleid zijn bij het bepalen van de omvang van de compensatie de te compenseren natuurwaarden ingedeeld in categorieën waarbij afhankelijk van de ontwikkelingstijd van de natuur een kwantiteitstoeslag (in oppervlakte en budget) van toepassing is. Voor bos is dat minstens een factor 1.66, dit wordt hier niet toegepast. Zo wordt de invloed op het omringende bos na verwijdering niet meegewogen terwijl dit wel aangetast wordt. Juist het aangetaste deel dient gecompenseerd te worden, dat is hier uiteraard veel meer	Fysieke compensatie kan conform de Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant plaatsvinden in de niet gerealiseerde delen van het Natuur Netwerk Brabant en/of in de niet gerealiseerde ecologische verbindingzones. Het betreft hier dus gebieden die eerder al zijn aangemerkt als natuur, zoals ook het geval in de visie Groene Levensader door Boxtel uit 1999. In de visie is een kostenraming (excl onder andere grondverwerving) opgenomen, maar staat aangegeven dat een nauwe samenwerking tussen diverse overheden noodzakelijk is om de maatregelen te kunnen realiseren. Deze compensatieopgave biedt nu de mogelijkheid om deze aangeduide natuur te kunnen realiseren. Het perceel langs de Voetboog is nog agrarisch in gebruik en is recentelijk door de gemeente verworven met de intentie om dit perceel in te richten als compensatieperceel ten behoeve van de Keulsebaan. Dit perceel grenst aan de ecologische verbindingzone langs de Dommel maar is nog niet ingericht als natuur en als zodanig ook nog niet planologisch bestemd. Over de aankoop en inrichting heeft afstemming plaatsgevonden met Waterschap De Dommel en met de provincie. Deze aankoop biedt mogelijkheden om de EVZ verder te realiseren. Het netto-verlies van de oppervlakte als gevolg van de verbreding van de Keulsebaan bedraagt 6.442 m2. Voor het bepalen van de compensatieverplichting dient dit netto-verlies te worden vermeerderd met een toeslag. Voor deze

				dan de 0,6 ha die berekend is. Het is algemeen bekend dat de ecologische waarde van een kleiner bos kleiner is dan van een groter bos. Volgens de provinciale beleidsregels mag door compensatie geen nettoverlies ontstaan aan ecologische waarden en kenmerken van het desbetreffende gebied in termen van areaal, kwaliteit en samenhang. Ook hiermee is de aangegeven compensatie in strijd. Volgens de provinciale beleidsregels mag door compensatie geen nettoverlies ontstaan aan ecologische waarden en kenmerken van het desbetreffende gebied in termen van areaal, kwaliteit en samenhang. Ook buiten het NNB zijn deze waarden binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan te vinden. Deze waarden worden in het geheel niet gecompenseerd en dit is eveneens in strijd met het vigerende beleid.	aantasting geldt een compensatieopgave van 'aantasting + aantasting x 0,67' hetgeen neerkomt op een compensatieopgave van 10.758 m2. De oppervlakte van het compensatieperceel (zijnde 12.380 m2) voldoet ruimschoots aan de compensatieopgave.
			1j)	Wat betreft duurzaamheid zijn er keuzes mogelijk. Bijvoorbeeld minder CO2-uitstoot door te kiezen voor een lagere snelheid of te bezien of dat toekomstige innovaties de verkeersintensiteit verlagen. Deze keuzes of toekomstige innovaties hebben geen enkele rol gespeeld bij de totstandkoming van dit plan, terwijl alleen de komst van intelligente auto's of zelfrijdende auto's in de toekomst een belangrijk verschil maken t.a.v. de hoeveelheid verkeer die op een weg kan plaatsvinden. Wellicht is een nieuwe weg dan helemaal niet meer nodig.	Er is een duidelijke behoefte voor een capaciteitsuitbreiding/verdubbeling van de Keulsebaan tussen de aansluiting met de A2 en de spoortunnel. Het principe van Duurzaam Veilig (DV) is erop gericht om verkeer zoveel mogelijk te bundelen op hoofdwegen, zoals de Keulsebaan, die daarvoor dan op een juiste wijze ingericht worden. Hiervoor zijn passende ontwerprichtlijnen opgesteld die zorgen voor doorstroming en veiligheid. Het principe van DV zorgt er dan voor dat spreiding van verkeer wordt tegen gegaan over allerlei wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Dit levert dan weer winst op voor het leefmilieu en natuurgebieden. Op basis van de intensiteiten is een Gebiedsontsluitingsweg Type I (GOW type I) noodzakelijk om een goede doorstroming te kunnen waarborgen. Hierbij hoort een wettelijk toegestane maximum snelheid van 80km/u. Een maximum snelheid van 60km/u hoort bij een Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW bubeko) met bijbehorende lagere verkeersintensiteiten. Dit is een uniforme indeling van de wegategorisering in Nederland, die voldoet aan de verwachting van de weggebruiker. Het ontwerp van de

					Keulsebaan was daarop gebaseerd. Echter op basis van voortschrijdend inzicht met betrekking tot onder meer akoestiek, is besloten om de snelheid op een aantal delen van de Keulsebaan te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u. Ten behoeve van de robuustheid en de doorstroming op lange termijn heeft deze aanpassing geen consequenties voor het ontwerp. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.3 en 2.6.3. De invoering van zelfrijdende auto's zal niet op de termijn tot 2030 plaatsvinden en de (positieve) effecten ervan zijn nog zeer ongewis, terwijl de actuele verkeersdruk groeit en in de huidige situatie de filevorming en het sluipverkeer voldoende aanleiding vormen voor het nemen van maatregelen. In de uitwerking wordt conform het Programma van Eisen gezocht naar de meest state-of-the-art technieken om het ontwerp verder uit te werken, zoals het gebruik van 'intelligente' VRI die geschikt zijn om aan te sluiten op toekomstige ontwikkelingen. Hier wordt bij de vervolg uitwerking dan ook uitdrukkelijk rekening mee gehouden. Bij de verdere uitwerking van het VO zullen nadrukkelijk ook andere duurzaamheidsaspecten worden meegenomen op het gebied van water, beplanting en inrichting van bermen, materiaalkeuze, uitvoeringsmethodes et cetera.
			1k)	Indiener heeft van de eigenaar van Peerkesbos vernomen dat er tot op heden niet één poging door de gemeente is gedaan om de benodigde gronden te verwerven. Overigens wenst deze eigenaar, naar onze informatie, zijn bezit niet te verkopen. Volgens indiener is daarmee het plan onhaalbaar. Hetgeen weergegeven is de toelichting van het bestemmingsplan komt hiermee wel in een totaal ander daglicht.	De grondverwerving voor de uitbreiding van de Keulsebaan wordt opgestart na vaststelling van het bestemmingsplan Keulsebaan. Alle betrokken eigenaren zijn hierover geïnformeerd. Het is dus correct dat er nog geen gesprekken hebben plaatsgevonden.
			1l)	De ondernemer, waarvoor Peerkesbos gekapt wordt, levert geen financiële bijdrage. Dit is in paragraaf 8.1. van de Toelichting (Economisch uitvoerbaarheid) niet aangegeven en er wordt ook niet verwezen naar een anterieure overeenkomst waarin het e.e.a. geregeld zou kunnen zijn. Dit is ook strijdig met het vigerend beleid.	De noodzaak tot het kappen van een deel van Peerkesbos is zeker niet het belang van een enkele ondernemer maar het algemeen belang van een robuust en verkeersveilige verbinding naar de A2 om Boxtel en Ladonk ook in de toekomst bereikbaar te houden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder 1h en paragraaf 2.6.3.

			1m)	Het onderzoek naar 'de weg in de omgeving in brede zin' is nu beperkt opgevat en daarmee is er geen aandacht voor wat de weg met de omgeving doet. Vice versa geldt dit ook, mede in relatie tot het verleden en de aanwezige cultuurhistorische waarden. Het huidige planontwerp met het eng begrensde plan- en onderzoeksgebied laat niet zien hoe rekening wordt gehouden met de door de gemeente vastgestelde omgevingsdoelen. Ook doet het geen enkele moeite voor een bijdrage aan versterking van die omgevingsdoelen. Juist dat laatste is een boodschap die de gemeente in woorden uitdraagt, maar hier een kans voorbij laat gaan om het in daden om te zetten. Dit is vanzelfsprekend geen gemakkelijke opgave. Het ontgaat indienen waarom de gemeente van burgers een aanpak vraagt met kwaliteitseisen die zij niet lijkt op te leggen aan eigen planontwikkeling.	Gezien de verkeerskundige noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan is een goed functionerende verbinding met goede afwikkeling van verkeer weliswaar een belangrijk uitgangspunt, maar er is echter zeker ook aandacht besteed aan andere relevante omgevingsaspecten om te komen tot een integraal ontwerp. Voor wat betreft de versterking van de omgevingsdoelen wordt verwezen naar het plan voor de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering, zie bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
			1n)	De problematiek van de Schijndelseweg is op een andere manier door de provincie Noord-Brabant opgelost, namelijk zonder verbreding en met een oplossing voor de omgeving. Hier zijn de maatschappelijke baten veel meer in evenwicht met de maatschappelijke kosten. Het is indienen onduidelijk waarom in hetzelfde dorp deze oplossing niet nogmaals uitgevoerd kan worden. Informatie vanuit de provincie geeft aan dat de Schijndelseweg-oplossing hier goed zou kunnen werken.	De situatie van de Schijndelseweg is niet vergelijkbaar met de functie en de problematiek van de Keulsebaan. De Keulsebaan is een belangrijke ontsluitingsweg voor Boxtel met een directe aansluiting op de A2. In het bijzonder vormt de Keulsebaan een belangrijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein waardoor het aandeel vrachtverkeer op de weg relatief vrij hoog is.
			1o)	De voorgaande onderdelen treffen indienen, omdat Brabant veel investeert in kwaliteit van de weg in de omgeving (A50 en N65) en omdat de gemeente Boxtel nota bene trekker was van de nieuwe verkeersbenadering van 'natuurlijk sturen' (of 'shared space'). Bovendien ziet indienen dat de uitgevoerde participatie binnen deze gespreksgrenzen tot suggesties leidt die participatie tot een karikatuur degraderen. De genoemde Richtlijn Duurzaam Veilig (die niet voor indienen was in te zien) wordt als 'wet' gehanteerd hetgeen ons onjuist voorkomt. Al deze aspecten lijken te veel op een hele minimale basis van inspraak en medezeggenschap. Bovendien liggen hier prachtige kansen van coöperatie en synergie, die nu volledig onbenut worden.	Voor wat betreft het proces en de participatie wordt verwezen naar paragraaf 2.4 en het proces voor de Keulsebaan onder 1a/b. De Richtlijn Duurzaam Veilig Richtlijn is voor eenieder in te zien. Het is een richtlijn en is als zodanig ook toegepast.

2.	Zaaknr.: 1086170 Ontvangst: 22-05-2019	Stichting Transition Town Boxtel	2a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB. Indiener is ongerust over de gepresenteerde plannen. Indiener heeft kennisgenomen van de zienswijze van de Natuurwerkgroep Liempde. Zij merkt op dat zij zich ernstig zorgen maakt over de kwaliteit van de gepresenteerde beleidsvoorstellen en de procedurele fouten die gemaakt worden. Indiener stelt dat in deze fase een pas op de plaats nodig is qua aanleg van nog meer autowegen ten koste van natuurwaarden vanwege de belangrijke ontwikkeling van het (inter)nationale klimaatbeleid en ook het recent gepubliceerde rapport van het International Panel on Biodiversity and Ecological Services (IPBES). Ook de snelle voortgang van de techniek en van snel veranderende sociale patronen duiden op geheel nieuwe trends die manen tot terughoudendheid met plannen voor nieuwe infrastructuur.	Aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel uitmaakt, ligt een zorgvuldig proces en belangenafweging ten grondslag. De bereikbaarheid van Boxtel en Ladonk moet voor de komende periode goed zijn geborgd. Het deelproject Keulsebaan levert daar een belangrijke bijdrage aan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragrafen 2.4, 2.5 en 2.6.3. Genoemde ontwikkelingen en innovaties in de techniek en de (positieve) effecten ervan zijn nog ongewis, terwijl de actuele verkeersdruk groeit en in de huidige situatie de filevorming en het sluipverkeer voldoende aanleiding vormen voor het nemen van maatregelen. Daarnaast is van belang dat het hier voor een groot deel gaat om benutting van de bestaande infrastructuur.
			2b)	Indiener heeft kennisgenomen van de zienswijze die is ingediend door de Natuurwerkgroep Liempde. Indiener merkt op dat hij zich ernstig zorgen maakt over de kwaliteit van de gepresenteerde beleidsvoorstellen en de procedurele fouten die gemaakt worden. Dat stemt niet alleen tot nadenken, maar vooral tot betere procedures en het respecteren van de eigen regels en voorwaarden.	Indiener ondersteunt de zienswijze van de Natuurwerkgroep Liempde. Wij verwijzen naar onze inhoudelijke beantwoording op de zienswijzen hiervoor onder 1.
			2c)	Indiener steunt de aangevoerde en onderbouwde bezwaren die door de Natuurwerkgroep Liempde zijn beschreven. Cruciaal punt is dat verbreding van de Keulsebaan inderdaad geen zin heeft als de vergrote capaciteit volledig vastloopt bij de treintunnel met twee banen. Nieuwe technieken, maar ook een betere coördinatie, reductie en spreiding van aan- en afvoer door de gezamenlijke bedrijven om de bestaande wegen veel optimaler te gebruiken, zouden eerst en vooral geagendeerd moeten worden. Het is een algemene leidraad voor een duurzame toekomst: leer meer te doen met minder, privé, zakelijk maar ook in het beleid.	Zie onze reactie onder 1 ^e en 1f.
			2d)	Het stuit indiener tegen de borst dat er bovendien weer zoveel grote bomen worden opgeofferd voor nieuwe wegenplannen. Wat dit betreft kunnen we melden dat ook de	Voor de capaciteitsuitbreiding is de kap van enkele bomen helaas onvermijdelijk. Verwezen wordt naar het plan voor de

				werkgroep Bomen Brigade Boxtel zich uitdrukkelijk aansluit bij de genoemde bezwaren.	landschappelijke inpassing, bijlage 18 van het bestemmingsplan.
3.	Zaaknr.: 1143058 Ontvangst: 04-06-2019		3	In het ontwerp-bestemmingsplan zijn de percelen, bekend onder kadastraal nummer BTLOO P503 en BTLOO P237, gedeeltelijk opgenomen. Beide percelen zijn in eigendom van indiener en hebben in het huidige bestemmingsplan Buitengebied 2011 de bestemming Agrarisch. De bestemming van deze percelen wil de gemeente in het ontwerpplan gedeeltelijk veranderen van Agrarisch naar Verkeer. Echter, tot op heden is er geen contact geweest tussen indiener en de gemeente met betrekking tot eventuele aankoop van de percelen door de gemeente. Aangezien de percelen in eigendom van indiener zijn en indiener hier officieel niet van op de hoogte is, acht hij het niet wenselijk dat de bestemming van deze percelen verandert. Dit mede omdat hij van mening is dat de realisatie verbreding Keulsebaan (zoals nu beschreven dan wel de aankoop van deze percelen door de gemeente) na vaststelling van het bestemmingsplan niet wordt verwezenlijkt binnen een termijn van 10 jaar. Na de voorgenomen verandering in een bestemming Verkeer is de grond voor indiener niet meer bruikbaar als agrarische grond. Bovendien is de grond niet bruikbaar voor een verkeersbestemming wanneer de gemeente in de toekomst het eigendom van deze percelen wil verwerven en hierover met indiener geen overeenstemming wordt bereikt.	De betrokken grondeigenaren zijn in het voortraject schriftelijk geïnformeerd over de plannen en specifiek uitgenodigd voor informatiebijeenkomsten in 2018 en 2019. Daarbij is de uitnodiging gedaan om indien gewenst een en ander in een persoonlijk gesprek nadert toe te lichten. De grondverwerving voor de uitbreiding van de Keulsebaan wordt formeel opgestart na de vaststelling van het bestemmingsplan Keulsebaan. Betrokken eigenaren zijn hierover geïnformeerd.
4.	Zaaknr.: 1143102 Ontvangst: 28-052019	Fietsersbond Afdeling Boxtel	4a)	Ter onderbouwing van de zienswijze treedt indiener buiten de scope van het ontwerpbestemmingsplan. De basis van deze onderbouwing is als bijlage bij de zienswijze toegevoegd. In de bijlage onderbouwt de Fietsersbond hun keuze voor een andere fietspadenstructuur tussen Boxtelcentrum en de Keulsebaan hetgeen leidt tot een andere wegenstructuur en een mogelijk andere inrichting van de kruispunten met de Keulsebaan.	De Fietsersbond is van oordeel dat het ontwerp anders moet en kan en doet hiervoor enkele voorstellen. Zie onderstaande reactie op deze voorstellen.

			4b)	De Fietzersbond treft in de 'Ontwerpnootie Capaciteitsuitbreiding Keulsebaan' een voorlopig ontwerp voor een tamelijk fantasieloze uitbreiding van een 2-baans weg naar een 4-baan weg aan, met kruispunten op vrijwel dezelfde plek als waar ze nu liggen. Zelfs het beschikbaar komen van het tracé van het Duitse Lijntje heeft niet geleid tot nieuwe gedachten over hoe de zuidelijke in-/uitgang van Boxtel kan worden ingericht naar een representatief en toekomstbestendig niveau. De Fietzersbond is van mening dat dit anders kan, en moet. Door de focus van het ontwerp op de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan volledig te leggen op de bestuursovereenkomst komen dit soort alternatieven niet aan de orde. Nog erger: indien we de weg van het voorlopig ontwerp blijven volgen worden dit soort alternatieven onhaalbaar.	De scope van het voorliggend ontwerp is gebaseerd op de afspraken in de bestuursovereenkomst tussen Rijk, Provincie en gemeente. Hieraan is een zorgvuldig proces vooraf gegaan. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. In het ontwerp wordt er vanuit gegaan dat de bestaande aansluitingen waar mogelijk worden gehandhaafd. Dit uitgangspunt is ook van toepassing op de (brom)fietsstructuur. De huidige structuur (incl. oversteekvoorzieningen bij kruispunten) wordt minimaal behouden. De fietsstructuur wordt, binnen de gedefinieerde scope, bovendien gescheiden van motorvoertuigen met een hogere snelheid. Daarnaast is er rekening mee gehouden dat het ontwerp toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk maakt. Zo was en is er nog geen duidelijkheid over het tracé van de snelfietsroute. Ingeval deze over de noord-zuid-as zou komen is onderzocht of deze ontwikkeling inclusief een ongelijkvloerse kruising binnen het ontwerp mogelijk zou zijn. Dat blijkt het geval. Zodra de plannen hiervoor vaste vormen krijgen zullen deze waar mogelijk worden geïntegreerd in het ontwerp van de Keulsebaan. Het is daarom het streven van het college om het ontwerpproces van de Snelfietsroute vóór de realisatiefase van de Keulsebaan af te ronden.
			4c)	De aanleg van een fietspad parallel aan de Keulsebaan vanuit Liempde tot kruispunt de Goor is korter dan de route via Goorestraat maar minder aantrekkelijk dan de route via Goorestraat. Het is wel belangrijk een goede aansluiting op oversteek met de Eindhovenseweg te realiseren.	In de uitwerking van MOVE'31 wordt een doorkijk gemaakt naar de resterende knelpunten in het onderliggend wegennet zoals onder meer de Eindhovenseweg en de fietsstructuur. Hierin wordt ook nut en noodzaak voor de aanleg van een fietspad parallel aan de Keulsebaan vanuit Liempde tot kruispunt de Goor afgewogen. Dit is een parallel proces waarbij de raakvlakken onderling worden afgestemd. De aanleg van een fietspad tussen Liempde en kruispunt de Goor wordt in het ontwerp niet onmogelijk gemaakt.

			4d) Op deze plaats herhaalt indiener hier een belangrijke beslissing van uw raad: <i>"Daar waar het hoofdfietsnetwerk andere wegen kruist, hebben fietsers voorrang. Op locaties waar het hoofdfietsnetwerk een (drukke) gebiedsontsluitingsweg voor autoverkeer kruist, lost de gemeente dit op met een ongelijkvloerse kruising of met (bij) een (bestaande) rotonde. Het plaatsen van een verkeerslicht geldt als 'second best' oplossing."</i> Als dit besluit niet van toepassing is op kruisingen van het hoofdfietsnetwerk met een 4-baans weg is het indiener een raadsel op welke kruisingen dat besluit wél van toepassing zou zijn. In het tracé voor de nieuwe Keulsebaan vindt indiener 3 noord-zuid-kruispunten met een ongelijkvloerse oversteek met VRI: 1. Eindhovenseweg (thans rotonde de Goor); de hoofdfietsroute richting Best en Eindhoven kruist hier de Keulsebaan, 2. Oirschotseweg (een reconstructie van de huidige VRI-oversteek naar Kleinder Liempde en rotonde Everbos); de hoofdfietsroute richting Oirschot kruist hier de Keulsebaan, 3. Peerkesbos (thans een koude oversteek); een restaurant aan de zuidzijde is op deze manier, ook voor de fiets, bereikbaar. Er is i.v.m. gevaar voor fietsers niet gekozen voor een (turbo-) rotonde. Ruimtegebrek en doorstroming kunnen daarvoor ook redenen zijn. Snelverkeer en langzaam verkeer komen echter met elkaar in conflict door een VRI. Met ongelijkvloerse kruisingen (noord-zuid-tunnel onder de Keulsebaan en oost-west tunnel onder de Eindhovenseweg) kunnen alle bestemmingen worden bereikt: - Best en Eindhoven recht door via het bestaande fietspad, - Oirschot via de tunnel en een (zuidelijke) verbindingsweg naar de Oirschotseweg, parallel langs de Keulsebaan, - Peerkesbos via de Oorsprong.	Uit de richtlijnen en het gemeentelijk beleid komt een voorkeur naar voren voor een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Eindhovenseweg. In de scope zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst PHS zijn geen vrijliggende (brom-)fietspaden dan wel ongelijkvloerse voorzieningen voorzien en blijft de huidige (brom-)fietsstructuur gehandhaafd. Een en ander is toegelicht in paragraaf 6.3 van de ontwerpnoot. Een mogelijke ongelijkvloerse kruising wordt daarom bezien in relatie tot het tracé van de snelfietsroute omdat deze bepalend zal zijn voor de locatie van de kruising. Zie voor een nadere toelichting eveneens het antwoord onder 4b.
--	--	--	---	--

				Daarmee bereiken we volgens indiener in dit gebied: - een fietsstructuur die vrijwel volledig is ontvlochten van het snelverkeer, - een bijdrage aan de SFR die volledig kan voldoen aan de criteria van de provincie, - een ontsluiting van aanwonenden van Eindhoveneweg en Kleinder Liempde naar veilige en comfortabele fietsroutes en voetganger-zones. Daarnaast: - besparing op kosten van fietsvoorzieningen ('deelname' in de VRI's) op alle genoemde kruispunten, - zodoende ook verbetering van doorstroming van snelverkeer - de mogelijkheid om op de kruispunten (turbo)-rotondes te overwegen i.p.v. VRI's.	
			4e)	De afsluiting van de dubbele overweg en de capaciteitsverhoging van de Keulse Baan zal tot gevolg hebben dat de verkeersdruk op de Eindhoveneweg (thans ± 10.000 mvt per werkdag) met meer dan 40% zal toenemen. Voor dergelijke wegen is de gewenste fietsruimte volgens CROWregels tenminste 13m en voor enige toekomstbestendigheid tenminste 15m breed. Indiener refereert aan de breedte van andere in- en uitvalswegen. De huidige Eindhoveneweg is over vrijwel de hele lengte 2x3m (auto's) + 2x2m (fietsen), in totaal dus 10m breed. De brug over de Dommel is 15.5m breed, maar ter plaatse van Providentia is naast de weg geen enkele ruimte voor verbreding. De breedtemarges zijn op veel plaatsen nauwelijks groter. Het is onredelijk om aanwonenden te verplichten om ruimte tussen de woning en de weg prijs te geven. Kortom; de ruimte voor de weg met een Snelfietsroute (SFR) is te klein. Indiener adviseert in het plannen en aanleggen van de SFR oostelijk en/of westelijk van de huidige bebouwing. Met deze plannen zou rekening gehouden moeten worden.	De Eindhoveneweg tussen het kruispunt met de Keulsebaan en komgrens is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (GOW bubeko). Deze voldoet in zijn huidige vorm aan de minimale richtlijnen. Vanaf het kruispunt met de Keulsebaan tot de komgrens wordt de Eindhoveneweg in voorliggend ontwerp ingericht conform de optimale richtlijnen voor de breedte van het fietspad en de rijbaan. Binnen de komgrens worden in het kader van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan geen aanpassingen aan de Eindhoveneweg uitgevoerd. Het tracé van de snelfietsroute is een afzonderlijke opgave en maakt geen onderdeel uit van dit ontwerp. Wel is er rekening mee gehouden dat het ontwerp mogelijke toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk maakt. Zie voor een nadere toelichting het antwoord onder 4b/d.

5.	Zaaknr.: 1143106 Ontvangst: 28-05-2019		5a) Indiener vreest voor de geluidhinder die ontstaat door het ontwerpbestemmingsplan. Bekend is bijvoorbeeld dat geluid ook verder van de bron als het ware "neerslaat" waardoor daar de hinder groter wordt. Dit ondanks dat berekeningen aantonen dat het niet zo zal zijn. Wat is de toename van het geluid bij de woning van indiener als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan? Wat zal dit zijn als in de toekomst nog meer (vracht)verkeer komt? Wat is de toename van het geluid bij het kruispunt Keulsebaan — Oirschotseweg en kruispunt Keulsebaan - Eindhoveneweg, met name door afremmend en optrekkend (vracht)verkeer? Komen hier nog geluidwerende voorzieningen voor? Zo nee, waarom niet? De Parallelweg Zuid wordt, zeker als de dubbele overweg wordt afgesloten, ook drukker. Wat is de toename van het geluid hierdoor? Worden hier nog geluidwerende voorzieningen voor getroffen? Zo nee, waarom niet? Als straks het PHS door ProRail wordt doorgevoerd, wordt de geluidsoverlast nog groter. Is hier nu al rekening mee gehouden? Zo nee, wordt dat dan gedaan door ProRail? Komen er dan alsnog geluidswerende voorzieningen langs bijvoorbeeld de Parallelweg Zuid? Zo nee, hoe wordt de overlast dan beperkt (tot bijvoorbeeld het huidige niveau)? Wat is het effect van de toename van het verkeer op de Eindhoveneweg? Hoe wordt rekening gehouden met het effect van "neerslaan" van geluid verder weg?	In hoofdstuk 2 en 3 van het akoestisch onderzoek wordt uitgebreid ingegaan op de wetgeving en de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek. Er is geen aanleiding aan te nemen dat niet het juiste rekenmodel of de onjuiste uitgangspunten zijn gebruikt. Indiener vraagt naar de toename van geluid op de woning als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan. Zowel in de huidige (2019) als in de toekomstige situatie (2030) wordt op de woning Kleinderliempde 8, vanuit de voor deze woning relevante onderzochte wegen (Eindhoveneweg, Keulsebaan en Parallelweg Zuid), voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder van 48 dB. Toenames onder de 48 dB zijn in het kader van de Wet geluidhinder niet relevant. Indiener vraagt naar de gevolgen voor de toekomst. Door middel van een verkeersmodel wordt de verkeersintensiteit en de verdeling tussen lichte, middelzware en zware voertuigen bepaald. Conform de wetgeving wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. Hierbij is rekening gehouden met de verkeersintensiteit van het jaar 2030. Binnen het model 2030 is ook meegenomen dat de dubbele spoorovergang voor gemotoriseerd verkeer dan is afgesloten. Binnen het rekenmodel wordt ook rekening gehouden met afremmend en optrekkend verkeer bij een kruispunt (kruispuntcorrectie). Voor wat betreft de geluidwerende voorzieningen getroffen: de bestaande geluidschermen blijven gehandhaafd. Daarnaast wordt waar beheerstechnisch mogelijk en noodzakelijk ook gebruik gemaakt van geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidarm asfalt. Qua wegbeheer is het niet wenselijk om op en nabij kruisingsvlakken geluidarm asfalt toe te passen. Daarnaast worden minimale lengtes van 200 meter aangehouden om een lappendeken van verschillende asfaltsoorten te vermijden. Aan de woning zijn geen maatregelen
----	---	--	--	--

					noodzakelijk mede omdat aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voldaan. Alleen indien hiertoe aanleiding is, wordt de cumulatie in beeld gebracht. Dit betreft de woningen waarvoor een hogere grenswaarde besluit wordt genomen. Dit is niet het geval voor Kleinderliempde 8. Geluidmaatregelen aan of langs het spoor worden door ProRail in beeld gebracht en vallen buiten dit bestemmingsplan.
			5b)	De aansluiting van Kleinderliempde op de Parallelweg Zuid is direct voor de verkeerslichten van het kruispunt Keulsebaan / Oirschotseweg. Bij drukte (en indienen heeft tijdens de werkzaamheden aan het spoor Den Bosch - Eindhoven en tijdens de sluiting van de dubbele spoorweg in mei 2019 gezien dat het erg druk werd) is het onmogelijk voor verkeer vanuit Kleinderliempde (vrachtverkeer, (lange!) landbouwvoertuigen, auto's, fietsers, nood- en hulpdiensten etc.) zich op te stellen op de Parallelweg Zuid voor het kruispunt met de Keulsebaan om zo de Keulsebaan op te kunnen. Hoe wordt dit opgelost? Dit geldt ook als bijv. nood- en hulpdiensten Kleinderliempde moeten bereiken, maar dat door de drukte en opstelrijen van verkeer voor de VRI niet mogelijk is. Hoe wordt dit opgelost?	De aansluiting van rijbaan Kleinderliempde op de Parallelweg Zuid is inderdaad dicht bij het kruispunt met de Keulsebaan gelegen, vergelijkbaar zoals in de huidige situatie met de rotonde. Door middel van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan en de plaatsing van verkeerslichten zal de doorstroming ter plaatse beter zijn dan in de huidige situatie. Uit de uitgevoerde simulatie blijkt dat in de nieuwe situatie voldoende mogelijkheden ontstaan om op te rijden vanaf Kleinderliempde richting de Keulsebaan. Enkel in de spits zou het in sommige gevallen voor kunnen komen dat er een wachttijd ontstaat. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) (artikel 14) is bovendien opgenomen dat verkeer een kruispunt niet mag blokkeren. Ter accentuering van het kruispunt kan een wit kruis opgenomen worden ter verduidelijking dat het kruispunt niet geblokkeerd mag worden. Dit wordt in de fase van het VO naar het DO nader uitgewerkt. Ten aanzien van de hulpdiensten wordt de regeling van de verkeerslichtinstallaties op de Keulsebaan opgesteld in overleg met de Veiligheidsregio. Er wordt overlegd over de beste technische mogelijkheden om prioriteit aan hulpdiensten te geven in geval van calamiteiten. Daarnaast wordt bovendien een calamiteitendoorsteek gerealiseerd vanaf de Eindhovenseweg richting Kleinderliempde voor 2e lijns hulpvoertuigen.

			5c)	Indiener maakt zich zorgen dat door de toename van het verkeer op de Eindhovenseweg, Keulsebaan en Parallelweg Zuid, het fijnstof toeneemt en indiener daardoor gezondheidsrisico's loopt. Wat betekent het plan in dit kader voor de gezondheid van indiener? Hoe heeft de gemeente dat onderbouwd? Kan indiener deze onderbouwing ontvangen? Welke maatregelen worden hiervoor getroffen?	Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit door het totale maatregelenpakket. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle toetspunten de concentraties van NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5} aan de gestelde jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Ook het maximale aantal overschrijdingen van uurgemiddelde en daggemiddelde grenswaarden wordt nergens overschreden.
			5d)	Door de toename van het verkeer op de Parallelweg Zuid wordt de privacy van indiener slechter. Indiener wil een grondwal langs de Parallelweg Zuid over het gedeelte tussen het kruispunt Keulsebaan en het restaurant Nine (Parallelweg Zuid 35 te Boxtel). Kan deze wal in het plan worden opgenomen? Indien dit door ruimtegebrek in de nabijheid van het kruispunt Keulsebaan niet mogelijk is, dan bijvoorbeeld vanaf de huidige rotonde Keulsebaan - Parallelweg Zuid tot aan restaurant Nine.	Het inpassen van een grondwal langs de Parallelweg-Zuid over zowel het te handhaven deel als het nieuwe deel is niet mogelijk in verband met ruimtegebrek, zowel tussen het fietspad en de weg als tussen het fietspad en de sloot. Het bestaande geluidsscherm wordt gehandhaafd en waar de mogelijkheid hiertoe is, wordt aanvullend groen aangebracht (met name tussen de aansluiting Kleinderliempde en het kruispunt met de Keulsebaan).
Zaaknr.: 1145422 Ontvangst: 28-05-2019 6.	Vereniging De Dommel door Boxtel		6a)	Indiener heeft, gelet op de doelstelling, in het ontwerp van het bestemmingsplan gezocht naar enige notatie c.q. compassie met het leefmilieu van de Dommel en het Dommeldal. Indiener is op de hoogte van het algemeen streven natuurwaarden te behouden en zo mogelijk te versterken. Plannen, zoals Landschap van Allure en andere plannen, waarin deze algemene beleidsdoelstelling wordt verwoord en zoveel mogelijk wordt gerealiseerd, getuigen daarvan. Indiener is echter teleurgesteld in het ontwerpplan, het verzoek voor een hogere grenswaarde geluid en het voornemen om een aanpassing van de NBB-begrenzing te verzoeken. Voor zover er in het ontwerpplan iets is terug te vinden over natuur, ecologie, milieu en aanverwante zaken, zijn er alleen bepalingen opgenomen die strikt juridisch nodig zijn en zich vrijwel alleen beperken tot het strikte bestemmingsplangebied en de begrenzing daarvan. Geluidsnormen zijn strikt wettelijk toegepast c.q. worden aangepast.	Via de klankbordgroep en de werkgroepen voor de diverse deelprojecten van het Maatregelenpakket Boxtel is iedereen uitgenodigd om mee te denken en te adviseren over de uitwerking van de deelprojecten, waaronder de Keulsebaan. Gezien de verkeerskundige noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan is een goed functionerende verbinding met goede afwikkeling van verkeer weliswaar een belangrijk uitgangspunt, maar er is echter zeker ook aandacht besteed aan cultuurhistorie, natuur en biodiversiteit en duurzaamheid om te komen tot een integraal ontwerp zie paragraaf 2.9.2 en de aangepaste toelichting van het bestemmingsplan (waaronder paragraaf 6.5). Met het oog op de waarden in het gebied, waaronder het Dommeldal, is voor de uitbreiding van de Keulsebaan zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De uitbreiding vindt dan ook met name plaats aan de zuidzijde van de Keulsebaan. Van een aantasting van het Dommeldal is derhalve geen sprake.

				Er zijn wel enkele zaken opgenomen, die te maken hebben met het cultureel erfgoed, maar er is niets te lezen over landschappelijke inpassing in ruimer verband. Zo zou men nabij het Dommeldal toch wel in ieder geval meer dan strikt juridisch noodzakelijk mogen verwachten.	Voor wat betreft de versterking van de omgevingsdoelen wordt verwezen naar het plan voor de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering, zie bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
			6b)	Zonder insprekende natuurminnende vertegenwoordigers in de onderliggende werkgroepen te kort te doen, moet van het hart dat de natuurcompensatie van het beschermde natuurgebied van Peerkesbos in het Dommeldal op een totaal andere plek in Boxtel ons gekunsteld voorkomt en zelfs ingaat tegen de algemene doelstelling het open Dommeldalgebied te behouden en te versterken. Indienster vindt dat de gemeente een meer geloofwaardige en bij het gebied horende oplossing zou moeten vinden.	De compensatie van het perceel dat nodig is voor de Keulsebaan wordt ruim gecompenseerd aan het perceel langs de Voetboog. Deze compensatie is geheel in overeenstemming met de spelregels voor NNB. Een geschikte andere locatie voor fysieke compensatie direct in de omgeving van de Keulsebaan was niet aanwezig. In paragraaf 6.5.4.3 van het ontwerpbestemmingsplan en in bijlage 12 wordt het inrichtingsvoorstel toegelicht. Over dit inrichtingsvoorstel heeft afstemming plaatsgevonden met de provincie Noord-Brabant en met Waterschap De Dommel. In het inrichtingsvoorstel voor het compensatieperceel aan de Voetboog wordt rekening gehouden met het open karakter van het 'Dommeldal' en wordt aangesloten bij de reeds gerealiseerde EVZ.

			6c)	Indiener heeft bezwaar tegen het verdwijnen van één van de twee rijen bomen aan de noordkant van de toekomstige Keulsebaan. Zij vindt dat hier een kans ligt voor inpassing in het bestaande, zeer nabije en te versterken landschap van de Dommel Indiener pleit niet direct voor een massieve geluidswal, maar er zijn ook andere maatregelen mogelijk om de geluidsinvloed en visuele aantasting van dit landschap te voorkomen c.q. te beperken. Een beplante, bescheiden aarden wal zou zo'n effect al kunnen hebben. Dat zou tevens gunstig zijn voor het geluidsniveau dat nu de aanwoners aan de noordkant van de Dommel al bereikt en bij zuidenwind de bewoners uit hun slaap houdt. Het beplanten met wat struikgewas is echt onvoldoende.	De bomenrij die het dichtst bij de rijbaan staat dient te verdwijnen vanwege de richtlijn voor de obstakelvrije zone naast de weg. Deze richtlijn is er om er voor te zorgen dat voertuigen die naast de weg belanden voldoende ruimte hebben om tot stilstand te komen. Ingeval er bomen staan in die obstakelvrije zone is er een grote kans op ernstige ongevallen. In het plan voor de landschappelijke inpassing (zie bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is aandacht besteed aan de inpassing van het ontwerp in de omgeving waarbij ook het karakter van het Dommeldal is betrokken. Een wal wordt als niet wenselijk gezien gelet op het behoud van het zicht op het open karakter van het Dommeldal.
			6d)	Elk zinnig mens begrijpt dat de aanleg van een vierbaanse weg negatieve gevolgen heeft op het geluidsniveau en de uitstoot van allerlei schadelijk stoffen. Het gebruik van deze verbinding zal behoorlijk toenemen, zoals ook in het plan wordt becijferd. Het kan wel zijn dat de gevolgen binnen de binnen de wettelijke normen vallen, maar gezien de algemene doelstellingen van de gemeente ten aanzien van natuur en milieu had indiener meer van de gemeente verwacht.	In reactie hierop wordt verwezen naar de paragrafen 2.3, 2.3.6 en 2.9 met daarin een toelichting op de afwegingen en keuzes van de verschillende aspecten.
7.	Zaaknr.: 1176134 Ontvangst: 11-06-2019		7a)	Indiener vreest dat dat uitbreiding van de Keulsebaan tot nog meer overlast leidt dan nu al wordt ervaren. Het vele verkeer en dan met name het vrachtverkeer geeft nu al zoveel geluidsoverlast dat het leefgenot wordt aangetast. De ramen van slaapkamers aan de zijde van de Keulsebaan moeten 's nachts gesloten blijven om de nachtrust niet te verstoren, werken in de tuin is niet altijd prettig als de windrichting verkeerd staat en daarnaast vreest indiener voor het fijnstof dat het vele verkeer veroorzaakt. Verbreding van de Keulsebaan zal deze problemen alleen maar vergroten. Het gebruik van geluidsarm asfalt zal daar weinig aan veranderen denkt indiener.	De Keulsebaan komt ter hoogte van Goorestraat niet dichterbij de bebouwing aan de noordzijde te liggen. Ook zonder het uitbreiden van de capaciteit van de Keulsebaan zal een groei in verkeer plaatsvinden. In de bestaande situatie zou dit filevorming en gebrekkige doorstroming met zich mee brengen, waardoor sluipverkeer over Goorestraat alsmede de overlast vanaf de Keulsebaan zouden toenemen. Juist door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt blijven, ondanks de onvermijdelijke groei. De uitbreiding van de Keulsebaan levert zonder toepassing van geluidarm asfalt een lichte toename op (geluidbelasting 2030 ten opzichte van 2019). De toename is minder dan 2 dB waardoor er voor de woning van indiener geen sprake is van

					een reconstructie Wet geluidhinder. De toename wordt door het toepassen van geluidarm asfalt meer dan tenietgedaan waardoor er sprake is van een lichte afname. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit door het totale maatregelenpakket. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle toetspunten de concentraties van NO2, PM10 en PM2,5 aan de gestelde jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Ook het maximale aantal overschrijdingen van uurgemiddelde en daggemiddelde grenswaarden wordt nergens overschreden.
			7b)	Indiener twijfelt eraan of het verbreden van de Keulsebaan een effectieve oplossing is voor het verbeteren van de doorstroming van het verkeer naar het industrieterrein. De tunnel onder de spoorlijn naar Eindhoven blijft immers een flessenhals. Zolang die hals blijft bestaan zullen 's ochtends files ontstaan richting het industrieterrein. Daar moet immers het overgrote deel van het verkeer in de ochtend naartoe. Ook in de huidige situatie ziet indiener dat veel automobilisten het doorgaans rustige straatje bij indiener gebruiken als sluiproute om de files (gedeeltelijk) te vermijden. Dit leidt soms tot gevaarlijke situaties op de Liempdseweg (veel schoolgaande jeugd die daar fietst) en in de Goorestraat. Dit wordt alleen maar erger als de verkeersintensiteit op de Keulsebaan groter wordt en daar files (of ongelukken) ontstaan.	De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder 1d en paragraaf 2.6.2. Door de Keulsebaan te verbreden kan het verkeer beter verwerkt worden en is er minder kans op filevorming of congestie. Een ongeval kan plaats vinden, maar met twee rijstroken per rijrichting kan een calamiteit makkelijker gepasseerd worden. De kans op sluipverkeer op de Liempdseweg en de Goorestraat wordt daarmee minimaal.
8.	Zaaknr.: 1176139 Ontvangst: 11-06-2019	Werkgevers- vereniging Boxtel en omgeving	8a)	Indiener wil benadrukken geen bezwaar te hebben tegen de verbreding en de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. Deze uitbreiding is naar zijn mening ook noodzakelijk om de bedrijventerreinen van Boxtel, specifiek van Ladonk, goed bereikbaar en goed ontsloten te houden. Wel plaatst indiener kanttekeningen bij de flessenhals/fuik bij de spoorwegondergang, die in het tracé is opgenomen. Naar de mening van indiener is het een gemiste kans dat het tracé ter plaatse niet verbreed wordt. Niet verbreden zal leiden tot verkeersopstoppen ter plaatse.	De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2.

			8b)	Indiener plaatst kanttekeningen bij het uitgangspunt dat rotondes niet mogelijk zijn vanwege de beperkte verkeerscapaciteit en dat bij een turbo rotonde geen veilige oversteek voor fietsers gegarandeerd kan worden. Met voldoende budget en technische maatregelen kan ook de veiligheid van fietsers verzekerd worden. Daarvan zijn genoeg voorbeelden in het land te vinden.	Als gevolg van de verbreding van de Keulsebaan naar 2x2 rijstroken dienen de kruispunten uitgevoerd te worden als (turbo)rotonde of VRI-kruispunt. Een turborotonde kan in combinatie met een ongelijkvloerse kruising inderdaad een veilige oplossing bieden voor fietsers. Echter dan blijft de verkeersafwikkeling een aandachtspunt. De keuze voor VRI versus rotonde is niet enkel gemaakt op basis van de fietsstructuur en mogelijke afdekongevallen. Uit simulaties en modelonderzoek blijken (turbo-)rotondes het verkeer niet goed te kunnen verwerken ter plaatse van de aansluitingen met de A2 en het kruispunt met Parallelweg Zuid / Oirschotseweg. Hoewel de capaciteit van een rotonde in theorie voldoet, is het aandeel rechtdoor rijdend vrachtverkeer dat rechts blijft rijden op de rotonde een beperkende factor in een goede doorstroming op de rotonde alsmede de trajectsnelheid in zijn algemeen. Het vergroten van de rotondes heeft daar nauwelijks effect op. Om een uniform beeld met een goede doorstroming te creëren, alsmede de mogelijkheid om de verkeersstromen te beïnvloeden/regelen, is op alle kruispunten in het tracé gekozen voor een VRI. De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan door middel van de verbreding zorgt, samen met de plaatsing van goed afgestelde (intelligente) VRI, voor een goede doorstroming en afwikkeling van het verkeer en een veilige gelijkvloerse fietsoversteek. Daarnaast is de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen niet haalbaar binnen de scope van het project met het daarbij behorende budget. De komst van de Snelfietsroute tussen Eindhoven en Den Bosch kan wellicht mogelijkheden creëren om een ongelijkvloers kruispunt voor fietsers te realiseren. De inpassing hiervan wordt in het huidige ontwerp niet onmogelijk gemaakt.
			8c)	Indiener plaatst ook kanttekeningen bij de betrouwbaarheid van het gehanteerde verkeersmodel en de toetsing aan de telgegevens van 2016. Naar zijn mening dient van recentere telgegevens en prognoses uitgegaan te worden.	Een verkeersmodel biedt een representatief en betrouwbaar beeld van de prognoses en verkeersbewegingen. Een verkeersmodel verschaft een zo goed mogelijke benadering van de werkelijkheid op basis van de beschikbare informatie.

					Het is een landelijk uniform gehanteerde en geaccepteerde methode. Uiteraard zal een model nooit volledig overeenkomen met de werkelijkheid. Door middel van ondersteunende tellingen in de bestaande situatie wordt de betrouwbaarheid van het model gevalideerd. Zie paragraaf 2.7. Sinds kort beschikt de gemeente over een nieuw geactualiseerd regionaal en Boxtels verkeersmodel. Het Boxtelse verkeersmodel 2019 is gekalibreerd op verkeerstellingen in de gehele provincie uit 2015 en van de gemeenten Boxtel en Sint-Michielsgestel uit 2019. Dit verkeersmodel is verder geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Het verkeersmodel biedt hiermee een goede en actuele verkeersprognoses voor de toekomst. Zie paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het verkeersmodel.
			8d)	Het belang van indiener is gediend met een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de bedrijventerreinen, specifiek van Ladonk. Zoals gesteld heeft hij inhoudelijk geen bezwaren tegen de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, maar stelt hij zich wel op het standpunt dat deze uitbreiding in samenhang bezien dient te worden met de overige noodzakelijke verkeersmaatregelen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Maatregelenpakket uit het GVVP 2008-2020 en vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de PHS-partners. Indiener vraagt daarbij ook nog aandacht voor extra noodzakelijke (verkeers)maatregelen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. In het kader van de integrale besluitvorming over dit totale maatregelenpakket had het onderhavige ontwerp van het bestemmingsplan niet nu pas ter inzage gelegd moeten worden, maar eerder samen met de andere plannen en besluiten. De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan dient ook geen zelfstandige maatregel te zijn, maar onderdeel te zijn van een integraal pakket. Doordat de terinzagelegging van het onderhavige	De Keulsebaan is geen zelfstandige maatregel, maar vormt één van de deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten moeten inderdaad in samenhang worden gezien. Voor wat betreft deze samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Uitgangspunt hierbij is dat het Maatregelenpakket in zijn geheel onverkort uitgangspunt blijft. De bestemmingplannen Keulsebaan en Fietsonderdoorgang Tongersestraat zijn hierop aangepast. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en een nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht.

				ontwerpplan later heeft plaatsgevonden dan de overige plannen en besluiten wordt de integraliteit gemist.	Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, zie paragraaf 2.1.3. De ontwikkelingen naar aanleiding van de vernietiging van het PAS hebben geen consequenties voor de fasering in uitvoering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd, zie paragraaf 2.2.3.
			8e)	Daar komt bij dat bepaalde uitgangspunten van het ontwerpplan Keulsebaan door de actualiteit en nieuwe ontwikkelingen achterhaald zijn. Een voorbeeld daarvan betreft het feit dat ook het onderhavige ontwerpplan gebaseerd is op het PAS, terwijl de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraken van 29 mei 2019 bepaald heeft dat het PAS niet tot uitgangspunt genomen kan worden. Daarmee dreigt ook het fundament onder het onderhavige ontwerpbestemmingsplan weg te vallen. Indienster roept het gemeentebestuur dan ook op om dat te voorkomen en nieuw onderzoek te doen en een andere systematiek voor de beoordeling van stikstofneerslag toe te passen. Uit de paragrafen 6.1.3 tot en met 6.1.5 van de plantoelichting volgt dat het onderhavige ontwerpplan ook gebaseerd is op het PAS. Na de uitspraak van 7 november 2018 van het Hof van Justitie van de Europese Unie [ECLI:EU:C:2018:882] heeft de gemeente opdracht gegeven aan Bureau Pouderoyen Compagnons om de gevolgen op basis van de betreffende uitspraak inzichtelijk te maken. Dat heeft geleid tot een memo van 20 december 2018 dat als bijlage 12 bij de plantoelichting is gevoegd. Uit de uitspraken van 29 mei 2019 van de Afdeling bestuursrechtspraak van	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.

				de Raad van State [ECLI:NL:RVS:2019:1603 en 1604] volgt dat de memo van Pouderoyen geen basis kan vormen voor de motivering van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan.	
9.	Zaaknr.: 1176160 Ontvangst: 11-06-2019		<u>9a)</u>	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarden en het verzoek aanpassing begrenzing NBB. Hoewel indiener de noodzaak van de beoogde verbreding van de Keulsebaan naar 2x2 rijstroken wel inziet, kan deze verbreding ter hoogte van zijn perceel naar zijn oordeel gerealiseerd worden binnen de bestaande ruimte die daarvoor aanwezig is. Indiener ziet dus niet de noodzaak in van de verplaatsing in zuidelijke richting van de Keulsebaan ter hoogte van zijn woning. Immers zal door deze verbreding en verplaatsing in zijn richting, de afstand van zijn woning tot de nieuwe weg dan nog slechts enkele luttele meters zijn. Hoewel verder een klein deel van het perceel van cliënt (de noord-west hoek) gelegen is binnen de beoogde bestemming verkeer, is dit op geen enkele wijze met indiener gecommuniceerd.	Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor omwonenden en de omgeving. Binnen de bestaande ruimte kan het ontwerp op deze locatie echter niet worden ingepast zonder inbreuk te maken op eigendommen van omwonenden, omdat de uitbuiging vanuit de tunnel in combinatie met de aansluiting van de Parallelweg Zuid niet past binnen de bestaande kadastrale grenzen. Bepalende factoren in het ontwerp zijn: - de afstand van het nieuwe kruispunt Keulsebaan – Oirschotseweg - Parallelweg Zuid tot de onderdoorgang onder het spoor in verband met de doorstroming en; - het besluit om voor de uitbreiding van de Keulsebaan het tracé van het voormalig Duits Lijntje te benutten. We realiseren ons dat dit voor indiener impact heeft. Voor het gebied ten noorden van de Keulsebaan (o.a. Kleinderliempde) zitten aan deze keuze qua impact weer voordelen ten opzichte van een uitbreiding aan de noordzijde. De gemeente is zich bewust van de individuele negatieve effecten die een dergelijke afweging met zich meebrengt.

					De afgelopen jaren hebben hierover verschillende gesprekken plaats gevonden met betrokkenen, waarin de plannen zijn toegelicht en de consequenties voor de eigendommen in beeld zijn gebracht. Ook zijn alle eigenaren uitgenodigd voor de informatiebijeenkomsten in 2018 en 2019.
			<u>9b)</u>	Indiener wijst in dat kader ook erop dat de beoogde verbreding van de Keulsebaan ter hoogte van zijn perceel niet kan bijdragen aan een betere doorstroming van het verkeer. Immers moet ditzelfde verkeer enige meters verder in de richting het industrieterrein, door een tunnel met 2x1 rijbaan, hetgeen op die plek altijd zal leiden tot opstoppen.	De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2.
			<u>9c)</u>	Als gevolg van de verplaatsing van de weg komt ook een verkeerslicht dichterbij de woning van indiener te liggen. Met het afremmende, wachtende en optrekkende verkeer en de gevolgen daarvan voor het geluid, fijnstof en trillingen is in de onderliggende onderzoeken geen rekening gehouden.	Door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten en de verkeersstromen te regelen met intelligente VRI, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt worden, ondanks de onvermijdelijke groei. De huidige situatie brengt juist filevorming en gebrekkige doorstroming met zich mee. Het akoestisch onderzoek is aangepast mede vanwege in 1994 verleende hogere grenswaarden, voor onder meer de Oirschotseweg 6. Op basis van het nieuwe akoestisch onderzoek is een procedure hogere grenswaarde geluid doorlopen. De onderzoeken zijn gebaseerd op het wegontwerp. Voor het extra geluid vanwege de kruising wordt een kruispuntcorrectie toegepast. Om de geluidtoename te beperken, wordt de snelheid op dit gedeelte van de Keulsebaan verlaagd tot 60 km/uur en een geluidscherm geplaatst van 63 meter lang en 2 meter hoog. Hierdoor wordt de geluidbelasting op de begane grond lager dan in de huidige situatie. Wel is er een toename op de eerste verdieping. Hiervoor wordt een hogere grenswaarde procedure gevolgd. Na het vaststellen van de hogere grenswaarde en alvorens de aangepaste Keulsebaan in gebruik wordt genomen, zal

				een onderzoek plaatsvinden naar maatregelen op de eerste verdieping. Na akkoord van de bewoner/eigenaar worden de eventueel benodigde maatregelen aangebracht zodat het geluidsniveau binnen op de 1^e verdieping goed wordt beschermd. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit door het totale maatregelenpakket. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle toetspunten de concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} aan de gestelde jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Ook het maximale aantal overschrijdingen van uurgemiddelde en daggemiddelde grenswaarden wordt nergens overschreden.
			<u>9d)</u> Zoals bekend heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State in de uitspraak van 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1764) overwogen dat het Programma Aanpak Stikstof niet (meer) als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt. Immers bevat, aldus de Raad van State, de passende beoordeling van het PAS niet de vereiste motivering om depositieruimte uit te geven voor toestemmingsbesluiten en om activiteiten toe te staan zonder toestemmingsbesluit. De stelling in de toelichting dat voor het aspect stikstof reeds een passende beoordeling heeft plaatsgevonden in het kader van het PAS en de stelling dat 'het PAS op dit moment nog in werking is' zijn derhalve door deze uitspraak achterhaald. Sterker nog, het bestemmingsplan kan als gevolg van genoemde uitspraak op deze wijze niet met succes vastgesteld worden.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.
			<u>9e)</u> Ten aanzien van beschermde soorten is de uitvoering van de aanvullende onderzoeken van belang voor de verdere planvorming. Dan wordt duidelijk welke beschermde soorten in het gebied aanwezig zijn en hoe negatieve effecten op deze soorten voorkomen kunnen worden door het nemen van maatregelen. Herbegrenzing van NNB is dan ook nodig. Dat betekent dat dit plan niet voldoet aan de daaraan te	Aanvullende onderzoeken naar beschermde soorten heeft plaatsgevonden, zie de toelichting van het bestemmingsplan. Op basis hiervan wordt het plan voor wat betreft de soortenbescherming uitvoerbaar geacht. Ook de procedure voor herbegrenzing van de NNB heeft plaatsgevonden. Op 27 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten tot deze herbegrenzing besloten, zie paragraaf 2.9.3. Ook voor wat

				stellen eisen voor wat betreft de gebiedsbescherming, zoals die in de Wet natuurbescherming voorgestaan wordt.	betreft de gebiedsbescherming is het bestemmingsplan hiermee uitvoerbaar.
			<u>9f)</u>	In het kader van de milieueffectrapportage wordt in de toelichting vermeld dat nagegaan dient te worden of sprake kan zijn van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen in de vorm van de vormvrije m.e.r. beoordeling. In hoofdstuk 6 van de toelichting is ingegaan op de optredende effecten voor de diverse milieuthema's en zijn diverse onderzoeken onderzocht en aspecten afgewogen. Gelet op de hierboven vermelde uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, op grond waarvan de passende beoordeling van het PAS niet aan dit plan ten grondslag kan worden gelegd, is er thans geen sprake is van een 'passende beoordeling'. De conclusie dat dit plan niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen (in het kader van de MER-plicht) kan dan ook niet gedeeld worden.	Klopt, het bestemmingsplan is op dit punt dan ook aangepast. Zie eveneens het antwoord onder volgnummer 8d. Voor de Keulsebaan is in dat kader daarom onderzocht wat de te verwachten gevolgen zijn van de aanleg en het gebruik van de Keulsebaan. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, is geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.9.5 en de aanmeldnotitie die als bijlage bij de Nota van zienswijzen en het bestemmingsplan is toegevoegd.
			<u>9g)</u>	Terecht wordt vermeld dat bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (in dit geval 48 dB) maatregelen dienen te worden onderzocht. Alleen indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld. Nu het voornemen bestaat voor de woning van indiener een hogere waarde vast te stellen, betekent dit dat de toename aan geluid onmiskenbaar zijn weerslag zal hebben op het woon- en leefklimaat van indiener. Vanzelfsprekend wenst indiener daarmee niet geconfronteerd te worden en in die context wijst hij er nogmaals op dat er wat hem betreft de Keulsebaan niet dichters naar zijn woning hoeft te worden verplaatst om te zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer. In het kader van het onderzoek naar te nemen maatregelen is gesteld dat aangetoond is dat voor de 4 woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt aangevraagd, dat	Het akoestisch onderzoek is aangepast (zie paragraaf 2.9.1). Dit resulteert voor het adres Oirschotseweg 6 in een geluidsschermbaan van 63 meter lang en 2 meter hoog. Het levert een verbetering op van 2 tot 4 dB op de begane grond ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks het scherm neemt de geluidbelasting op de eerste verdieping met 2 tot 4 dB toe. Het geluidsschermbaan zorgt er tevens voor dat er een geluidluwe gevel wordt verkregen.

			overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn. Echter, daaruit blijkt niet hoe dit is aangetoond. Indiener kan deze redenering niet volgen. Met het ontwerpbesluit wordt afgeweken van het gemeentelijk beleid. Indiener is mede gelet op het hogere waardenbeleid van uw gemeente, maar ook omdat in het ontwerpbesluit onvoldoende blijkt wordt gegeven van gedegen onderzoek naar de te nemen maatregelen, van oordeel dat uw college niet kan besluiten tot vaststelling van een hogere waarde voor zijn woning.	
		<u>9h)</u>	Indiener kan zich niet aan de indruk onttrekken dat er, zeker nu zijn woning op zo'n korte afstand van de te verbreden weg is gelegen, geen verslechtering van de luchtkwaliteit op zal treden of dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate wel bij draagt aan de luchtverontreiniging.	Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit door het totale maatregelenpakket. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle toets punten de concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} aan de gestelde jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Ook het maximale aantal overschrijdingen van uurgemiddelde en daggemiddelde grenswaarden wordt nergens overschreden.
		<u>9i)</u>	De beoogde ontwikkeling is strijdig met de gebiedsbescherming van de Wet Natuurbescherming, omdat er sprake is van oppervlakteverlies van het NNB. Er is sprake van een compensatieverplichting (zie paragraaf 3.1.4 in het onderzoeksrapport). Er is overleg met het bevoegde gezag nodig om de gevolgen voor de verdere planvorming en uitvoering te bepalen. De verbreding van de Keulsebaan leidt tot een afname van het NNB met 6.442m². Op grond van artikel 5.3.1 kunnen Gedeputeerde Staten de begrenzing van het NNB op verzoek van de gemeente wijzigen in geval van een ruimtelijke ontwikkeling met toepassing van het 'nee, tenzij principe'. De gemeente is voornemens om een verzoek hiertoe bij Gedeputeerde Staten in te dienen. Omdat indiener zich niet kan vinden in het voorliggende plan, is hij van oordeel dat het NNB niet herbegrensd hoeft en kan worden.	Uitgaande van het voorlopig ontwerp voor de Keulsebaan dat nu voorligt en het bestemmingsplan dat op dit voorlopig ontwerp is gebaseerd dient een herbegrenzing plaats te vinden. Op 27 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten hiertoe besloten, zie paragraaf 2.9.3.

10.	Zaaknr.: 1182191 Ontvangst: 11-06-2019		10a)	Het ontwerp van het bestemmingsplan is een nadere uitwerking van het maatregelenpakket PHS en komt voor het gevoel van indiener zomaar uit de lucht vallen. De voorgestelde uitkomst heeft een fragmentarisch karakter en stoelt niet op een totaalvisie. De naar de mening van indiener noodzakelijke onderlegger, zijnde een plan met visie en met daarin een totale afweging van te nemen maatregelen, ook met het oog op de toekomst, ontbreekt ten ene male.	Het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de Keulsebaan één van de deelprojecten is, vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. De bereikbaarheid van Boxtel en Ladonk moet voor de komende periode goed zijn geborgd. Het deelproject Keulsebaan levert daar een belangrijke bijdrage aan. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.
			10b)	De nadere invulling en realisatie is o.a. afhankelijk van een aantal (nog niet) afgeronde zaken. Als voorbeelden noemt indiener de toekomstige snelfietsroute, de mogelijke ongelijkvloerse kruising bij de Keulsebaan t.b.v. fietsers, het al dan niet doortrekken van de Europalaan, het realiseren van een rondwegachtige ontsluiting van geheel Boxtel en het leefbaar maken en houden van de Eindhovenseweg. Het niet afronden van zaken zal zeker op wat langere termijn leiden tot ingrijpende en kostbare wijzigingen.	In het ontwerpproces is onderkend dat een aantal ontwikkelingen, zoals genoemd door de indiener, nog gaande zijn. Een robuust ontwerp houdt ook rekening met deze toekomstige ontwikkelingen. Toekomstige ontwikkelingen die zijn vastgelegd door besluiten zijn in het ontwerp meegenomen. Voor ontwikkelingen waar nog geen besluit aan ten grondslag ligt, is onderzocht of deze niet onmogelijk worden gemaakt door de uitbreiding van de Keulsebaan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 10 van de ontwerpnotitie Keulsebaan die een bijlage vormt van het bestemmingsplan. Deze ontwikkelingen hebben ook raakvlakken met de Keulsebaan. In de uitwerking van MOVE'31 is hier aandacht voor. Dit leidt uiteindelijk tot een herzien GVVP voor de periode tot 2031 met aanvullende maatregelen voor het onderliggend wegennet. Dit is een parallel proces waarbij de raakvlakken onderling worden afgestemd. Om Boxtel bereikbaar te houden zijn, gezien de verwachte groei van het verkeer, maatregelen aan de Keulsebaan noodzakelijk. Door alle ontwikkelingen aan elkaar te koppelen ontstaat het risico dat alle projecten op elkaar 'wachten' en geen vooruitgang wordt geboekt. Bovendien is het niet realistisch dat alle maatregelen aan het Buxtelse wegennet gelijktijdig uitgevoerd zouden kunnen worden. Dit is financieel niet haalbaar en ook zou dit de bereikbaarheid van Buxtel

				ernstig belemmeren. Kortom ook hier is sprake van een gefaseerde aanpak.
			10c)	De doorstroming in het geval van verbreding van de Keulsebaan zal door het steeds toenemende verkeer (o.a. door uitbreiding van VION), het plaatsen van extra verkeerslichten en de blijvende flessenhals onder het spoor niet duurzaam bevorderd worden. Dit met alle ongewenste gevolgen op het gebied van mens en milieu (verkeersveiligheid, geluidshinder, fijnstof, vertraging en onbereikbaarheid omwonenden en bedrijventerrein enz.). Er blijkt een duidelijke behoefte voor een capaciteitsuitbreiding/verdubbeling van de Keulsebaan tussen de aansluiting met de A2 en de spooronderdoorgang gebaseerd op de groei van het verkeer tot 2030. De huidige situatie brengt al filevorming en gebrekkige doorstroming met zich mee. Juist door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten en de verkeersstromen te regelen met intelligente VRI, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt worden, ondanks de onvermijdelijke groei. De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het paragraaf 2.6.2.
			10d)	Het aantal verkeersbewegingen op de Eindhovenseweg (ontsluitings- en toegangsweg voor Boxtel en achterland) zal eerder toe- dan afnemen. Dit zeker na de sluiting van de dubbele overweg aan de Tongeresestraat. De vele extra verkeerslichten op de Keulsebaan, in plaats van de huidige rotonde, veroorzaken o.a. extra files op deze weg, met alle gevolgen voor de leefbaarheid voor de bewoners van de Eindhovenseweg. De verkeersintensiteiten zullen in de toekomst verder toenemen. In de verkeersonderzoeken en de uitwerking van MOVE'31 is dit meegenomen en maakt de toename alsmede de verschuiving van het verkeersaanbod onderdeel uit van de analyses, onder andere naar het functioneren van turborotondes. Hieruit blijkt dat het aandeel vrachtverkeer het goed functioneren van een turborotonde belemmert, terwijl intelligente (en op de Keulsebaan gekoppelde) VRI de doorstroming bevorderen. Zie hiervoor ook paragraaf 2.6.4. Juist door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten en de verkeersstromen te regelen met intelligente VRI, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt worden, ondanks de onvermijdelijke groei. De inrichting van de Eindhovenseweg ter plaatse van het kruispunt is bovendien zodanig dat de verkeersstromen kunnen worden afgewikkeld zonder filevorming. Op dit moment ontstaat deze al in drukke periodes bij de rotonde. De verwachting is dat de filedruk op de Eindhovenseweg

				ondanks de toename in intensiteit met het project juist zal afnemen.
		10e)	Met de geplande afsluiting van de dubbele overweg gaan de verkeersstromen in Boxtel gigantisch wijzigen. Er wordt van de gemeente dan ook een totaalvisie verwacht aangaande verkeersafwikkeling. Met het presenteren van MOVE '31 wordt er een aanzet gemaakt voor een rondweg om de verkeersproblemen structureel aan te pakken. Met de presentatie van de rondweg geeft de gemeente toe dat er noodzaak is voor een nieuwe ontsluiting. Het is niet verstandig om op deelfacetten van de verkeersafwikkeling investeringen te doen. Er dient eerst een totaalvisie te zijn en dan de uitvoering.	Het maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de sluiting van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat en de verbreding van de Keulsebaan deel uit maken, is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Hierbij zijn de verkeerseffecten als gevolg het Maatregelenpakket ook nadrukkelijk beschouwd en afgewogen, zie paragraaf 2.7. Deze onderbouwing ligt ten grondslag aan het bestemmingsplan. Voor MOVE'31 is het Maatregelenpakket PHS Boxtel een gegeven. In MOVE'31 onderkennen we dat er op termijn aanvullende maatregelen nodig zijn. Daar wordt nu op voorgesorteerd in MOVE'31. Zie voor een nadere toelichting ook het antwoord onder volgnummer 10b en paragraaf 2.1.2.
		10f)	Ter hoogte van de aansluiting van de Eindhovenseweg op de Keulsebaan wordt het historische wegprofiel uit 1743, bestaande uit een kaarsrechte weg met laanbomen, vernietigd. In plaats daarvan komen er gigantische in- en uitvoegstroken, gekaderd door grote sloten, terwijl er in de huidige situatie nooit sloten zijn geweest. De landbouwpercelen P148 en P222 van indiener worden voor een groot deel bestemd voor verkeersdoeleinden. Deze verbreding stopt plots ter hoogte van het restaurant waarna het verkeer weer wordt afgevoerd over het smalle wegprofiel van de Eindhovenseweg.	De inrichting van de Eindhovenseweg ter plaatse van het kruispunt is zodanig dat de verkeersstromen kunnen worden afgewikkeld zonder filevorming. De opstelstroken zijn noodzakelijk om filedruk op de Eindhovenseweg te voorkomen (zie ook het antwoord onder volgnummer 10d). Ter hoogte van het restaurant, waar het huidige historische wegprofiel van rechte weg met laanbomen begint en doorloopt tot de komgrens van Boxtel, wordt overgegaan naar het optimale wegprofiel van een Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (GOW bubeko). In verband met de veiligheid is het hierbij niet mogelijk om de bestaande laanbomen in de obstakelvrije zone te handhaven. De bomen voor het restaurant blijven gehandhaafd. Bij de komgrens (iets voorbij het restaurant) sluit het nieuwe profiel aan op het bestaande wegprofiel van de Eindhovenseweg binnen de bebouwde kom.

					Het deel Eindhovenseweg binnen de bebouwde kom komt aan de orde binnen MOVE'31. Zie voor een nadere toelichting het antwoord bij volgnummer 10b en paragraaf 2.1.2. In verband met het grotere afstromend oppervlak zijn betere voorzieningen nodig voor het afvoeren van het oppervlaktewater. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid (veilig en robuust) verdient het de voorkeur om deze voorzieningen waar mogelijk zoveel mogelijk vorm te geven door lokale berging met de mogelijkheid tot infiltratie, dus sloten. Dit zorgt voor een groter ruimtebeslag dan de in huidige situatie, waardoor inderdaad landbouwgrond van de genoemde percelen nodig is om het ontwerp te realiseren. Opgemerkt wordt dat er destijds bij de aanleg van de Keulsebaan ook sloten zijn aangelegd ten westen van de Eindhovenseweg.
			10g)	Bij de aanleg van de Keulsebaan in 1994 was er vanuit de gemeente de belofte dat het wegprofiel Eindhovenseweg structureel zou worden verbeterd. Tot op heden is er niets structureels gebeurd. Bij het huidige aanmodderen wordt de Eindhovenseweg met haar smalle wegprofiel van 10m de belangrijkste verkeersader voor het centrum van Boxtel. Deze weg heeft nu al een verkeersaanbod van ruim 11.000 voertuigen per dag en er is een verwachte toename van 50% door verkeersmaatregelen elders. Deskundigenrapporten geven aan dat bij dit wegprofiel, waar woningen op zeer korte afstand van de straat staan, deze verkeersintensiteiten totaal onverantwoord zijn. De leefbaarheid van de Eindhovenseweg wordt ernstig verminderd door het toenemende verkeerslawaaï en fijnstof. Daarnaast worden de veiligheid en het woongenot ernstig aangetast als er niets structureels gebeurt aan de verkeersontsluiting in de gemeente Boxtel. Indiener geeft in overweging om een plan te maken waarbij de gehele verkeersafwikkeling in Boxtel uitgangspunt is.	In het kader van de studie naar de inpassing van de snelfietsroute wordt er ook gekeken naar de Eindhovenseweg en het profiel van deze weg. De gemeente heeft ook aandacht hiervoor in MOVE'31.

11.	Zaaknr.: 1182194 Ontvangst: 12-06-2019		11a)	Het ontwerp van het bestemmingsplan is een nadere uitwerking van het maatregelenpakket PHS en komt voor het gevoel van indiener zomaar uit de lucht vallen. De voorgestelde uitkomst heeft een puur fragmentarisch karakter en stoelt niet op een totaalvisie. De noodzakelijke onderlegger, zijnde een plan met visie en een totale integrale afweging van te nemen maatregelen, ook met het oog op de toekomst, ontbreekt ten ene male. Het voorliggende ontwerpplan heeft dan ook een sterk ad hoc karakter, met alle gevolgen van dien, zeker ook met het oog op de toekomst. Als zodanig is het ontwerpplan flagrant in strijd met het duurzaamheidsbeginsel.	Het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de Keulsebaan één van de deelprojecten is, vindt zijn grondslag in het integraal gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, namelijk het GVVP 2008. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. De bereikbaarheid van Boxtel en Ladonk moet voor de komende periode goed zijn geborgd. Het deelproject Keulsebaan levert daar een belangrijke bijdrage aan. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragrafen 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.
			11b)	De nadere invulling en realisatie van het ontwerpbestemmingsplan is afhankelijk van een aantal al dan niet afgeronde zaken. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de toekomstige snelfietsroute (SFR), de mogelijke ongelijkvloerse kruising bij de Keulsebaan t.b.v. fietsers, het al dan niet doortrekken van de Europalaan, het realiseren van een rondwegachtige ontsluiting voor geheel Boxtel en het leefbaar maken en houden van de Eindhovenseweg. Dit zal, zeker op de wat lange termijn, leiden tot nieuwe, ingrijpende en kostbare wijzigingen.	In het ontwerpproces is onderkend dat een aantal ontwikkelingen, zoals genoemd door de indiener, nog gaande zijn. Een robuust ontwerp houdt ook rekening met deze toekomstige ontwikkelingen. Toekomstige ontwikkelingen die zijn vastgelegd door besluiten zijn in het ontwerp meegenomen. Voor ontwikkelingen waar nog geen besluit aan ten grondslag ligt, is onderzocht of deze niet onmogelijk worden gemaakt door de uitbreiding van de Keulsebaan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 10 van de ontwerpnotitie Keulsebaan die een bijlage vormt van het bestemmingsplan. Genoemde ontwikkelingen hebben deels ook raakvlakken met de Keulsebaan. In de uitwerking van MOVE'31 is hier aandacht voor. Dit leidt uiteindelijk tot een herzien GVVP voor de periode tot 2031 met aanvullende maatregelen voor het onderliggend wegennet. Dit is een parallel proces waarbij de raakvlakken onderling worden afgestemd. Om Boxtel bereikbaar te houden zijn, gezien de verwachte autonome groei van het verkeer, de maatregelen aan de Keulsebaan noodzakelijk. Door alle ontwikkelingen aan elkaar te koppelen ontstaat het risico dat alle projecten op elkaar 'wachten' en geen vooruitgang wordt geboekt. Bovendien is het niet realistisch dat alle maatregelen aan het Boxtelse wegennet gelijktijdig uitgevoerd zouden kunnen

				worden. Dit is financieel niet haalbaar en ook zou dit de bereikbaarheid van Boxtel ernstig belemmeren. Kortom ook hier is sprake van een gefaseerde aanpak.
			11c)	Indiener wijst ook op de recente, negatieve uitspraak van de Raad van State m.b.t. het Programma Aanpak Stikstof. Deze uitspraak betekent waarschijnlijk in het meest gunstige geval een fikse wijziging of vertraging voor een aantal projecten. Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4.
			11d)	Het aantal verkeersbewegingen op de Eindhovenseweg (ontsluitings- en toegangsweg voor Boxtel en achterland) zal in de nabije toekomst eerder toe- dan afnemen. Dit zeker na de sluiting van de dubbele overweg aan de Tongersestraat. De vele extra verkeerslichten op de Keulsebaan, in plaats van de huidige rotonde, veroorzaken o.a. extra files op deze weg met alle gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid voor met name de jeugdige verkeersdeelnemers uit Liempde. Indienster attendeert op de CROWrichtlijnen (Nationaal Kennisinstituut voor infrastructuur enz.). Dit laatste mede in relatie tot een mogelijk aldaar te construeren SFR (snelfietsroute). Het zal enkel leiden tot problemen m.b.t. de provinciale cofinanciering, terwijl bezwaren van de direct aanwonenden extra vertragend zullen gaan werken. Voor wat betreft het realiseren van een toekomstig SFR attendeert indiener op de riante mogelijkheid om deze route te construeren parallel aan de huidige A2. De verkeersintensiteiten zullen in de toekomst verder toenemen. In de onderzoeken is dit meegenomen en maakt de toename alsmede de verschuiving van het verkeersaanbod onderdeel uit van de analyses, onder andere naar het functioneren van turborotondes. Hieruit blijkt dat het aandeel vrachtverkeer het goed functioneren van een turborotonde belemmert, terwijl intelligente (en op de Keulsebaan gekoppelde) VRI de doorstroming bevorderen. Zie hiervoor ook paragraaf 2.6.4. Juist door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten en de verkeersstromen te regelen met intelligente VRI, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt worden, ondanks de onvermijdelijke groei. De inrichting van de Eindhovenseweg ter plaatse van het kruispunt is bovendien zodanig dat de verkeersstromen kunnen worden afgewikkeld zonder de filevorming. Op dit moment ontstaat deze al in drukke periodes bij de rotonde. De verwachting is dat de filedruk op de Eindhovenseweg ondanks de toename in intensiteit juist zal afnemen.

			11e)	Een aantal voorgestelde maatregelen heeft gevolgen voor de eigendommen van indienster. Met de huidige ad hoc oplossingen vreest indiener dat op de kortst mogelijke termijn aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. In deze spiegelt indiener zich aan de door de Rekencommissie recent gemaakte opmerking m.b.t. het centrum. "Sturing en overzicht ontbreken, evenals de noodzakelijke samenhang." Gaat de geschiedenis zich hier herhalen? Dat indiener door de maatregelen door haar gekoesterde eigendommen moet afstaan doet extra pijn. Daarom stelt indiener: "Voorkomen is nog altijd te prefereren boven genezen." Indiener geeft in overweging om eerst een plan te maken, waarbij de gehele verkeersafwikkeling in Boxtel uitgangspunt is. Vervolgens kunnen duurzame maatregelen getroffen worden.	Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor omwonenden. Binnen de bestaande ruimte kan het ontwerp op deze locatie echter niet worden ingepast zonder inbreuk te maken op eigendommen van omwonenden. Hierbij is de gemeente zich bewust van de individuele negatieve effecten die een dergelijke afweging met zich meebrengt. Zie voor wat betreft het argument om een eerst een verkeerskundig plan te maken voor geheel Boxtel onze reactie onder 11b.
12.	Zaaknr.: 1182199 Ontvangst: 12-06-2019		12a)	Indieners zijn eigenaar van diverse panden/percelen aan de Ladonkseweg en de Mijlstraat. De voorgestelde verbreding van (een deel van) de Keulsebaan betreft niet de verbreding van de Keulsebaan zoals voorgesteld in het Maatregelenpakket PHS Boxtel.	De voorgestelde verbreding is conform het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Het voorlopig ontwerp richt op het gehele traject tussen de A2 en rotonde Vorst. Omdat de aanpassingen ter hoogte van de A2 inpasbaar zijn binnen het geldende bestemmingsplan, maakt dit deel geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Keulsebaan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.
			12b)	Er lijkt geen zicht op een oplossing van de knelpunten ter plaatse van de Keulsebaan te zijn. Zo is de bestaande tunnelbak onvoldoende breed om de rijbaan te verbreden, waardoor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Ladonk in het geding komt. Het ontbreekt dan ook aan een goede ruimtelijke ordening.	De spooronderdoorgang kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord paragraaf 2.6.2.
			12c)	Het besluit tot uitvoering van het Maatregelenpakket is prematuur, omdat het nu nog onzeker is hoe de Raad van State zal oordelen over het verkeersbesluit tot sluiting van de dubbele overweg.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.

					Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.
			12d)	Naast de praktische onuitvoerbaarheid van het verbreden van de Keulsebaan, is onderhavig ontwerp ook maatschappelijk onuitvoerbaar gebleken. Verwezen wordt naar de nader genoemde (zeer) kritische beschouwingen die zijn verwoord door de werkgroep Keulsebaan.	Het ontwerpproces heeft op een zorgvuldige wijze plaatsgevonden. De praktische en maatschappelijke uitvoerbaarheid is daarin geborgd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Uiteraard kunnen en mogen daar kritische kanttekeningen bij geplaatst worden, zoals in het advies van de werkgroep. Het college heeft hierop een bestuurlijke reactie gegeven. Inmiddels is voor één van de deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel “Verbindingsweg Tongeren” sprake van een onherroepelijk bestemmingsplan. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, zie paragraaf 2.1.3.
			12e)	Indieners verzoeken om nogmaals de burgers te betrekken in de keuzes die gemaakt moeten worden nu de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het ontwerpplan onder grote druk staat. Zij verzoeken de gemeente om alsnog te kiezen voor de tunnelvariant voor alle verkeer, waardoor een goede verbinding tussen het bedrijventerrein Ladonk en (met name) het centrum van Boxtel behouden blijft. Indieners verwijzen naar de beoordelingstabel, aspect 3, van de uitgevoerde variantenstudie. Daaruit volgt dat de tunnelvariant CV92b tot een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de gekozen variant B14/B15, variant 6, leidt.	In het voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten uitgebreid onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Gelet op dit proces vindt in deze fase geen heroverweging plaats van eerder genomen besluiten en worden geen nieuwe varianten meer onderzocht.

			12f)	De beleidskeuze om gemotoriseerd verkeer te weren uit het centrum van Boxtel dient te worden heroverwogen. Als gevolg van de omleidingsvariant worden jaarlijks zeer veel meer autokilometers afgelegd dan bij de tunnelvariant. Daardoor zijn grotere schadelijke gevolgen voor mens en milieu te verwachten. Ook worden er via de omleidingsvariant knelpunten geïntroduceerd die thans nog steeds niet zijn opgelost. Deze knelpunten bestaan op het tracédeel Spoortunnel-Boseind en ter plaatse van de onderdoorgang spoortunnel. Er is nog geen begin van een oplossing en voor de financiële uitvoerbaarheid van het oplossen van deze knelpunten.	Verwezen wordt naar het antwoord onder volgnummer 12e. In aanvulling daarop het volgende. In de uitwerking van MOVE'31 wordt een doorkijk gemaakt naar de resterende knelpunten in het onderliggend wegennet. Dit leidt uiteindelijk tot een herzien GVP voor de periode 2018-2031 met aanvullende maatregelen op het onderliggend wegennet. Dit is een parallel proces waarbij de raakvlakken onderling worden afgestemd. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.2. Boseind maakt weliswaar geen onderdeel van het project Keulsebaan, maar is parallel opgepakt. Voor een toelichting op dit project wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2. Het bestemmingsplan Keulsebaan is financieel uitvoerbaar. Hierover zijn afspraken vastgelegd tussen Rijk, provincie en gemeente. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.2.1.
			12g)	Op grond van het vorenstaande is het voorliggende ontwerpplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening en daarmee met art. 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het ontwerpplan ontbeert een kenbare belangenafweging en is daarmee in strijd met art. 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Er is althans niet voorzien in een deugdelijke motivering. Er is dus ook strijd met art. 3:9 Awb jo art. 3:46 Awb. Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig voorbereid en aldus in strijd met het bepaalde in art. 3:2 Awb.	In voortraject zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht en afgewogen. Het besluit is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces waarin alle belangen zijn betrokken. Bij de uitwerking van de Keulsebaan zijn vervolgens de werkgroep, klankbordgroep en diverse stakeholders betrokken. Van een onzorgvuldig proces of strijd met een goede ruimtelijke ordening is geen sprake. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6.
L3.	Zaaknr.: 1182209 Ontvangst: 12-06-2019		13a)	De ingrijpende wijziging van de verkeerssituatie op de kruising Eindhoveneweg-Keulsebaan is voor indieners enorm ingrijpend. De voorgenomen aanpassingen gaan geheel voorbij aan de belangen, het woongenot, de levensvreugde en het welzijn van indieners. Het feit dat je "buiten" woont geeft aan dat je gebruik maakt van de bijbehorende mogelijkheden. De door indieners aangelegde boomgaard en de moestuin kunnen niet meer productief zijn. De mogelijkheid voor het houden van hobbydieren wordt ernstig belemmerd. Door de uitstoot van zware metalen raken de aanliggende gronden vervuild. Indieners maken dan ook ernstig bezwaar tegen het ontwerp van het	Wij realiseren ons dat het gevolgen van het plan voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan voor indiener ingrijpend zijn. Tijdens het planproces zijn hierover diverse gesprekken gevoerd en zijn afspraken gemaakt over onder meer de landschappelijke inpassing en de bouw van een nieuw bijgebouw op het perceel van indiener.

				bestemmingsplan waarin met hun belangen geen rekening wordt gehouden.	
			13b)	De gehanteerde rekenmethode voor geluid, meetmethodes voor fijnstof, geur, licht en trillingen zijn onjuist. In de bestaande situatie werd door de gemeente aangegeven dat de randvoorwaarden voor bewoning c.q. gebruik van de woning en het pand met monumentale waarde net aan de grensvoorwaarden voldeed. Nu is duidelijk dat met de voorgenomen wijzigingen de geluidsoverlast en andere milieuhinder toeneemt. Wederom wordt beweerd dat de panden aan de grenswaarden voldoen. Er is een constante geluidhinder door het verkeer op de Eindhoveneweg, Keulsebaan en de A2, die gemeten in decibels toelaatbaar is. Geluidsbelasting vanaf 44 decibel heeft al stress tot gevolg. De nieuwste getallen c.q. inzichten over de gevolgen van geluidsbelasting bij de mens zijn niet meegenomen in de berekeningen. Indieners vragen derhalve een onafhankelijk onderzoek naar de bestaande en toekomstige omstandigheden. Mochten deze onvoldoende uitpakken voor de bewoning van de twee panden, dan vraagt indiener om een billijke houding van de gemeente met betrekking tot oplossingen.	In hoofdstuk 2 en 3 van het akoestisch onderzoek wordt uitgebreid ingegaan op de wetgeving en de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek. Er is geen aanleiding aan te nemen dat niet het juiste rekenmodel of de juiste uitgangspunten zijn gebruikt. Er is dan ook geen aanleiding om een aanvullend rapport op te laten stellen. Dit geldt ook voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Vanuit zowel de Keulsebaan als de Eindhoveneweg gezien, blijft de geluidbelasting op de woning Kleinderliempde 2 in de toekomstige situatie (2030) in vergelijking met de huidige situatie (2019) minimaal gelijk en levert het in de meeste gevallen een afname op. Voor de Eindhoveneweg 41 geldt dat er in de toekomstige situatie (2030) in vergelijking met de huidige situatie (2019) sprake is van een aanzienlijke afname van geluid vanuit de Eindhoveneweg. Dit wordt veroorzaakt door de snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/uur op deze weg. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.9.1. met een toelichting op het akoestisch onderzoek.
			13c)	Een volledig integraal verkeerscirculatieplan, dat rekening houdt met de komst van een snelfietspad, ontbreekt. Beslissingen, die nu worden genomen, zijn per definitie strijdig met een nog te maken verkeerscirculatieplan. Door het niet meenemen van het snelfietspad in dit plan is het voor indieners (na uitvoering van dit plan) niet mogelijk om met een definitieve inrichting van de overgebleven gronden te beginnen. Er dreigt immers een snelle wijziging van de situatie. Indieners vragen de raad om uitstel van dit plan tot minstens een verkeerscirculatieplan kan worden meegenomen in dit plan.	In het ontwerpproces is onderkend dat een aantal ontwikkelingen, zoals genoemd door de indiener, nog gaande zijn. Een robuust ontwerp houdt ook rekening met deze toekomstige ontwikkelingen. Toekomstige ontwikkelingen die zijn vastgelegd door besluiten zijn in het ontwerp meegenomen. Voor ontwikkelingen waar nog geen besluit aan ten grondslag ligt, is onderzocht of deze niet onmogelijk worden gemaakt door de uitbreiding van de Keulsebaan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 10 van de ontwerpnotitie Keulsebaan die een bijlage vormt van het bestemmingsplan. Deze ontwikkelingen hebben ook raakvlakken met de Keulsebaan. Daar is aandacht voor in de uitwerking van

					MOVE'31. Dit leidt uiteindelijk tot een herzien GVVP voor de periode tot 2031 met aanvullende maatregelen voor het onderliggend wegennet. Dit is een parallel proces waarbij de raakvlakken onderling worden afgestemd. Om Boxtel bereikbaar te houden zijn maatregelen aan de Keulsebaan noodzakelijk. Door alle ontwikkelingen aan elkaar te koppelen ontstaat het risico dat alle projecten op elkaar 'wachten' en geen vooruitgang wordt geboekt. Bovendien is het niet realistisch dat alle maatregelen aan het Boxtelse wegennet gelijktijdig uitgevoerd zouden kunnen worden. Dit is financieel niet haalbaar en ook zou dit de bereikbaarheid van Boxtel ernstig belemmeren. Kortom ook hier is sprake van een gefaseerde aanpak.
			13d)	Door het afsluiten van de dubbele overweg zal er een grote verkeersintensiteit ontstaan op de Eindhovenseweg en de Keulsebaan. Tevens zal het verkeer op de Keulsebaan richting het industrieterrein toenemen, omdat gedwongen omgereden dient te worden van de A2 via Boxtel Zuid. De verkeersstromen zullen leiden tot een onaanvaardbare overlast. Dit wordt nog versterkt door het remmen en optrekken voor de geplande stoplichten. Het is onnodig om toe te lichten dat indiener bezwaar maakt tegen de riante verbreding van de Keulsebaan ten koste van het terrein van indiener. De kruising ten opzichte van de huidige rotonde wordt verlegd. Hierdoor wordt de schapenweide van indiener verkleind en is deze niet langer bruikbaar. In totaal wordt aan het planprofiel minimaal 11 m berm en 3 m sloot (zie profieltekening) toegevoegd. Iets verderop richting het centrum blijkt het profiel aanzienlijk smaller. Indiener vraagt de gemeente om het huidige tracé te volgen, het profiel van de Eindhovenseweg te versmallen en het plan aan te passen. Zo kan de maximum snelheid ter plaatse terug naar 50 km per uur.	De verkeersintensiteiten zullen in de toekomst verder toenemen. Juist door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten en de verkeersstromen te regelen met intelligente VRI, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt worden, ondanks de onvermijdelijke groei. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.6.4. Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor omwonenden. Binnen de bestaande ruimte kan het ontwerp op deze locatie echter niet worden ingepast zonder inbreuk te maken op eigendommen van omwonenden, zoals de genoemde schapenweide. Hierbij is de gemeente zich bewust van de individuele negatieve effecten die een dergelijke afweging met zich meebrengt. Op locaties waarbij er bij indiener geen bezwaren zijn tegen het rechtstreeks afwateren van het oppervlaktewater vanaf de verharding op het perceel, kan eventueel 3 meter breedte bespaard worden door geen afwateringssloot aan te leggen. Hierover zijn wij in gesprek en dit zal nader uitgewerkt worden in de Definitief Ontwerpfase. fase van de uitwerking van het VO naar een DO.

				Indiener vraagt ook om geluidwerende maatregelen aan de woning en het monumentale pand te bekostigen. Bekostiging kan door een onafhankelijk instituut worden vastgesteld. De Eindhovenseweg wordt al aan de zuidzijde ver voor de Goorestraat en Kleinderliempde verbreed tot twee voorsorteervakken. Dit is onnodig ver van de kruising en brengt onnodig het verkeer dicht bij de woning van indiener en vraagt onnodig grond in te leveren. Indiener vraagt de gemeente om de plannen op dit punt aan te passen tot twee voorsorteervakken vanaf Boxtel na de afslag Goorestraat en Kleinderliempde.	Voor de weginrichting worden de (minimale) richtlijnen voor de maatvoering van een Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (GOW bubeko) gehanteerd, om impact op de omliggende percelen te beperken. De versmalling van het profiel van de Eindhovenseweg voorbij de komgrens, waar het ontwerp aansluit op de huidige situatie, komt aldaar overeen met de minimale richtlijnen voor een Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (GOW bibeko). Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.9.1. met een toelichting op het akoestisch onderzoek en de beantwoording onder 13.e. Voor geluidwerende maatregelen is geen aanleiding. Voor enkele delen van de Keulsebaan en voor de Eindhovenseweg tot aan de komgrens is besloten de snelheid te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u, zie ook paragraaf 2.9.1. Dit heeft geen consequenties voor het ontwerp, zoals hierboven is toegelicht. Het aantal en de benodigde lengte van de opstelstroken komt voort uit berekeningen voor het functioneren van verkeerslichten, die gebaseerd is op de robuustheidstoets (verkeersintensiteit tot 2030 + 10%). De voorziene opstellengte is noodzakelijk om het verkeersaanbod vlot en veilig zonder filevorming af te kunnen wikkelen binnen één cyclus, waardoor er tussen de cycli geen wachtrij (filevorming) ontstaat.
			13e)	In de Eindhovenseweg wordt een middenberm toegepast. Bij het pand aan de Eindhovenseweg 41 hoort het recht om direct te ontsluiten aan de Eindhovense weg. Dit is in het verleden zo geweest en is in de toekomst i.v.m. de bedrijfsvoering mogelijk weer gewenst. Door toepassing van de middenberm is deze inritmogelijkheid niet meer bruikbaar. Ook daarom vraagt indiener om ter plaatse geen middenberm toe te passen.	Directe eraansluitingen op de GOW weg zijn in beginsel niet toegestaan. In het geval van de Eindhovenseweg 41 is de huidige ontsluiting via de Goorestraat. Naar onze mening is hier geen sprake van een uitzonderingssituatie en daarom ook geen reden om een nieuwe directe verbinding op de Eindhovenseweg toe te staan. Bovendien is de ontsluiting via de Goorestraat veiliger dan een rechtstreekse aansluiting op de Eindhovenseweg.

			13f)	De ontsluiting van perceel 224 (noordwestelijk) is in zijn geheel verdwenen uit de plannen. Dit is onjuist. Hier ontstaat een perceel dat afhankelijk wordt van de toegang over een ander perceel. De waarde van het perceel daalt hierdoor aanzienlijk. Indiener vraagt de gemeente om het plan op dit onderwerp aan te passen.	In het geval van de ontsluiting van kavel 224 gaat het echter om een bestaande situatie die, ingeval er geen alternatieve ontsluiting mogelijk is via een andere weg, gehandhaafd zal blijven. Het ontwerp zal op dit punt dan ook, in overleg met indiener, in de fase van VO naar DO worden aangepast.
			13g)	Voordat er met werkzaamheden wordt begonnen, moet een onafhankelijk instituut de huidige staat van de woning van indiener en het monumentaal pand vast te leggen. Bij eventuele schade door werkzaamheden en verkeer is de dan ook aansprakelijkheid helder.	Vóór aanvang van de werkzaamheden zal door middel van een bouwkundige opname de staat van de gebouwen worden vastgesteld.
			13h)	Kleinderliempde wordt door de plannen een doodlopende weg. De woning met gronden van indiener vermindert aanzienlijk in waarde, omdat indiener van een goed ontsloten plek naar een achterafplek wijzigt. Ook de kleinere afstand van de wegen is debet aan de waarde. Indiener vraagt dan ook om een onafhankelijk vastgestelde planschade vergoeding.	De schadeloosstelling zal onafhankelijk worden vastgesteld. Dit vindt plaats in het kader van de verwerving van de benodigde gronden.
			13i)	Oppervlakte van de percelen wordt door de doorsnijding van de wegen zo klein dat deze niet meer door indiener voor de bestemde doelen kunnen worden gebruikt. De gronden zijn door indiener via verwerving verkregen. Mede door voorpootrecht en aanleg groen heeft indiener de gronden beheerd en voor de toekomst behouden. Indiener lijdt schade door aanleg en verbreding van de Keulsebaan, omdat de oppervlakte is afgenomen. Indiener lijdt ook emotionele schade door de plannen. Indiener vraagt om medewerking om de gronden van de doodlopende weg Kleinderliempde, die de verkleinde terreinen van indiener van elkaar scheiden, toe te wijzen aan indiener, vanaf het punt waar de weg tussen de terreinen loopt. Indiener verzoekt ook om medewerking aan een aanpassing van het wegdek en eventuele aanwezige infrastructuur om te leiden.	Gezien de gewenste calamiteitendoorsteek naar Kleinderliempde en de aanwezigheid van kabels en leidingen in dit wegdeel, is verkoop ervan niet mogelijk. Wel zal de gemeente in overleg met de indiener in de fase van VO naar DO onderzoeken welke inrichting van dit wegdeel het beste aansluit bij gebruiksbehoefte van indiener waarbij er geen belemmering ontstaat voor de calamiteitendoorsteek en de kabels en leidingen.
			13j)	Bij uitvoering van de plannen zal de karakteristieke entree van Boxtel van populieren aan de zuidzijde verdwijnen. De aanwezige bomen en struweel zal worden gekapt en ter plekke niet worden vervangen. Door de aanleg van de wegen wordt het aanwezige groen dat langs de weg aanwezig is, verwijderd. Het beeldbepalend element bij de entree van	In diverse gesprekken is met indiener onder meer gesproken over de landschappelijke inpassing. Afgesproken is dat indiener hiervoor op eigen terrein een eerste voorstel uitwerkt. In overleg met de gemeente wordt vervolgens gekeken op welke wijze dit in samenhang met de verdere

				Boxtel in de vorm van populieren en houtwallen zal hierdoor verdwijnen. Deze populieren en houtwallen zijn door indiener aangelegd en onderhouden, om tevens minder last te ervaren van het verkeer dat van de Eindhovenseweg en Keulsebaan gebruik maakt. Voor indiener houdt het plan in dat de percelen begrensd worden door wegen zonder groen. Groen werkt geluid reducerend en door het groen te verwijderen zal het verkeerslawaaï niet worden gehinderd. Indiener verzoekt om nieuwe aanplanting door de gemeente, leidend tot hetzelfde beeld over vijf jaar.	uitwerking van het ontwerp kan worden gebracht, om zo gezamenlijk tot een integraal plan te komen.
			13k)	De monumentale uitstraling van het monumentale pand van indiener lijdt onder het plan. Doordat het pand is bestemd als een restaurant met woonfunctie, en als zodanig in gebruik is, worden de binnen- en de buitenruimte intensief gebruikt als restaurant en terras. De gasten zullen een toenemende overlast ervaren waardoor de uitvoering van de bedrijfsvoering wordt belemmerd. Tevens zal er een toename plaatsvinden van het sluipverkeer op de Goorestraat om de stoplichten bij kruispunt de Goor en de kruising met de Liempdseweg te vermijden. Indiener verzoekt de gemeente om de noodzakelijke maatregelen te treffen (m.b.t. veiligheid en bereikbaarheid) en te bekostigen om het pand te kunnen blijven exploiteren.	De gasten in het restaurant en op het terras zullen het verkeer en de gevolgen hiervan ervaren. Dit is ook in huidige situatie het geval. Het restaurant is gelegen nabij een kruispunt van wegen. Van een toenemende overlast zal geen sprake zijn. De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan met gekoppelde, intelligente VRI leidt tot een betere doorstroming en minder filevorming. De kans op sluipverkeer op de Liempdseweg en de Goorestraat wordt daarmee minimaal.
			13l)	Indieners wijzen er op dat één van hun panden een rijksmonument is. Er moet daarom contact gezocht worden met de betreffende rijksdienst. Archeologisch onderzoek op de plaats waar de weg wordt uitgebreid lijkt zinvol.	Aangezien de weg niet dicht bij het monumentale pand wordt geprojecteerd, is een nadere afstemming met de Rijksdienst niet noodzakelijk. Archeologisch onderzoek binnen de projectgrenzen heeft plaatsgevonden (zie de toelichting van het bestemmingsplan)
			13m)	Tekening 2.3, genoemd in hoofdstuk 2.4. van de toelichting van het ontwerp van het bestemmingsplan, komt niet overeen met de tekening in bijlage 1 van het voorlopig ontwerp Keulsebaan. Dit zijn het A0 bestand tekening BXT0020001 2017-1841 en de tekening in hoofdstuk 6.3 van de toelichting (K5 kruising Eindhovenseweg). De grondbestemmingen komen hierdoor niet overeen. Indieners maken bezwaar tegen de onduidelijkheid die hierdoor ontstaat en vragen om correctie en overleg hierover.	Het kaartmateriaal in de toelichting van het bestemmingsplan en in de ontwerpnotitie zijn inmiddels goed op elkaar afgestemd.

			13n)	Indieners maken bezwaar tegen het laten vallen van dit plan onder de Crisis- en herstelwet. Dat legt onnodige druk op hun belangen. De procedure dient te worden aangepast. Indieners behouden zich het recht voor om aspecten, die vanwege de complexiteit van het ontwerpplan niet genoemd zijn, later toe te voegen.	De Crisis- en herstelwet draagt bij aan een versnelling van belangrijke projecten maar maakt geen inbreuk op belangen. Een aandachtspunt is dat er in de beroepsprocedure geen mogelijkheid is voor pro-forma beroepsschriften. Wij zullen indiener dan ook tijdig informeren wanneer de beroepsprocedure van start gaat.
14.	Zaaknr.: 1182216 Ontvangst: 12-06-2019	Waterschap de Dommel	14a)	Verbeelding: De gebiedsaanduidingen 'milieuzone-ecologische verbindingszone' en 'milieuzonebeekherstel' opnemen voor de compensatiepercelen aan de Voetboog in lijn met bestemmingsplan 'Noord-Oost' zoals vastgesteld op 29 september 2015.	Op verzoek van het Waterschap zijn deze aanduidingen en regels in het plan opgenomen. Overigens zijn wij van mening dat deze aanduidingen en regels niet meer direct noodzakelijk zijn nu er een natuurbestemming met een voorwaardelijke verplichting voor de inrichting in het bestemmingsplan wordt opgenomen. De EVZ wordt hiermee al gerealiseerd.
			14b)	Regels: Voor de gebiedsaanduiding 'milieuzone-ecologische verbindingszone' en 'milieuzonebeekherstel' regels/beperkingen opnemen overeenkomstig de Verordening Ruimte Artikel 1 1.1. lid 2. en artikel 18.1 lid 2 en lid 3 met uitzondering van de ingrepen zoals benoemd in bijlage 1 van de regels. Indiener wil graag worden gehoord in die zone.	
			14c)	Regels: Bij de bestemmingsomschrijving 'Natuur' de tekst overnemen, vergelijkbaar met het bestemmingsplan Noord-Oost' vastgesteld op 29 september 2015 artikel 6.1 lid h en j: 'de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van een ecologische verbindingszone ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - ecologische verbindingen'; de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - beekherstel'.	De regels zijn overeenkomstig het voorstel van het Waterschap aangepast.
			14d)	Regels: Bij de bestemmingsomschrijving 'Natuur' (artikel 4.1 lid c) ook 'waterberging' opnemen.	De regels zijn overeenkomstig het voorstel van het Waterschap aangepast.
			14e)	Regels: De omschrijving in de begrippenlijst 1.27 aan te passen in 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen'. Het volgende tekstvoorstel kan voor dit begrip worden gehanteerd: "Al het oppervlaktewater zoals sloten, greppels, (infiltratie)vijvers, kanalen, beken en andere waterlopen, ook als deze incidenteel of structureel droogvallen. Alsmede voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging, hemelwaterinfiltratie en waterkwaliteit. Hierbij kan gedacht worden aan duikers, stuwen, infiltratievoorzieningen, gemalen, inlaten etc'.	De regels zijn overeenkomstig het voorstel van het Waterschap aangepast.

			14f)	Het kadastraal perceel bekend als gemeente Boxtel, sectie B nr 3376 is in eigendom van indiener. Indiener is bereid om deze grond te verkopen tegen de huidige taxatiewaarde. Afstemmen daarover is nog noodzakelijk.	Het staat het Waterschap vrij om de gemeente een passend voorstel te doen. Er zijn in het kader van dit project geen aanpassingen aan deze watergang voorzien.
			14g)	In het plan is beschreven dat er nog nadere detaillering noodzakelijk is om een waterhuishoudkundig plan op te stellen voorafgaande aan de watervergunning voor zowel de verbreding van de Keulsebaan en de aanpassingen in de waterhuishouding als voor de inrichting van de compensatiepercelen. Indiener treedt graag in overleg.	In het proces tot nu toe heeft tussen de gemeente en waterschap regelmatig afstemming over het project plaatsgevonden. Uiteraard zal dit in de vervolgfase(n) ook door de gemeente geïnitieerd worden met betrekking tot de nadere uitwerking van de waterhuishouding en overige zaken die van belang zijn voor de Watervergunning.
15.	Zaaknr.: 1182222 Ontvangst: 12-06-2019	Het Groene Hart Brabant	15a)	Indiener acht de gestelde afhankelijkheid van het Maatregelenpakket PHS Boxtel onnodig als motivering van het bestemmingsplan. Het verbeteren van de hoofdontsluiting van Ladonk is, ook zonder PHS, een op zichzelf staand belang omdat het de aantrekkelijkheid van het gebruik van deze ontsluiting vanaf het hoofdwegenstelsel verhoogt. Dit werkt positief ter vermindering van de verkeersdruk op de belasting van het binnenstedelijk verkeersnetwerk vanuit het noorden, oosten en westen.	Wij onderschrijven de noodzaak en het positieve effect van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan als autonoom project. Het project maakt echter onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Boxtel te verbeteren.
			15b)	Het verwondert indiener dat de flessenhals onder de spoorlijn niet wordt aangepakt. De motivering om dit niet te doen is onterecht: de capaciteitsberekening berust op de aanname van de realisatie van de VLK, sluiting dubbele overwegen etc.	De spooronderdoorgang onder het spoor kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2.
			15c)	Nog afgezien van de onzekerheid van de haalbaarheid daarvan wijst indiener er op dat een verkeersvisie voor heel de gemeente ontbreekt. Er kan zo niet vastgesteld worden of de gevolgen van de bestuursovereenkomst aanvaardbaar zijn in relatie tot het grotere geheel van de verkeersstructuur en zijn milieueffecten. Daardoor is het uitgesloten dat een besluitvorming heeft plaats kunnen vinden met inachtneming van de vereiste zorgvuldige voorbereiding. De negatieve verkeerskundige- en milieugevolgen van de gemaakte keuze berust niet op een evenwichtige afweging van alle redelijkerwijs in acht te nemen belangen. Er is dus niet aangetoond dat hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	Het Maatregelenpakket, waarvan de Keulsebaan onderdeel uitmaakt, dient ter uitvoering van het geldende verkeerbeleid zoals opgenomen in het GVVP 2008. De besluitvorming over het totale Maatregelenpakket is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren, een van de deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, is met de uitspraak van de Raad van State in december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een

					zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Zie ook de beantwoording onder 15^e.
			15d)	Het is onbegrijpelijk dat Rijk en provincie aan een bestuursovereenkomst hebben meegewerkt terwijl niet aan elementaire voorwaarden voor een verantwoorde besluitvorming op het ruimtelijke ordeningsvlak is voldaan. De zorgvuldigheid bij de planvoorbereiding die beide overheidsorganen in wetten en verordeningen hebben vastgelegd, zijn hier ten onrechte losgelaten. Een verwijzing naar hun instemming kan dan ook niet overtuigen.	Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder 15c en 15e .
			15e)	De voorziene ombouw van de Keulsebaan moet op de eigen ruimtelijke merites van dit plan worden beoordeeld. Daar dient dan een geactualiseerd integraal verkeersplan aan ten grondslag te liggen met alle ter zake doende alternatieve opties. In ieder geval behoort de optie van het niet realiseren van de VLK, in combinatie met de sluiting van één of beide overwegen, daartoe. Dat geldt ook voor een vrachtwagenverbod uit westelijke richting. Dit al dan niet gecombineerd met een algeheel verbod voor doorgaand verkeer door Kapelweg en Tongersestraat om maar enkele voorbeelden te noemen. Er mag verwacht worden dat dit soort maatregelen stimulerend werkt voor het gebruik van het hoofdverkeerswegennet voor verkeer vanuit westelijke richting en verkeer dus meer gebruik zal maken van de Keulsebaan en onderdoorgang van de spoorlijn.	De Keulsebaan is geen zelfstandige maatregel, maar vormt één van de deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten moeten qua verkeerskundige effecten in samenhang worden gezien. Voor wat betreft deze samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Naast deze samenhang wordt per deelproject ook kritisch gekeken naar de gevolgen voor de omgeving. Deze aanpak wordt ondersteund door de Raad van State in haar uitspraak van 18 december 2019 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren, zie paragraaf 2.1.3. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de verbreding van de Keulsebaan deel uit maakt, vormt de uitvoering van het geldende verkeers- en vervoersplan (GVVP 2008). Dit Maatregelenpakket is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Voor MOVE'31 is het Maatregelenpakket PHS Boxtel een gegeven. In MOVE'31 onderkennen we dat er op termijn aanvullende maatregelen nodig zijn. Daar wordt nu op

					voorgesorteerd in MOVE'31. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.2.
			15f)	Uit het stroomdiagram van Goudappel blijkt dat bij aanleg van de VLK de verkeersintensiteit onder de spoorlijn met 5.000 mvt toeneemt tot 15.600 mvt. Met deze intensiteit kan verwacht worden dat het samenvoegen van 4 naar 2 rijstroken, met bovendien vrij sterke hellingen onder de spoorlijn, tot problemen zullen leiden. Deze problemen zullen bij westelijke verkeersmaatregelen (zoals hiervoor genoemd) nog meer toenemen.	De spoorondergang onder het spoor kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2. Door de aansluiting van de Parallelweg-Zuid te verplaatsen in oostelijke richting, neemt de invloed van de hellingbaan van de spooronderdoorgang af. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer moet stoppen op de hellingbaan en vertraagt wegrijdt, zoals is de huidige situatie het geval is.
			15g)	Ondanks maatregelen is ter plaatse van 4 woningen sprake van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Burgemeester en wethouders overwegen om voor deze 4 woningen een hogere waarde vast te stellen. Het betreft curatieve maatregelen die het echte probleem, het reduceren van de geluidsoverlast bij de bron, niet aanpakken. Dit kan door een afdoende afscherming met geluidschermen, die uiteraard goed vergroend dienen te worden. Deze aanpak dient nadrukkelijk als plandoeleind en geborgd in de regelgeving te worden opgenomen.	Het akoestisch onderzoek is aangepast, zie paragraaf 2.9.1. Er is nu nog sprake van twee hogere grenswaarden. De motivering van de maatregelen is gestoeld op het toepassen van het doelmatigheidscriterium, een landschappelijke onderbouwing en verkeerskundige aspecten. De benodigde maatregelen zoals schermen zijn noodzakelijk om te voldoen aan het besluit hogere grenswaarden. In het bestemmingsplan worden de maatregelen mogelijk gemaakt. De suggestie voor een goede landschappelijke inpassing van de schermen wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp in een definitief ontwerp.
			15h)	De beoogde natuurcompensatie inclusief gewenste herbegrenzing van het NNB voldoet niet aan de eis dat deze naar aard, functie, omvang gelijkwaardig dient te zijn aan het optredende verlies. Verlies van de bosbiotoop kan daarom niet gecompenseerd worden door het nu voorliggende plan van natuurbouw in het beekdal van de Dommel. Inrichting en beheer van deze beekgrond had niet zo verwacht mogen worden. Niet aangetoond is dat compensatie op alle	Het compensatieplan is opgenomen in bijlage 12 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het optredende verlies aan oppervlakte NNB wordt ruimschoots gecompenseerd door de fysieke compensatie met het perceel aan De Voetboog. Aan de spelregels van het NNB is voldaan. Het inrichtingsvoorstel is gebaseerd op de visie en het streefbeeld voor de ecologische verbindingszone ter plaatse. Een compensatie met een ander natuurstype is toegestaan

				plaatsen, zoals onder meer bij Peerkesbos ter plaatse van het wegrestaurant, nodig is.	mits deze compensatie naar omvang en kwaliteit voldoet. Voor de nadere onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het compensatieplan zoals opgenomen in bijlage 12 van het bestemmingsplan. Hiermee wordt voldaan aan de eis zoals opgenomen in de Interim omgevingsverordening van de provincie, namelijk dat de toelichting een verantwoording moet bevatten over de kwaliteit en kwantiteit van de compensatie. Verder is aangetoond dat er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, zie paragraaf 2.9.3. Op 27 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten positief over de herbegrenzing besloten.
			15i)	De toepassing van de Crisis- en herstelwet is niet gerechtvaardigd nu er geen sprake meer is van een crisissituatie en er een groot gebrek bestaat aan uitvoeringscapaciteit in de bouwwereld. Bovendien is de uitvoering van de VLK nog meer dan eerst onzeker geworden door de kwestie van de PAS. De koppeling van deze ombouw aan de PHS Boxtel maakt dat de PHS nu ook op dit plan drukt. Een normale planprocedure is hier dan ook beter op zijn plaats. Zo'n procedure biedt ook betere waarborgen t.a.v. de zorgvuldigheid en rechtsbescherming van belanghebbenden bij de afhandeling van het plan.	De Crisis- en herstelwet draagt bij aan een versnelling van belangrijke projecten maar maakt geen inbreuk op belangen. Een aandachtspunt is dat er in de beroepsprocedure geen mogelijkheid is voor pro-forma beroepsschriften. Wij zullen indiener dan ook tijdig informeren wanneer de beroepsprocedure van start gaat.
16.	Zaaknr.: 1182241 Ontvangst: 12-06-2019	Provincie Noord-Brabant		De capaciteitsuitbreiding behoeft geen opmerkingen. Ten aanzien van de noodzakelijke kwaliteitsverbetering van het landschap is indiener van mening dat het plan in strijd is met de Verordening. Indiener stelt dat met het ontbreken van de planologisch juridische borging van de uitvoering en duurzame instandhouding van het inrichtingsplan vooralsnog niet is voldaan aan de voorwaarden van artikel 3.2 van de Verordening.	In afstemming met de provincie is aan de regels een voorwaardelijk verplichting toegevoegd ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Daarnaast wordt op de verbeelding en in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de cultuurhistorische beleving van het Duits Lijntje. Op deze wijze is de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering op voldoende wijze geborgd en daarmee in overeenstemming met de Interimverordening ruimte van de provincie.

17.	Zaaknr.: 1189478 Ontvangst: 13-06-2019		17a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB. De verbreding van de Keulsebaan betreft enkele percelen die eigendom zijn van indiener. De verbreding is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	In onderstaande reactie wordt nader op de bezwaren van indiener ingegaan.
			17b)	Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het plan leidt tot een toename aan de gevel van de woning van indiener vanwege de Keulsebaan van 6,92 dB(a). De gecumuleerde geluidsbelasting wordt aan de woning van indiener maar liefst 62 dB(a). Daarmee wordt een ernstige verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van indiener bewerkstelligd. Door de raad is dit onderkend, noch onderbouwd waarom dat aanvaardbaar zou zijn. Van belang is voorts dat niet wordt voorzien in bron- of overdrachtsmaatregelen, hetgeen in strijd is met het gemeentelijk beleid omdat indiener geen geluidsluwe gevels heeft. Dit wordt onder meer bevestigd door het geluidonderzoek waaruit blijkt dat het geluid zowel van de Keulsebaan als de Oirschotseweg komt.	Het akoestisch onderzoek is aangepast, zie paragraaf 2.9.1. Er wordt ten behoeve van Oirschotseweg 6 een geluidscherm geplaatst van 63 meter lang en 2 meter hoog. Ook wordt de snelheid op een gedeelte van de Keulsebaan verlaagd naar 60 km/uur. Dit leidt er toe dat er op de meeste rekenpunten op de woning Oirschotseweg 7 een afname van geluid wordt berekend tussen de toekomstige situatie (2030) en de huidige situatie (2019). Enkel op de tweede verdieping van de woning Oirschotseweg 7 vindt een toename plaats. Echter is op de tweede verdieping geen geluidgevoelige ruimte aanwezig. Een hogere grenswaarde is voor deze woning niet van toepassing.
			17c)	Het plan gaat uit van de rechtmatigheid van het Programma Aanpak Stikstof (hierna: PAS). Zoals bekend is het PAS onlangs gesneuveld bij de Afdeling, voor zover vooruit wordt gelopen op resultaten die in de toekomst moeten worden behaald. Uit het plan wordt niet duidelijk welke maatregelen uit het PAS bijdragen aan de aanvaardbaarheid van de in het plan voorziene ontwikkeling. In zoverre kan ook niet worden vastgesteld dat het plan kan worden gedragen door het PAS. Als gevolg daarvan kan ook niet langer worden volgehouden dat geen Milieueffectrapportage zou hoeven worden opgesteld.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de Keulsebaan is in dat kader daarom onderzocht wat de te verwachten gevolgen zijn van de aanleg en het gebruik van de Keulsebaan. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, is geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen

					aanleiding of noodzaak voor het opstellen van een plan-MER. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.9.5 en de aanmeldnotitie die aan het bestemmingsplan is toegevoegd.
			17d)	Het plan is alleen uitvoerbaar als natuurcompensatie zal plaatsvinden. Hiervoor is zorgvuldig onderzoek, naar de aanwezige waarden die gecompenseerd dienen te worden, vereist. Uit het onderzoek dat aan het plan is gehecht, blijkt echter dat geen toegang is verkregen tot percelen waarvan vermoed wordt dat daar natuurwaarden of beschermde soorten aanwezig zijn. In zoverre valt ook niet in te zien hoe tot het oordeel kan worden gekomen dat ontheffing kan worden verleend van de provinciale verordening of dat een eventuele benodigde toestemming op grond van de Wet Natuurbescherming kan worden verkregen.	Aanvullende onderzoeken naar beschermde soorten heeft plaatsgevonden, zie de toelichting van het bestemmingsplan. Op basis hiervan wordt het plan uitvoerbaar geacht. Ook de procedure voor herbegrenzing van de NNB heeft plaatsgevonden. Op 27 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten tot deze herbegrenzing besloten, zie paragraaf 2.9.3.
			17e)	Met betrekking tot het gedane onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, geldt dat de autonome situatie voor indiener het meest gunstige scenario oplevert. Dit klemmt te meer nu het "Eind bestemmingsplanperiode"-scenario, volgens de toelichting uitgaat van steeds 'schoner' wordende 'vervuilers'. Daarmee miskent het rekenmodel echter dat iedere millimeter ruimte die in Nederland ontstaat door verbeteringen aan de bron, meteen weer wordt opgesoupeerd door diezelfde vervuilers. Het 'lichtende' voorbeeld in deze is het PAS: gebruik willen maken van ruimte die nog moet ontstaan. Gelet hierop is het onderzoek naar de luchtkwaliteit gebrekkig, zodat niet aannemelijk is gemaakt dat de gevolgen van het plan ter plaatse van de woning van indiener aanvaardbaar zijn. Evenmin is een kenbare belangenafweging gemaakt, waaruit blijkt waarom de raad van oordeel is dat de verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van het autonome-scenario aanvaardbaar is.	In het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt ingegaan op de wetgeving en de uitgangspunten van het onderzoek. Er is geen aanleiding aan te nemen dat niet het juiste rekenmodel of de onjuiste uitgangspunten zijn gebruikt. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle toetspunten de concentraties van NO2, PM10 en PM2,5 aan de gestelde jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Ook het maximale aantal overschrijdingen van uurgemiddelde en daggemiddelde grenswaarden wordt nergens overschreden.
			17f)	Het plan is 'slechts' uitvoerbaar indien (een deel) van de gronden van indiener kan worden verworven. Indiener is niet voornemens om zijn gronden te verkopen ten behoeve van een ontwikkeling die zijn woon- en leefklimaat en zijn bedrijfsvoering aantast. In zoverre valt op voorhand niet in te	Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor omwonenden. Binnen de bestaande ruimte kan het ontwerp op deze locatie echter niet worden ingepast zonder inbreuk te maken op eigendommen van omwonenden. Hierbij is de gemeente zich bewust van de individuele negatieve effecten

				zien hoe het plan, gelet op de huidige eigendomsverhoudingen, zou moeten worden uitgevoerd.	die een dergelijke afweging met zich meebrengt. Er hebben diverse gesprekken plaats gevonden waarin dit is toegelicht en besproken. Zie voor een nadere toelichting ook het antwoord onder volgnummer 9a. De gesprekken in het kader van de grondverwerving zullen, in verband met de aanpassing van het bestemmingsplan als gevolg van de vernietiging van het PAS, na vaststelling van het bestemmingsplan Keulsebaan worden opgestart. Inzet van de gemeente is om minnelijke overeenstemming te bereiken met betrokken grondeigenaren. Omdat we ons realiseren dat niet in alle gevallen deze overeenstemming zal worden bereikt, wordt parallel de voorbereiding gestart van de administratieve onteigeningsprocedure.
			17g)	Onduidelijk is wat de uitvoeringskosten zijn van het plan en hoe deze zich verhouden tot het door partijen gereserveerde budget in de bestuursovereenkomst. Gelet op de onzekerheid over de uitvoeringskosten, te realiseren natuurcompensatie en het al dan niet verkrijgen van de eigendom van percelen van derden, is de uitvoerbaarheid van het plan niet aangetoond.	De uitvoeringskosten zijn bepaald op basis van het voorliggend ontwerp. Deze kosten maken onderdeel uit van de totale geraamde kosten voor realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en passen binnen het door partijen beschikbaar gestelde taakstellend budget. Vanwege de vernietiging van het PAS en de daardoor noodzakelijke aanpassing van de bestemmingsplannen en ontstane vertraging hebben partijen dit jaar besloten extra budget beschikbaar te stellen. De natuurcompensatie is geborgd. Voor een nadere toelichting van de uitvoerbaarheid in relatie tot de natuurcompensatie wordt verwezen naar paragraaf 2.9.3.
18.	Zaaknr.: 1189481 Ontvangst: 13-06-2019		18a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB. Indiener is naast bewoner eigenaar van een B&B.	In onderstaande reactie wordt nader op de bezwaren van indiener ingegaan.
			18b)	Indiener vreest voor een toename van geluidsoverlast als bewoner, maar met name voor de B&B klanten. Indiener twijfelt of de meetpunten voor de studio 2a en de B&B 4a (voldoende) zijn meegenomen in het geluidsonderzoek (bijlage 13 bestemmingsplan: Geluid, Akoestisch onderzoek ontheffingsaanvraag hogere waarde en concept besluit	Het akoestisch onderzoek is aangepast, zie paragraaf 2.9.1. Onder meer omdat uit onderzoek blijkt dat in 1994 hogere waarden zijn vastgesteld. Uit onderzoek blijkt dat er destijds een hogere grenswaarde is vastgesteld voor Goorestraat 4 en niet voor het adres Goorestraat 2. In 1994 was het gedeelte wat nu Goorestraat 2 is, een stal en daarmee geen geluidgevoelige ruimte.

				hogere waarde; "Reconstructieonderzoek deelgebied Keulsebaan Boxtel , d.d.12 november 2018").	Op basis van het aangepast akoestisch onderzoek is een nieuwe hogere grenswaarde procedure doorlopen. Voor Goorestraat 2 vindt in de toekomstige situatie (2030) ten opzichte van de huidige geluidbelasting (2019) op de meeste plaatsen een afname plaats. Er vindt op deze woning geen geluidtoename plaats. Een hogere grenswaarde is niet van toepassing. De studio en de B&B zijn geen geluidgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder.
			18c)	Het plan doet afbreuk aan de landelijke en agrarische uitstraling van het gebied.	De Keulsebaan heeft nu al de functie van een belangrijke gebiedsontsluitingsweg richting de A2. Bij het ontwerp is zoveel als mogelijk uitgegaan van een benutting van de bestaande infrastructuur. Vandaar dat aan de zuidzijde gebruik is gemaakt van het voormalig Duits Lijntje dat weliswaar niet meer als zodanig in gebruik is maar nog wel een verkeersbestemming heeft. Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor omwonenden. Binnen de bestaande ruimte kan het ontwerp op deze locatie echter niet worden ingepast zonder inbreuk te maken op eigendommen van omwonenden. Hierbij is de gemeente zich bewust van de individuele negatieve effecten die een dergelijke afweging met zich meebrengt. Dit laat onverlet dat het project zeker invloed zal hebben op de beleving voor de directe omgeving. Van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat is geen sprake, zie ook paragraaf 2.9.1.
19.	Zaaknr.: 1189487 Ontvangst: 12-06-2019		19a)	Door de ontwikkeling zal de gecreëerde "flessenhals" bij de onderdoorgang, ook door het terugbrengen van de stoplichten, de verkeersopstoppen alleen maar vergroten en ook opstoppen veroorzaken bij de aansluiting op de Parallelweg Zuid. Een grotere, ruimer opgezette rotonde bij zowel het Eversbos als bij de Eindhovenseweg zal volgens indiener een betere doorstroming geven. Voorbeelden van	De spooronderdoorgang onder het spoor kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2.

				rotondes met gescheiden rijbanen zijn in de regio op meerdere plaatsen aanwezig.	
			19b)	In het ontwerpplan ontbreekt informatie over de beoogde voorzieningen voor de toeleidende wegen naar de Keulsebaan. Met name de Parallelweg Zuid blijft hiervan verstoken. Het is al sinds vele jaren zo dat er op de Parallelweg Zuid veel te hard wordt gereden. Meermalen is schriftelijk verzocht om snelheidsremmende voorzieningen aan te brengen en telkens weer waren er voor de gemeente redenen om hierin niet mee te (kunnen) gaan. Bij de presentatie enkele jaren geleden in het gemeentehuis van het voornemen tot sluiting van de dubbele overweg werd al door de gemeente geopperd dat bij sluiting van de dubbele overweg het hiervan gebruikmakende verkeer via de Eindhovenseweg naar het industrieterrein zou gaan rijden. Dit is een utopie. Het Boxtelse verkeer rondom de dubbele overweg (Selissen, Breukelen, station, etc.), dat naar de zuidzijde van het industrieterrein moet en gewend is te rijden via de Keulsebaan, zal kiezen voor de weg "van de minste weerstand". Dit is via de Parallelweg Noord en Parallelweg Zuid. Daardoor zal er een grote druk komen op de veiligheid op de Parallelweg Zuid vanwege de gereden snelheden. Dit mede gezien het langzaamverkeer dat nu moet oversteken t.h.v. de gemeentegrens. Het doortrekken van het fietspad langs de Parallelweg Zuid tot op de fietstunnel Ossepad zal al een grote verbetering zijn in combinatie met snelheidsvermindering voor het snelverkeer.	Volgens het verkeersmodel is sprake van een toename van verkeer op de Parallelweg Zuid. Deze intensiteiten voor 2030 vormen echter geen directe aanleiding om extra maatregelen te treffen. Met het Maatregelenpakket worden niet alle verkeersproblemen binnen de gemeente Boxtel opgelost. In de uitwerking van MOVE'31 wordt een doorkijk gemaakt naar de resterende knelpunten in het onderliggend wegennet. Binnen MOVE'31 kunnen voorstellen zoals de doortrekking van het fietspad worden betrokken.
20.	Zaaknr.: 1189488 Ontvangst: 12-06-2019		20a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB.	In onderstaande reactie wordt nader op de bezwaren van indiener ingegaan.
			20b)	Er is geen algemeen belang voor wat betreft het gedeelte Peerkesbos en de te onteigenen gronden aldaar. Een van de onderdelen is het wijzigen van de NNB-grenzen. Als uitgangspunt dient gehanteerd te worden dat er een zwaar maatschappelijk belang aan ten grondslag moet liggen. Dat is hier niet het geval. Het grootste gedeelte van de NNB-aantasting via de grenswijziging wordt gerealiseerd om de voormalige Liempdse Barrier beter bereikbaar te maken. Dit	Nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan, als onderdeel van het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, zijn in hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan uitgebreid onderbouwd. De conclusie is de volgende: Met het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVVP 2008, waaronder:

			is niet als zwaar maatschappelijk belang te betitelen: het is het belang van één ondernemer. De Liempdse Barrier heeft jarenlang met deze eenvoudige toegangsweg kunnen functioneren en de huidige eigenaar (Bibitor) heeft het als zodanig gekocht. Hier ontbreekt volledig het groot maatschappelijk belang. Uitbreiding van deze aftakking naar de Liempdse Barrier, zoals opgenomen in de plannen voor de Keulsebaan betreft een oplossing voor een private ondernemer en niet een oplossing voor het algemeen belang van de gemeenschap. In dit kader dient de gemeente dus ook geen verdere vergunningen voor uitbreiding en reclamezuilen ter plaatse, bij de Liempdse Barrier af te geven.	• het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg; • de aanleg van de VLK om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk te realiseren; • de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de verkeersafwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd; • verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid rondom de drukke verkeersroute door het centrum. Door middel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel is, wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVV 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten. Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en daarmee ook van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan worden hiermee onderbouwd. Het zwaarwegend maatschappelijk belang is hiermee in voldoende mate aangetoond. Het gaat hier om de capaciteitsuitbreiding van een bestaande weg die reeds dicht tegen het NNB is gelegen. Een capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan zonder dat het NNB wordt geraakt is, onder meer om redenen van verkeersveiligheid en minimaal benodigd ruimtebeslag, niet haalbaar gebleken. Daarbij is een van de uitgangspunten bij deze capaciteitsuitbreiding dat de bestaande aansluitingen op de Keulsebaan, waaronder de aansluiting met de rijbaan Peerkesbos, worden gehandhaafd. In het kader van het ontwerpproces is gezocht naar een duurzaam en verkeersveilig ontwerp van de Keulsebaan, inclusief de bestaande aansluiting van de rijbaan Peerkesbos, in
--	--	--	---	---

				combinatie met een zo beperkt mogelijke aantasting van het NNB.
		20c)	In de toelichting wordt vermeld dat compensatie zal plaatsvinden aan de Voetboog langs de Dommel. Deze locatie is niet opgenomen in het ontwerpplan. Alleen om die reden is vooralsnog allerm minst aannemelijk dat compensatie ook kan en zal plaatsvinden. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan staat daarmee onvoldoende vast.	De locatie aan De Voetboog maakt wel degelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan Keulsebaan. Aan deze gronden is in het bestemmingsplan de bestemming 'Natuur' toegekend.
		20d)	Er ligt een groenstrook tussen de huidige weg naar de Liempdse weg en de huidige Keulsebaan die meer dan breed genoeg is om een uitbreiding van de Keulsebaan te kunnen realiseren. Dit kan door het verwijderen van de brede zandwal en het plaatsen van een smalle, hoge geluidwerende schutting. De Liempdse Barrier is en blijft bereikbaar via de bestaande weg. Een eventuele uitbreiding van de Liempdse Barrier betreft geen algemeen belang en hoeft niet te worden gefaciliteerd. Richting de rotonde op de Eindhovenseweg is ook voldoende ruimte voor verbreding. De motivering voor de onteigening van een deel van het Peerkesbos, als weergegeven in paragraaf 6.5.4. van de toelichting en de daarin opgenomen verwijzingen, blijft onduidelijk en schiet reeds om die reden tekort.	Er is gezocht naar een optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten voor omwonenden en voor de omgeving. Door gebruik te kunnen maken van het tracé van het voormalig Duits Lijntje is het mogelijk om de uitbreiding van de Keulsebaan aan de zuidzijde te realiseren. Voor het gebied ten noorden van de Keulsebaan zitten aan deze keuze qua impact voordelen ten opzichte van een uitbreiding aan de noordzijde. Het ontwerp kan echter niet worden ingepast zonder inbreuk te maken op eigendommen van omwonenden of de omgeving. De gemeente is zich bewust van de individuele negatieve effecten die een dergelijke afweging met zich meebrengt. Er is wel degelijk sprake van een zwaar wegend maatschappelijk belang en een goede onderbouwing, zie onder 20b.
		20e)	Om de eerder door de wethouder beoogde onbelemmerde doorstroming van verkeer te waarborgen omvat het ontwerpplan vanaf de A2 tot aan Ladonk, afrit 26, geen moderne dynamische, veilige oplossingen, zoals grote, ruime (turbo)ovondes (zie grote schets pag. 6 gemeentelijke notitie 24042017), geen aanleg van een wisselstrook onder het spoor en geen veilige fietser/voetgangerstunnels, maar stoplichtstructuren (dan wel verkeers- of stoplichten). Indieners sommen de stoplichtsituaties op. Er zijn op korte afstand ca. 60 verkeersrichtingen, die door stoplichten worden gereguleerd op het stuk van de A2 tot aan de flessenhals. Dit is niet gewenst en wordt niet als een goede	Uit de onderzoeken blijkt een behoefte voor een capaciteitsuitbreiding/verdubbeling van de Keulsebaan tussen de aansluiting met de A2 en de spoorondergang. In de huidige situatie is al sprake van filevorming en gebrekkige doorstroming. Gezien de verkeersintensiteiten en het aandeel vrachtverkeer op de Keulsebaan zijn gekoppelde VRI's waarmee de verkeersstroom gestuurd kan worden, een veilige en de meest dynamische oplossing voor een goede doorstroming die beschikbaar is. De relatief korte afstand tussen de VRI's is hierin geen belemmering, dit maakt de koppeling en goede afstelling van de VRI's onderling juist eenvoudiger.

				oplossing gezien. Ook niet met het oog op toekomstige ontwikkelingen (Greentech).	Uit simulaties en modelonderzoek blijken (turbo-)rotondes het verkeer niet goed te kunnen verwerken ter plaatse van de aansluitingen met de A2 en het kruispunt met Eindhovenseweg. Hoewel de capaciteit van een rotonde in theorie voldoet, is het aandeel rechtdoor rijdend vrachtverkeer dat rechts blijft rijden op de rotonde een beperkende factor in een goede doorstroming op de rotonde alsmede de trajectsnelheid in zijn algemeen. Het vergroten van de rotondes of een ovale vorm (ovonde) hebben daar nauwelijks effect op. Om een uniform beeld met een goede doorstroming te creëren, alsmede de mogelijkheid om de verkeersstromen dynamisch te kunnen beïnvloeden/regelen, is op alle kruispunten in het tracé gekozen voor een VRI. Een voorbeeld hiervan kan zijn het toepassen van filedetectie waardoor richtingen aanvullend groen kunnen krijgen indien dat noodzakelijk is. Door het koppelen van de verkeerslichten op de Keulsebaan verbetert de doorstroming ten opzichte van rotondes, hierbij moet alle verkeer te allen tijde afremmen en optrekken. De spooronderdoorgang onder het spoor kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2.
			20f)	In de week van 5 t/m 12 mei 2019 hebben indieners een voorproefje gezien van welke chaos de toekomst gaat brengen. Toen werd het spoor gerenoveerd en de toegangswegen naar de Keulsebaan en overwegen over het spoor werden afgesloten. Dit is te vergelijken met stoplichtkruisingen. Het sluiten van alleen al de dubbele spoorwegovergang in Boxtel zorgde voor een absolute stagnatie van alle verkeer en een volledige chaos in en buiten het dorp. Rijtijden van meer dan een half uur vanuit het centrum naar de A2 of vanaf Ladonk waren dagelijkse kost. Indiener stelt ook dat er een manipulatief beeld van de	Tijdens de werkzaamheden aan het spoor zijn verkeerstellingen uitgevoerd om de aantallen verkeer te monitoren. De tellingen onderschrijven de voorspellingen van het verkeersmodel. Er zijn geen tellingen (tijdelijk) onderbroken. Op basis van de drukte en congestie in de week van 5-12 mei 2019 kan geconcludeerd worden dat de capaciteitsverbetering van de Keulsebaan en de aansluitingen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen verwerken. De situatie in de genoemde week kan echter niet vergeleken worden met een toekomstig kruispunt met VRI

				werkelijkheid is ontstaan, omdat de verkeerstellingsystemen op de Keulsebaan bij de afslag Oirschotse Grintweg en op de Kapelweg tijdens de werkzaamheden aan het spoor weg zijn gehaald en pas na de werkzaamheden terug zijn geplaatst. Dit zou er op wijzen dat er niet wordt gemeten naar waarden die er toe doen. Het vermoeden bestaat dat de hele visie op de voorliggende plannen zou wankelen, indien de echte cijfers bekend zouden worden.	voorzien van de juiste opstelstroken en een bijbehorende geoptimaliseerde regeling. De grote hoeveelheid doorgaand (vracht-)verkeer op de Keulsebaan richting Ladonk blokkeert op een rotonde het oprijdend verkeer vanaf de Eindhoveneweg, waardoor hier lange wachtrijen ontstaan. Dit blijkt zowel in de simulaties als ook in de huidige praktijk. Door VRI kunnen de verschillende richtingen van het verkeer beurtelings groen worden gegeven, zodat alle verkeer veilig en vlot kan worden verwerkt. In de berekening van de regeling is rekening gehouden met het aandeel (extra lang) vrachtverkeer.
			20g)	De doorstroming van het verkeer zal in weerwil van de tellingen veel te weinig zijn om de aanvoer uit het dorp snel en vlekkeloos te laten verlopen. Modellen zijn zo ingericht dat ze lijken te werken. Er is echter geen sprake van doorstroming; er is sprake van constipatie. Stoplichten zetten het verkeer stil! Er is onvoldoende rekening gehouden met lange vrachtwagencombinaties. Ook is onvoldoende rekening gehouden met grote uitbreidingen van door indieners met naam genoemde bedrijven en het bedrijventerrein. Bij rondvraag onder gewone mensen is er niemand die kan geloven dat deze oplossing niet voor enorme opstoppen zal zorgen.	Een verkeersmodel biedt een representatief en betrouwbaar beeld van de prognoses en verkeersbewegingen. Een verkeersmodel verschaft een zo goed mogelijke benadering van de werkelijkheid op basis van de beschikbare informatie. Het is een landelijk uniform gehanteerde en geaccepteerde methode. Uiteraard zal een model nooit volledig overeenkomen met de werkelijkheid. Door middel van ondersteunende tellingen in de bestaande situatie kan de betrouwbaarheid van het model gevalideerd worden. Sinds de zomer van 2020 beschikken we over een nieuw geactualiseerd regionaal en Boxtels verkeersmodel. Het Boxtelse model is gekalibreerd op verkeerstellingen in de gehele provincie uit 2015 en van de gemeenten Boxtel en Sint-Michielsgestel uit 2019. Dit verkeersmodel is verder geactualiseerd op basis van de laatste inzichten ten aanzien van actuele en toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio. Het verkeersmodel biedt hiermee een goede en actuele verkeerprognoses voor de toekomst. Zie paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op het verkeersmodel
			20h)	MOVE'31 voorziet in een lus over oost die ook bij afrit 26 uitkomt. Er zal complete chaos ontstaan. Half Oost, of meer gaat van en naar huis via die lus. De 'modellen' schijnen te laten zien dat het allemaal kan. Boerenverstand zegt dat het onmogelijk is om een onbelemmerde doorgang te realiseren.	MOVE'31 voorziet in een oplossing om de noord-zuidas te ontlasten. Op welke wijze dit nader vorm krijgt en wat het effect is op de aansluiting 26 moet nog onderzocht en uitgewerkt worden. Deze uitwerking maakt geen onderdeel uit van het nu voorliggende bestemmingsplan.

				Ook door de in de dagelijkse werkelijkheid met eigen ogen geregistreerde situaties nu.	
			20i)	De kosten van het ontwerp zijn onevenredig en het project is inefficiënt. Er is meer dan een decennium gerekend en getekend over een traject van nog geen 3 kilometer. Het resultaat ontbeert elk gezond boerenverstand. De kosten voor het traject zijn buitensporig hoog in vergelijking met de kosten van andere projecten, zoals de ombouw van de Bosschebaan in de gemeente Sint Michielsgestel.	De kosten voor het maatregelenpakket zijn bepaald op basis van een gestandaardiseerde methode waarbij prijzen worden gehanteerd die voortdurend aan marktprijzen worden gerelateerd. Het blijft echter een raming en in de praktijk kan het altijd voorkomen dat de kosten hoger uitvallen als er nieuwe inzichten of feiten bekend worden. Er is echter geen reden om aan te nemen dat de kosten verdubbelen. Het vergelijken met andere projecten is niet op zijn plaats omdat projecten vaak niet vergelijkbaar zijn. Bouwkosten maken een onderdeel uit van de totale investeringskosten. Daarin zitten onder andere ook kosten voor aankoop van gronden, verleggen van kabels en leidingen en plankosten. Het beschikbare budget voor het maatregelenpakket PHS Boxtel is gebaseerd op deze investeringskosten.
			20j)	Het gaat over een verbreding c.q. verdubbeling (2x2 banen) van de Keulsebaan. De flessenhals (1x2 banen) onder de spoorlijn Boxtel-Best blijft echter volledig bestaan. Daarmee wordt de effectiviteit van de verbreding tenietgedaan. De (maatschappelijke) kosten (financieel, ecologisch) wegen niet op tegen de maatschappelijke baten.	De spooronderdoorgang onder het spoor kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Er is geen sprake van een flessenhals waarmee de effectiviteit teniet wordt gedaan. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2. Er is sprake van een evenwichtige afweging van alle belangen.
			20k)	Het plan pretendeert een 'integraal omgevingsontwerp' te zijn. Indienen stelt dat er sprake is van een sectoraal weg- of verkeersontwerp met de oude benadering en gebaseerd op oude plannen. Er wordt slechts traditioneel en niet innovatief naar verkeersoplossingen gezocht. Er is geen grootconceptuele gedachte ten aanzien van de gehele verkeersproblematiek (MOVE'31) in de gemeente als basis. De economie barst in dit deel van Brabant uit de voegen. Het jaar 2011 was het hoogtepunt van de crisis.	Gezien de verkeerskundige noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan is een goed functionerende verbinding met goede afwikkeling van verkeer weliswaar een belangrijk uitgangspunt, maar er is echter zeker ook aandacht besteed aan cultuurhistorie, natuur en biodiversiteit en duurzaamheid om te komen tot een integraal ontwerp. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.6.1 en 2.9.2. De positieve effecten van innovatieve oplossingen zijn nog ongewis, desondanks wordt er conform het Programma van Eisen gezocht naar de meest state-of-the-art technieken om

				Inmiddels hebben we meer mensen aan het werk dan ooit. Er zijn weinig werklozen en arbeidsongeschikten.	het ontwerp verder uit te werken. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder volgnummer 1j, laatste alinea. Aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel uitmaakt, ligt een zorgvuldig proces ten grondslag. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.4. Het Maatregelenpakket vormt de uitvoering van het GVVP 2008 en vorm daarmee de grondslag voor MOVE'31. Vanzelfsprekend is het bestemmingplan nu gebaseerd op de meest actuele informatie met betrekking tot relevante ontwikkelingen, die zijn meegenomen in het verkeersmodel. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.7.
			20l)	Op grond van de Europese Habitatrichtlijn dient voorafgaand aan een nieuwe activiteit als de onderhavige vast te staan dat de natuurwaarden niet worden aangetast als gevolg van die betreffende activiteit. Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) mag niet als basis voor toestemming voor activiteiten worden gebruikt. Dit is onderstreept door de uitspraak van het Europese Hof van november 2018 en in vervolg daarop door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei jl. Noch in de regels, noch in de toelichting wordt aannemelijk gemaakt dat er geen aantasting van natuurwaarden plaatsvindt. Ook om die reden kan het ontwerpplan niet worden vastgesteld. Belanghebbenden en omwonenden zijn niet geïnformeerd over de belasting door fijnstof en geluid en over de planschade die de plannen met zich meebrengen. Door de CO₂- en stikstofuitstoot komen duurzaamheid en volksgezondheid in het geding. Geluiden, die erop zouden wijzen dat ook de stikstofuitstoot gecompenseerd zou kunnen gaan worden, door bijv. varkensbedrijven weg te kopen, gaan voorbij aan de essentie van de	Het ontwerpbestemmingsplan was nog gebaseerd op het PAS en kan om die reden inderdaad niet worden vastgesteld. Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe stikstofberekeningen plaatsgevonden. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4. Op grond van de Wet natuurbescherming wordt het bestemmingsplan uitvoerbaar geacht. Voor wat betreft planschade wordt verwezen naar paragraaf 2.11.

				stikstofnormering ten aanzien van natuur, klimaat en vooral volksgezondheid. Door compensatie neemt de stikstofuitstoot niet af en blijft die in gelijke mate bestaan.	
			20m)	Wanneer niet kan worden voldaan aan de PAS-norm, zoals het er nu naar uitziet, zal de VLK niet kunnen worden uitgevoerd en is ook het project Keulsebaan niet uitvoerbaar. Immers steeds is gesteld dat zonder eerst de VLK uit te voeren, de Keulsebaan niet kan worden uitgevoerd. Het is dus onvermijdelijk eerst absolute duidelijkheid te hebben over de gevolgen voor de habitat van mens en dier. Er zal een geheel nieuw en modern, grootconceptueel plan en visie, nodig, waarin de gedachten van MOVE'31, de oost-westas, de noordelijke ontsluiting, de toekomstige wooncontingenten (1500 tot 20125) alsook nieuwe ontwikkelingslocaties voor industrie, snelwegeconomie en recreatie, de profilering van Boxtel als Poort van het Groene Woud/Van Gogh Nationaal Park aan de A2/Route de Soleil als ook Boxtel als duurzaamheidsgemeente hun plaats hebben.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Uitgangspunt hierbij is dat het Maatregelenpakket in zijn geheel onverkort uitgangspunt blijft. De bestemmingplannen Keulsebaan en Fietsonderdoorgang Tongersestraat zijn hierop aangepast. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en een nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1. Het bestemmingplan voor het deelproject Verbindingsweg Tongeren is met de uitspraak van december 2019 onherroepelijk geworden. In de uitspraak komt terug dat er sprake is van een zorgvuldige besluitvorming door de integrale aanpak met een gefaseerde uitvoering van de verschillende deelprojecten van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, zie paragraaf 2.1.3.

				De ontwikkelingen naar aanleiding van de vernietiging van het PAS hebben geen consequenties voor de fasering in uitvoering. De fasering in de uitvoering van de deelprojecten blijft ongewijzigd, zie paragraaf 2.2.3. Het Maatregelenpakket vormt de uitwerking van het bestaande beleid zoals vastgelegd in het GVVP 2008. Op dit moment wordt gewerkt aan MOVE'31, de opvolger van het GVVP 2008, zie paragraaf 2.1.2. Hierbij worden nieuwe ontwikkelingen betrokken en wordt een doorkijk gemaakt naar de resterende knelpunten in het onderliggend wegennet, zie ook onder 20k.
			20n)	De toename van het verkeer en zwaar vrachtverkeer zorgt, naast de stikstof- en fijnstoftoename, voor een ongepaste toename van de geluidsbelasting. In de plannen zijn geen oplossingen opgenomen die de belasting in zijn algemeenheid en in het bijzonder voor de direct aanwonenden reguleren en verminderen naar een acceptabel, menselijk niveau. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de Liempdseweg 26 vanuit de Keulsebaan in de toekomstige situatie (2030) afneemt ten opzichte van de huidige situatie (2019). Voor de overige gemeentelijke wegen is en blijft de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit door het totale maatregelenpakket. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat op alle toetspunten de concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} aan de gestelde jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Ook het maximale aantal overschrijdingen van uurgemiddelde en daggemiddelde grenswaarden wordt nergens overschreden.
			20o)	Voor wat betreft duurzaamheid zijn er keuzes mogelijk, zoals minder CO₂uitstoot, door te kiezen voor een lagere verkeerssnelheid of door te bezien of toekomstige innovaties de verkeersintensiteit verlagen. Deze keuzes of toekomstige innovaties hebben geen enkele rol gespeeld bij de totstandkoming van dit plan, terwijl alleen al de komst van intelligente of zelfrijdende auto's in de toekomst een belangrijk verschil maken t.a.v. de hoeveelheid verkeer die op een weg kan plaatsvinden. Wellicht is een nieuwe weg dan helemaal niet meer nodig. Het principe van Duurzaam Veilig (DV) is erop gericht om verkeer zoveel mogelijk te bundelen op hoofdwegen, zoals de Keulsebaan, die daarvoor dan op een juiste wijze ingericht worden. Hiervoor zijn passende ontwerprichtlijnen opgesteld die zorgen voor doorstroming en veiligheid. Het principe van DV zorgt er dan voor dat spreiding van verkeer wordt tegen gegaan over allerlei wegen die daarvoor niet geschikt zijn. Dit levert dan weer winst op voor het leefmilieu en natuurgebieden. Op basis van de intensiteiten is een Gebiedsontsluitingsweg

					Type I (GOW type I) noodzakelijk om een goede doorstroming te kunnen waarborgen. Hierbij hoort een wettelijk toegestane maximum snelheid van 80km/u. Een maximum snelheid van 60km/u hoort bij een Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW bubeko) met bijbehorende lagere verkeersintensiteiten. Dit is een uniforme indeling van de wegcategorisering in Nederland, die voldoet aan de verwachting van de weggebruiker. Het ontwerp van de Keulsebaan was daarop gebaseerd. Echter op basis van voortschrijdend inzicht met betrekking tot onder meer akoestiek, is besloten om de snelheid op een aantal delen van de Keulsebaan te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.3 en 2.6.3 . De invoering van zelfrijdende auto's zal niet op de termijn tot 2030 plaatsvinden en de (positieve) effecten ervan zijn nog zeer ongewis, terwijl de actuele verkeersdruk groeit en in de huidige situatie de filevorming en het sluipverkeer voldoende aanleiding vormen voor het nemen van maatregelen. In de uitwerking wordt conform het Programma van Eisen gezocht naar de meest state-of-the-art technieken om het ontwerp verder uit te werken, zoals het gebruik van 'intelligente' VRI die geschikt zijn om aan te sluiten op toekomstige ontwikkelingen. Hier wordt bij de vervolg uitwerking dan ook uitdrukkelijk rekening mee gehouden. Bij de verdere uitwerking van het VO zullen nadrukkelijk ook andere duurzaamheidsaspecten worden meegenomen op het gebied van water, beplanting en inrichting van bermen, materiaalkeuze, uitvoeringsmethodes et cetera.
21.	Zaaknr.: 1189491 Ontvangst: 13-06-2019		21a)	Indiener dient een zienswijze in namens zijn cliënt.	Cliënt van indiener heeft onder volgnummer 18 zelf ook een zienswijze ingediend. Wij verwijzen voor onze beantwoording dan ook mede naar onze beantwoording onder volgnummer 18.

			21b) Als gevolg van de wijziging van het bestemmingsplan kan verwacht worden dat de verkeersbewegingen en daarmee de geluidsbelasting zullen toenemen. Niet duidelijk is van welke grenswaarden ten aanzien van geluidsbelasting op aanliggende percelen en bebouwingen wordt uitgegaan. De te verwachte toename van de geluidsbelasting is van negatieve invloed op de leefbaarheid, flora, fauna en bedrijfsvoeringen op de aanliggende percelen.	Het akoestisch onderzoek is aangepast. Onder meer omdat uit onderzoek blijkt dat in 1994 hogere waarden zijn vastgesteld, waaronder voor het adres Goorestraat 4. Voor Goorestraat 2 wordt verwezen naar het antwoord onder volgnummer 18a. Ten opzichte van de eerder verleende hogere grenswaarde Goorestraat 4 neemt alleen de geluidbelasting toe op de tweede verdieping. In 1994 was er op de tweede verdieping geen verblijfsruimte aanwezig. De eerder verleende hogere grenswaarde kan dan ook geen betrekking hebben op de tweede verdieping. Ook in de huidige situatie is er feitelijk geen verblijfsruimte op de tweede verdieping. Daarom is er geen aanleiding om voor dit adres een hogere grenswaarde besluit te nemen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder volgnummer 18a.
			21c) De toegestane bouwhoogte van bouwerken, geen gebouw zijnde, geluidswerende voorzieningen, palen etc. is in het ontwerp van het bestemmingsplan Keulsebaan gesteld op maximaal 10 meter, met een afwijkmogelijkheid tot zelfs 20 meter. Deze hoogte is van grote invloed op leefbaarheid op aangrenzende kavels. De bezonning van kavels met name aan de zuidkant van de Keulsebaan zal zeer negatief beïnvloed worden. Er zal veel schaduw optreden. Ook een gevolg van deze toegestane hoogte is horizonvervuiling. Het huidige groene uitzicht kan door de toegestane bebouwingshoogte verstoord worden of zelfs komen te vervallen. Dat is voor wat betreft de leefbaarheid van de kavels naast de Keulsebaan niet wenselijk. Ook de toename van verkeer brengt horizonvervuiling met zich mee. Er zal sprake zijn van meer bewegende vervoersmiddelen die zichtbaar zijn vanaf aangrenzende percelen.	Ook het geldende bestemmingsplan voor de Keulsebaan (het bestemmingsplan Buitengebied Boxtel 2011) laat rechtstreeks bouwwerken met een hoogte tot 10 meter toe. Aangezien de verkeersbestemming naar de noordzijde richting het perceel van cliënt van indiener niet wordt verruimd is geen sprake van verslechtering. In het bestemmingsplan Keulsebaan is een afwijkmogelijkheid voor bouwwerken tot 20 meter opgenomen. Ter bescherming van genoemde belangen is de formulering aangepast dat afwijking is toegestaan mits de stedenbouwkundige, cultuurhistorische en landschappelijke waarden niet onevenredig worden aangetast. Voor wat betreft de leefbaarheid wordt verwezen naar onze reactie onder 18c en paragraaf 2.9.1.

			21d)	Als gevolg van de wijziging van het bestemmingsplan kan verwacht worden dat de verkeersbewegingen en daarmee de geluidsbelasting zullen toenemen. Niet duidelijk is van welke grenswaarden ten aanzien van geluidsbelasting op aanliggende percelen en bebouwingen wordt uitgegaan. De te verwachte toename van de geluidsbelasting is van negatieve invloed op de leefbaarheid, flora, fauna en bedrijfsvoeringen op de aanliggende percelen.	Voor wat betreft de verkeersintensiteiten wordt verwezen naar het in 2020 geactualiseerde verkeersmodel. Zie paragraaf 2.7 voor een nadere toelichting op dit verkeersmodel. Zie voor wat betreft het akoestisch onderzoek onze reactie onder 18b en 21b. Op basis van dit aangepaste onderzoek is een nieuw ontwerpbesluit hogere grenswaarde genomen. Uit paragraaf 5.3.2 en figuur 5.2 van het akoestisch onderzoek blijkt dat ter hoogte van Goorestraat 2 en 4 geluidarm asfalt in de vorm van SMA-NL 8G+ wordt toegepast.
			21e)	In bijlage 13 bij het bestemmingsplan ('reconstructieonderzoek deelgebied Keulsebaan boxtel' opgesteld door Tauw d.d. 12 november 2018) wordt gesproken over de verbreding van de Keulsebaan naar 2x2 rijstroken vanaf de A2 tot de tunnel onder het spoor. Hiermee komt de verharding dicht bij de erfgrans van aangrenzende percelen, waardoor minder groenbeleving. Ook door 2x2 rijstroken mogelijk te maken, zal de verharding sterk toenemen. Dit is sterk van invloed op flora en fauna. Door de vermeerdering van verharding zal infiltratie van hemelwater veranderen, meer infiltratie op groene percelen grenzend aan Keulsebaan.	De verbreding van de Keulsebaan wordt aan de zuidzijde gerealiseerd, waarbij voor het grootste deel het tracé van het voormalig Duits Lijntje wordt benut. Dat wil zeggen dat de verkeersbestemming niet richting de erfgrans van de aangrenzende percelen aan de noordzijde verschuift. Ten behoeve van het bestemmingsplan Keulsebaan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, onder meer flora- en fauna onderzoeken. Ook is in het ontwerp rekening gehouden met de hemelwaterafvoer, waarbij het waterschap is betrokken. In nadere uitwerking van het ontwerp zal dit in overleg met het Waterschap verder worden gedetailleerd. Zie voor deze onderzoeken de toelichting van het bestemmingsplan.
			21f)	In figuur 5.6 en tabel 5.1 2 zijn alle doelmatige maatregelen samengevat per type maatregel en weg. Op het grootste gedeelte van de Keulsebaan dient conform het bestemmingsplan Keulsebaan geluidswerend asfalt toegepast te worden. Het gedeelte van de Keulsebaan ter hoogte van Goorestraat 2 en 4 is echter niet aangewezen voor toepassing geluidsreducerend akoestisch wegdek. Grenzend aan dit gedeelte van de Keulsebaan zijn o.a. woningen en B&B-voorzieningen gelegen. Het veroorzaakte geluid op het wegdek zonder geluidsreducerende akoestische voorzieningen is zeer belastend voor de achtergelegen woningen en B&B's.	Er heeft een aanpassing van het akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Zie hiervoor ook het antwoord onder volgnummer 21a. Op basis van dit aangepaste onderzoek is een nieuw ontwerpbesluit hogere grenswaarde genomen. Uit paragraaf 5.3.2 en figuur 5.2 van het akoestisch onderzoek blijkt dat ter hoogte van Goorestraat 2 en 4 geluidarm asfalt in de vorm van SMA-NL 8G+ wordt toegepast.

22.	Zaaknr.: 1189505 Ontvangst: 12-06-2019			Indiener verwacht dat hij veel schade en overlast zal ondervinden voor zijn bedrijf en leefomgeving, zoals geluidsoverlast, lawaai, slechtere bereikbaarheid, meer kosten voor mestafvoer en langere wachttijden diertransport.	De bestaande situatie met twee ontsluitingsmogelijkheden voor het bedrijfsperceel (één richting Eindhoveneweg, en één via de Liempdseweg) blijft gehandhaafd. De doorstroming op de Eindhoveneweg verbetert doordat zich minder wachtrijen vormen richting de Keulsebaan en de stroom richting Boxtel voldoende hiaten zal bevatten door de werking van de VRI. Dit in tegenstelling tot de huidige continue stroom verkeer vanaf de rotonde. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) (artikel 14) is bovendien opgenomen dat verkeer een kruispunt niet mag blokkeren. Ter accentuering van het kruispunt kan een wit kruis opgenomen worden ter verduidelijking dat het kruispunt niet geblokkeerd mag worden. Dit wordt in de volgende fase nader uitgewerkt. De aansluiting via de Liempdseweg wordt voorzien van een VRI, waardoor de toegang tot de Keulsebaan binnen een beperkte cyclustijd wordt gegarandeerd. Er is derhalve geen sprake van slechtere bereikbaarheid en/of langere wachttijden. Uit het akoestisch rapport blijkt dat op de woning Goorestraat 1 de geluidbelasting vanwege de Keulsebaan licht afneemt in de toekomstige situatie (2030) in vergelijking met de huidige situatie (2019).
23.	Zaaknr.: 1189532 Ontvangst: 13-06-2019		23a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB. De zienswijze is ingediend door enkele bewoners van de Oorsprong, Mijlstraat en Brede Heide.	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 20. Voor onze beantwoording verwijzen wij dan ook naar onze reactie onder volgnummer 20.
24.	Zaaknr.: 1189554 Ontvangst: 12-06-2019	Stichting Werkgroep Natuur- en Landschap- beheer Boxtel	24a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB.	In onderstaande reactie wordt nader op de bezwaren van indiener ingegaan.
			24b)	Indiener acht het bezwaarlijk dat over het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarden Wet	Diverse vertegenwoordigers in de WUBBB hebben in het ontwerpproces deelgenomen aan de werkgroep en/of

				geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NNB te Bortel ongemotiveerd geen advies is gevraagd aan de Werkgroep uitvoering bestemmingsplan Buitengebied Bortel (WUBBB). De gemeente heeft zelfs de aanbeveling daartoe - in het ambtelijk overleg van 4 februari 2019- in de wind geslagen. Op 27 april is door WUBBB –ongevraagd- advies uitgebracht. Dit advies dient als herhaald en ingelast beschouwd te worden.	werkatelier Keulsebaan. Om die reden is het ontwerp niet actief voorgelegd aan de WUBBB, conform de werkwijze bij het deelproject “Verbindingsweg Tongeren”. Tijdens de afronding van het werkatelier Keulsebaan is verzocht om het plan te presenteren in de WUBBB. Aan dit verzoek is gehoor gegeven en op basis daarvan heeft het WUBBB een ongevraagd advies uitgebracht. Wij nemen kennis van en ondersteunen het ongevraagd advies van de WUBBB van 27 april 2019. Gelet op het zorgvuldige proces dat is doorlopen (o.a. met de werkgroep Keulsebaan, afzonderlijke overleggen ZLTO, werksessies specifiek gericht op cultuurhistorie en landschap), herkent het college zich niet in de inhoud van het advies van de WUBBB. Voor een nadere toelichting over het standpunt van het college inzake het WUBBB advies wordt verwezen naar de raadsinformatie brief van 24 juni 2019 (als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan), waarin ook de reactie van het college op het WUBBB-advies is opgenomen.
			24c)	Het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan beoogt het realiseren van een nieuwe/verzwaarde functie in het buitengebied en heeft door zijn omvang een grote impact op het landschap/het buitengebied van Bortel. Voor deze nieuwe functie geldt dat deze gecombineerd dient te worden met landschappelijke inpassing en extra kwaliteitsverbetering van het landschap. Hier had tenminste een toets moeten plaatsvinden aan o.a. het Bomenbeleidsplan van de gemeente Bortel en aan de "Handreiking kwaliteitsverbetering buitengebied Bortel (2014)". Het is bezwaarlijk dat particulieren hieraan gehouden worden en dat de gemeente bij eigen planontwikkeling daaraan voorbij gaat.	Gezien de verkeerskundige noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan is een goed functionerende verbinding met goede afwikkeling van verkeer weliswaar een belangrijk uitgangspunt, maar er is echter zeker ook aandacht besteed aan andere relevante omgevingsaspecten om te komen tot een integraal ontwerp, zie paragraaf 2.9.2. Voor wat betreft de versterking van de omgevingsdoelen wordt verwezen naar het plan voor de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering, zie bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de sessies in het werkatelier is nog eens kritisch gekeken naar de landschappelijke inpassing en is het ontwerp hierop aangepast.
			24d)	Indienster acht het bezwaarlijk dat kennelijk het gekozen wegprofiel, de beschikbare grondpositie en de financiële middelen leidend zijn voor de minimalistische uitvoering van het nieuwe tracé.	Gezien de verkeerskundige noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan is een goed functionerende verbinding met goede afwikkeling van verkeer een belangrijk uitgangspunt. Ook de beschikbare financiële middelen vormen uiteraard een belangrijk uitgangspunt voor het

					ontwerp. Echter is eveneens op een zorgvuldige wijze aandacht besteed aan andere relevante aspecten tijdens het ontwerpproces - zoals natuur, water, groen, biodiversiteit en duurzaamheid - om te komen tot een integraal ontwerp. Gezocht is naar een zo optimaal ontwerp dat zo min mogelijk inbreuk doet op eigendommen en nadelige effecten heeft voor de omgeving en omwonenden. Verkeerskundige en financiële aspecten zijn dus zeker niet uitsluitend bepalend geweest bij het tot stand komen van het ontwerp voor de Keulsebaan.
			24e)	Indienster acht het bezwaarlijk dat geenszins duidelijk is hoe het plan zich verhoudt tot het Bomenbeleidsplan van de gemeente Boxtel. Er is sprake van een aanzienlijke aantasting van de bestaande groene inbedding van de Keulsebaan. Een aanmerkelijk aantal volwassen bomen en struweel wordt weggehaald/gerooid zonder een zichtbare redelijke compensatie langs of nabij de weg. Het voorgelegde tracé lijkt louter ingegeven door de verkeerstechnische mogelijkheden. Er is slechts sprake van extra verharding/asfalt/geluidsschermen zonder rekening te houden met groene inbedding. Het ontwerpplan geeft onvoldoende aan in hoeverre er sprake is van een duurzame en veilige herinrichting met mogelijkheden om de relatie met natuur en landschap te herstellen. Indienster acht het bezwaarlijk dat het ontwerpplan Keulsebaan slechts een oplossing biedt voor de korte termijn zonder zicht te bieden op een meer duurzame en robuuste landschappelijke inpassing voor de langere termijn. Indienster acht het bezwaarlijk dat het ontwerpplan onvoldoende transparant aangeeft wat de feitelijke omvang is van de te amoveren groene elementen als bomen en struweel zonder een duidelijk beeld te geven over de compensatie ter plekke. Bovendien mist indienster aanwijzingen over een herstel van de relatie met natuur en landschap.	Een goed functionerende verbinding en veilige weg is, gelet op de belangrijke verkeersfunctie, een belangrijke voorwaarde voor het ontwerp voor de Keulsebaan. Naar aanleiding van de werksessies met onder meer de Natuurwerkgroep Boxtel en de Heemkundekring is nog eens kritisch gekeken naar de landschappelijke inpassing en is het ontwerp op onderdelen ook aangepast. In het ontwerp is een integrale afweging gemaakt, waarbij onder andere het bomenbeleid is betrokken en het feit dat de Keulsebaan daarin als hoofdstructuur wordt benoemd. De bestaande bomen langs de Keulsebaan maken onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdgroenstructuur. Streefbeeld is een dubbele rij bomen van eerste grootte. Ter plekke van het Duits lijntje is deze bomenrij destijds aan een kant van de weg geprojecteerd, omdat het Duits lijntje met bijbehorend groen de andere zijde markeerde. Met het verdwijnen van het lijntje is het streven naar een rij bomen van 1e grootte aan beide zijde van de weg dus passend binnen het bomenbeleid. Soortkeuze is variabel, maar moet passen bij het landschapstype. Voor wat betreft de feitelijke omvang van het NNB dat verdwijnt wordt verwezen naar Bijlage 12 van het bestemmingsplan. De omvang van het aan te tasten perceel bedraagt 6.442 m2. In het Inrichtingsvoorstel compensatie Natuurnetwerk Brabant (bijlage 12) is een duidelijk beeld opgenomen van het in te richten perceel. Hierin is ook verwoord dat de inrichting aansluit bij de visie en het

				streefbeeld zoals dat in de Uitwerkingsvisie en inrichtingsplan van Dommel en Smalwater door Boxtel is benoemd. Voor wat betreft het herstel van de relatie met natuur en landschap wordt tevens verwezen naar het voorstel voor de landschappelijke inpassing van de Keulsebaan, zoals opgenomen in bijlage 18 van het bestemmingsplan.	
			24f)	Het plan pretendeert een 'integraal omgevingsontwerp' te zijn dat als zodanig voorsorteert op de Omgevingswet. Indiener stelt dat er slechts sprake van een sectoraal weg- of verkeersontwerp met de oude benadering van wat groene inpassing (vanuit de weg gedacht) en aankledingen zoals verwijzingen naar het Duits Lijntje. Het groene beleid van de gemeente Boxtel en het beleid op het gebied van cultuurhistorie, natuur/biodiversiteit en duurzaamheid komt in dit plan nergens tot haar recht.	Zie de beantwoording onder 24c en 24d.
			24g)	Indiener acht het bezwaarlijk dat hoofdzakelijk verkeerskundige en economische aspecten de ontwerpkaders lijken te bepalen. Argumenten vanuit landschap, cultuurhistorie, ecologie of ruimtelijke kwaliteit worden (nagenoeg) niet meegenomen in de totstandkoming van het plan. Het plan draagt niet bij aan de door de provincie beoogde verbetering van de kwaliteit van Brabant.	Verkeerskundige en financiële aspecten zijn zeker niet uitsluitend bepalend geweest bij het tot stand komen van het ontwerp voor de Keulsebaan. Verwezen wordt naar het antwoord onder 24c 24d, 24^e.
			24h)	Indiener acht het bezwaarlijk dat voor het gekozen wegprofiel uitgegaan wordt van een ontwerpsnelheid van 80 km per uur. Indien het gezien het wegprofiel, het aantal rijstroken en de maximale snelheid de intentie is dat de Keulsebaan zoveel mogelijk verkeer aantrekt, opdat elders in de gemeente minder -gekunsteld- gesleuteld hoeft te worden aan de wegenstructuur, is het van primair belang om aanliggende grond te verwerven. Dat maakt het mogelijk om een robuust en duurzaam wegprofiel te realiseren zonder afbreuk te doen aan de gewenste groene inbedding voor lange termijn. De richtlijnen voor het wegontwerp zijn niet wettelijk bindend. Indien het verwerven van de benodigde gronden lastig dan wel moeilijk is, is het zeer wel mogelijk om voor een meer acceptabel en robuust groen wegprofiel een lagere snelheid van bijvoorbeeld 60 km per uur aan te houden. Dit zeker ook omdat het in de omgeving van kruispunten met VRI	Doel is om met de realisatie van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de Keulsebaan deel uitmaakt, verkeer zoveel mogelijk af te wikkelen op de daarvoor geschikte wegen. De Keulsebaan heeft hierin een belangrijke functie. Op basis van de intensiteiten is een Gebiedsontsluitingsweg Type I (GOW type I) noodzakelijk om een goede doorstroming te kunnen waarborgen. Voor de weginrichting zijn de (minimale) richtlijnen voor de maatvoering van een Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (GOW bubeko) gehanteerd. Dit om impact op de omliggende percelen te beperken. Bij dit wegtype hoort een wettelijk toegestane maximum snelheid van 80km/u. Echter op basis van voortschrijdend inzicht met betrekking tot onder meer akoestiek, is besloten

				aanbevolen wordt om de snelheid terug te brengen tot 50 km per uur. Gelet op de korte lengte van het traject (< 2 kilometer) is het zeer de vraag of de ontwerpsnelheid van 80 km per uur überhaupt gehaald kan worden. Een snelheid van 60 km per uur kan niet bezwaarlijk zijn voor doorstroming en verkeersveiligheid. Bovendien geeft een lagere snelheid meer mogelijkheden om te komen tot een wegprofiel dat meer recht doet aan een gewenst milieu- en ruimtebeslag met zo min mogelijk schadelijke effecten. Daardoor ontstaat er een meer acceptabel wegprofiel met meer ruimte voor een betere landschappelijke inpassing Voorts herinnert indien eraan dat in de afgelopen tijd diverse 80 kilometer wegen, zoals de Oirschotseweg en de Kapelweg, zijn aangepast naar 60 kilometer.	om de snelheid op een aantal delen van de Keulsebaan te verlagen van 80 km/u naar 60 km/u. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.3. Voor het ontwerp heeft dit geen consequenties. Ten behoeve van de robuustheid en de doorstroming op lange termijn wordt aan het ontwerp vastgehouden.
			24i)	In relatie met het ontwerpplan Keulsebaan wordt het voornemen verzoek herbegrenzing NNB te Boxtel gepresenteerd. Voor herbegrenzing is één van de voorwaarden dat er sprake dient te zijn van een zwaar maatschappelijk belang. Indienster twijfelt eraan of hier sprake van is. Immers het grootste gedeelte van de NNB-aantasting via de grenswijziging wordt gerealiseerd om de voormalige Liempdse Barrier beter bereikbaar te maken. De noodzaak hiertoe is niet onderbouwd. De huidige eenvoudige toegangsweg is nimmer een probleem geweest. Indienster acht het bezwaarlijk om de voorgenomen herbegrenzing NNB (Peerkesbos) te motiveren onder de noemer "zwaar maatschappelijk belang". Het handhaven van de bestaande eenvoudige toegangsweg kan geen belemmering zijn.	Nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan, als onderdeel van het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel, zijn in hoofdstuk 4 van het bestemmingsplan uitgebreid onderbouwd. De conclusie is de volgende: Met het gehele Maatregelenpakket PHS Boxtel wordt invulling gegeven aan een aantal belangrijke doelstellingen van het GVV 2008, waaronder: • het oplossen van het veiligheids- en leefbaarheidsknelpunt rondom de dubbele overweg; • de aanleg van de VLK om de leefbaarheid van buurtschap Kalksheuvel te verbeteren en een volwaardige tweede ontsluiting van bedrijventerrein Ladonk te realiseren; • de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan, zodat de verkeersafwikkeling ook in de toekomst wordt gegarandeerd; • verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid rondom de drukke verkeersroute door het centrum. Door middel van het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel is, wordt een totaal oplossing geboden voor een combinatie van de, reeds in het GVV 2008 geconstateerde en met de komst van PHS toenemende, knelpunten.

					Nut en noodzaak van het Maatregelenpakket PHS Boxtel en daarmee ook van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan worden hiermee onderbouwd. Het zwaarwegend maatschappelijk belang is hiermee in voldoende mate aangetoond. Een capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan zonder dat het NNB wordt geraakt is, onder meer om redenen van verkeersveiligheid en minimaal benodigd ruimtebeslag, niet haalbaar gebleken. Daarbij is een van de uitgangspunten bij deze capaciteitsuitbreiding dat de bestaande aansluitingen op de Keulsebaan, waaronder de aansluiting met de rijbaan Peerkesbos, worden gehandhaafd. In het kader van het ontwerpproces is gezocht naar een duurzaam en verkeersveilig ontwerp van de Keulsebaan, inclusief de bestaande aansluiting van de rijbaan Peerkesbos, in combinatie met een zo beperkt mogelijke aantasting van het NNB.
			24j)	Als compensatieperceel NNB wordt voorgesteld een perceel aan De Voetboog als zodanig in te richten. Indien erop dat de gemeente Boxtel al veel eerder, in haar door de raad vastgestelde visie "Groene Levensader door Boxtel, Inrichtingsvisie Dommel en Smalwater door Boxtel" (kaart nr. 4 Traject Bosscheweg-Omleidingskanaal) heeft aangegeven dat dit voor de functie "Natuur" ingericht zou worden. In het daarbij behorende Bestemmingsplan "Noord-Oost" (vastgesteld 2015) wordt nogmaals (toelichting, pag. 49) de betreffende visie als kadervisie gebruikt. Indien erop dat het door u beoogde compensatieperceel aan De Voetboog reeds veel eerder in ander verband als voor de functie "Natuur" in te richten gebied is geoordeeld. Indien erop dat het perceel niet andermaal voor een andere compensatie kan dienen. Voorts wijst indien erop dat wanneer echte NNB-natuur (Peerkesbos) gecompenseerd wordt dit ook een volwaardige compensatie dient te zijn. Die ontbreekt hier. Het Peerkesbos is een belangrijk bosgebied dat functioneert als bossysteem en al meer dan 159 jaar aanwezig is. Dit kan niet gecompenseerd worden door een	Fysieke compensatie kan conform de Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant plaatsvinden in de niet gerealiseerde delen van het Natuur Netwerk Brabant en/of in de niet gerealiseerde ecologische verbindingzones. Het betreft hier dus ook gebieden die eerder al zijn aangemerkt als natuur, zoals ook het geval in de visie Groene Levensader door Boxtel uit 1999, maar nog niet zijn gerealiseerd. Deze compensatieopgave biedt de mogelijkheid om deze aangeduide natuur te kunnen realiseren. Het perceel langs de Voetboog is nog agrarisch in gebruik en is recentelijk door de gemeente verworven met de intentie om dit perceel in te richten als compensatieperceel ten behoeve van de Keulsebaan. Dit perceel grenst aan de ecologische verbindingzone langs de Dommel maar is nog niet ingericht als natuur en als zodanig ook nog niet planologisch bestemd. Over de aankoop en inrichting heeft afstemming plaatsgevonden met Waterschap De Dommel en met de

				veel te kleine oppervlakte (ongeveer 1,2 ha) op een ver afgelegen locatie zonder een ecologische relatie. Terwijl compensatie zoveel mogelijk ter plekke of aansluitend dient te gebeuren is dat ook hier in strijd met de regelgeving gebeurd. Indiener twijfelt aan de juistheid van het bepalen van de omvang van de te compenseren natuurwaarden. Volgens de provinciale beleidsregels mag door compensatie geen nettoverlies ontstaan aan ecologische waarden en kenmerken van het desbetreffende gebied in termen van areaal, kwaliteit en samenhang. Indiener stelt dat de compensatie hiermee in strijd is. Indiener acht het bezwaarlijk om voor compensatie van de voorgenomen herbegrenzing NNB (Peerkesbos) een relatief ver afgelegen perceel aan te wijzen (nabij De Voetboog), welk perceel bovendien reeds veel eerder in ander verband als voor de functie "Natuur" in te richten gebied is geormerkt.	provincie. Deze aankoop biedt mogelijkheden om de EVZ verder te realiseren. Het netto-verlies van de oppervlakte als gevolg van de verbreding van de Keulsebaan bedraagt 6.442 m². Voor het bepalen van de compensatieverplichting dient dit netto-verlies te worden vermeerderd met een toeslag. Voor deze aantasting geldt een compensatieopgave van 'aantasting + aantasting x 0,67' hetgeen neerkomt op een compensatieopgave van 10.758 m². De oppervlakte van het compensatieperceel (zijnde 12.380 m²) voldoet ruimschoots aan de compensatieopgave.
			24k)	Het plan Keulsebaan is vaag over de status van MOVE'31. Het nieuwe beleidskader MOVE'31 is thans nog niet meer dan een (ambtelijke) aanzet om te komen tot een actuele visie op mobiliteit in Boxtel. Het is op z'n minst opmerkelijk dat bij de verwijzing naar MOVE'31 slechts een onderzoek naar mogelijkheden in 'De Oksel' expliciet wordt genoemd. Er wordt in het geheel geen aandacht besteed aan andere relevante elementen uit deze visie zoals een parallelweg A2 'VAN', verbinding Europalaan-Liempdseweg 'VEL' en een noordelijke ontsluitingsweg. Wij merken op dat de WNLB in haar reactie op het Visiedocument Fase 1 MOVE '31, concept inspraakdocument verkeersplan MOVE'31 , d.d. 25 maart 2019, heeft gewezen op de discutabele haalbaarheid van genoemde nieuwe routes door zeer waardevol landschap met kwetsbare natuur, leefbaarheid en een ecologische verbindingszone op die plaatsen. In onze reactie hebben wij benadrukt dat de visie onvoldoende weergeeft welke argumenten vanuit ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en ecologie medebepalend zijn voor een realisatie van het ontwerp. Wij achten het bezwaarlijk dat het plan Keulsebaan onvoldoende realistisch omgaat met de bestaande en te verwachten knelpunten en geen zuiver beeld geeft van haalbare alternatieve oplossingen/routes. Op	Ook zonder het uitbreiden van de capaciteit van de Keulsebaan neemt de verkeersintensiteit toe. In de bestaande situatie zou dit filevorming en gebrekkige doorstroming met zich mee brengen. Juist door de capaciteit van de Keulsebaan te vergroten, kan een goede doorstroming worden gewaarborgd en de overlast zo veel mogelijk beperkt blijven, ondanks de onvermijdelijke groei. Kortom, de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan is noodzakelijk. Voor MOVE'31 vormt het Maatregelenpakket PHS Boxtel uitgangspunt. De in MOVE'31 genoemde verdere maatregelen en nieuwe routes zullen in dat kader nader uitgewerkt en onderzocht worden. Dit maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Keulsebaan.

				vrij luchtige wijze wordt verwezen naar het oplossend vermogen van MOVE'31, welk document evenwel niet meer is dan een eerste (ambtelijke) aanzet om te komen tot een actuele visie op mobiliteit in Boxtel. Het plan draagt onvoldoende bij aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving.	
			24l)	Het plan Keulsebaan geeft onvoldoende aandacht aan wat de weg met de omgeving doet en omgekeerd, mede in relatie tot het verleden en de aanwezige cultuurhistorische- en natuurwaarden. Het plan geeft onvoldoende aan hoe bij de vormgeving van het verkeersbeleid is omgegaan met afwegingen tussen de "drie P's" (planet, people, profit). Het huidige planontwerp met het eng begrensde plan- en onderzoeksgebied laat niet zien hoe rekening wordt gehouden met de mede door de gemeente vastgestelde omgevingsdoelen dan wel doet geen enkele moeite voor een bijdrage aan versterking van die omgevingsdoelen. Juist dat laatste is een boodschap die de gemeente in woorden uitdraagt. Zij laat hier een kans voorbijgaan om het in daden om te zetten. Het ontgaat indiener waarom de gemeente van burgers een aanpak vraagt met kwaliteitseisen die zij zelf niet lijkt op te leggen aan eigen planontwikkeling. Indiener acht het bezwaarlijk dat het plan Keulsebaan geen integrale benadering biedt. Er is geen duidelijk beeld van de ruimtelijke invulling. Het ontwerp doet grote afbreuk aan de intentie van Boxtel om haar rol als centrumgemeente in de regio en in Het Groene Woud te willen versterken ("Boxtel, duurzaam en dynamisch centrum in het Groene Woud"). Een zo magere en van robuust groen ontdane entree is geen visitekaartje voor Boxtel. Er is geen sprake van kwaliteitsverbetering van natuur en landschap. Het tegendeel is waar.	In het ontwerp is rekening gehouden met alle relevante aspecten. Verwezen wordt naar onze bovenstaande antwoorden en naar paragraaf 2.9.
			24m)	De voorgaande onderdelen grijpen indiener zeer aan, aangezien Brabant veel investeert in kwaliteit van de weg in de omgeving (A50 en N65), en omdat de gemeente Boxtel nota bene trekker was van de nieuwe verkeersbenadering van 'natuurlijk sturen' (of 'shared space'). De genoemde Richtlijn Duurzaam Veilig wordt als 'wet' gehanteerd hetgeen indiener onjuist voorkomt. Al deze	De principes van 'natuurlijk sturen' en Duurzaam Veilig zijn toegepast in het ontwerp (shared space is een concept voor binnen de bebouwde kom en daarmee hier niet van toepassing). De richtlijn Duurzaam Veilig is geen wet, maar wordt landelijk gehanteerd als uitgangspunt voor het veilig ontwerpen van nieuwe wegstructuren.

				aspecten lijken te veel op een hele minimale basis van inspraak en (burger)participatie. Kansen van coöperatie en synergie, zijn volledig onbenut. Indiener ziet bovendien dat de uitgevoerde participatie binnen deze gespreksgrenzen tot suggesties leidt die participatie tot een karikatuur degraderen.	Aan het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan onderdeel uitmaakt, ligt een zorgvuldig proces ten grondslag. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragrafen 2.1 en 2.4. Bij de planuitwerking is vervolgens de werkgroep Keulsebaan nauw betrokken. Diverse voorstellen, passend binnen de vooraf aangegeven kaders, zijn onderzocht. Met betrekking tot specifieke onderwerpen heeft met stakeholder(s) nadere afstemming buiten de werkgroep plaatsgevonden. Zie hiervoor ook het antwoord onder volgnummers 24b en 24c. Niet alle initiatieven en suggesties zijn echter haalbaar gebleken en/of gehonoreerd in verband met praktische uitvoerbaarheid, financiële haalbaarheid en/of strijdigheid met (ontwerp)richtlijnen en kaders. Deze zijn voorafgaand duidelijk aangegeven. Dat de betrokkenheid/participatie daardoor als karikatuur is ervaren betreuren wij. Gelet op de zorgvuldigheid van het proces herkennen we ons daar overigens niet in.
			24n)	Indiener merkt op dat het plan is gebaseerd op het PAS voor wat betreft de uitstoot van stikstof in relatie met de Kampina. Gelet op de recente uitspraak van de RvS d.d. 29 mei 2019 inzake het PAS zal ongetwijfeld ook voor dit plan rekening gehouden dienen te worden met een heroverweging van aannames met betrekking tot dalende stikstofproductie c.a. Indiener acht het, gelet op de recente uitspraak van de RvS, prematuur om ervan uit te gaan dat voor het plan Keulsebaan een noodzakelijke aantoonbare daling van stikstofuitstoot niet van betekenis is. Indiener beveelt het aan om de aanstaande uitspraak van de RvS inzake de thans aldaar voorliggende plannen van Boxtel te betrekken bij het nog vast te stellen plan Keulsebaan.	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe berekeningen plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.
25.	Zaaknr.: 1192926 Ontvangst: 14-06-2019		25a)	Ten zuiden van het bedrijf van indiener is in het ontwerpbestemmingsplan 'Keulsebaan' de bestaande enkelbestemming "Verkeer" vergroot t.o.v. de huidige planologische situatie in het bestemmingsplan 'Buitengebied 2011'. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Keulsebaan' ligt nu gedeeltelijk over de huidige enkelbestemming	Uw zienswijze is terecht. Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2011' was in het ontwerpbestemmingsplan Keulsebaan de verkeersbestemming verruimd tot en met de strook die in eigendom is van het Waterschap. Deze strook heeft in het

				“Agrarisch - Agrarisch bedrijf” van het bedrijf van indiener. Deze overlapping heeft een oppervlakteverlies tot gevolg van in totaal 544 m² bij de agrarische bestemming welke ten goede komt aan de nieuwe bestemmingen ‘Verkeer’. Zie hiervoor de bijgevoegde situatietekening. Met dit oppervlakteverlies wordt een deel van de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf van indiener ingenomen. Het bestemmingsvlak van het bedrijf, welke gelijkstaat aan het bouwvlak, wordt namelijk verkleind. Hierbij is overigens bekend dat deze circa 4 meter niet in eigendom is van indiener.	bestemmingsplan ‘Buitengebied 2011’ de bestemming ‘Agrarisch – Agrarisch bedrijf’. Planologisch is een verkeersbestemming voor deze strook geen onjuiste bestemming omdat bermen en sloten in de regel onderdeel uitmaken van een verkeersbestemming. Deze strook van het Waterschap is echter niet nodig voor de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan. De strook kan dan ook in de huidige functie en met de huidige bestemming worden gehandhaafd. Het bestemmingsplan Keulsebaan wordt daarom gewijzigd vastgesteld door bovengenoemde strook van het Waterschap buiten het bestemmingsplan Keulsebaan te houden. Zo wijzigt het agrarisch bouwblok van indiener planologisch niet. Omdat met deze wijziging ook niet langer sprake is van een verruiming van de verkeersbestemming, leidt dit voor bedrijf van indiener dan ook niet tot extra bouwbeperkingen.
			25b)	Wanneer gebouwen worden gebouwd op gronden grenzend aan de gronden bestemd voor verkeersdoeleinden, moet een vaste afstand vanuit de as van de weg in acht genomen worden. Voor de verkeersbestemming geldt een vaste afstand van 20 meter vanuit de wegas. Met het vergroten van de verkeersbestemming, waardoor het traject verdubbeld kan worden naar 2x2 rijbanen, zullen de wegen naar alle waarschijnlijkheid dichterbij het bedrijf van indiener komen te liggen. De bestemming verkeer komt met 4 meter dichterbij het bestaande bedrijf. Hierdoor kan feitelijk volgens het bestemmingsplan de as van de weg 4 meter dichterbij het bedrijf komen te liggen. Geconcludeerd kan worden dat de vergroting van de verkeersbestemming naar alle waarschijnlijkheid een beperking in bebouwingsmogelijkheden oplevert voor het bedrijf van indiener. Uit het voorlopig ontwerp van de Keulsebaan blijkt dat de weg op enkele plaatsen wat verbreed wordt ten opzichte van de huidige wegsituering. Ook uit het bijbehorende beplantingsplan blijkt dat ten behoeve van de verbreding van de Keulsebaan één van de twee bestaande	De huidige bestemmingsgrenzen worden gehandhaafd, zie onder 25a. De verkeersbestemming wordt niet verruimd en komt dus niet dichterbij het agrarisch bedrijf van indiener. Ook de bestaande grens van de verharding aan de noordzijde wijzigt met het ontwerp niet. Het verwijderen van een van de twee bestaande bomenrijen heeft te maken met de eis van de obstakelvrije zone. Het plan leidt voor indiener dus niet tot beperkingen in de bouwmogelijkheden.

				bomenrijen worden gerooid, welke tussen de Keulsebaan en het bedrijf van indiener staat aangeplant. Dit duidt er dus op dat de weg dicht op het bedrijf van indiener wordt aangelegd, omdat anders het rooien van deze bestaande bomenrij niet nodig is.	
			25c)	Indiener verzoekt om het oppervlakteverlies en de beperking in bebouwingsmogelijkheden te compenseren. Hiervoor stelt hij voor om het bestemmingsvlak aan de westelijke zijde van het bedrijf van indiener te vergroten met een oppervlakte van 544m ² , wat dus gelijk staat aan de oppervlakte die verloren gaat met het vergroten van de verkeersbestemming (en groenbestemming). Hiermee worden de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf van indiener niet onevenredig beperkt door de ontwikkeling van de Keulsebaan.	Met de voorgestelde gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan, is geen sprake van een beperking van mogelijkheden voor indiener en daarmee van een noodzaak tot compensatie. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het antwoord onder 25a/b.
			25d)	Indiener benadrukt dat in de huidige situatie het bedrijf al veel hinder ondervindt van het verkeer op de Keulsebaan. De weg is op relatief korte afstand gelegen van het bedrijf van indiener. Het gehele bedrijf is gelegen in de geluidzone van de Keulsebaan, zoals blijkt uit het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan Keulsebaan'. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse van de bedrijfswoning van indiener op de oostelijke, zuidelijke en westelijke gevel een lichte toename in geluidsbelasting plaatsvindt ten opzichte van de bestaande situatie (en tevens grenswaarde). De bedrijfswoning van indiener is volgens de Wet geluidhinder een geluidsgevoelig gebouw. De bestaande stallen met vee zijn volgens de Wet geluidhinder geen geluidsgevoelige gebouwen/objecten. Zoals hiervoor beschreven is er op de oostelijke, zuidelijke en westelijke gevel van de bedrijfswoning sprake van een lichte toename in geluidsbelasting. De stallen van het bedrijf zijn voor het overgrote deel ten zuiden van de bedrijfswoning gelegen. Redelijkerwijs is er (nu en in de toekomst) sprake van een	Het akoestisch onderzoek is mede vanwege eerder verleende hogere grenswaarden uit 1994 aangepast, zie paragraaf 2.9.1. Zonder aanvullende maatregelen neemt de geluidbelasting op zowel de eerste als tweede verdieping van de woning Liempdseweg 22 toe ten opzichte van de eerder in 1994 verleende hogere grenswaarde geluid. Door het toepassen van geluidarm asfalt wordt de toename op de eerste verdieping volledig weggenomen. Op de tweede verdieping resteert een toename van 1 a 2 dB. Echter bevindt zich op de tweede verdieping geen geluidgevoelige ruimte. Een hogere grenswaarde is dan niet van toepassing. Met betrekking tot de overige zienswijzen wordt verwezen naar paragraaf 5.8 van het akoestisch onderzoek (bijlage van het bestemmingsplan). In deze paragraaf is het projecteffect onderzocht. Geconcludeerd wordt dat er een verbetering

				hogere geluidsbelasting op de stallen dan dit het geval is bij de bedrijfswoning. Nu de stallen niet gezien worden als geluidsgevoelig object wil dat niet gelijk zeggen dat hier geen geluidhinder plaatsvindt. Het vee ondervindt stress van het geluid afkomstig van de Keulsebaan. Dit gaat ten koste van het welzijn van het vee op het bedrijf. De dieren steken veel meer energie in stress reactie dan in de belangrijke zaken als gezondheid, groei, reproductie en melkproductie. Af en toe een kort stress moment is niet erg, maar als angst/stress lang aanhoudt of vaak voorkomt worden deze effecten significant. Dit heeft indirect gevolgen voor de o.a. de melkproductie, vruchtbaarheid en het afweersysteem van de koe. Indiener zal zich altijd inzetten om het vee op een zo fijn mogelijke manier te huisvesten, waarbij dus ook het geluidsniveau van belang is. Dit staat nog los van het feit dat indiener zelf ook dient te werken in de stallen en daarbij hinder ondervindt van het geluid afkomstig van de Keulsebaan.	plaatsvindt van het geluidklimaat. Hieruit blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zie ook paragraaf 2.9.1.
			25e)	Met het vergroten van de verkeersbestemming, waarbij de verkeersbestemming 4 meter dichterbij het bedrijf komt te liggen, kan de geluidsbron nog dichterbij het bedrijf komen te liggen. Tevens wordt het traject verdubbeld naar 2x2 rijbanen, wat gepaard gaat met een toename van de verkeersaantallen op de weg en daarbij dus ook een toename van geluid. De toename in aantallen vervoersbewegingen/verkeersintensiteit is weergegeven in het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan Keulsebaan. Door de ontwikkeling van de Keulsebaan zal de geluidshinder dus nog meer toenemen, waardoor de dieren (nog meer) onrust en stress zullen ervaren. Dit gaat uiteindelijk ten koste van de gezondheid van de dieren. Om deze reden verzoekt indiener om de geluidshinder van de Keulsebaan op het bedrijf van indiener te beperken. Hij verzoekt om het plaatsen van een aarden wal en/of geluidsscherm tussen het bedrijf en de Keulsebaan. Door het plaatsen van een aarden wal en/of geluidsscherm zal de geluidshinder op het bedrijf in ieder geval niet verslechteren t.o.v. de bestaande situatie en naar alle waarschijnlijkheid zelfs verbeteren. Deze geluidswal of	Uit een vergelijking tussen de huidige geluidbelasting (2019) en de toekomstige geluidbelasting (2030) blijkt dat de geluidsbelasting afneemt. Er is geen aanleiding voor het nemen van aanvullende geluidmaatregelen.

				geluidsscherm dient over de gehele lengte van de bestemming 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf', aan de zuidzijde van de bestemming, te worden aangelegd/geplaatst met een hoogte van ca. 3 meter. Deze kan bijvoorbeeld geplaatst worden in de 4 meter welke nu wordt herbestemd naar 'Verkeer' en 'Groen'. Immers, op het perceel in eigendom van indiener is hier geen ruimte voor.	
26.	Zaaknr.: 1192948 Ontvangst: 14-06-2019		26a)	De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan en het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder. Het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot van indiener. Indiener woont op korte afstand van de Keulsebaan. Daartussen in ligt nog een spoorweg. De bezwaren van indiener betreffen met name de akoestische gevolgen op de woning en het perceel.	In onderstaande reactie wordt nader op de bezwaren van indiener ingegaan.
			26b)	Indiener bestrijdt de uitkomsten van het akoestisch onderzoek bij voorbaat. Door indiener is akoestisch expert Peutz gevraagd om het akoestisch rapport uit bijlage 13 bij de toelichting op het bestemmingsplan te toetsen. De uitkomsten van dit onderzoek sluit indiener bij deze zienswijze (bijlage 1). Het valt Peutz op hoe eenvoudig het gebrek aan een geluidluwe zijde en daarmee de strijd met het eigen geluidbeleid wordt "weggeschreven" in een uiterst summiere argumentatie, waarin gemeld wordt dat het om een "geringe overschrijding" gaat. Afwijking van het eigen beleid vereist dan ook een uitgebreide afweging, waarbij tevens de mogelijkheid van aanvullende geluidreducerende maatregelen een rol dient te spelen. Ook indien deze op basis van het doelmatigheidscriterium als niet doelmatig worden aangemerkt. In voorliggende situatie lijkt met relatief beperkte schermmaatregelen langs de Keulsebaan bijvoorbeeld een stand-still situatie bereikt te kunnen worden	Mede vanwege eerder in 1994 verleende hogere grenswaarden is het akoestisch onderzoek aangepast. Ook voor Ramsteeg 4 zijn destijds hoger grenswaarden verleend. Tevens zijn nieuwe maatregelen onderzocht en toegepast. Dit heeft er toe geleid dat er in de toekomstige situatie (2030) geen geluidtoename meer is op de woning Ramsteeg 4 ten opzichte van de eerder verleende hogere grenswaarde. Hierdoor is geconcludeerd dat er geen hogere grenswaarde besluit hoeft te worden genomen voor Ramsteeg 4. Omdat voor Ramsteeg geen hogere grenswaardebesluit hoeft te worden genomen is deze zienswijze niet meer relevant. Zie paragraaf 2.9.1 en het akoestisch onderzoek zoals dit is opgenomen in het bestemmingsplan.

				bij de woning, waarbij de geluidbelasting vanwege de weg niet verder toeneemt. Een dergelijke uitgebreide (gebalanceerde) afweging over de afwijking van het geluidbeleid en het toestaan van het toenemen van de geluidbelasting terwijl een geluidluwe zijde afwezig is, ontbreekt echter. Voor de verdere motivering wordt verwezen naar bijlage 1.	
			26c)	Indiener is van mening dat de akoestische gevolgen voor zijn woning het ontwerpbestemmingsplan in de weg staan. Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Zijn belangen zijn onvoldoende gewogen. Het woon- en leefklimaat wordt voor indiener alsmäär slechter door meer en intensiever gebruik van de spoorwegen en doorgaande wegen in zijn omgeving. Wegen en sporen worden steeds intensiever en door zwaarder verkeer gebruikt. Dat het belang van indiener wordt gebagatelliseerd blijkt wel uit de volgende overweging uit het ontwerpbesluit hogere grenswaarde: 'Gezien de geringe overschrijding van de voorkeurswaarde op deze gevels en het minimale verschil tussen de huidige situatie wordt de situatie als acceptabel beoordeeld.' Er was al geen sprake van een acceptabele situatie en dat wordt met de ontwerp besluiten alleen maar erger. Indiener voelt zich hierin niet serieus genomen. Ook is onvoldoende gekeken naar maatregelen om de akoestische gevolgen voor zijn situatie zoveel als mogelijk te beperken. In dat opzicht is het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder onjuist. Het ontwerpbesluit kan niet in stand blijven.	In paragraaf 5.8 van het akoestisch onderzoek is het projecteffect in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat er vanuit geluid sprake is van een verbetering. Er is wel degelijk sprake van een goede ruimtelijke ordening. Voor het overige wordt verwezen naar 26a en 26b.
			26d)	De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moet zich nog over het PAS uitspreken. Dit met inachtneming van de antwoorden op de prejudiciële vragen die aan het Europese Hof van Justitie zijn gesteld. Alle rapporten in bijlage 12 bij de toelichting op het bestemmingsplan dateren uit 2018. Er kan daarbij dus nog geen rekening zijn gehouden met de wijze waarop de Afdeling aankijkt tegen de PAS en de vergunningen die op	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS zijn de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. Voor de gebruiksfase en de aanlegfase van de Keulsebaan hebben met toepassing van de nieuwe AERIUS 2020 nieuwe berekeningen plaatsgevonden. Hieruit komt naar voren dat het project op grond van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is. Voor een nadere toelichting zie paragraaf 2.9.4 en de toelichting van het bestemmingsplan.

				basis daarvan zijn verleend. Welke mogelijke gevolgen dit heeft voor dit project staat daarmee niet vast.	
			26e)	Indiener heeft vragen over de inrichting van de tussenliggende percelen. Er ligt een strook grond tussen het perceel van indiener en de spoorwegen en direct daarachter de Keulsebaan. Het is voor indiener van belang om te weten hoe die strook grond wordt ingericht en daar zo mogelijk over mee te mogen praten. Dit is namelijk van belang voor zijn woon- en leefgenot en een goede inrichting neemt een stuk onzekerheid bij hem weg. Indiener vraagt u dan ook om duidelijkheid hierover en om inspraak over de inrichting.	De gemeente koopt in principe enkel die gronden aan die nodig zijn voor de aanleg van de weg. Voor de inrichting van de gronden die ten behoeve van het project Keulsebaan worden aangekocht wordt verwezen naar het voorlopig ontwerp van de Keulsebaan (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) en naar het plan voor de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering (bijlage 18 bij het bestemmingsplan).
27.	Zaaknr.: 1201499 Ontvangst: 17-06-2019			De zienswijze betreft het ontwerp van het bestemmingsplan, het ontwerpbesluit Hogere waarden Wet geluidhinder en het voornemen verzoek herbegrenzing NBB.	Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze onder volgnummer 20. Voor onze beantwoording verwijzen wij dan ook naar onze reactie onder volgnummer 20.
28.	Zaaknr.: 1202631 Ontvangst: 14-06-2019	Stichting Kalksheuvel Groen de Betere weg	28a)	De zienswijze van indiener richt zicht tegen het gehele plan PHS Boxtel en de gevolgen daarvan. De bezwaren van indiener luiden als volgt: De verbreding van de Keulsebaan is van essentieel belang voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ladonk. Indiener is van mening dat de verbreding van de Keulsebaan een op zichzelf staand infrastructureel project is dat niet alleen het bedrijventerrein Ladonk volledig zal ontsluiten maar ook de verkeersdruk weg neemt op de bebouwde kom van Boxtel, zowel van het noorden, oosten als het westen.	Wij onderschrijven de noodzaak en het positieve effect van de capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan als autonoom project. Het project maakt echter wel degelijk onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Boxtel te verbeteren, zie ook onze reactie onder 28c.
			28b)	Indiener is dan ook zeer verbaasd dat de Keulsebaan slechts gedeeltelijk wordt verbreed met 2 rijstroken en dat vanaf het kruispunt Parallelweg Zuid en Oirschotseweg tot aan de rotonde Boseind de capaciteitsuitbreiding niet wordt gerealiseerd. Hierdoor ontstaat een flessenhals onder de spoorlijn Boxtel-Eindhoven wat voor veel vertraging zal leiden voor het verkeer richting het bedrijventerrein Ladonk.	De spooronderdoorgang onder het spoor kan ongewijzigd gehandhaafd worden in het ontwerp zonder de doorstroming te belemmeren. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.6.2.

			28c)	Indiener is van mening dat er geen sprake is van een zorgvuldige besluitvorming op het gebied van ruimtelijke ordening. De verbreding van de Keulsebaan is een infrastructureel plan dat los kan worden gezien van het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Daarbij hoort een geactualiseerd integraal verkeersplan aan ten grondslag te liggen met alle ter zake doende alternatieve opties. De opties van het niet realiseren van de aanleg van de VLK in combinatie met het sluiten de van Dubbele Overweg en het instellen van een vrachtwagenverbod op de Kapelweg dienen op zijn minst in overweging te worden genomen. Er mag worden aangenomen dat de bovengenoemde maatregelen stimulerend zullen werken voor het gebruik van het hoofdverkeerswegennet voor het verkeer uit westelijke en noordelijke richting en dat er dus aanzienlijk meer gebruik zal worden van gemaakt van de Keulsebaan en de onderdoorgang van de spoorlijn Boxtel-Eindhoven.	De Keulsebaan is geen zelfstandige maatregel, maar vormt één van de deelprojecten van het totale Maatregelenpakket PHS Boxtel. Deze deelprojecten moeten qua verkeerskundige effecten in samenhang worden gezien. Voor wat betreft deze samenhang en fasering wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Naast deze samenhang wordt per deelproject ook kritisch gekeken naar de gevolgen voor de omgeving. Deze aanpak wordt ondersteund door de Raad van State in haar uitspraak van 18 december 2019 over het bestemmingsplan Verbindingsweg Tongeren, zie paragraaf 2.1.3. Het Maatregelenpakket PHS Boxtel, waarvan de verbreding van de Keulsebaan deel uit maakt, vormt de uitvoering van het geldende Verkeers- en vervoersplan. Dit Maatregelenpakket is tot stand gekomen op basis van een zorgvuldig en integraal proces. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.3, 2.4, 2.5 en 2.6. Voor MOVE'31 is het Maatregelenpakket PHS Boxtel een gegeven. In MOVE'31 onderkennen we dat er op termijn aanvullende maatregelen nodig zijn. Daar wordt nu op voorgesorteerd in MOVE'31. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 2.1.2.
			28d)	Indiener attendeert op de ontwikkelingen rondom het PAS die de aanleg van de VLK en Verbindingsweg Tongeren hoogst onzeker maken. Deze ontwikkelingen maken een verbreding van de Keulsebaan van de A2 tot de rotonde Boseind met twee rijstroken (ook onder de onderdoorgang van de spoorlijn) een veel grotere urgentie heeft gekregen om het bedrijventerrein Ladonk volledig te ontsluiten. Vooral omdat mag worden verondersteld dat het aantal motorvoertuigen met bestemming Bedrijventerrein Ladonk in de toekomst alleen maar zal stijgen	Naar aanleiding van de vernietiging van het PAS worden de procedures van de deelprojecten aangepast op de nieuwe situatie die is ontstaan. De bestemmingplannen Keulsebaan en Fietsonderdoorgang Tongersestraat zijn hierop aangepast. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) en nieuw bestemmingsplan voor de Verbindingsweg Ladonk – Kapelweg. Ook het verkeersbesluit tot opheffing van de dubbele spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer wordt gelijktijdig met de VLK opnieuw in procedure gebracht. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.2.1.

Bijlage 2: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Keulsebaan

Inleiding

1.1 Aanleiding

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

Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en als gevolg van de autonome groei van het wegverkeer wordt dit knelpunt de komende jaren alleen maar groter. In de Voorkeursbeslissing PHS (juni 2010) van het Rijk is dit knelpunt dan ook onderkend en zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld. In overleg tussen Rijk, provincie en gemeente is zijn vervolgens verschillende varianten afgewogen en beoordeeld op onder andere milieueffecten. Dit heeft geleid tot een door de gemeenteraad van Boxtel op 26 november 2013 vastgestelde voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant vormt het uitgangspunt voor het Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Het Maatregelenpakket bestaat uit de volgende vijf samenhangende deelprojecten (zie onderstaande afbeelding):

1. Het opheffen van beide gelijkvloerse overwegen in de Tongersestraat
2. De aanleg van de Verbindingsweg Ladonk - Kapelweg (VLK) en de daarbij horende maatregelen van/aan de overwegen Kapelweg (opheffen/handhaven voor langzaam verkeer), Bakhuisdreef (opheffen) en D'Ekker (vernieuwen)
3. Aanpassingen in buurtschap Tongeren ten behoeve van de veiligheid voor fietsverkeer en snelheidsbeperking van het gemotoriseerd verkeer
4. Het opwaarderen van de Keulsebaan
5. De realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Tongersestraat tussen Breukelsestraat en de Kapelweg en met een aansluiting op de rijbaan Tongeren

1.2 Opwaarderen van de Keulsebaan

Het deelproject Keulsebaan betreft het wegtracé tussen de toe- en afritten van de A2 (afrit 26) en de spoortunnel van het tracé 's-Hertogenbosch – Eindhoven.

Door de voorgenomen opwaardering van de Keulsebaan ontstaat er meer capaciteit voor het verkeer en wordt de doorstroming bevorderd. Voor het deelproject Keulsebaan zijn de volgende maatregelen in beeld:

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

1.3 Aanmeldnotitie

De voorliggende aanmeldnotitie beschrijft de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu en geeft een conclusie omtrent de noodzaak tot een m.e.r.-procedure. Aan de hand van deze informatie kan het bevoegd gezag een beslissing nemen of voor de voorgenomen activiteit een milieueffectrapport (hierna: MER) dient te worden opgesteld.

Besluit milieueffectrapportage

1.4 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage

bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

De categorieën uit de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. die van toepassing kunnen zijn bij de capaciteitsuitbreiding Keulsebaan staan beschreven in tabel 1.

Tabel1. Relevante artikelen Besluit m.e.r.

Cat.	Activiteiten	Gevallen	Van toepassing op Keulsebaan
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg.	n.v.t.	Neen. De Keulsebaan voldoet niet aan de beschrijving van activiteiten. Het is geen autosnelweg of autoweg.
C 1.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Neen. De Keulsebaan voldoet weliswaar aan de beschrijving van activiteiten, maar niet aan de beschrijving van gevallen, want de Keulsebaan is aanzienlijk korter in lengte.
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Neen. De Keulsebaan voldoet niet aan de beschrijving van activiteiten. Het is geen autosnelweg of autoweg.
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Ja. De Keulsebaan voldoet aan de beschrijving van activiteiten. De Keulsebaan voldoet niet aan de beschrijving van gevallen, want de Keulsebaan is korter dan 5 km.

Dit bestemmingsplan betreft het mogelijk maken van een verbreding van de Keulsebaan van 1x2 naar 2x2 rijstroken over een lengte van circa 2 km. De conclusie luidt derhalve dat er vanuit het Besluit m.e.r. voor de Keulsebaan geen sprake is van m.e.r.-plicht en dat er geen sprake is van m.e.r.-beoordelingsplicht.

In kolom 2 van bovenstaande tabel uit het Besluit m.e.r. staat een drempelwaarde van 5 km of meer. De drempelwaarden in deze kolom zijn echter indicatief. Dit betekent dat als een activiteit in onderdeel D van het Besluit m.e.r. benoemd staat maar beneden de drempelwaarden van kolom 2 staat, nagegaan dient te worden nagegaan of sprake kan zijn van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen in de vorm van de vormvrije m.e.r. beoordeling.

Naast bovenstaande toetsing aan het Besluit m.e.r. is er nog een tweede aanvliegroute die bepalend kan zijn voor de noodzaak tot het opstellen van een MER, namelijk toetsing aan de Wet natuurbescherming. Indien significant negatieve gevolgen op instandhoudingsdoelen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, en er een passende beoordeling moet worden uitgevoerd, dan wordt de besluitvorming over een plan (zoals een bestemmingsplan) automatisch plan-MER-plichtig. Gezien de ligging van de Keulsebaan, zou enkel stikstofdepositie een mogelijk effect kunnen hebben. Uit de uitgevoerde berekeningen (zie later) en de ecologische onderbouwing (voortoets) is gebleken dat het plan geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoeleinden van de nabijgelegen Natura2000 gebieden veroorzaakt, waardoor er geen noodzaak bestaat om een passende beoordeling uit te voeren, en deze tweede aanvliegroute dus geen aanleiding geeft tot een m.e.r.-plicht.

Op grond van het voorgaande kan samenvattend worden geconstateerd dat ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan voor de Keulsebaan kan worden volstaan met het opstellen van een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling die u voorgaand aantreft.

1.5 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.-procedure.

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

2. Toetsing: Kenmerken van het project

2.1 Algemeen

De Keulsebaan verbindt de snelweg A2 met het bedrijventerrein Ladonk en de kernen Boxtel en Lennisheuvel. De capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan moet een veilige en robuuste verbinding bieden voor het bedrijventerrein Ladonk en het centrum van Boxtel. Daarnaast moet er sprake zijn van een robuust ontwerp zodat de doorstroming ook in de toekomst geborgd wordt.

Om de capaciteit te vergroten wordt de Keulsebaan vanaf de A2 tot aan de spoortunnel ontworpen als gebiedsontsluitingweg type 1 (GOW type 1) met 2x2 rijstroken.

De gehele Keulsebaan tussen de kruispunten Eindhovenseweg en Peerkesbos wordt in zuidelijke richting uitgebreid waarbij het tracé van het Duits Lijntje wordt benut. De kruispunten van de andere wegen met de Keulsebaan worden geoptimaliseerd.

Een nadere toelichting op het ontwerp is opgenomen in hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

2.2 Omvang van het project.

De Keulsebaan heeft een lengte van circa 2 km. Dit betekent dat de indicatieve drempelaarde (tracélengte van 5 km of meer) van activiteit D1.2 uit het Besluit mer niet wordt overschreden.

2.3 Cumulatie met andere projecten

Zoals in paragraaf 1.1 is aangegeven, maakt het opwaarderen van de Keulsebaan onderdeel uit van het Maatregelenpakket PHS Boxtel waarin verschillende infrastructurele deelprojecten zijn voorzien. Voor de aanleg van de Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg (VLK) wordt momenteel een m.e.r.-procedure doorlopen vanwege de passende beoordeling die voor dat deelproject wel noodzakelijk is gebleken. In de verkeersmodellen en de daarop gebaseerde milieuberekeningen wordt uitgegaan van realisering van alle projecten van het PHS. Daarmee is cumulatie met de andere projecten uit maatregelenpakket voldoende geborgd.

Ten behoeve van de besluitvorming over het Tracébesluit PHS Meteren Boxtel (de spooraanpassing) heeft ProRail een separaat milieueffectrapport opgesteld.

Er zijn geen andere concrete ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de Keulsebaan die aanleiding geven tot cumulatie van milieueffecten.

2.4 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Niet van toepassing. Er is geen sprake van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen bij de realisering van de voorgenumen activiteiten.

2.5 Productie van afvalstoffen

Beperkt. Het materiaal dat vrijkomt bij het verwijderen van de bestaande Keulsebaan wordt ter beschikking aan de aannemer gesteld om te hergebruiken als fundering in de nieuwe Keulsebaan of in andere infrastructurele projecten.

2.6 Verontreiniging en hinder

Uit het uitgevoerde bodemonderzoek zijn geen verontreinigingen aangetroffen die aanleiding geven tot bodemsanering. Het ontstaan van nieuwe verontreinigingen wordt niet verwacht.

Tijdens de aanlegfase treedt mogelijk hinder en overlast op. De fasering en werkwijze wordt gedurende de aanbestedingsprocedure door de nog te selecteren aannemer bepaald en is thans nog niet bekend. De wijze en mate van beperking van de hinder en overlast voor zowel de directe omgeving als de verkeerdeelnemers tijdens de aanlegfase wordt naar verwachting een van de gunningscriteria waarop de aannemer geselecteerd zal worden.

2.7 Risico op ongevallen

Verbetering van de verkeersveiligheid (onder andere ter plaatse van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat) is een van de belangrijkste aanleidingen geweest voor het project Maatregelenpakket PHS Boxtel.

Het wegontwerp van de nieuwe Keulsebaan voldoet aan de ontwerpprincipes Duurzaam Veilig van het CROW.

Ten aanzien van het risico op ongevallen zijn derhalve enkel positieve effecten te verwachten.

3. **Toetsing: Kenmerken van het project**

3.1 Algemeen

Het project heeft betrekking op het tracé tussen de spoortunnel en de A2, dus inclusief de aansluitingen op de A2. Het bestemmingsplan beperkt zich tot het gebied tussen de spoortunnel en grofweg de aansluiting op de A2 en is geheel gelegen op het grondgebied van de gemeente Boxtel.

3.2 Bestaand Grondgebruik

Het ontwerp volgt grotendeels het tracé van de bestaande Keulsebaan. Vanwege het gewijzigde wegprofiel en de vormgeving van een aantal kruispunten wordt ook een aantal aanliggende percelen bij het ontwerp betrokken. Ook is het historische Duits Lijntje verworven ten behoeve van de voorgenomen verbreding van de Keulsebaan (zie ook paragraaf 5.1.6, onderdeel cultuurhistorie). Hiermee wordt gebruik gemaakt van gronden die reeds zijn bestemd als infrastructuur.

3.3 Natuurlijke hulpbronnen

Niet van toepassing. Er zijn geen specifieke natuurlijke hulpbronnen in het plangebied aanwezig. Realisering van de voorgenomen activiteiten zal derhalve geen invloed hebben op de rijkdom aan het de kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen van het gebied.

3.4 Opname vermogen milieu

In bijlage III van de eerder genoemde Europese richtlijn is aangegeven dat aandacht moet worden besteed aan het opnamevermogen voor het natuurlijk milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:

a) Wetlands

In de omgeving van het plangebied komen geen wetlands voor. De voorgenomen activiteit al hierop geen invloed hebben.

b) Kustgebieden

De afstand van het plangebied tot de kustgebieden is dermate groot dat beïnvloeding hiervan op voorhand kan worden uitgesloten.

c) Berg en bosgebieden

In de omgeving van het plangebied zijn geen berg- en bosgebieden gelegen. Negatieve invloed op deze gebieden als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten is dan ook niet aan de orde.

d) Reservaten en natuurparken.

Er zijn geen reservaten of natuurparken in de omgeving van het plangebied gelegen.

e) Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden.

Het plangebied is niet gelegen binnen een vogel- en of habitatrichtlijngebied. Het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen is gelegen op circa 500m van het plangebied. Uit het uitgevoerde stikstofonderzoek (AERIUS 2020) en de ecologische onderbouwing (voortoets) is gebleken dat de voorgenomen activiteiten geen invloed hebben op de instandhoudingsdoelen van de natuurgebieden. Overige Natura 2000-gebieden liggen op circa 8 km of meer van het plangebied en worden evenmin beïnvloed.

- f) Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.
In de omgeving van het plangebied zijn geen gebieden bekend waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit worden overschreden. Het plangebied is zoals hierboven gesteld niet gelegen binnen een Vogel en/of habitatrichtlijngebied. Ook vanuit de Kaderrichtlijn Water ligt er geen opgave voor dit plangebied.
- g) Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
Het plangebied is niet gelegen binnen een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid.
- h) Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Zie *paragraaf 5.1.5 en 5.1.6, onderdeel landschap, cultuurhistorie en archeologie*. Hieruit blijkt dat de landschappelijke inpassing adequaat is geborgd en eventuele archeologische waarden voldoende zijn beschermd. Gevolgen voor cultuurhistorie hebben vooral betrekking op het Duits Lijntje, maar dit wordt als relict gemarkeerd

4. Toetsing: Kenmerken van het potentiële effect

4.1 Bereik van het effect

Hierna wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten.

4.1.1 Geluid

Voor het plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat voor een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarom zijn verschillende akoestische bron- en overdrachtsmaatregelen uitgewerkt en beoordeeld. Op basis hiervan is voorgesteld over te gaan tot het plaatselijk verlagen van de snelheid en het toepassen van SMA-NL 8G+ asfalt, het verlengen en verhogen van een grondwal met een scherm ter hoogte van de op- en afrit van de A2 en het plaatsen van een extra scherm op de kruising Keulsebaan-Oirschotseweg. Na toepassing van de maatregelen uit het akoestisch onderzoek is voor twee woningen nog sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen is een hogere grenswaarde vastgesteld.

4.1.2 Ecologie

Natura 2000

Het plangebied is gelegen op 500 m afstand van het Natura 2000-gebied Kampina en Oisterwijkse Vennen. Overige natura 2000-gebieden liggen op 8 km afstand of meer. Gezien de grote afstand tot het Natura 2000-gebied zijn negatieve effecten, met uitzondering van effecten van vermesting en/of verzuring door stikstofdepositie uit de lucht, op dit gebied uitgesloten.

Uit uitgevoerd stikstofdepositieberekening (AERIUS 2020) is gebleken dat in de aanlegfase niet meer dan 0,01 mol N/ha/jaar wordt berekend. In de ecologische onderbouwing (voortoets) is gemotiveerd dat dit niet leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanleg van de Keulsebaan.

Daarnaast is de gebruiksfase doorgerekend op basis van AERIUS 2020. Hieruit is gebleken dat in de gebruiksfase sprake is van een stikstofdepositie van 0,00 mol N/ha/jaar.

Natuurnetwerk Brabant (NNB)

De verbreding van de Keulsebaan leidt tot een aantasting van een gedeelte van het NNB-gebied Peerkesbos. De huidige oppervlakte van het bosperceel dat is aangewezen als NNB bedraagt 28.265 m². Na realisatie van het project zal de nieuwe oppervlakte van het NNB 21.823 m² bedragen. De verbreding van de Keulsebaan leidt derhalve tot een afname van het NNB met 6.442 m².

Ter compensatie voor deze vernietiging is een perceel bestemd aan De Voetboog in Boxtel langs de Dommel, ten westen van de A2. De oppervlakte van dit perceel bedraagt 12.380 m² en voldoet ruimschoots aan de compensatieopgave van 10.758 m². Dit perceel grenst aan de ecologische verbindingzone langs de Dommel maar is nog niet ingericht als natuur. Dit perceel is agrarisch in gebruik. Omliggende percelen zijn in het kader van de ecologische verbindingzone wel reeds ingericht als natuur. Voor dit perceel is een inrichtingsplan gemaakt en in het bestemmingsplan is deze als natuur bestemd. Bij de provincie is een verzoek tot herbegrenzing van de NNB ingediend. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van natuur ter plaatse van de locaties aan de Voetboog. Hiermee is realisatie van natuur gegarandeerd. Daarmee is niet langer sprake van nadelige effecten voor het milieu.

Beschermde soorten

In opdracht van de gemeente is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten. Hieruit bleek enkel het voorkomen van de wezel ter plaatse van het tracé van het Duits Lijntje. Hiervoor zal een ontheffing van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd.

4.1.3 Bodem

Voor het plangebied is een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek zijn er geen belemmeringen voor de geplande reconstructiewerkzaamheden geconstateerd. Aangezien de grond en het grondwater hooguit licht verontreinigd zijn, wordt aanvullend bodemonderzoek niet noodzakelijk geacht. Bij afvoer en verwerking van grond elders dan de onderzoekslocatie kan een partijkeuring nodig zijn.

4.1.4 Water

In de toekomstige situatie wordt een aantal bestaande watergangen verlegd, waarbij het huidige watersysteem op hoofdlijnen wordt behouden en de waterafvoer wordt gegarandeerd. Als uitgangspunt is gehanteerd dat de nuttige berging (tussen bodemniveau en waterpeil) van de te dempen watergangen volledig wordt gecompenseerd in de nieuw te realiseren watergangen. De toekomstige waterstructuur voldoet daarmee op hoofdlijnen aan de eisen die in de Keur van het waterschap zijn opgenomen. Vanuit water worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht.

4.1.5 Archeologie

Het gemeentelijk archeologiebeleid in combinatie met het planvoornemen (en de daarbij horende ruimtelijke procedure) is aanleiding geweest om vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure archeologisch vooronderzoek uit te voeren. Op basis van de bekende gegevens omtrent archeologische waarden in het gebied is geconcludeerd dat voor het plangebied een archeologische verwachting geldt voor archeologische resten daterend vanaf het laat-paleolithicum. Deze verwachting is opgedeeld in een oostelijk, centraal en westelijk deelgebied:

- Westelijk deel: Hoge verwachting voor alle perioden en complextypen.
- Centrale deel: Hoge verwachting voor alle perioden en complextypen m.u.v. de steentijd.
- Oostelijk deel: Middelhoge verwachting voor het neolithicum en de metaaltijden voor alle complextypen en voor off site resten uit de Romeinse tijd en middeleeuwen, hoog voor off site resten uit de nieuwe tijd.

Aanbevolen wordt om binnen het oostelijke deel van het plangebied geen verdergaand archeologisch onderzoek te laten verrichten en het gebied vrij te geven voor de geplande ontwikkeling. Binnen het westelijke en centrale deel van het plangebied wordt aanbevolen om bij toekomstige graafwerkzaamheden archeologisch onderzoek te laten verrichten zodra deze werkzaamheden de top van het ongeroerde dekzand dreigen te verstoren. Daarom is in het bestemmingsplan een dubbelbestemming waarde archeologie in de regels opgenomen. Daarmee is voldoende geborgd dat negatieve effecten voor het milieu optreden.

4.1.6 Landschap en cultuurhistorie

Bij de uitwerking van deelproject 4 (capaciteitsuitbreiding Keulsebaan) is kritisch gekeken naar mogelijke ontwerpvarianten en de impact hiervan op de omgeving. Dit heeft geleid tot de uiteindelijke keuze om voor de verbreding gebruik te maken van het tracé van het voormalige Duits Lijntje aan de zuidzijde van de Keulsebaan. Om te zorgen voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de toekomstige Keulsebaan is hiervoor een plan opgesteld. Door een voorwaardelijke verplichting in de regels op te nemen, wordt de landschappelijke inpassing voldoende geborgd en worden belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu voorkomen.

De boerderijen en de historisch-geografische vlakken (akkercomplex van KleinderLiempde en de groenstructuur van De Oorsprong) worden met het plan niet of minimaal aangetast en behoeven geen beschermende maatregelen.

De wegen die teruggaan op historische trajecten zijn al eeuwenlang als weg en/of verbindingroute in gebruik. Het plan voorziet gedeeltelijk in de aanpassing van deze wegen met een beperkte wijziging van de tracés. Middels beplanting wordt het oorspronkelijk lijn karakter van deze wegen zichtbaar gemaakt.

Het gedeelte van het Duits Lijntje binnen het plangebied is een relict van een cultuurhistorisch object met een bijzondere geschiedenis. Dit tracé wordt in het ontwerp betrokken waarbij de geschiedenis van het Duits Lijntje herleefbaar wordt gemaakt.

4.1.7 Overige milieuaspecten

Uit de onderzoeken die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn uitgevoerd voor dit project is gebleken dat de overige milieuaspecten als luchtkwaliteit, externe veiligheid en trillingen niet relevant zijn.

4.1.8 Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan samenvattend worden geconcludeerd dat met het nemen van de genoemde mitigerende en compenserende maatregelen er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu worden verwacht.

4.2 Grensoverschrijdend karakter

Er worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

4.3 Orde van grootte en complexiteit van het effect

Niet van toepassing, zie paragraaf 5.1.

4.4 Waarschijnlijkheid effect

Niet van toepassing, zie paragraaf 5.1.

4.5 Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect

Niet van toepassing, zie paragraaf 5.1.

6 Conclusie en advies

In het kader van deze notitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van opwaardering van de Keulsebaan in Boxtel. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure. Gelet op vorenstaande wordt voorgesteld om te beslissen af te zien van het opstellen van een milieueffectrapport voor opwaardering van de Keulsebaan.