

BESTEMMINGSPLAN BOSSCHEWEG BOXTEL, ROTONDE DE KETTING

Toelichting



Titel:	Toelichting bestemmingsplan "Bosscheweg Boxtel, rotonde de Ketting"
Kern:	Boxtel
Gemeente:	Boxtel
Status:	Vastgesteld
IMRO:	NL.IMRO.0757.BP06BOSSCHEWEG-VA01
Project:	20-272
Datum:	12 september 2023
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
In opdracht van:	Gemeente Boxtel
Informatie mede afkomstig van:	Antea, Kragten, Goudappel, RH DHV

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Benodigde gronden van derden	5
1.3	Begrenzing van het bestemmingsplangebied	6
1.4	Bij het plan behorende stukken	8
1.5	Leeswijzer	8
2	Bestaande en beoogde situatie	9
2.1	Historie	9
2.2	Huidige situatie en context	9
2.3	Voorlopig ontwerp reconstructie	11
2.4	Consequenties Selissen 3-3A	13
3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	18
4	Verantwoording	21
4.1	Archeologie	21
4.2	Cultuurhistorie	22
4.3	Bodem	23
4.4	Water	24
4.5	Verkeer	25
4.6	Natuur	26
4.7	Bedrijven en milieuzonering	28
4.8	Geluid	29
4.9	Luchtkwaliteit	29
4.10	Externe veiligheid	30
4.11	Kabels en leidingen	30
4.12	M.e.r.-plicht?	30
5	Juridische planopzet	31
5.1	Plansystematiek	31
5.2	Bestemmingen	32
6	Uitvoerbaarheid	33
6.1	Financieel	33
6.2	Maatschappelijk	33
	Bijlagen bij de toelichting	34
	Bijlage 1. Historische ontwikkeling	35
	Bijlage 2. Milieukundig onderzoek reconstructie Bosscheweg te Boxtel	39
	Bijlage 3. Informatie watertoets	40
	Bijlage 4. Rotondeberekeningen Bosscheweg	41
	Bijlage 5. Verkeersintensiteiten omleiding Bosscheweg Boxtel	42
	Bijlage 6. AERIUS-berekening reconstructie Bosscheweg Boxtel	43
	Bijlage 7. Natuurtoets reconstructie Bosscheweg te Boxtel	44
	Bijlage 8. Akoestisch onderzoek reconstructie Bosscheweg te Boxtel	45
	Bijlage 9. Begeleidende notitie Waterberging	46
	Bijlage 10. Nota van zienswijzen en wijzigingen	47



Figuur 1. Ligging plangebied



Figuur 2. Lengte reconstructie Bosscheweg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De noordelijke ontsluitingsweg van de kern Boxtel, de Bosscheweg wordt gereconstrueerd tussen de rotonde Dukaat-Marie Gijsenstraat en de kruising met de weg de Ketting. De reconstructie komt voort uit de wens een verkeersveilige en robuuste weginrichting te creëren, waarbij de nieuwe aansluiting op de nieuw te ontwikkelen woonwijk Heem van Selis en de snelfietsroute Den Bosch-Eindhoven worden ingepast. De ligging en de lengte van het reconstructiegebied zijn weergegeven in figuur 1 en 2.

Er is een voorlopig ontwerp gemaakt, waaruit blijkt dat de reconstructie niet volledig binnen de vigerende verkeersbestemmingen wordt opgelost. Besloten is voor het deel dat niet binnen de vigerende bestemmingsplannen past, met name de realisatie van de rotonde de Ketting, een aparte bestemmingsplanprocedure te voeren. Voorliggend bestemmingsplan maakt op die manier de reconstructie planologisch mogelijk.

1.2 Benodigde gronden van derden

Het grootste deel van de gronden benodigd voor de reconstructie is in eigendom van de gemeente Boxtel en ter plaatse is reeds voorzien in een bestemming die de reconstructie van de weg mogelijk maakt. Vier private eigenaren hebben eigendom in het bestemmingsplangebied. Figuur 3 geeft een overzicht.

Grondstuk 1 is nodig om de rotonde te realiseren en de verbinding naar de Baandervrouwenlaan. Met de eigenaar van grondstuk 1 zijn gesprekken gevoerd over verwerving. Verwacht wordt dat binnenkort een overeenkomst wordt gesloten over verwerving.

Grondstuk 2 is het perceel van eetcafé de Oude Ketting. Het zuidelijk deel van de parkeerplaats is nodig voor de inpassing van de rotonde. De gesprekken over verwerving van deze gronden lopen al enige tijd maar hebben nog niet geleid tot overeenstemming. De gemeente en de eigenaar zijn verder in overleg geweest over een goede inpassing van de horecagelegenheid in het ontwerp. Daarbij wordt op verzoek van de eigenaar geen fietspad langs de Bosscheweg aan de zijde eetcafé de Oude Ketting gelegd. Voor fietsverkeer aan de oostzijde van de Bosscheweg wordt het eerste deel van de nieuwe weg door de woonwijk Heem van Selis voorzien van een vrij liggend fietspad dat ter plaatse van de kruising met de weg Selissen aansluit op de noord-zuid-fietsverbinding Weikespad-Selissen.

De eigenaar van grondstuk 3 is de ontwikkelaar van de woonwijk Heem van Selis en er is tussen de gemeente Boxtel en de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst afgesloten, waarin de aansluiting op de Bosscheweg is afgehecht.

Grondstuk 4 is benodigd om het vrijliggend fietspad langs de nieuwe weg door de woonwijk Heem van Selis te realiseren. Met de eigenaar van grondstuk 4 wordt daartoe een overeenkomst gesloten.

Mocht er geen minnelijke overeenstemming worden bereikt over de verwerving van de benodigde gronden, dan is de gemeente voornemens een onteigeningsprocedure te starten.



Figuur 3. Eigendommen van derden in het reconstructiegebied, waarvan een deel nodig is voor de reconstructie

1.3 Begrenzing van het bestemmingsplangebied

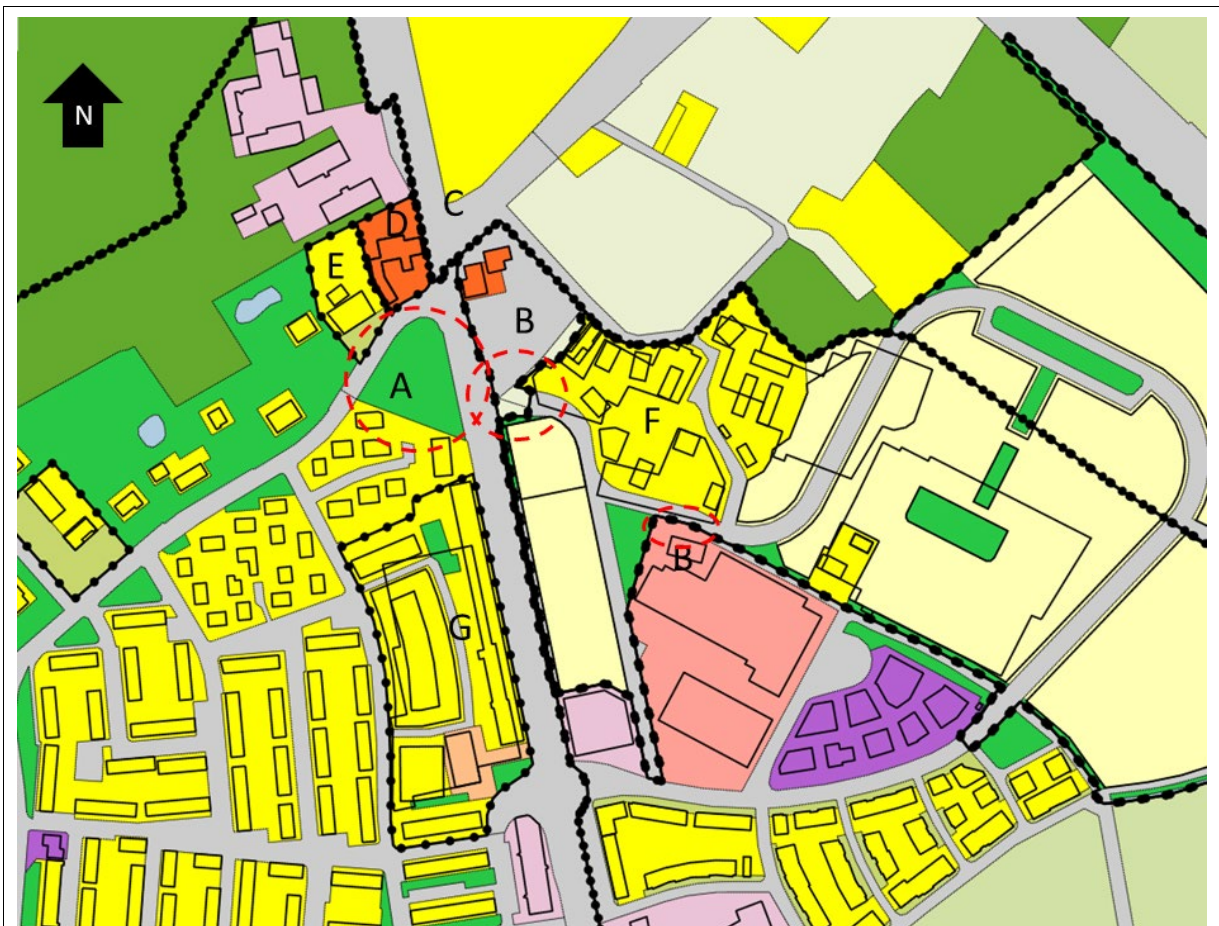
De grenzen van het bestemmingsplangebied worden verder bepaald door de plannen voor de reconstructie ten opzichte van de vigerende bestemmingen. Beoogd wordt een samenhangend bestemmingsplan te maken, waarbij er geen open einden meer zitten in de vigerende bestemmingsplannen.

In twee vigerende bestemmingsplannen past de reconstructie niet in de vigerende bestemming (figuur 4):

- A. het bestemmingsplan Boxtel-Noord, vastgesteld op 2 december 2010;
- B. het bestemmingsplan Noord-Oost, vastgesteld op 29 september 2015;

Direct aangrenzend zijn de volgende bestemmingsplannen vastgesteld, die evenwel niet door dit bestemmingsplan worden geraakt dan wel waar de reconstructie past binnen de vigerende bestemming:

- C. het bestemmingsplan Buitengebied 2011, vastgesteld op 10 april 2012.
- D. het bestemmingsplan Bosscheweg-Baandervrouwenlaan reparatieplan, vastgesteld op 9 oktober 2018;
- E. het bestemmingsplan Baandervrouwenlaan 263, vastgesteld op 9 juni 2015;
- F. het bestemmingsplan Selissen, vastgesteld op 19 november 2019, dat een grotere gebiedsontwikkeling met woningbouw mogelijk maakt;
- G. het bestemmingsplan Lindendust Boxtel, vastgesteld op 10 november 2020, waarmee een bestaande zorglocatie wordt herontwikkeld tot woonwijk.



Figuur 4. Vigerende bestemmingsplannen en conflicten met vigerende bestemmingen (rode onderbroken lijnen)

De grens van het bestemmingsplangebied wordt zo gelegd dat de rotonde in zijn geheel in het nieuwe bestemmingsplan is opgenomen en dat er geen kleine plandelen meer overblijven aan de oostgrens van het bestemmingsplan Boxtel-noord. De kleine aanpassing bij het perceel Selissen 3-3a wordt als een niet aangesloten deel op de verbeelding gezet, omdat het tussenliggende tracé van de weg door de woonwijk Heem van Selis al is geregeld in het bestemmingsplan Selissen. De begrenzing van het bestemmingsplangebied is opgenomen in figuur 5.

In het bestemmingsplangebied zijn vijf bestemmingen van toepassing, te weten de bestemmingen Agrarisch, Agrarisch-Agrarisch Bedrijf, Detailhandel en Verkeer-Verblijfsgebied in het bestemmingsplan Noordoost en de bestemmingen Groen-1 en Verkeer in het bestemmingsplan Boxtel-Noord. In dit nieuwe krijgt het gehele bestemmingsplangebied één bestemming Verkeer.

Verder is in het vigerende bestemmingsplan Noordoost in het bestemmingsplangebied de dubbelbestemming Leiding-Riool opgenomen. Deze dubbelbestemming wordt in dit bestemmingsplan beoordeeld op actualiteit en zo nodig opgenomen.



Figuur 5. Grens bestemmingsplangebied

1.4 Bij het plan behorende stukken

Van dit bestemmingsplan vormen de planregels en verbeelding de juridisch bindende planstukken. Deze stukken tezamen maken de herinrichting van de gronden en het gebruik voor bestaande en nieuwe functies mogelijk. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling nader toegelicht en gemotiveerd. Ook wordt hier een toelichting gegeven op de planregels en verbeelding. Samen vormen deze stukken het bestemmingsplan. Qua planopzet sluit dit aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Boxtel, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO).

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit vijf hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven en het plan uiteengezet. In hoofdstuk 3 wordt het plan getoetst aan de beleidskaders en in hoofdstuk 4 aan alle voorwaarden vanuit ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop het plan juridisch wordt verankerd, weergegeven met een beschrijving van verbeelding en regels. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

2 Bestaande en beoogde situatie

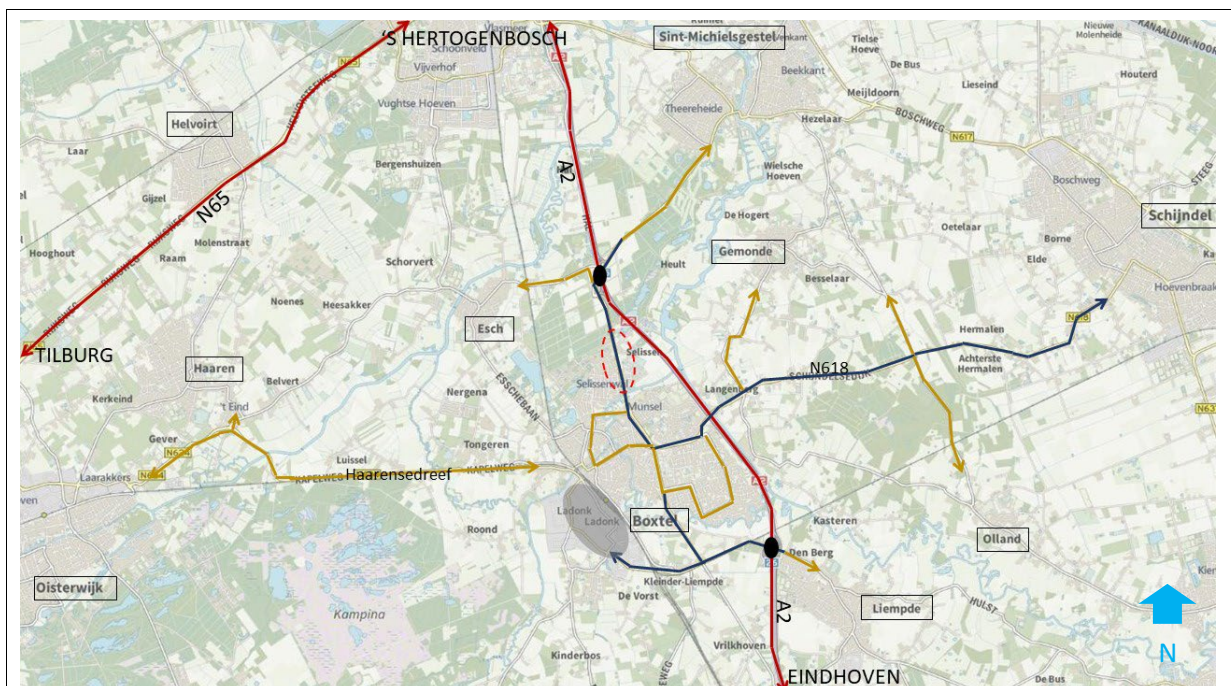
2.1 Historie

In bijlage 1 is de historische ontwikkeling in en rondom het plangebied tussen 1850 en heden weergegeven. In 1850 is de Bosscheweg als noord-zuidontsluitingsroute al duidelijk zichtbaar evenals de Baandervrouwenweg en de weg De Ketting. Het gebied langs de Bosscheweg is nog volledig onbebouwd en agrarisch in gebruik. De agrarische opstallen staan langs de weg Selissen en aan de Baandervrouwenlaan, voorbij de kruising met de Poolsestraat. In 1925 is de aanleg van de spoorlijnen naar Den Bosch en Tilburg de grootste verandering. In 1960 is het omleidingskanaal voor de Dommel een grote ingreep en begint de kern Boxtel langzaam naar het noorden uit te breiden. In 1975 is de wijk Selissenwal doorontwikkeld tot aan de zuidgrens van het plangebied. In 1990 is de N2 (later omgevormd tot A2) om Boxtel heen voor het eerst zichtbaar en is westzijde van de Bosscheweg ontwikkeld met wonen en zorg. De kaart van 2021 laat zien dat na 1990 de ontwikkeling van de kern Boxtel vooral tussen de Bosscheweg en de A2 heeft plaatsgevonden.

2.2 Huidige situatie en context

Functie van de Bosscheweg

Van oudsher is de Bosscheweg de noordelijke ontsluitingsroute van de kern Boxtel. In eerste aanleg ook voor doorgaand verkeer, maar na de totstandkoming van de N2 en later A2 vormt de Bosscheweg een gebiedsontsluitingsweg die niet voor doorgaand verkeer van Den Bosch naar Eindhoven bedoeld is. Omdat er op de A2 twee aansluitingen zijn naar Boxtel (Boxtel-Noord en Boxtel/Liempde), vormt de Bosscheweg voor het verkeer van en naar de richting Den Bosch wel een belangrijke invalsroute naar het centrum van Boxtel en de aangrenzende woonwijken én vormt het de verbinding naar de N618 (Boxtel-Schijndel) en de weg Boxtel-Oisterwijk (verder te noemen Haarensedreef). Ladonk wordt ontsloten via de zuidelijke afslag. Figuur 6 geeft een overzicht.

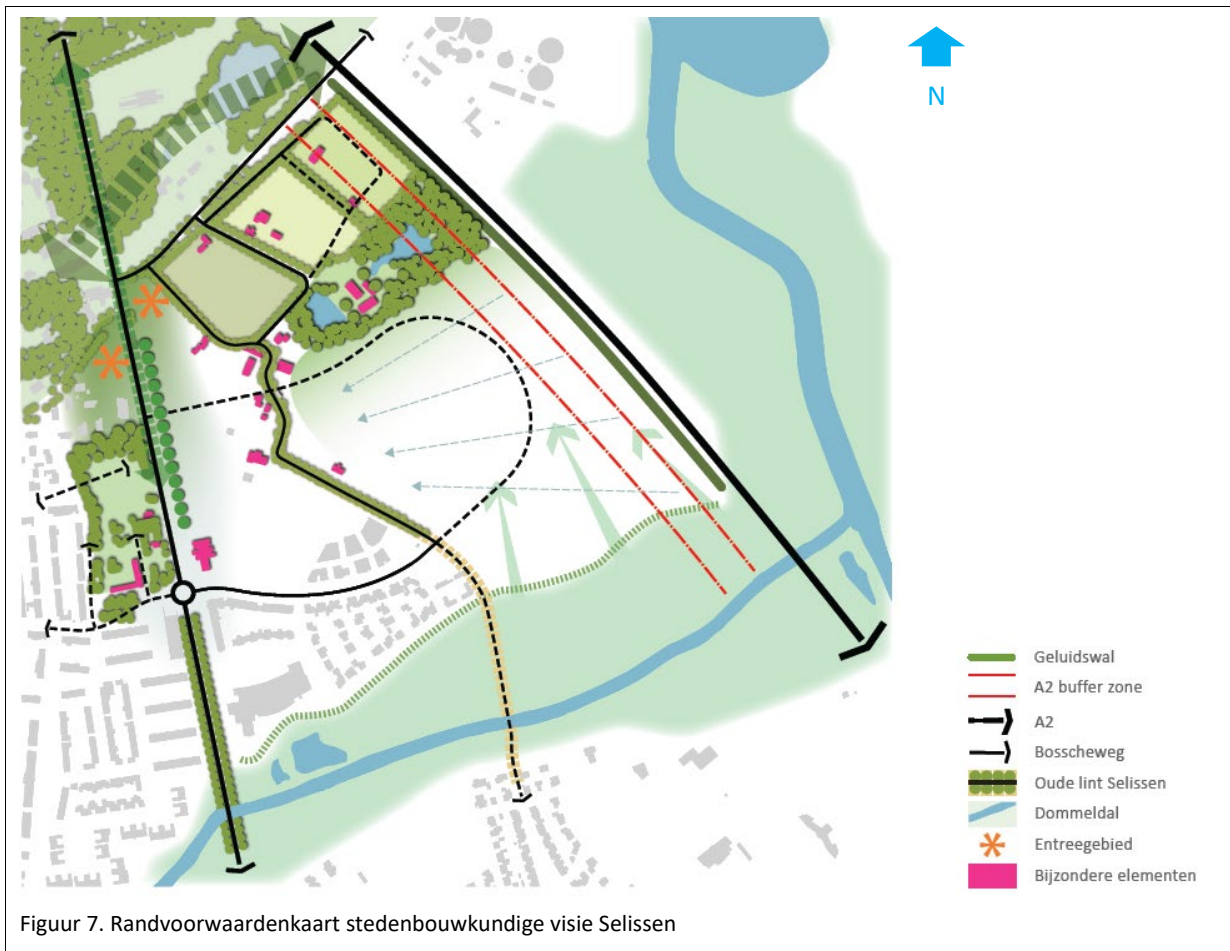


Figuur 6. Positie van het plangebied (rood omcirkeld) in het verkeersnetwerk (rood: stroomfunctie, donkerblauw: gebiedsontsluiting, oranje: wijkontsluiting, lichtgrijs: bedrijventerrein)

De verkeersintensiteit op de Bosscheweg ligt in het basisjaar per rijrichting op ongeveer 7.800 motorvoertuigen per werkdagemaal tussen de afslag Boxtel-Noord en de aansluiting Baandervrouwenlaan en op ongeveer 6.000 motorvoertuigen per werkdagemaal tussen de aansluiting Baandervrouwenlaan en de rotonde Dukaat-Marie Gijsenstraat. Op de Baandervrouwenlaan rijden per rijrichting ongeveer 2.300 motorvoertuigen per werkdagemaal.

Context: woningbouw Heem van Selis en Lindenlust

In 2016 heeft de gemeente Boxtel de stedenbouwkundige visie voor Selissen uitgebracht. Er ligt in dit gebied een grote kans om de woningbouw voor Boxtel op te vangen en tegelijkertijd de entree van Boxtel te versterken en de dorpsrand duurzaam vorm te geven. In figuur 7 is de randvoorwaardenkaart uit de visie opgenomen. De bestaande rotonde op de Bosscheweg (aansluiting Marie Gijsenstraat-Dukaat) wordt in die visie de zuidelijke toegang tot de wijk en direct ten zuiden van de Ketting komt een nieuwe noordelijke toegang. De bestaande woonwijk Selissen en de nieuwe woonwijk met circa 465 woningen wordt via een lusvormige ontsluitingsweg op deze twee punten aangesloten. Aan de westzijde van de Bosscheweg wordt de zorglocatie Lindenlust herontwikkeld naar een woonwijk met 74 woningen en een hernieuwde invulling van het monumentale hoofdbouw. Het verkeer van en naar Lindenlust wordt afgewikkeld via de rotonde Dukaat.



Bij de verdere planontwikkeling (thans genoemd ‘Heem van Selis’) maken met name de landbouw functies (kassen, agrarische gronden) plaats voor de nieuwe woonwijk. Het stedenbouwkundig concept is gebaseerd op de bestaande landschappelijke kwaliteiten en de beleving van de toekomstige- en bestaande woonbuurt. Met het stedenbouwkundig concept is gekeken hoe het gehele gebied tussen het buurtschap Selissen, de A2, het Dommeldal en de Bosscheweg opgewaarderd kan worden zodat het een eenheid gaat vormen in de omgeving.

Context: snelfietsroute

In 2018 is de intentieovereenkomst getekend om te komen tot een snelfietsroute tussen Eindhoven en Den Bosch. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat een groot deel van de forenzen die gebruik maken van de snelweg A2 een reisafstand van 15 kilometer of minder heeft. De opmars van de 'snelle' fiets in combinatie met een comfortabele, duidelijke en veilige infrastructuur biedt kansen voor meer mensen op de fiets, bij voorkeur de automobilisten, zodat fileknelpunten duurzaam worden verminderd. Het verwachte effect is dat circa 5 - 15% meer mensen gebruik gaan maken van de fietsroute wanneer de infrastructuur opgewaardeerd wordt tot snelfietsroute. Het voorkeustracé van deze snelfietsroute volgt in Boxtel de noord-zuidas (Bosscheweg-Brederodeweg-Eindhovenseweg) en zal dus ook ingepast moeten worden.

Bestaand profiel Bosscheweg

Het profiel van de Bosscheweg ter plaatse van het plangebied bestaat uit een asfaltplaat van circa 9,5 meter breed, opgebouwd uit een fietsstrook voor noord-zuidverkeer, een rijloper voor noord-zuidverkeer, een rijloper voor zuid-noordverkeer en een fietsstrook voor zuid-noordverkeer. De elementen zijn van elkaar gescheiden door een doorgetrokken streep.

2.3 Voorlopig ontwerp reconstructie

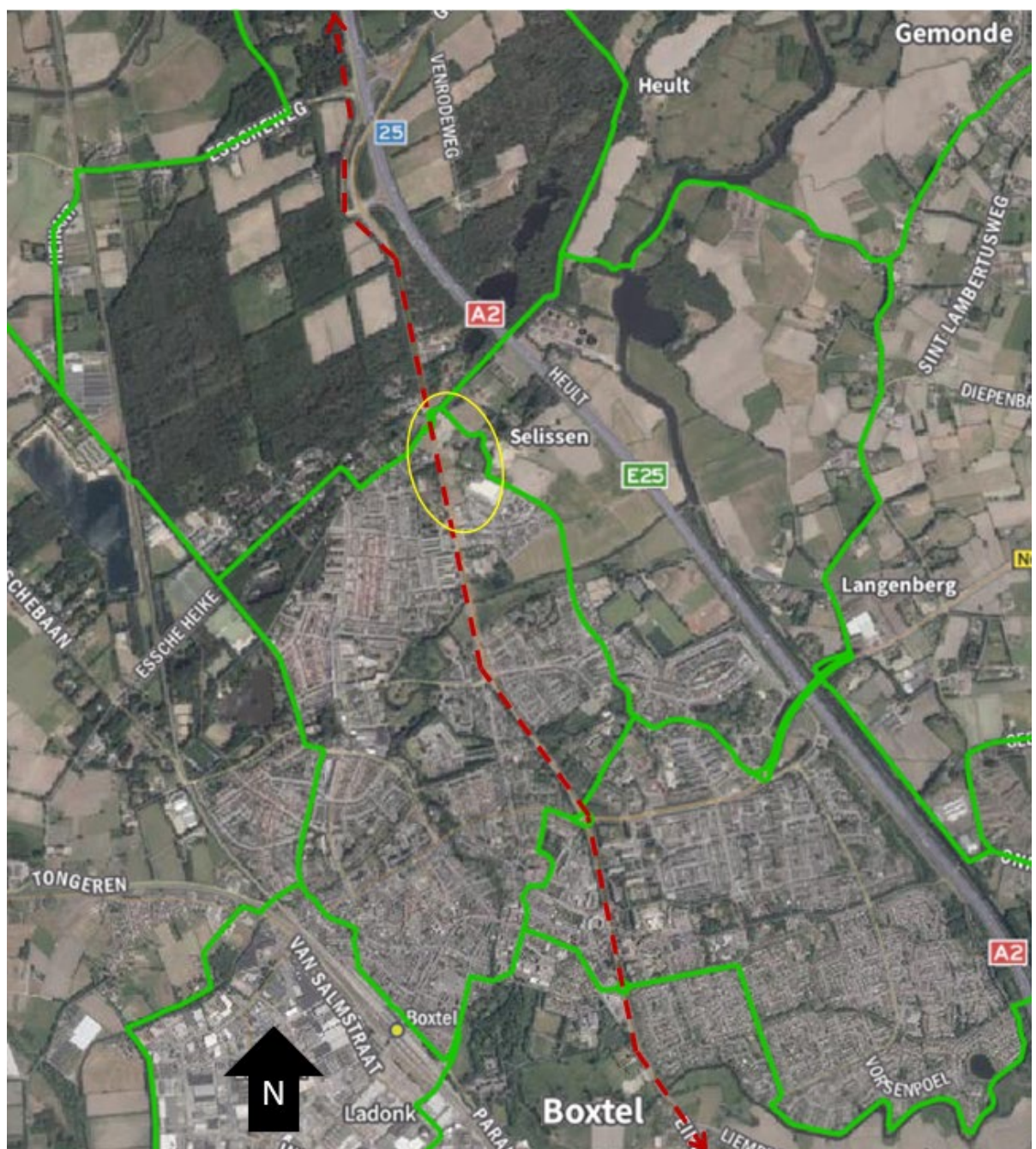
Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de reconstructie zijn als volgt vastgesteld:

- Verkeersveilig ontwerp, vooral ook voor fietsverkeer.
- Afwikkelcapaciteit niet belemmeren gezien de functie van gebiedsontsluitingsweg.
- Voldoende robuustheid richting de verkeersprognose 2030.
- De tweede ontsluiting van het ontwikkelplan Heem van Selis in de vorm van een rotonde.
- Vernieuwd aansluiten van de Baandervrouwenlaan als noordelijke ontsluiting van de bestaande wijk Selissenwal en de sportvelden.
- Vernieuwd aansluiten van de weg de Ketting die het gebied de Heult ontsluit.
- Toepassen van gescheiden rijbanen zoals reeds verderop in de Bosscheweg is toegepast.
- Inpassen van de beoogde snelfietsroute.
- Eetcafé de Oude Ketting blijft bereikbaar, ook voor vrachtverkeer.

In de nieuwe situatie wordt het tracé tussen de rotonde Dukaat-Marie Gijsenstraat en de nieuwe rotonde voorzien van gescheiden rijbanen met een groene middenberm zonder andere aansluitingen voor straten of individuele woningen. De beoogde snelfietsroute (tweerichtingen) ligt aan de westzijde van de Bosscheweg. Bij de rotondes is een oversteek over de Bosscheweg voor fietsers mogelijk.

Fietsers in noordzuidrichting die geen gebruik (willen) maken van de snelfietsroute, hebben een alternatief via de aangrenzende wijken. Het alternatief aan de oostzijde gaat uit van de bestaande route in het fietsnetwerk vanaf de Ketting via de weg Selissen, het fietspad Weikespad over de Dommel en vervolgens via het De la Sallepad naar het centrum. Het alternatief aan de westzijde gaat uit van de bestaande route in het fietsnetwerk via de Baandervrouwenlaan en de Halderheiweg naar het sportcomplex en via de Molenwijkseweg en de Van Hornstraat naar het centrum. Bij de nieuwe rotonde worden vrijliggende fietspaden aangelegd naar de oostzijde langs de nieuwe ontsluitingsweg in de woonwijk tot aan de fietsroute en naar de Baandervrouwenlaan aan de westzijde. Figuur 8 geeft een overzicht van de fietsroutes.



Figuur 8. Fietsnetwerk (groen), beoogde snelfietsroute (rood) en reconstructiegebied (gele cirkel)

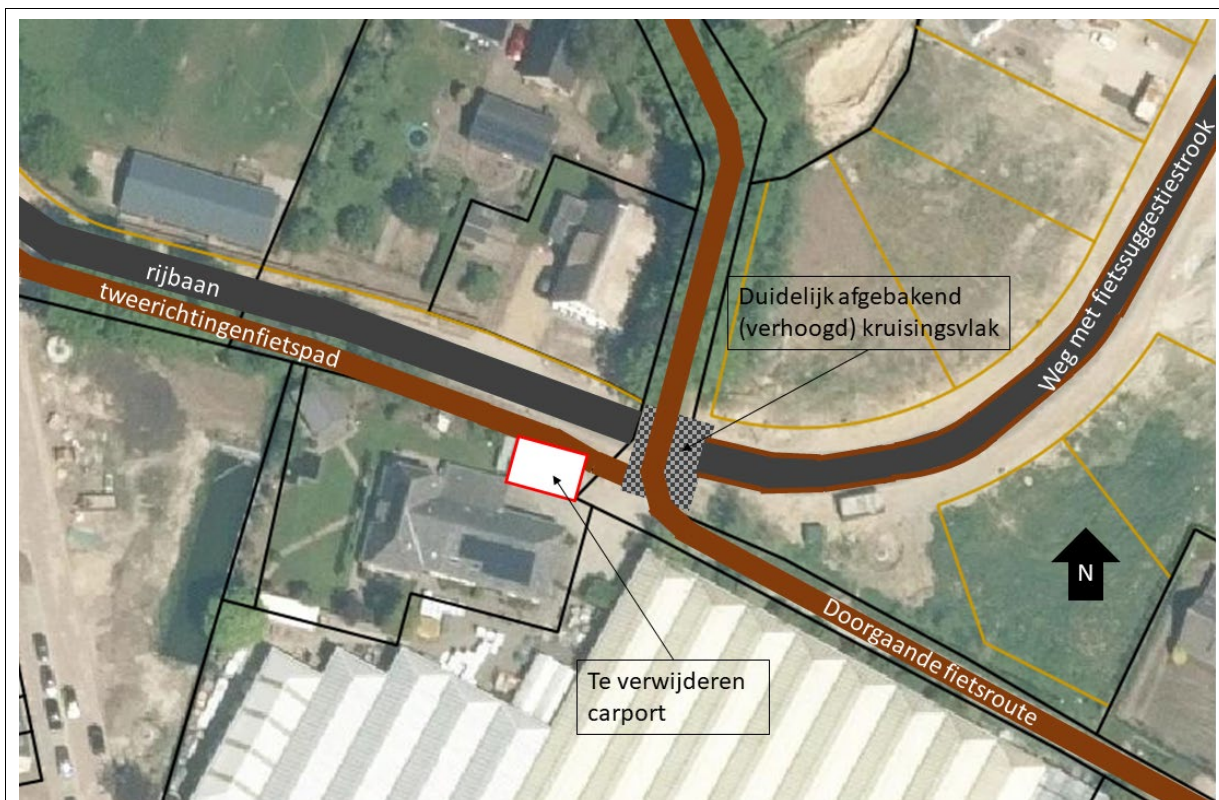
De nieuwe rotonde ten zuiden van eetcafé de Oude Ketting zorgt voor een verkeersveilige en robuuste tweede ontsluiting van het Heem van Selis en van de Baandervrouwenlaan. Om deze rotonde te kunnen realiseren is wel het zuidelijk deel van het parkeerterrein van eetcafé de Oude Ketting nodig en het groenperceel aan de westzijde nodig, mede ten behoeve van waterberging. De bestaande aansluiting van de Baandervrouwenlaan op de Bosscheweg komt te vervallen. Het bestaande tracé wordt benut om het woonperceel Baandervrouwenlaan 263 en het horecaperceel Bosscheweg 133 te bereiken. Eetcafé de Oude Ketting blijft bereikbaar via rijbaan De Ketting. De bestaande in-/uitrit aan de zuidzijde van het restaurant komt hierbij te vervallen. Eventueel is alleen een afrit nog wel denkbaar en mogelijk, maar niet vanzelfsprekend. Figuur 9 geeft een overzichtstekening van het voorlopig ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan.



Figuur 9. Voorlopig ontwerp rotonde de Ketting

2.4 Consequenties Selissen 3-3A

Om een verbinding te leggen tussen Selissenwal en de nieuwe wijk Heem van Selis en tussen het snelfietspad langs de Bosscheweg en het fietsnetwerk door de nieuwe wijk, wordt het eerste deel van de ontsluitingsweg van de nieuwe wijk voorzien van een vrijliggend fietspad. Dit fietspad wordt uitgevoerd als een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de weg. Het loopt tot de kruising met de doorgaande fietsroute van het fietsnetwerk, de route Weikespad-Selissen. Deze kruising van de weg met het doorgaande fietspad wordt verkeersveilig vormgegeven, waarbij het kruisingsvlak helder is afgebakend. Op dat punt zal ook het tweerichtingenfietspad logisch moeten aansluiten, zowel op de doorgaande fietsroute als op het vervolg van de ontsluitingsweg van de nieuwe wijk, die dan voorzien wordt van fietsuggestiestroken. Figuur 10 geeft het beeld van de beoogde situatie.



Figuur 10. Nieuwe situatie rond Selissen 3-3A



Figuur 11. Carport moet verdwijnen (zicht vanaf doorgaande fietsroute)

Om de beoogde situatie verkeersveilig te maken, moet de carport op het perceel Selissen 3-3A verdwijnen. Ter plaatse wordt in nauw overleg met de eigenaar voorzien in een veilige, comfortabele parkeeroplossing voor twee auto's. In de parkeeroplossing wordt ook gebruik gemaakt van grond van de gemeente. Met de eigenaar wordt een overeenkomst gesloten over de overdracht van gronden over en weer en het realiseren van de parkeeroplossing.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) omvat het ruimtelijk beleid op nationaal niveau met een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

- combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- afwentelen wordt voorkomen.

Onderhavig initiatief ziet toe op een reconstructie van een lokale gebiedsontsluitingsweg en wordt op lokaal niveau afgewogen. De Nationale Omgevingsvisie heeft geen invloed op dit plan.

Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) borgt een aantal belangen die deel uitmaken van het geldende nationale ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de SVIR. In het Barro zijn nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het besluit is gericht op doorwerking van de nationale belangen in provinciaal beleid en gemeentelijke bestemmingsplannen. Dat betekent dat het Barro voor de opgenomen onderwerpen regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden. Daarnaast kan zij aan de gemeente opdragen in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren. Op grond van het Barro ligt het plangebied in het radarverstoringgebied van vliegbasis Volkel. In het radarverstoringgebied stelt het Rijk eisen aan de objecten met een hoogte van meer dan 65 meter. In het plan worden dergelijke objecten (bijvoorbeeld windturbines) niet mogelijk gemaakt. De afweging vindt verder decentraal plaats.

Besluit ruimtelijke ordening

De in de SVIR geïntroduceerde 'ladder voor duurzame verstedelijking' is als procesvereiste vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet in de toelichting een onderbouwing opgenomen worden van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. De ladder wordt in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven: *'De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.'*

In het kader van de ladder wordt ten aanzien van de definitie van bestaand stedelijk gebied de definitie uit de Bro gehanteerd: *'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'*. Volgens de nota van toelichting bij artikel 3.1.6, lid 2, aanhef en onder b, van het Bro moet worden bekeken of door het benutten van leegstaande verstedelijkingsruimte in bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien in de behoefte.

Toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt een antwoord op maximaal vier opeenvolgende rechtsvragen in.

Vraag 1. Is er sprake van een (nieuwe) stedelijke ontwikkeling?

Functies die in de jurisprudentie worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, zijn bijvoorbeeld bedrijventerreinen, winkelvoorzieningen en accommodaties voor recreatie en leisure. Ook ontwikkelingen van meer dan 11 woningen worden als stedelijke ontwikkeling gezien. De reconstructie van een weg is geen stedelijke ontwikkeling. De andere vragen zijn daarom niet meer van toepassing. Aan de vereisten van de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt voldaan.

3.2 Provinciaal beleid

Brabantse Omgevingsvisie

Op 14 december 2018 is de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld door de Provinciale Staten. De omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevings-kwaliteit centraal. De provincie Noord-Brabant heeft ambities op gebied van energietransitie, wil klimaatproof zijn, wil uitgroeien tot een slimme netwerkstad en wil een top kennis- en innovatieregio blijven.

De doelstelling voor de *energietransitie* is tweedeling: het verminderen van energieverbruik en de verduurzaming van energie om in 2050 energieneutraal te zijn. Voor 2030 is de doelstelling om uitstoot van broeikasgassen met ten minste 50 procent te verminderen ten opzichte van de uitstoot in 1990. Daarnaast dient 50 procent van de energie duurzaam opgewekt te worden. De reconstructie van de Bosscheweg heeft an sich geen raakvlakken met de doelstelling van energietransitie.

Klimaatproof betekent dat beter omgegaan moet worden met de gevolgen van toenemende extremen in temperatuur en neerslag. Dit heeft gevolgen voor de fysieke leefomgeving. De doelstelling is om in 2050 klimaatbestendig te zijn met een waterrobuuste inrichting. Dit wil zeggen dat de risico's vanwege deze weerextremen in 2050 aanvaardbaar, draagbaar en beheersbaar zijn. Het plangebied maakt deel uit van het bestaand stedelijk gebied. In het gebied wordt rond de nieuwe rotonde ruimte gemaakt voor infiltratie en waterberging om zowel in tijden van droogte als in tijden van veel neerslag balans te houden in de beschikbaarheid van hemelwater. In het voorlopig ontwerp is daartoe een buffer ingetekend.

Een *slimme netwerkstad* bestaat uit het versterken van het centrale stedelijke netwerk en het zorgdragen voor vitaliteit van krimpgebieden. De provincie wil een actieve rol spelen bij de verstedelijkingsopgave, gericht op een zorgvuldig ruimtegebruik. Van zorgvuldig ruimtegebruik is sprake nu een bestaande belangrijke ontsluitingsweg veilig wordt gereconstrueerd en ruimte voor de fietser en de voetganger wordt gemaakt.

De provincie wil een *top kennis- en innovatieregio* blijven. Daarvoor is een omslag nodig naar een verregaande circulaire economie waarin digitalisering steeds belangrijker wordt. De omslag is op de eerste plaats een opgave voor de sector en hangt af van gezamenlijke acties met partijen. Regels moeten daarin geen belemmering vormen. Er zijn geen directe relaties met de planvorming.

Structuurvisie ruimtelijke ordening

Na het vaststellen van de Brabantse Omgevingsvisie zal een doorvertaling gemaakt moeten worden in een Omgevingsverordening en programma's. Tot die zijn vastgesteld blijven bestaande beleidsplannen voor natuur, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en milieu en water van kracht.

Daarmee is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), die op 19 maart 2014 in werking is getreden, nog steeds van belang. De SVRO schetst de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De provincie stuurt door middel van vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Binnen deze structuren worden de belangrijkste, maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen en kiest de provincie voor een bepaalde ordening van functies. Hiermee wil de provincie een gevarieerd en aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat ontwikkelen waarin een kennisinnovatieve economie centraal staat voor een duurzaam Brabant. Het principe van 'behoud en ontwikkeling' staat hierin centraal.

De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Een van deze instrumenten is de Interim omgevingsverordening.

Interim omgevingsverordening

In de Interim omgevingsverordening, een beleidsneutrale overstap vanuit de eerdere Verordening ruimte, zijn de kaderstellende elementen uit de structuurvisie vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Het plangebied ligt grotendeels in het bestaand stedelijk gebied (figuur 12), het terrein van eetcafé de Oude Ketting ligt in het gebied waar verstedelijking afweegbaar is en ten noorden daarvan begint het landelijk gebied. In het landelijk gebied kan de reconstructie binnen het bestaande profiel worden opgelost. Het gebied waar verstedelijking afweegbaar is, maakt in de toekomst deel uit van het stedelijk gebied nu de provincie reeds heeft ingestemd met de ontwikkeling van Heem van Selis.



Figuur 12. Uitsnede kaart stedelijke ontwikkeling Interim omgevingsverordening met indicatie te reconstrueren weg

Andere aanduidingen die voortvloeien uit de Interim omgevingsverordening zijn niet van toepassing op deze ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Verfrissend Boxtel (2011)

In juni 2011 heeft de gemeenteraad de structuurvisie Verfrissend Boxtel vastgesteld. De structuurvisie bestaat uit de Atlas (de ruimtelijke analyse en opgave), de Agenda (de visie op deelgebieden) en het Bedrijfsplan (de uitvoeringsagenda). De structuurvisie vormt een toetsingskader voor nieuwe initiatieven, biedt de basis voor concrete projecten en is een instrument om ondernemers en andere overheden bij de planvorming te betrekken en ze daarin te faciliteren.

Boxtel presenteert zich in de structuurvisie als het hart van het Groene Woud, met onder andere de Kampina en de Dommel als belangrijke groene waarden. De kern van de structuurvisie is het koppelen van Boxtel aan het Groene Woud, waardoor wonen en werken zullen profiteren. Boxtel maakt daarom onder andere een keuze voor sterk herkenbaar centrum en een vitaal Ladonk/Vorst. Boxtel heeft de ambitie om voorop te blijven lopen op het gebied van duurzaamheid en wil ook zijn positie als werkgelegenheidsgemeente versterken, onder meer door revitalisering en profilering van Ladonk/Vorst via de vestiging van duurzame, innovatieve bedrijven. In de structuurvisie wordt er een visie per deelgebied gegeven. Het plangebied bevindt zich in het deelgebied 'De Gordel' en wordt beschouwd als deel van de bestaande woonwijken. Er is geen specifiek beleid voor het plangebied.

Visie Duurzaam Boxtel 2030 (2017)

De gemeente Boxtel is na het uitvoeringsprogramma Boxtel Energie Neutraal 2040 samen met haar inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen bezig met nieuw beleid omtrent energie en duurzaamheid. In 2017 is de visie 'Duurzaam Boxtel 2030' opgesteld. De visie bestaat uit vier thema's, te weten: Samen leven in Boxtel, groen leven in Boxtel, ondernemend leven in Boxtel en energiek leven in Boxtel.

In het thema *Samen leven in Boxtel* staat het sociale aspect van duurzaamheid centraal. Binnen dit thema zijn er een viertal doelstellingen geformuleerd:

- de zichtbaarheid van initiatieven, voorzieningen en activiteiten moet worden verbeterd;
- er moet meer aandacht komen voor (spontane) ontmoetingen in de wijk;
- meer kruisbestuiving en samenwerking tussen verschillende initiatieven;
- de openbare ruimte en voorzieningen moeten bereikbaar zijn voor iedereen.

In het thema *Groen leven in Boxtel* staat het ecologische aspect van duurzaamheid centraal. Binnen dit thema wordt er ingezet op de volgende doelstellingen:

- naast het vergroenen van de openbare ruimte activeert de gemeente haar samenleving om eigen gronden te vergoenen;
- de kwaliteitsverbetering van het groen vormt een uitgangspunt voor de leefomgeving. Hierbij is het van belang dat de kwaliteitsverbetering een bijdrage dient te leveren aan klimaatadaptatie en biodiversiteit;
- de thema's klimaatadaptatie, biodiversiteit en voedsel dienen integraal benaderd te worden. Een investering in één van deze thema's dienen een bijdrage te leveren voor een ander thema;
- duurzaam gebruik van restafval door het beperken van restafval, het beter scheiden van afval en het hergebruiken van restafval en grondstoffen.

In het thema *Ondernemend leven in Boxtel* staat het economische aspect van duurzaamheid centraal. Ondernemers hebben een zeer bepalende rol in de duurzame ontwikkeling. De gemeente moet

bedrijven en ondernemers mee krijgen om te verduurzamen en coördineert de acties. Dit doet de gemeente door:

- te faciliteren in duurzaamheidsinitiatieven, ook duurzame initiatieven die strijdig zijn met het rijks- of provinciaal beleid;
- de huidige situatie in beeld te brengen;
- verduurzaming door bedrijven te belonen door een financieringsconstructie.

In het thema *Energiek leven* staat het aspect energie centraal. Boxtel wil als gemeente in 2030 energieneutraal zijn. Om dit te bereiken wil de gemeente:

- duurzame energieoplossingen zichtbaar maken;
- de voordelen en de mogelijkheden van het besparen van energie positief uitdragen;
- focussen op meest kansrijke bronnen, te weten biomassa, wind, zon en rest- en omgevingswarmte;
- grootschalige energieplannen aan het sociaal energieplan te toetsen.

Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan (GVVP) 2008-2020 (2008)

Het doel van het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) 2008-2020 is het komen tot een gemeentebreed evenwicht in de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. In het GVVP zijn drie belangrijke thema's vastgesteld:

- *Wegenstructuur*: beter benutten van bestaande infrastructuur en realiseren van nieuwe infrastructuur om verkeer uit de kernen en het buitengebied te halen en de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen en het buitengebied te vergroten.
- *Duurzaam Veilig*: doorzetten van het verkeersveiligheidsbeleid en introduceren van Shared Space en Natuurlijk Sturen.
- *Fiets*: continu blijven stimuleren van fietsverkeer door het uitbreiden en voltooiën van het fietsnetwerk en het realiseren van goede fietsenstallingen.

MOVE'31

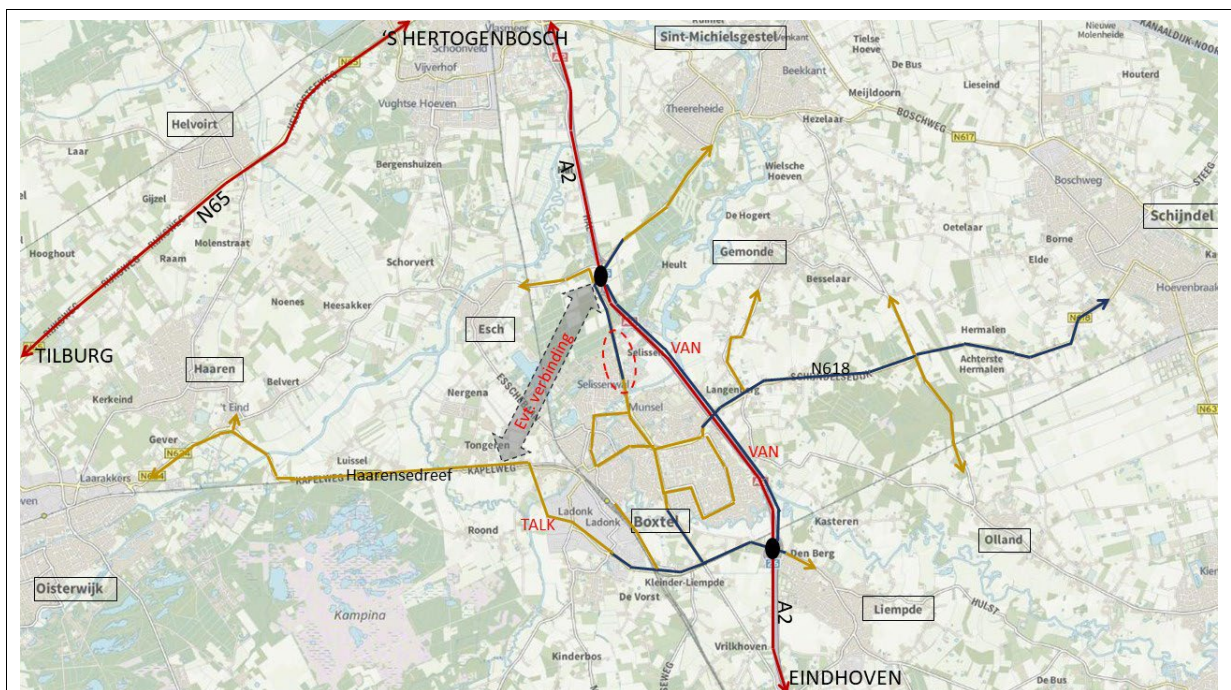
Het GVVP wordt geactualiseerd. Deze actualisatie is gestart met de vaststelling van een projectplan in 2017, waarin zes opgaven zijn benoemd om uit te werken in de MObiliteitsVisiE voor 2031 (MOVE'31), te weten:

1. Formuleer een visie die aangeeft wat Boxtel wil bereiken en waar Boxtel voor staat als het gaat om mobiliteit;
2. Formuleer een visie over hoe de gemeente Boxtel omgaat met de te onderscheiden trends en ontwikkelingen die MOVE'31 raken. Voor elke trend of ontwikkeling worden keuzes gemaakt over welke rol de gemeente daarin wel of niet neemt;
3. Ontwikkel een voorkeursvariant voor de realisatie van de verbinding A2-N618 en bepaal een agenda om realisatie binnen bereik te brengen;
4. Actualiseer de hoofdwegenstructuur in de vorm van een eindbeeld voor 2031, rekening houdend met een doorkijk naar de periode 2030-2050;
5. Bepaal welke beleidsprioriteiten en beleidsvoorkeuren gelden voor de vertaling van de visie naar concreet beleid.
6. Werk de visie en keuzes op voorgaande onderdelen uit in beleid en vervolgens in een maatregelenpakket.

Vervolgens is de visie opgesteld en vastgelegd in het visiedocument (maart 2019). In de visie wordt ingezet op het naar buiten de kern brengen van het gemotoriseerde verkeer door Boxtel. Het programma Tracé A2 – Ladonk – Kapelweg (TALK) en het maatregelenpakket Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) biedt daartoe de eerste aanzet. Onderdeel daarvan is de realisatie van een verbindingsweg tussen Ladonk en de Haarensedreef in samenhang met de sluiting van de dubbele overweg Tongersestraat voor alle verkeer en realisatie van een fietstunnel ter plaatse. Er is

sprake van een vertraging in de uitvoering van circa 2½ jaar als gevolg van gerechtelijke stikstofuitspraken, maar naar verwachting zal het maatregelenpakket Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) in 2026 zijn gerealiseerd.

Om gemotoriseerd verkeer naar buiten te kunnen brengen, zet de gemeente ook in op de Verbinding A2 – N618 (VAN), aan de oostzijde van de A2. De VAN ontlast de Noord-Zuid-As van autoverkeer, om zo een goede verkeersafwikkeling te kunnen blijven waarborgen. In het noordwesten van de kern Boxtel zijn ontwikkelingen te verwachten ten aanzien van het spoor en komt een nieuwe verbinding tussen de Haarsenedreef en de afslag Boxtel-Noord op de A2 in het vizier. Hiervoor worden thans alle opties onderzocht. In de verre toekomst biedt dat wellicht kansen voor stedelijke ontwikkeling. Figuur 13 heeft een overzicht van de situatie na de maatregelen TALK en VAN.



Figuur 13. Positie van het plangebied (rood omcirkeld) in het verkeersnetwerk na TALK en VAN (rood: stroomfunctie, donkerblauw: gebiedsontsluiting, oranje: wijkontsluiting, lichtgrijs: noordwest in studie)

De Snelfietsroute s’-Hertogenbosch – Eindhoven draagt bij aan stimulering van het fietsgebruik (voor woon- werkverkeer) en op langere termijn het reduceren van het autoverkeer. Op de verbindingen door Boxtel wordt meer prioriteit gegeven aan de fietser. Dat betekent kwaliteitsverbetering op allerlei thema’s in de kern, omdat gemotoriseerd verkeer minder aanwezig is, ten gunste van de fiets en lopen.

Om alternatieven voor de auto te stimuleren wordt het station en de directe omgeving een zogenaamde hub. Hier komen verschillende aspecten samen; de trein, (elektrische deel-)auto’s en (deel-)fietsen. Reizigers worden zo minder afhankelijk van de eigen auto. Ook als deze reizigers niet uit Boxtel komen.

Gemeentelijk bomenbeleidsplan

In het gemeentelijke bomenbeleidsplan wordt de noord-zuidas getypeerd als een hoofdas die in de kern van Boxtel bijdraagt aan de historische identiteit. De noord-zuidas dient een sterke begeleiding met laanbeplanting te krijgen en te houden.

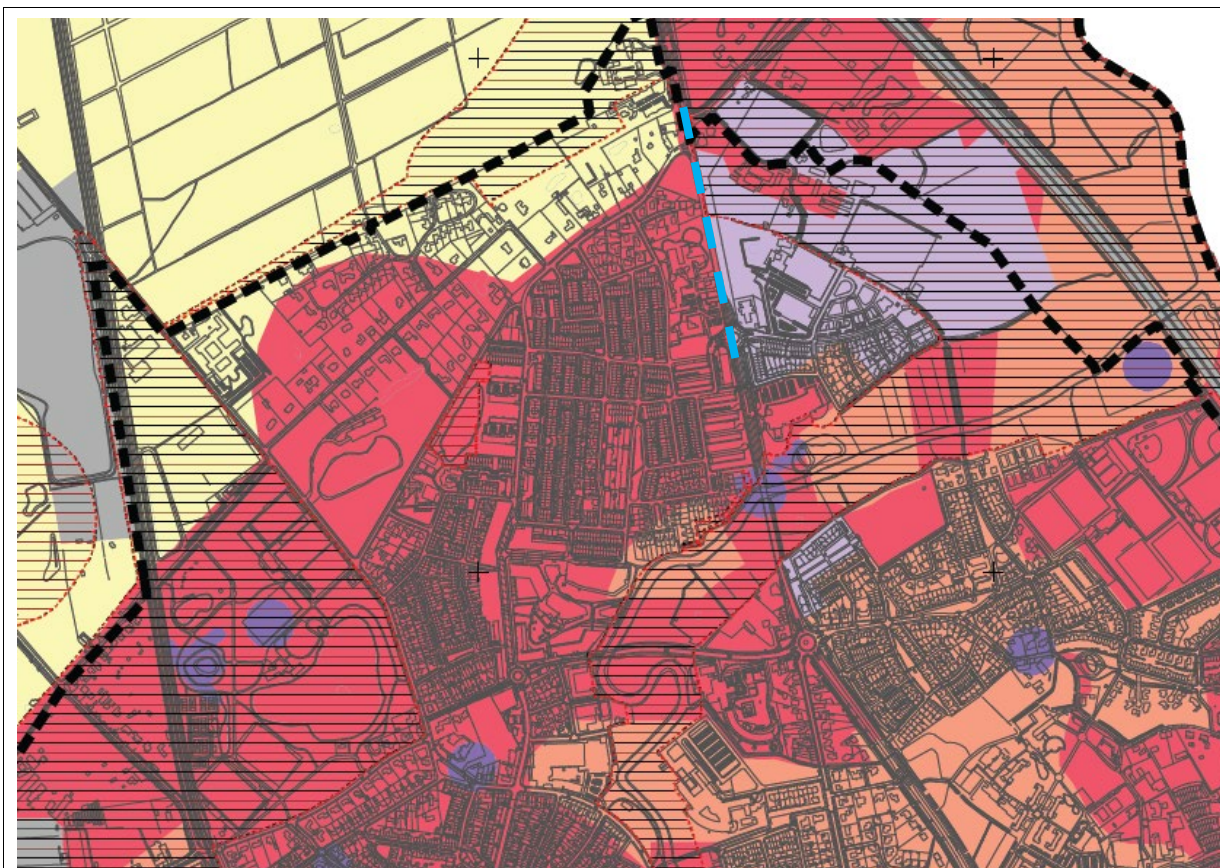
4 Verantwoording

4.1 Archeologie

Op grond van de Erfgoedwet mag de gemeente haar eigen beleidsinhoudelijke en financiële afwegingen op het gebied van archeologie maken. Voorwaarde is dat het selectie- en vrijstellingsbeleid archeologisch-inhoudelijk is onderbouwd en bestuurlijk is vastgesteld. Daarenboven dient op grond van Bro art. 3.1.6 sub 2a de toelichting (van het bestemmingsplan) “een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” te bevatten.

De gemeente Boxtel heeft hiertoe de Nota gemeentelijk archeologiebeleid opgesteld. Een belangrijk onderdeel van het archeologiebeleid is de archeologische beleidskaart. Op de beleidskaart zijn de archeologische (verwachtings)waarden voor het hele gemeentelijk grondgebied in beeld gebracht. Op de kaart is onderscheid gemaakt in 7 categorieën:

- categorie 1: wettelijk beschermde archeologische monumenten;
- categorie 2: gebieden van hoge archeologische waarde en historisch geografische objecten met een archeologische relevantie;
- categorie 3: gebieden van archeologische waarde en gemeentelijke aandachtsgebieden;
- categorie 4: gebieden met een hoge archeologische verwachting;
- categorie 5: gebieden met een middelhoge archeologische verwachting en naoorlogse woonwijken en industriegebieden die in een gebied van hoge archeologische verwachting liggen;
- categorie 6: gebieden met een lage archeologische verwachting;
- categorie 7: gebieden zonder archeologische verwachting of archeologisch vrijgegeven.



Figuur 14. Uitsnede Archeologische beleidskaart met indicatie te reconstrueren weg (lichtblauwe stippellijn)

In figuur 14 is een uitsnede van de archeologische beleidskaart opgenomen. Het plangebied ligt volgens deze beleidskaart op de grens van een gebied van categorie 4 en een gebied van categorie 3. Een heel klein deel van het plangebied valt binnen het gebied van categorie 6, waar volgens het gemeentelijk archeologiebeleid geen extra bescherming nodig is. Omdat het binnen het bestaand stedelijk gebied ligt is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij ingrepen dieper dan 40 centimeter en met een omvang van minimaal 100 m² (categorie 3) of 250 m² (categorie 4). Als gevolg van de reconstructie zullen deze vrijstellingsgrenzen overschreden worden.

In de directe omgeving zijn al archeologische bureauonderzoeken uitgevoerd die de stellingen op de beleidskaart bevestigen. Het is in bureauonderzoek elke keer de vraag in hoeverre de bodem in het recentere verleden al verstoord is. Met boringen eventueel gevolgd door proefsleuven dient de mate van verstoring vastgesteld te worden. In het gebied van categorie 3 zijn bewoningssporen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en late middeleeuwen naar voren gekomen. Sporen uit bovengenoemde periodes kunnen ook worden verwacht in het plangebied. Het is echter niet duidelijk in hoeverre de sporen als gevolg van eerdere werkzaamheden bij de aanleg en/of eerdere reconstructies van de Bosscheweg verstoord zijn. Mocht de bodemopbouw ook in het plangebied intact zijn, dan is de verwachting middelhoog tot hoog voor bovengenoemde perioden. In dit geval zijn namelijk eventuele grondsporen en anorganische artefacten onder het plaggendek goed geconserveerd. Organische resten zullen in de zandgrond niet goed bewaard zijn gebleven.

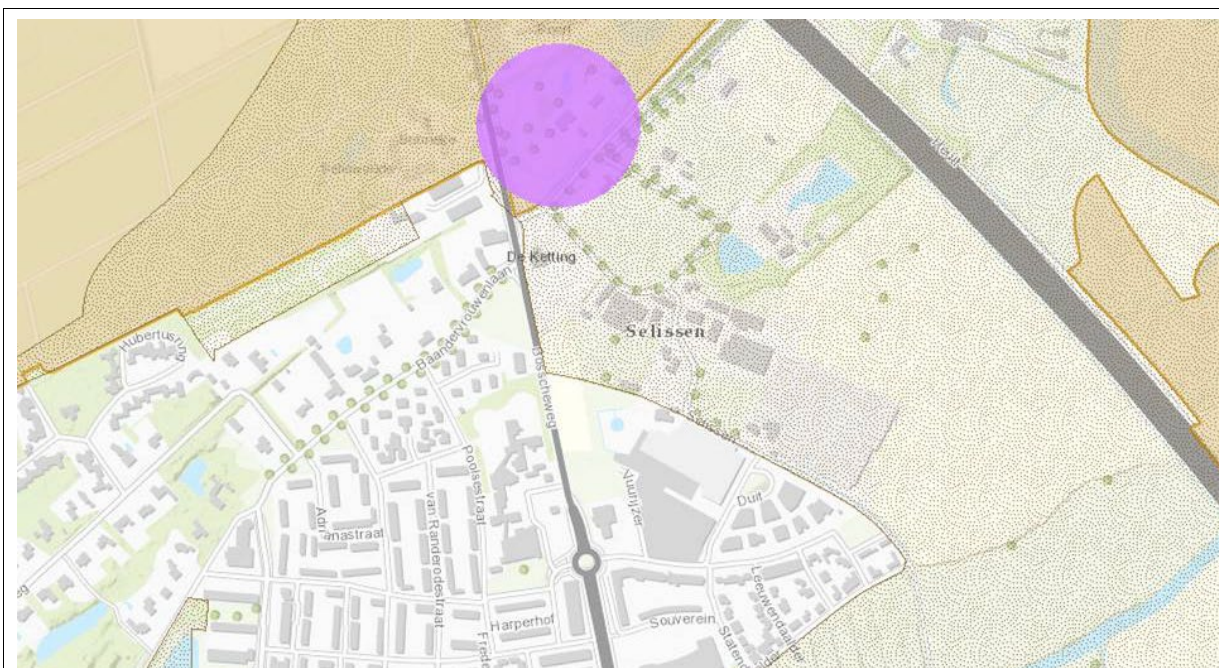
Ten behoeve van de planontwikkeling Heem van Selis is uitgebreid archeologisch onderzoek verricht met boringen en proefsleuven. Daaruit blijkt dat de zone, direct grenzend aan de Bosscheweg vrijgesteld kan worden van verder archeologisch onderzoek, omdat de bodem reeds te zeer verstoord is.

In de vigerende bestemmingsplannen Boxtel-Noord en Noord-Oost zijn geen adequate dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van archeologische waarden. Voor de reconstructie van de Bosscheweg zullen al bestaande bureauonderzoeken omgezet worden in een kort Plan van Aanpak met daarin een boorpuntenkaart. Vervolgens wordt het archeologisch booronderzoek uitgevoerd om te toetsen of de hoge verwachtingswaarde correct is of bijgesteld dient te worden. Voor gebieden waar de verwachtingswaarde van de beleidskaart correct blijkt, geldt dan een noodzaak tot vervolg indien er concreet bodemingrepen in dat deel voorzien worden.

Op grond van de archeologische beleidskaart worden ter bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden dubbelbestemmingen op de verbeelding en in de regels opgenomen. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van de in de rest van Boxtel gebruikelijke dubbelbestemmingen Waarde Archeologie 3 en Waarde Archeologie 4. In de regels is voor het bevoegd gezag aldus de mogelijkheid opgenomen om voorwaarden te stellen aan de omgevingsvergunning ter behoud en bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden. Hiermee bestaat er vanuit het aspect archeologie geen belemmering voor het bestemmingsplan. Er kan wel degelijk invloed zijn op de daadwerkelijke reconstructiewerkzaamheden.

4.2 Cultuurhistorie

In het kader van de Erfgoedwet dient in de toelichting van elk bestemmingsplan beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en monumenten rekening is gehouden. De provincie Noord-Brabant heeft haar cultuurhistorisch waardevolle landschappen en archeologische landschappen vastgelegd in de Cultuurhistorische waardenkaart (CHW). In figuur 15 is een uitsnede van de CHW ter plaatse van het plangebied opgenomen. Hieruit blijkt dat binnen het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Ten noorden van het plangebied ligt wel landgoed Venrode, een complex van cultuurhistorisch belang. Dit landgoed wordt niet geraakt door de beoogde reconstructie.



Figuur 15. Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart

4.3 Bodem

Bij functiewijzigingen is in de planologische procedure van belang dat de beoogde functiewijziging plaats kan vinden op een locatie waar de milieuhygiënische bodemgesteldheid dit toelaat. In 2019 is milieukundig onderzoek uitgevoerd in het gehele plangebied met de volgende doelstellingen:

- Vastleggen van de bodemkwaliteit en in het kader van de voorgenomen reconstructie van de Bosscheweg de gebruiksmogelijkheden van het onderzoeksgebied bepalen.
- Indicatief vaststellen van de herbruikbaarheid van de bodem en fundatie.
- Bepalen of het aanwezige asfalt geschikt is voor warm hergebruik (wel/niet teerhoudend).

Het onderzoek is integraal opgenomen in bijlage 2. In het onderzoek zijn zeven deelloccaties onderzocht, te weten:

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1. Asfaltverharding rijbaan (Bosscheweg) | Circa 5.250 m ² |
| 2. Asfaltverharding fietspaden (Bosscheweg) | Circa 2.600 m ² |
| 3. Klinkerverharding (Baandervrouwenlaan) | Circa 1.200 m ² |
| 4. Wegberm west Bosscheweg (tot 1 m vanaf wegrand) | 230 strekkende meters |
| 5. Wegberm oost Bosscheweg (tot 1 m vanaf wegrand) | 330 strekkende meters |
| 6. Wegberm noord Baandervrouwenlaan (tot 1 m vanaf wegrand) | 90 strekkende meters |
| 7. Overig terrein. | Circa 16.800 m ² |

Deelloccatie	Bodem	Asbest	Teerhoudend
1	Geen verhoogde gehalten	Geen asbest waargenomen	Ja, slijtlaag noordzijde
2	Geen verhoogde gehalten	Asbest bij rotonde	Ja, slijtlaag noordzijde
3	Licht verhoogde gehalten in grond	Geen asbest mogelijk	Nvt
4	Licht verhoogde gehalten in grond	Geen asbest waargenomen	Nvt
5	Licht verhoogde gehalten in grond	Geen asbest waargenomen	Nvt
6	Licht verhoogde gehalten in grond	Geen asbest mogelijk	Nvt
7	Licht verhoogde gehalten in grond en grondwater	Asbest bij rotonde	nvt

Figuur 16. Resultaten bodemonderzoek

In figuur 16 zijn de resultaten per deellocaties kort weergegeven. De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering of restrictie voor de voorgenomen werkzaamheden op de locatie. Uitzondering hierop vormt het gehalte aan asbest ter plaatse van de rotonde. Het gehalte is gelegen boven de grenswaarde voor nader asbestonderzoek. Dit nader onderzoek dient te worden uitgevoerd voor de reconstructie.

De hoeveelheid teerhoudend asfalt (slijtlaag incl. veiligheidsmarge van 20 mm) wordt op basis van de onderzoeksgegevens geschat op circa 225 ton en de hoeveelheid teervrij asfalt wordt geschat op circa 2.750 ton. Het onderzoek betreft een representatieve steekproef. De werkelijke hoeveelheden kunnen afwijken door kleine variaties in de opbouw. Het teervrije asfalt is geschikt voor hergebruik en kan middels frezen worden aangeboden bij een verwerker.

Bodem vormt geen belemmering voor de bestemmingswijziging. Voorafgaande aan de werkzaamheden verdient het aanbeveling ter plaatse van de rotonde nader asbestonderzoek uit te voeren.

4.4 Water

Beleid

Het plangebied valt onder het beheersgebied van het Waterschap De Dommel. Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem. Voor ontwikkelingen die dit negatief kunnen beïnvloeden, wordt daarom uitgegaan van de trits “vasthouden-bergen-afvoeren”. Dat wil zeggen dat water zoveel mogelijk in een gebied wordt vastgehouden door infiltratie en waar dit niet mogelijk is water tijdelijk wordt geborgen (retentie). Door water lokaal te infiltreren of te bergen in een voorziening wordt het versneld afvoeren van overtollig hemelwater naar het bestaande oppervlaktewatersysteem zoveel mogelijk voorkomen.

In het Verbreed Gemeentelijk RioleringsPlan is de waterkwantiteitstrits bevestigd, waarbij eerst hergebruik, dan vasthouden/infiltreren, dan bergen dan afvoeren naar oppervlaktewater en dan afvoeren naar de riolering geldt. Als ondergrens wordt in aanscherping op de Keur van het waterschap een ondergrens van 250 m² gehanteerd. Daarmee wordt invulling gegeven aan de ambitie om waterneutraal te ontwikkelen.

Bestaande situatie

In de huidige situatie bevindt de Bosscheweg zich op een maaiveldhoogte van circa NAP +7,5 m. De bodemopbouw in het gebied is voornamelijk zeer fijn tot matig fijn zand en zwak siltig. Uit infiltratietesten uitgevoerd door Antea Group op 08-05-2019 blijkt dat de doorlatendheid van de grond 0,6 tot 0,7 m/dag bedraagt. Dit wordt geclassificeerd als vrij goed doorlatend. De grondwaterstand fluctueert naar verwachting sterk van kort onder maaiveld tot meer dan 2,0 meter onder maaiveld. Specifieke meetgegevens zijn opgenomen in bijlage 3; deze metingen gaan echter over een korte periode en geven nog geen volledig uitsluitsel.

Waterberging

In de Keur is opgenomen dat het afvoeren van hemelwater via een toename verhard oppervlak of door het afkoppelen van verhard oppervlak naar een oppervlaktewaterlichaam mogelijk is onder de volgende voorwaarden:

1. Het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
2. De toename van verhard oppervlak maximaal 500 m² is, of;
3. De toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak, of;

4. De toename van verhard oppervlak tussen 500 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale compensatie conform de rekenregel: benodigde compensatie(in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x gevoeligheidsfactor x 0,06 (in m).

Op grond van het verbreed Gemeentelijk RioleringsPlan is al een verplichte berging opgenomen bij een toename van het verhard oppervlak van 250 m². De verdeling van het oppervlak in de huidige en toekomstige situatie (op grond van het voorlopig ontwerp) in het bestemmingsplangebied is opgenomen in figuur 17.

Oppervlaktes	M ² huidig	M ² toekomstig	Verskil
Daken	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Verharding	4.635 m ²	4.858 m ²	+223 m ²
Groen/onverhard	4.668 m ²	3.929 m ²	-739 m ²
Open water/wadi	17 m ²	533 m ²	+516 m ²
Totaal	9.320 m ²	9.320 m ²	0 m ²

Figuur 17. Oppervlakteverdeling bestemmingsplangebied verhard-onverhard

De toename van de verharding wordt per saldo ingeschat op 223 m². Op basis van de beleidsregels van Waterschap De Dommel en rekening houdend met een gevoeligheidsfactor van 1 betekent dit dat er 13,38 m³ (223 x 1 x 0,06) watercompensatie moet worden gerealiseerd. In de groenzone bij de nieuwe rotonde is een wadi voorzien met een buffercapaciteit van bijna 200 m³. Afstromend hemelwater gaat in de toekomst direct naar de berm en infiltreert daar deels. Verder is een afwatering voorzien naar de wadi. Op grond van een zienswijze van het waterschap is de bergingsberekening opnieuw uitgevoerd en is een optimalisatie uitgevoerd, waarmee de capaciteitseis wordt Gewaarborgd. De berekening is opgenomen in bijlage 9. Daarmee wordt voldaan aan de beleidsregels.

Riolering en zuiveringswerken

Langs de Bosscheweg en de Baandervrouwenlaan liggen twee persleidingen. Deze voeren af naar de waterzuivering. Tijdens de reconstructie dient rekening te worden gehouden met de ligging van deze leidingen en zijn eventuele maatregelen ter bescherming van deze leidingen gewenst. Voor de reconstructie van de Bosscheweg is geen vuilwaterafvoer nodig.

Veiligheid

In het plangebied is geen kern en beschermingszone van een waterkering gelegen.

4.5 Verkeer

Verkeersbewegingen voor en na de reconstructie

Omdat de functie van de Bosscheweg voorsnog niet verandert, het blijft immers de gebiedsontsluitingsweg voor Boxtel, zullen de verkeersintensiteiten voor en na de reconstructie niet wezenlijk anders zijn. Dit bestemmingsplan maakt geen grote veranderingen mogelijk in de herkomst en bestemming van reizen. Het is wel zo dat met de reconstructie een groter aanbod aan verkeersbewegingen - die het gevolg zijn van de woningbouwontwikkeling in met name Heem van Selis en in mindere mate Lindenlust – opgevangen kan worden. De toename van verkeer komt echter voort uit de woningbouwontwikkeling en is in de twee recente bestemmingsplannen reeds afgewogen. Voor dit bestemmingsplan geldt dan ook dat het aantal verkeersbewegingen voor en na de reconstructie gelijk mag worden verondersteld.

Daartoe wordt gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel Noordoost-Brabant dat voor 2018 is gekalibreerd. Uit dat model komt naar voren dat in de huidige situatie per rijrichting er tussen de

afslag A2 en de kruising Baandervrouwenlaan-De Ketting circa 7.800 motorvoertuigen per werkdagemaal rijden en tussen de kruising Baandervrouwenlaan-De Ketting en de rotonde Dukaat-Marie Gijsenstraat circa 6.000 motorvoertuigen per werkdagemaal. Over de Baandervrouwenlaan gaan in westelijke richting circa 2.300 motorvoertuigen per werkdagemaal.

Verkeerskundige onderbouwing van de rotonde

De nieuwe rotonde wordt aangelegd als belangrijkste ontsluiting van de nieuwe woonwijk Heem van Selis. De tweede ontsluiting van deze wijk vindt plaats op de bestaande rotonde Dukaat. In de planvorming voor de woonwijk is ruim aandacht besteed aan de wenselijkheid van een lusvormige ontsluitingsstructuur die op twee punten aansluit op de Bosscheweg.

In opdracht van de gemeente Boxtel is onderzocht of de nieuwe rotonde in de uitvoering als enkelstrooksrotonde volstaat om de toekomstige verkeersstromen op te vangen. Daarbij is uitgegaan van een worst case scenario met de verkeersgeneratie van 448 nieuwe woningen bovenop bestaande en toekomstige verkeersintensiteiten. Omdat er al een deel van de woonwijk in het verkeersmodel zit, is hierbij sprake van een overschatting. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage 4.

Uit de studie blijkt dat met een toedeling van 30% aan de rotonde Dukaat en 70% aan de nieuwe rotonde er geen afwikkelingsproblemen ontstaan op de rotonde Dukaat. In de avondspits zijn op de nieuwe rotonde wel afwikkelingsproblemen te verwachten in die zin dat in 2030 wachtrijen kunnen ontstaan van 7,7 personenauto equivalenten op de noordelijke aansluiting Bosscheweg. Alternatieven voor een enkelstrooksrotonde zijn weergegeven met voor- en nadelen.

In de afweging om te kiezen voor een enkelstrooksrotonde speelt nadrukkelijk mee dat de gemeente Boxtel in haar mobiliteitsbeleid kiest voor het naar buiten brengen van autoverkeer en binnen de kern verkeersveiligheid hoog in het vaandel heeft staan. Daarenboven past een enkelstrooksrotonde in het beeld van de Bosscheweg als invalsweg naar het centrum.

Verkeersbewegingen tijdens de reconstructie

Tijdens de reconstructie wordt de Bosscheweg afgesloten voor verkeer in de zuidelijke rijrichting. De knip wordt gelegd ter plaatse van de nieuw te realiseren rotonde; hierdoor blijft de Baandervrouwenlaan ten tijde van de reconstructie toegankelijk voor verkeer van en naar het noorden (afslag A2). Tijdens de reconstructie zal het verkeer zich anders verdelen. Er is een berekening met het verkeersmodel gemaakt waaruit die verdeling blijkt. Daarbij is op geen enkele manier rekening gehouden met andere verkeersbesluiten. De berekening is met uitleg en voorzien van kaarten opgenomen in bijlage 5. Uit de berekening blijkt dat op het gedeelte van de Bosscheweg tussen de afslag A2 en de kruising Baandervrouwenlaan de verkeersintensiteit met circa 1.000 motorvoertuigen per werkdagemaal afneemt. Het gaat hierbij om verkeer dat aan de zuidzijde van Boxtel of verder moet zijn en gebruik maakt van andere routes.

De rest van het verkeer zoekt zonder extra maatregelen een sluiproute door de wijk Selissen. Dit is vooral te zien op de Baandervrouwenlaan waar het aantal motorvoertuigen per werkdagemaal toeneemt van circa 2.300 naar circa 6.900, bijna een verdrievoudiging. De gemeente Boxtel acht een verdrievoudiging onwenselijk en bezint zich op maatregelen om het rijden door de wijk Selissen tijdelijk onaantrekkelijk te maken.

4.6 Natuur

Vanaf 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

Gebiedsbescherming: Natura 2000

Inzicht moet worden verkregen in effecten op beschermde natuurgebieden in de omgeving. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Kampina & Oisterwijkse vennen op een afstand van meer dan 3,5 kilometer en Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek op een afstand van minimaal 7 kilometer.

De reconstructie van de weg heeft geen effect op grondwaterstromingen en veroorzaakt geen verstoring over grote afstand. Alleen externe werking door stikstofdepositie (door de lucht) zou aan de orde kunnen zijn. Op 29 mei 2019 heeft de hoogste bestuursrechter (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) beslist dat de Programmatische Aanpak Stikstof niet ten grondslag mag worden gelegd aan de toestemmingverlening voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Voor nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting voor de gemeenteraad om te beoordelen of als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen relevante stikstofdeposities kunnen optreden ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.

Bij reconstructie van wegen kan stikstofuitstoot optreden als gevolg van verkeersbewegingen en als gevolg van tijdelijke bouwwerkzaamheden. In bijlage 6 zijn de uitgangspunten voor en de berekeningen van de stikstofuitstoot opgenomen die met het programma AERIUS Calculator (versie 2022.2) zijn uitgevoerd.

Er is een verschilberekening gemaakt met de referentiesituatie. AERIUS geeft aan dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Daarmee is met zekerheid te stellen dat als gevolg van de verwachte toename in stikstofdepositie er geen significant negatief effect op een Natura 2000-gebied is en dat er voor wat betreft stikstof geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.



Figuur 18. Natuurnetwerk in de omgeving (Bron: Provincie Noord-Brabant)

Gebiedsbescherming: NatuurNetwerk

Het NatuurNetwerk ligt als een gordel om de kern van Boxtel heen (figuur 18). De reconstructie van de Bosscheweg raakt nergens het NatuurNetwerk. Gelet op de te handhaven functie van de weg zijn er geen gevolgen voor het NatuurNetwerk.

Soortenbescherming

Verder moet inzicht worden verkregen in de effecten van de ingreep op de aanwezigheid en het leefgebied van beschermde soorten. De Wet natuurbescherming (Wnb) kent drie categorieën:

- alle van nature in Nederland in het wild levende vogels (beschermingsregime Vogelrichtlijn);
- soorten beschermd volgens de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn;
- ‘andere soorten’: soorten die vanuit nationaal oogpunt bescherming behoeven.

Of dier- en plantensoorten nu beschermd zijn of niet, iedereen moet voldoende rekening houden met in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. De wet erkent daarmee de intrinsieke waarde van in het wild levende soorten. De Memorie van Toelichting zegt het zo: “De zorgplicht houdt in dat een ieder voldoende zorg in acht moet nemen voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Overtreding van de zorgplicht is niet strafbaar gesteld; de zorgplicht kan wel door toepassing van bestuursdwang worden gehandhaafd”.

In het plangebied is een quick scan flora en fauna uitgevoerd. Deze quick scan is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. Uit de quick scan blijkt dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels (zeer waarschijnlijk nestplaatsen);
- Vleermuizen (mogelijk verblijfplaatsen in eiken ten noorden van Baandervrouwenlaan).

In onderstaande tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Soort	Essentieel leefgebied	Overtreding Wnb	Ontheffing noodzakelijk
Broedvogels	Mogelijk, tijdens het broedseizoen	Nee, mits maatregelen worden genomen om verstoring van broedgevallen te voorkomen	Nee
Vleermuizen	Mogelijk, de eiken ten noorden van de Baandervrouwenlaan bieden geschikte verblijfplaatsen	Nee, mits bomen behouden blijven en lichtverstoring op de bomenrij voorkomen wordt	Nee

In het plan blijven de eiken ten noorden van de Baandervrouwenlaan behouden. Er is geen sprake van een toename van lichtverstoring, nu de grootste verkeersstroom op grotere afstand van de eiken komt. In de planning is voldoende ruimte opgenomen om werken die verstoring kunnen veroorzaken op broedvogels, buiten het broedseizoen uit te voeren. Onder de voorwaarde dat de mitigerende maatregelen in acht worden genomen, vormt flora en fauna geen belemmering voor de planvorming.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

Door afstand te houden tussen bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen kan de milieuhinder ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Dit bestemmingsplan biedt geen nieuwe mogelijkheden voor bedrijvigheid. Bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de planvorming.

4.8 Geluid

Er is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd naar de reconstructie van een deel van de Bosscheweg. De onderzochte wijzigingen hebben betrekking op de aanleg van een nieuwe rotonde (als aansluiting op de 'Heem van Selis'), het realiseren van twee aparte rijbanen met middenberm onder gelijktijdige verschuiving van de as richting het oosten (circa 6 meter) en toepassing van geluidreducerend asfalt alsmede het realiseren van een snelfietsroute langs de Bosscheweg. Het akoestisch onderzoek is als bijlage 8 bij de toelichting gevoegd.

Ten gevolge van de wijzigingen aan de Bosscheweg, Baandervrouwenlaan, en aansluitende wegen Marie Gijsenstraat, De Ketting en Dukaat is de toename van de geluidbelasting op de gevel niet hoger of gelijk aan 1,50 dB. Volgens de Wet geluidhinder is er geen sprake van reconstructie en worden er geen aanvullende eisen ten aanzien van geluid gesteld aan de wijziging van deze wegen.

Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe 30 km/uur weg, Heem van Selis, is sprake van lage geluidbelastingen (< 48 dB) op de geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan aangegeven worden dat vanwege deze weg geen sprake is van strijdigheid met een goed woon- en leefklimaat.

Geluid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.9 Luchtkwaliteit

Elke ruimtelijke ontwikkeling dient te voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in de Wet luchtkwaliteit zijn opgenomen voor luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. Met name de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) worden beleidsmatig relevant geacht. Eventueel onderzoek beperkt zich dan ook veelal tot deze twee stoffen. Er worden in dit bestemmingsplan geen luchtgevoelige functies toegevoegd, zodat de achtergrondwaarde weinig relevant is.

Het ruimtelijk besluit kan worden genomen indien aannemelijk kan worden gemaakt dat:

- door het besluit, al dan niet in combinatie met maatregelen, de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechtert (maximaal 1,2 µg/m³), ofwel dat;
- de luchtkwaliteit door het besluit, al dan niet in combinatie met de maatregelen, per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, ofwel dat;
- bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege het besluit de luchtkwaliteit in een gebied rondom het plangebied per saldo verbetert. De verbetering en verslechtering zullen beide moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO₂ en/of PM₁₀, ofwel dat;
- er geen grenswaarden worden overschreden.

In het Besluit en de Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Hierin is bepaald dat de concentratiebijdragen NO₂ en PM₁₀ als NIBM mogen worden beschouwd wanneer deze het jaargemiddeld maximaal 1,2 µg/m³ bedragen. De NIBM-tool rekent daarbij met een extra verkeersbijdrage als gevolg van het plan. Uit paragraaf 4.5 blijkt dat er geen sprake is van een toename van verkeer als gevolg van de reconstructie. Toetsing aan de grenswaarden kan dus achterwege kan blijven.

4.10 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten, en over het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij kwetsbare bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

In dit bestemmingsplan worden geen kwetsbare bestemmingen mogelijk gemaakt. De functie van de Bosscheweg verandert niet door de reconstructie en het extra verkeer dat gebruik gaat maken van de Bosscheweg (afkomstig van de aangrenzende woningbouwlocaties Heem van Selis en Lindenlust) omvat geen vervoer van gevaarlijke stoffen.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.11 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn transport- en persleidingen gelegen waardoor afvalwater naar de rioolzuiveringsinstallatie Heult wordt getransporteerd. Deze leidingen zijn in de onderliggende bestemmingsplan grotendeels beschermd met behulp van een dubbelbestemming. Alleen in het bestemmingsplan Boxtel-Noord zijn de dubbelbestemmingen niet doorgetrokken. In dit bestemmingsplan zijn de dubbelbestemmingen uit het bestemmingsplan Noord-Oost integraal overgenomen en is de omissie in het bestemmingsplan Boxtel-Noord hersteld. Daarmee worden de bestaande kabels en leidingen planologisch beschermd.

4.12 M.e.r.-plicht?

Op grond van de Wet milieubeheer is het verplicht ten aanzien van plannen, gevallen, activiteiten en besluiten die (mogelijk) grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu, een procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. De m.e.r. is bedoeld om milieubelangen meer expliciet af te wegen bij het opstellen van plannen en het uitvoeren van projecten.

Een mer-plicht kan ontstaan op grond van:

- a. het Besluit m.e.r. De in de bijlage bij het Besluit m.e.r opgenomen 'C- en D-lijst' geeft aan of sprake is van mer-plicht respectievelijk mer-beoordelingsplicht. De reconstructie van een gebiedsontsluitingsweg binnen de kern komt niet voor in de lijst.
- b. als een Passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming nodig is (planmer-plicht). Uit paragraaf 4.6 komt naar voren dat geen sprake is van een Passende beoordeling.

De m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht is derhalve niet van toepassing op dit plan.

5 Juridische planopzet

5.1 Plansystematiek

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vormen het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Nieuwe ruimtelijke plannen moeten digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar zijn. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en medeoverheden. In het Bro is verankerd dat een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012). Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP 2012.

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming geldt voor de betreffende gronden en waar bebouwing is toegestaan. Door middel van hoofdletters wordt de bestemming aangeduid. Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. Tevens wordt in een onderhoek op de analoge verbeelding de naam van het bestemmingsplan aangegeven, de datum van terinzagelegging, vaststelling en (eventueel) van de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State. Ook is het identificatienummer van het bestemmingsplan en het kaartblad aangegeven. De analoge verbeelding bestaat uit 1 kaartblad en renvooi op een schaal van 1:1.000.

Overeenkomstig SVBP2012 kent de indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen de volgende vaste volgorde:

- In hoofdstuk 1 (inleidende regels) worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd, en wordt de wijze van meten bepaald.
- In hoofdstuk 2 (bestemmingsregels) worden alfabetisch de regels gegeven waarmee de bestemmingen die op de verbeelding voorkomen nader worden omschreven.
- Hoofdstuk 3 (algemene regels) bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelregel, een procedureregels, dan wel regels die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene afwijkingsregel of wijzigingsbevoegdheden.
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels) ten slotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2, Bestemmingsregels) wordt als volgt opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels (onderverdeeld in toelaatbaarheid van bouwwerken en bouwhoogte, oppervlakte en inhoud);
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheden.

Een bestemmingsartikel behoeft niet alle elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

5.2 Bestemmingen

Inleidende regels (hoofdstuk 1, artikel 1 en 2)

Hoofdstuk 1 bestaat uit begripsbepalingen en de wijze van meten. Voor de begripsbepalingen is waar mogelijk gebruik gemaakt van de standaardbepalingen uit de SVBP2012. In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. In de wijze van meten is aangegeven hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, dienen te worden gemeten.

Hoofdbestemming Verkeer (hoofdstuk 2, artikel 3)

De rest van het plangebied is voorzien van de bestemming Verkeer. Ter plaatse zijn behalve wegen en paden, ook groen-, parkeer- en speelvoorzieningen alsmede nutsvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en kunstwerken mogelijk gemaakt. De bouw- en gebruiksregels zijn gelijk aan verkeersbestemmingen die elders in de gemeente Boxtel worden gehanteerd.

Dubbelbestemming Leiding-Riool (hoofdstuk 2, artikel 4)

De bestemming Leiding-Riool biedt bescherming aan de in het plangebied liggende rioolwatertransportleidingen. De dubbelbestemming gaat voor op de enkelbestemmingen.

Dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 (artikel 5)

De dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 regelt dat voor alle ingrepen met een diepte van meer dan 40 centimeter onder maaiveld en een omvang van meer dan 100 m² archeologisch onderzoek nodig is. De dubbelbestemming gaat voor op de enkelbestemmingen.

Dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4 (artikel 6)

De dubbelbestemming Waarde-Archeologie 4 regelt dat voor alle ingrepen met een diepte van meer dan 40 centimeter onder maaiveld en een omvang van meer dan 250 m² archeologisch onderzoek nodig is. De dubbelbestemming gaat voor op de enkelbestemmingen.

Algemene regels (hoofdstuk 3)

In dit hoofdstuk zijn algemene regels opgenomen. Artikel 7 bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen. Deze bepaling is conform artikel 3.2.4 van het Bro in het bestemmingsplan opgenomen. In artikel 8 is de algemene bouwregel opgenomen ten aanzien van ondergeschikte bouwdelen. In artikel 9 wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van een aantal in het plan gestelde maten, afmetingen en grenzen, voor zover het ondergeschikte aanpassingen betreft.

Overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 4)

In dit hoofdstuk is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het bestemmingsplan geregeld. In lid 1 van artikel 10 is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen. Van de mogelijkheid die artikel 3.2.3 Bro biedt om hieraan een persoonsgebonden overgangsrecht te koppelen, is geen gebruik gemaakt. Artikel 11 geeft ten slotte aan dat dit bestemmingsplan kan worden aangehaald als "Bestemmingsplan Bosscheweg, rotonde de Ketting".

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financieel

Wanneer met een juridisch-planologisch plan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. In dit geval is er geen sprake van een bouwplan zodat er geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld.

De gemeente Boxtel heeft budget gereserveerd voor de reconstructie van de Bosscheweg. Daarmee is het project economisch uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijk

Op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bestemmingsplan in vooroverleg gezonden naar de provincie Noord-Brabant, het waterschap en de veiligheidsregio.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van dinsdag 8 februari 2023 tot en met woensdag 21 maart 2023. In deze periode zijn 11 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn integraal en volledig beoordeeld. Een samenvatting van de zienswijzen en de beoordeling is opgenomen in bijlage 10. De uit de notitie voortvloeiende wijzigingen zijn verwerkt in het vastgestelde bestemmingsplan.