

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan ‘Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat’

1. Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat’ heeft op grond van afdeling 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) - met ingang van 18 december 2019 tot en met 28 januari 2020 -gedurende zes weken ter inzage gelegen; zowel in het gemeentehuis te Best, als digitaal via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens zijn de stukken aan diverse overleginstanties gestuurd. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze ten aanzien van het bestemmingsplan in te dienen.

2. Wijze van behandeling

Onder 3 en 4 is een overzicht van de ingekomen zienswijzen opgenomen. Iedere reclamant (indiener zienswijze) heeft een nummer gekregen om de reactie te kunnen onderscheiden.

In het overzicht is de beantwoording van gemeentewege op de ingebrachte zienswijze opgenomen. Per reclamant zijn opgenomen:

- naam en adres van reclamant (geanonimiseerd in kader van Wbp¹);
- datum van indiening zienswijze (dagtekening) en datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze;
- per zienswijze is de reactie van de gemeente opgenomen;
- in de conclusie is per zienswijze aangegeven of de reactie van gemeentewege leidt tot een wijziging of aanvulling van het bestemmingsplan.

Alle zienswijzen zijn ontvankelijk verklaard en de zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen kan er sprake zijn van door te voeren wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan. Voor zover dit het geval is, wordt dit vermeld bij de behandeling van de betreffende zienswijze, alsook in onderdeel 5. ‘wijzigingen ten opzichte van ontwerpbestemmingsplan’.

3. Overzicht indieners zienswijzen

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de ingekomen zienswijzen van de reclamanten.

Naam	Nr
Gemachtigde namens reclamant	1
Reclamanten	2
gemachtigde namens reclamant	3
gemachtigde namens reclamanten	4
Reclamant	5

¹ Wet bescherming persoonsgegevens



De heer C.J.M. van de Ven namens Archiventura BV, Floralaan West 187, 5644 BK, Eindhoven	6
---	---

4. Ingekomen zienswijzen

Onderstaand worden de ingekomen zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van een reactie van de gemeente. Tevens wordt geconcludeerd of de zienswijzen en de daaraan ten grondslag liggende overwegingen leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

1. gemachtigde namens reclamant Ingekomen 20 januari 2020/dagtekening 17 januari 2020
<i>Inhoud zienswijze</i> a. Reclamant geeft aan dat het bestemmingsplan bebouwing op zeer korte afstand van diens eigendom mogelijk maakt, waarbij de verhoogde parkeerlaag op minder dan 1 m van de perceelsgrens komt. De directe inkijk op de tuin en woning van reclamant wordt onaanvaardbaar geacht, waarbij aangegeven wordt dat voldoende afscherming vastgelegd dient te worden om inbreuk op de privacy te voorkomen. Reclamant stelt verder dat door de planologische situatie de inbraakgevoeligheid van het perceel ernstig verhoogd wordt. Tevens geeft reclamant aan bezwaren te hebben tegen de galerijen die aan de achterzijde zijn geprojecteerd en die eveneens direct zicht bieden op diens eigendom. Verder wijst reclamant op de uitlaatgassen en lichthinder die door de beoogde parkeersituatie ontstaat. b. Reclamant geeft aan dat de hoogtematen van de maximale bouwhoogte zodanig zijn dat de toegestane bebouwing sterk afwijkt van de omgeving, met name de toegestane hoogte op het hoekperceel Spoorweglaan-Hoofdstraat. c. Deze toegestane bouwhoogte en bouwmassa heeft volgens reclamant effect op de bezonning van het eigendom van reclamant. Uit een contra-expertise blijkt dat de bezonningsimpact veel groter is dan gesuggereerd wordt door de bezonningstudie die bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd is. d. Reclamant geeft aan dat op basis van het parkeerbeleid, de parkeerbehoefte geheel op eigen terrein dient te worden ingevuld en dat daar met onderliggend bouwplan niet aan voldaan wordt, terwijl hiervoor voldoende mogelijkheden zijn. <i>Reacties zienswijze</i> <u>Ad a.</u> Ten behoeve van de privacy wordt ter plaatse van de betreffende hoek - volledig grenzend aan de perceelsgrens van reclamant - een groeninvulling gerealiseerd, e.e.a. zoals weergegeven in figuur 18 van de toelichting van het bestemmingsplan. De groeninvulling wordt geborgd door een aanduiding 'groen' op te nemen ter plaatse van de bedoelde hoek in het vast te stellen bestemmingsplan. Hierbij wordt in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'groen' een wintergroene groeninvulling gerealiseerd en in stand gehouden dient te worden. Tevens worden de gronden buiten het bouwvlak die op basis van figuur 20 in de toelichting beoogd zijn als groeninvulling, bestemd als 'Groen'. Zo wordt door de gecreëerde afstand, alsook door de dichte begroeiing voorkomen dat er sprake is van directe inkijk vanaf het parkeerdek. Tevens heeft deze groenstrook een positief effect op de overige aangehaalde aspecten zoals een reductie van het zicht vanuit de galerijen op het object van reclamant, alsook op de eventueel optredende uitlaatgassen en lichthinder. Verder zullen in de stukken van de Vereniging van Eigenaren bepalingen worden opgenomen ten aanzien van het beheer en de instandhouding van de betreffende groenstrook. Voorts worden er lamellen voor de



galerijen geplaatst om inkijk in de omliggende tuinen te minimaliseren. Om te waarborgen dat de lamellen voor de galerijen zo afgesteld worden dat ze de inkijk in de omliggende tuinen zoveel mogelijk beperken, wordt hiervoor eveneens een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Voor wat betreft de eventuele inbraakgevoeligheid geldt tot slot dat er na de realisatie van het plan een hoogteverschil ontstaat van minimaal 2 m. Dit is te vergelijken met een gangbare perceel afscheiding in achtererfgebieden. Mede als gevolg van de aanvullende begroeiing wordt derhalve niet meegegaan in het gestelde dat er sprake is van een ernstige toename van de inbraakgevoeligheid. Door de komst van de nieuwe bewoners in plaats van een donker braakliggend terrein, wordt juist verwacht dat de inbraakgevoeligheid afneemt.

Ad b. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt een (geleidelijk) hogere bouwmassa ter plaatse van de hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat – een locatie die vanuit het station en de westzijde van Best in potentie de entree van het centrumgebied markeert - wenselijk bevonden. Het betreft een zichtlocatie vanuit het station en de Oirschotseweg, waarbij het hogere hoekpand eveneens reageert op de westelijk gelegen onbebouwde leegte van het tunneldek voor het station. De opzet is het maken van een vanzelfsprekend geheel, waarbij onder meer de onbekende reiziger automatisch zijn weg vindt in Best. Hiermee wordt binnen een semi-stedelijke context bewust gekozen om de bestaande hoogte van de omliggende bebouwing te verlaten en enige variatie in het straatbeeld aan te brengen; zij het subtiel zonder onevenredig afbreuk te doen aan de bestaande omgevingswaarden. Zo vindt er een geleidelijke afname van de maximale bouwhoogtes plaats naarmate de afstand tot het hoogteaccent in de betreffende hoek groter wordt. Op deze manier wordt aansluiting gecreëerd op de omringende bebouwing. Het meest nabijgelegen blok bij het perceel van reclamant bestaat exclusief de parkeerkelder uit twee bouwlagen en is daarmee qua hoogte vergelijkbaar met de bebouwing aan de Acacia. Het standpunt wordt dan ook ingenomen dat er sprake is van een geleidelijke overgang. In het brede centrumgebied bevinden er zich overigens meer panden met soortgelijke bouwvolumes. Daarnaast geldt dat het plan naast de voordelen die dit op volkshuisvestelijk gebied biedt (in de zin van aantallen, typologie en nabijheid van woningen bij OV-knooppunten), tevens positief bijdraagt aan de ter plaatse gewenste reuring en het draagvlak voor de aanwezige voorzieningen in (het centrum van) Best.

Ad c. Een toename van schaduw dan wel een vermindering van zonuren betekent niet per definitie dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dat verband geldt dat er geen wet- en regelgeving is voor bezonning, maar dat het gangbaar is om de TNO-norm (bestaande uit een 'lichte' en 'strengere' norm) te hanteren. Uitgaande van de 'strengere' norm dienen er in de periode 21 januari – 22 november tenminste 3 mogelijke bezonningsuren te zijn in het midden van de vensterbank, binnenkant raam. Gezien de afstand tot de betreffende bebouwing én de uitgevoerde bezonningsstudie, is het niet aannemelijk dat niet aan deze norm voldaan kan worden. De contra-expertise wijst ook niet uit dat niet voldaan kan worden aan de TNO-norm. De studie bevat enkel afbeeldingen van schaduwsituaties op bepaalde tijdstippen. Een toelichting dan wel toetsing aan acceptabele normen ontbreekt, waardoor niet aangetoond is dat er geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening. Er kan weliswaar een toename aan schaduwwerking ontstaan, maar deze hoeft op zichzelf niet tot een directe aantasting van het woon- en leefklimaat te leiden.

Ad d. In het kader van het bestemmingsplan wordt voor de beoordeling van het aspect parkeren als uitgangspunt genomen dat de parkeerbehoefte die ontstaat door de ontwikkeling kan worden opgevangen. Dit houdt tevens in dat aan de hand van onderhavige planontwikkeling geen eventueel historisch parkeerprobleem opgelost hoeft te worden. Het overgrote deel van de behoefte voor deze voorgestane ontwikkeling wordt opgevangen op eigen terrein en voor het bezoekersparkeren worden nieuwe openbare parkeerplaatsen aangelegd. Op basis van de berekende parkeerbalansen volgt dat de parkeerbehoefte het hoogst is in de avonduren op



werkdagen. Op basis van de parkeernormen is er op dergelijke momenten behoefte aan 48 parkeerplekken, waarvan 11 voor bezoekers. Het planvoornemen voorziet in 44 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hiervan zijn er 30 voorzien in de parkeerkelder en 14 op het parkeerdek. Daarnaast zijn 8 nieuwe parkeervakken aan de zijde van de Spoorweglaan voorzien, en zijn er 5 nieuwe openbare parkeervakken aan de zijde van de Hoofdstraat geprojecteerd. De parkeerbehoefte die het beoogde plan genereerd wordt dus grotendeels op eigen terrein opgevangen. Aanvullend worden 13 nieuwe openbare parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee op basis van de parkeerbalans in combinatie met toepassing van dubbelgebruik voorzien kan worden in de parkeerbehoefte van de bewoners, medewerkers en bezoekers. Op basis hiervan zal de te verwachten parkeerdruk als gevolg van het beoogde plan niet verder toe nemen ten opzichte van de huidige parkeerdruk.

Aangezien de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein wordt opgevangen, wordt gebruik gemaakt van de in de Nota parkeernormen 2015 opgenomen hardheidsclausule. Op basis van deze clausule kan het college van burgemeester en wethouders onderbouwd ontheffing verlenen van hetgeen is vastgelegd, waarbij één of meerdere bepalingen van deze nota buiten toepassing worden gelaten, voor zover van toepassing – gelet op het belang waarvoor de nota tot stand is gebracht – leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. In dit geval is door het college besloten de bepaling uit de Nota parkeernormen 2015 dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein gerealiseerd dient te worden, buiten toepassing wordt gelaten. Dit is gelijktijdig vastgelegd in het collegebesluit van 10 december 2019 om onderhavig ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Het afwijken van de Nota parkeernormen 2015 wordt gerechtvaardigd door de specifieke omstandigheden die bij onderhavig planvoornemen van toepassing zijn. Zo worden er nieuwe openbare plekken toegevoegd, ligt zowel het bus-, als treinstation in de directe nabijheid en bevindt de planlocatie zich in het centrum van Best, waar voor bezoekers voldoende parkeergelegenheden aanwezig zijn. Tevens is sprake van een qua oppervlakte beperkte herontwikkelingslocatie, die, vanwege zowel het gewenste programma en de volkshuisvestelijke opgave, alsook de overwegende technische/ruimtelijke bezwaren om nog een extra ondergrondse bouwlaag te realiseren, redelijkerwijs niet op een andere wijze als zodanig tot stand kan komen. Gezien het gegeven dat er in de direct nabije openbare ruimte voldoende plek voorhanden is om nieuwe volwaardige parkeerplaatsen aan te leggen, ligt het hier dan ook in de rede om op basis van voorgaande gemotiveerd de hardheidsclausule toe te passen en te bepalen dat niet de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein dient te worden gerealiseerd.

Volledigheidshalve wordt er overigens nog op gewezen dat de concrete toetsing aan de Nota parkeernormen 2015 pas plaatsvindt ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning, een en ander op basis van het definitieve bouwplan. In het kader van onderhavig bestemmingsplan is enkel de haalbaarheid aangetoond.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond waarbij:

- Er wordt een aanduiding 'groen' toegevoegd aan de regel 'Wonen' (artikel 3.1)
- Ter plaatse van de functieaanduiding 'groen': uitsluitend een wintergroene groeninvulling, met dien verstande dat deze gerealiseerd mag worden op de conform de bouwregels toegestane bebouwing.
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen v.w.b. de realisatie en de instandhouding van de groene hoek ter plaatse van bovenvermelde aanduiding 'groen'
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen v.w.b. de realisatie en de instandhouding van de lamellen
- De bestemming 'Groen' wordt toegevoegd



- De verbeelding wordt aangepast met aanduiding 'groen' en de bestemming 'Groen'.

2. Reclamanten

Ingekomen 21 januari 2020/dagtekening 17 januari 2020

Inhoud zienswijze

- Reclamanten geven aan dat hun privacy nagenoeg geheel komt te vervallen, omdat vanuit de beoogde bebouwing in hun tuinen gekeken kan worden;
- Reclamanten geven aan dat m.n. in de seizoenen wanneer de zon lager staat, het aantal zonuren zeer sterk zal afnemen door de hoogte van de beoogde bebouwing en dat de schaduw tevens een verminderde werking van eventuele zonnepanelen teweegbrengt;
- Reclamanten geven aan dat parkeren mede door forensen die met de trein reizen nu al een probleem vormt en dat de parkeerdruk door dit project alleen maar toe zal nemen;
- Reclamanten geven aan dat het verkeer op de Spoorweglaan door de nieuwbouw zal toenemen en dat daardoor de kans op sluipverkeer door de Acacia vermoedelijk ook zal toenemen;
- Reclamanten verwachten m.n. in de herfst en winter overlast door autokoplampen op het verhoogde parkeerdek;
- Reclamanten zijn van mening dat de nieuwbouw van 23 meter niet past in het lint van de Hoofdstraat en dat beter aangesloten zou kunnen worden bij de hoogte van de bestaande bebouwing.

Reacties zienswijze

Ad a. Er wordt erkend dat de privacy situatie voor reclamanten enigszins verslechterd, maar het standpunt wordt ingenomen dat er allerm minst sprake is van een onaanvaardbare inbreuk op de privacy. De motivatie hiervoor is gelegen in het gegeven dat de afstand vanaf de grens van het plangebied tot het meest nabijgelegen perceel van reclamanten circa 30 meter bedraagt, het feit dat het vigerende bestemmingsplan ook bebouwing (zij het met een goothoogte van 6 m) mogelijk maakt en de constatering dat er op voorhand geen evident privaatrechtelijke belemmeringen zijn. Bovendien worden er aanvullende maatregelen in de vorm van lamellen op de galerijen en een groenvoorziening op het parkeerdek getroffen om inkijk te reduceren en daarmee de privacy van de omliggende percelen zoveel als mogelijk te waarborgen. Zoals onder zienswijze 1 Ad a. is aangegeven worden hiervoor een voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

Ad b. Zie onder zienswijze 1 ad c. Op basis hiervan en in combinatie met de gebruikelijke (hogere) situering van zonnepanelen op een dak is het ook niet aannemelijk dat er sprake zou zijn van een onevenredig mindere opwekking van zonne-energie.

Ad c. Zie onder zienswijze 1 ad d.

Ad d. De toename aan verkeersbewegingen is verwaarloosbaar ten opzichte van het geheel aan dagelijkse verkeersbewegingen zoals dat nu het geval is en bovendien goed inpasbaar binnen de bestaande wegenstructuur. Het overgrote deel aan de verkeersbewegingen zal via de



hoofdwegen afgewikkeld worden en er is geen reden tot aanname dat er zich significant meer sluipverkeer via de Acacia zal verplaatsen.

Ad e. Naast de groene inrichting van de hoek op het parkeerdek (zie onder zienswijze 1. Ad a) zal er een voorziening worden getroffen die erop toeziet dat licht op koplamphoogte vanaf het parkeerdek niet onevenredig kan uitstralen richting de omliggende percelen. Dit wordt middels een voorwaardelijke verplichting in de regels geborgd. Op basis hiervan wordt eventuele lichthinder voorkomen.

Ad f. Zie onder zienswijze 1. Ad b.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond waarbij

- Er wordt een aanduiding 'groen' toegevoegd aan de regel wonen (artikel 3.1)
- Ter plaatse van de functieaanduiding 'groen': uitsluitend een wintergroene groeninvulling, met dien verstande dat deze gerealiseerd mag worden op de conform de bouwregels toegestane bebouwing.
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen v.w.b. de realisatie en de instandhouding van de groene hoek ter plaatse van bovenvermelde aanduiding 'groen'
- Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen v.w.b. de realisatie en de instandhouding van de lamellen

Er wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen v.w.b. lichthinderreductie en de instandhouding daarvan

3. gemachtigde namens reclamant

Ingekomen 28 januari 2020/dagtekening 27 januari 2020 + aanvulling ingekomen 6 februari 2020

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant geeft aan dat de bouwhoogte die mogelijk wordt gemaakt sterk afwijkt van de omliggende bebouwing, wat welstandstechnisch onverantwoord is. Daarnaast merken reclamanten op dat het plan het mogelijk maakt om bebouwing met een bouwhoogte van 4 m direct aansluitend op de tuinen aan de Acacia te realiseren. Tot slot wordt aangegeven dat de bouwhoogte gevolgen heeft voor het uitzicht van cliënten;
- b. Reclamanten geven aan dat de bouwhoogte die mogelijk wordt gemaakt, leidt tot schaduwvorming. In dat verband wordt tevens aangegeven aan dat het erop lijkt dat voor de verrichtte bezonningsstudie geen aansluiting is gezocht bij de TNO-normen of de Haagse Norm voor bezonningsstudie. De verrichtte bezonningsstudie is niet te controleren op juistheid en geeft geen duidelijk inzicht in de gevolgen van het plan;
- c. Reclamanten vrezen voor hun privacy vanwege het uitzicht op diens tuin en woning vanuit het verhoogde parkeerdek. Verder merken reclamanten op dat het parkeerdek leidt tot nadelige gevolgen voor de veiligheid, aangezien op het schuurdak van de buurman gesprongen kan worden en van daaruit toegang verkregen kan worden tot diens tuin. Tevens wordt gevreesd voor lichtvervuiling door autokoplampen en luchtvervuiling



door uitlaatgassen.

- d. Reclamanten vragen zich af of de beoogde groenvoorziening daadwerkelijk inkijk voorkomt en merken op dat deze voorziening in de herfst en winter niet afdoende zal zijn om inkijk en overlast van koplampen te voorkomen. Daarnaast dient de hoogte van de groenvoorziening ook afdoende te zijn om inkijk te voorkomen en te voorkomen dat er gemakkelijk toegang is tot het schuurdak van de buurman. Tot slot wordt opgemerkt dat een deugdelijke groenvoorziening gewaarborgd dient te worden bij het verlenen van een eventuele omgevingsvergunning.
- e. Reclamanten geven aan dat het erop lijkt dat onjuiste parkeernormen zijn gehanteerd. Daarbij wordt gewezen op de in de toelichting opgenomen parkeerbalans. In deze balans had de parkeernorm voor het woningtype 'appartement klein' 1,2 moeten zijn in plaats van 0,9. Daarnaast wordt opgemerkt dat bij de functie 'wonen < 150 m²' minimaal het woningtype 'appartement klein' gehanteerd moet worden met bijbehorende norm van 1,2. Verder wordt gesteld dat bij de functie 'wonen > 150 m²' het woningtype 'appartement groot' past met een bijbehorende parkeernorm van 1,6. Op basis van voorgaande wordt gesteld dat de parkeernorm ten onrechte naar beneden toe bijgesteld is en dat er 57 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd zouden moeten worden.

Reacties zienswijze

Ad a. Zie onder zienswijze 1. Ad b.

Voorts maakt het voorliggende bestemmingsplan inderdaad bebouwing met een bouwhoogte van maximaal 4 meter mogelijk direct aangrenzend aan het perceel van reclamant. Ter plaatse van de aanduiding 'groen' (zie zienswijze 1 Ad a.) zal deze bouwhoogte verlaagd worden naar een hoogte van 2,5 meter. Tevens wordt een bestemming 'Groen' opgenomen voor het gedeelte dat buiten het bouwvlak valt (zie onder zienswijze 1. Ad a) Hierdoor wordt dit deel uitgesloten van het bouwperceel waardoor er ook vergunningvrij geen bouw mogelijkheden zijn.

Tot slot geldt op basis van vaste rechtspraak dat er geen blijvend recht op vrij uitzicht bestaat. In onderhavige situatie was bovendien al sprake van een bouw mogelijkheid, zij het in een beduidend kleinere hoedanigheid.

Ad b. Zie onder zienswijze 1. Ad c.

Ad c. Zie onder zienswijze 1. Ad a.

Ad d. Zie onder zienswijze 1. Ad a. Een wintergroene uitvoering ondervangt de seizoen gerelateerde bezwaren.

Ad e. De parkeernormen zijn conform de Nota parkeernormen 2015 als volgt: voor appartementen kleiner dan 70 m² geldt 1,2 pp/app, voor appartementen tussen de 70 en 150 m² geldt 1,4 pp/app en voor appartementen groter dan 150 m² geldt 1,6 pp/app. In de parkeerbalans is in het kader van de aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik) onderscheid gemaakt tussen de bewoners/medewerkers enerzijds en het aandeel bezoekers anderzijds. In de parkeerbalans is wel degelijk gerekend met een norm van 1,2 voor het woningtype 'appartement klein', maar deze is op basis van voorgaande uitgesplitst naar een norm van 0,9 ten behoeve van bewoners en 0,3 ten behoeve van bezoekers. Er is verder van uitgegaan dat 8 appartementen in de categorie tussen de 70 en 150 m² vallen. Er is namelijk aangegeven dat er een aantal appartementen rond de 70m² zitten. Dat zou dus in theorie ook 71 m² kunnen zijn. Tot slot geldt zoals uit de balans blijkt dat er aan de hand van onderhavig bouwplan geen sprake is van het woningtype 'appartement groot', waarbij bovendien in het kader van dubbelgebruik ook een



uitsplitsing is gemaakt op basis waarvan de totale parkeernorm op 1,6 uitkomt. De beoordeling qua type appartementen in relatie tot de uiteindelijke norm wordt definitief getoetst bij de aanvraag omgevingsvergunning.
Conclusie
De zienswijze is gedeeltelijk gegrond waarbij • Bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'Groen' wordt in de regels niet 4 meter maar 2,5 meter • Verbeelding wordt hier ook op aangepast

4. gemachtigde namens reclamanten Ingekomen 29 januari 2020/dagtekening 28 januari 2020 + aanvulling ingekomen op 11 februari 2020
<i>Inhoud zienswijze</i> - Reclamanten geven aan dat ze zich niet kunnen vinden in de beredenering dat het realiseren van parkeerplekken in de openbare ruimte geen probleem vormt, aangezien er voldoende parkeerplaatsen zijn in de nabije omgeving van de planlocatie. Hierbij is het in het geheel onduidelijk op welke wijze tot deze conclusie is gekomen, daar er geen parkeeronderzoek bijgevoegd is en reclamanten in de huidige situatie een parkeerprobleem ervaren als gevolg van NS-personeel en forensen. - Reclamanten geven aan dat het allerm minst zeker is of het college van B&W de hardheidsclausule zal gaan gebruiken en wordt aangevuld dat toepassing van deze bevoegdheid slechts mogelijk is indien toepassing van de Nota parkeernormen – gelet op het belang waarvoor deze nota tot stand is gebracht – leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. Daarnaast wordt aangegeven dat er nog bezwaar, beroep en hoger beroep openstaat tegen het collegebesluit, waardoor het lange tijd kan duren voordat de rechtmatigheid van het toepassen van de hardheidsclausule vaststaat en het bestemmingsplan derhalve niet vastgesteld kan worden. - Reclamanten geven aan dat de maximum goot- en bouwhoogte aan de kant van de Hoofdstraat niet past binnen de stijl en bouwhoogte van de omliggende bebouwing. Daarnaast wordt aangegeven dat een mogelijkheid wordt gecreëerd om meer dan 8 meter hoger te bouwen dan maximaal is toegestaan op basis van enig ander bestemmingsplan in de omgeving. Reclamanten merken op dat het onderhavige plan in schaal en omvang niet past in het huidige straat- en bebouwingsbeeld en dat een lagere goot- en bouwhoogte zorgt voor een stedenbouwkundige en architectonische inpassing. - Reclamanten geven aan dat uit een contraire bezonningsstudie blijkt dat cliënten wel degelijk minder zonlichttoetreding zullen hebben door de bouw van het appartementencomplex. Dit leidt volgens reclamanten tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, waardoor er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
<i>Reacties zienswijze</i> <u>Ad a.</u> Zie onder zienswijze 1. <u>Ad. d.</u> Voorts wordt in het kader van het bestemmingsplan voor de beoordeling van het aspect parkeren als uitgangspunt genomen dat de parkeerbehoefte die ontstaat door de ontwikkeling kan worden opgevangen. Dit houdt in dat aan de hand van onderhavige planontwikkeling geen eventueel historisch parkeerprobleem opgelost hoeft te



worden. Het overgrote deel van de behoefte wordt opgevangen op eigen terrein en voor het bezoekersparkeren worden nieuwe openbare parkeerplaatsen aangelegd. Dit zijn meer plaatsen dan op basis van de gehanteerde aanwezigheidspercentages in het kader dubbelgebruik nodig zouden zijn, waardoor er per saldo een verbetering op zal treden van de parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Een parkeeronderzoek zou slechts aan de orde zijn als de aanvullende behoefte binnen de bestaande openbare parkeercapaciteit opgevangen moest worden

Ad b. Zie onder zienswijze 1. Ad d. Ingevolge de Nota parkeernormen hoeft een besluit tot toepassing van de hardheidsclausule niet gepubliceerd te worden, waardoor er dientengevolge ook geen sprake is van een bezwaar- en beroepstermijn op grond van de Algemene wet bestuursrecht. De toepassing van de hardheidsclausule wordt in zoverre dan ook genomen met het oog op het moederbesluit; in dit geval onderhavig bestemmingsplan.

Ad c. Zie onder zienswijze 1. Ad b.

Ad d. Zie onder zienswijze 1. Ad c.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond

5. Reclamant

Ingekomen 29 januari 2020/dagtekening 26 januari 2020

Inhoud zienswijze

- a. Reclamant geeft aan bezorgd te zijn over de veiligheid vanwege een onbeheerd, smal pad tussen de woning van reclamant en het appartementencomplex. Dit pad creëert naar inzien van reclamant een hangplek die voor veel overlast kan zorgen. Daarbij wordt ten aanzien van de mogelijkheid voor onregelmatige overnachtingen onder meer verwezen naar artikel 3.7.3 van de planregels.
- b. Reclamant geeft aan dat de veel te hoge gevels in relatie tot de omliggende bebouwing niet passen in het straatbeeld en dat daarmee de authentieke dorps sfeer vervaagd en weggenomen wordt. Tevens wordt aangegeven dat er in Best nergens zo hoog gebouwd wordt op zo'n dichte afstand van grondgebonden woningen en dat er bovendien geen verhoogde garages tegen achtertuinen van woningen vinden zijn in de omgeving. Tot slot wordt opgemerkt dat het beoogde pand het uitzicht ontsiert.
- c. Reclamant concludeert dat er vanuit alle verdiepingen en vanaf het parkeerdek richting diens tuin en huis inkijk heerst. Dit geeft het gevoel van continu bekeken te worden, met daarbij geluidsoverlast en nachtverlichting. Reclamant verwacht dat de verticale lamellen en de groenstrook in de hoek van het parkeerdek en in de brandgang de inkijk niet zullen reduceren. Tevens wordt gevraagd wie het groen onderhoudt in de lengte van jaren.
- d. Reclamant geeft aan geen enkel vertrouwen te hebben in de bij het bestemmingsplan gevoegde bezonningstudie. Reclamant geeft aan dat het complex een hinderlijke schaduw veroorzaakt op diens tuin, achtergevel en kap met zonnepanelen en dat dit leidt tot een



verdere verslechtering van het woonklimaat.

- e. Reclamant geeft aan dat de realisatie van de parkeergarage en parkeerdek zal leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit, waarbij opgemerkt wordt dat geen onderzoek verricht is naar het effect van de luchtkwaliteit als gevolg van de parkeergarage. In dat verband wordt verwezen naar onderzoeken die aantonen dat in de omgeving van parkeerterreinen/garages relevante concentraties van stikstofdioxide, fijnstof en benzeen zijn aangetroffen en wordt verder opgemerkt dat door te dichte bebouwing windluwte kan ontstaan waardoor de luchtvervuiling zich kan ophopen. Tevens zijn geen maatregelen opgenomen om de verontreiniging weg te nemen. Tot slot geeft reclamant aan de huidige tuinbestemming te willen behouden.
- f. Reclamant concludeert dat het complex onvoldoende in eigen parkeergelegenheid voorziet, hetgeen extra parkeerdruk op de wijk zal veroorzaken. Tevens wordt een nieuwe berekening aangeleverd, die in de veronderstelling van reclamant de werkelijke situatie beter weergeeft. Volgens reclamant zullen de 13 parkeerplekken in de openbare ruimte het probleem niet oplossen, aangezien deze plekken veelal bezet worden door andere gebruikers. Verder is het uitgangspunt dat er genoeg parkeergelegenheden in de nabije omgeving zouden zijn volgens reclamant ongegrond. De hoge parkeerdruk is in de huidige situatie te zien in de Acacia.
- g. Reclamant stelt dat het niet duidelijk is hoe de verkeersafwikkeling van de toegenomen verkeersbewegingen gerealiseerd wordt. Daarnaast vraagt reclamant zich af hoe de verkeersveiligheid aan de Spoorweglaan tijdens het in- en uitrijden wordt gewaarborgd.
- h. Tot slot merkt reclamant dat het onduidelijk is waarom er met twee maten gemeten wordt. Enerzijds een ontwikkeling waarbij de belangen van omwonenden gerespecteerd worden en anderzijds een plan (zoals het ontwerpbestemmingsplan 'Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat') waarbij de partij nauwelijks een poging doet om rekening te houden met de bewoners van het omliggende bouwgeheel. Verder ervaart reclamant de gevoerde omgevingsdialog als een wassen neus met minimale cosmetische ingrepen tot gevolg.

Reacties zienswijze

Ad a. Het door reclamant bedoelde pad wordt afgesloten met een hekwerk.

Via artikel 3.7.3 kan het bevoegd gezag afwijken van het bestemmingsplan teneinde een voorziening voor kleinschalige overnachting toe te staan, mits voldaan wordt aan diverse voorwaarden. Het betreft dus geen direct bestaand recht om dergelijke voorzieningen op te richten. Tevens wordt als voorwaarde gesteld dat een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Gezien de aard van de bebouwing in het plan, namelijk appartementen en een dienstverleningsvoorziening, is het niet voor de hand liggend dat er eventueel een voorziening voor kleinschalige overnachting gecreëerd wordt. Deze bepaling zal daarom ook verwijderd worden.

Ad b. Zie onder zienswijze 1. Ad b. Voorts geldt dat voor wat betreft het ontsierde uitzicht, het beoogde complex voorafgaand aan vergunningverlening getoetst wordt op visuele kwaliteit en op basis daarvan te allen tijde aan redelijke eisen van welstand dient te voldoen.

Ad c. Zie onder zienswijze 1. Ad a. Verder is er geen directe aanleiding om aan te nemen dat er onevenredige geluidsoverlast dan wel nachtverlichting ontstaat die op basis van het geldende bestemmingsplan niet had kunnen ontstaan. Mocht er desondanks toch geluidhinder ontstaan dan kan hier op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening tegen opgetreden worden.

Ad d. Zie onder zienswijze 1. Ad c.



Ad e. De eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit komt primair voort uit de extra uitstoot door verkeer die het plan aantrekt en niet zozeer als gevolg van de aanleg van een parkeerkelder. In paragraaf 4.1.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is een beoordeling van de effecten op de luchtkwaliteit in relatie tot het wettelijk kader uiteengezet. Geconcludeerd kan worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging en de luchtkwaliteitssituatie dusdanig is dat deze voldoet aan de wettelijke normen en daarmee geen belemmering vormt in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De betreffende parkeerkelder is bovendien geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, waardoor een uitgebreide toetsing van de emissies vanuit de parkeergarage niet noodzakelijk is. Bovendien wordt de parkeergarage ontworpen conform NEN 2433 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en garages. Dit is een landelijke norm voor het ontwerpen van parkeergarages en parkeerdekken (wel rekening houdend met de lokale Nota parkeernormen 2015 voor wat betreft de afmetingen van een parkeervak) waarbij rekening wordt gehouden om een goed woon- en leefklimaat voor de omgeving te bereiken. Overigens komt de technische uitwerking en toetsing van de parkeergarage en het parkeerdek aan de orde tijdens de aanvraag omgevingsvergunning. Tot slot geldt dat de gewenste huidige tuinbestemming als gevolg van de beoogde ontwikkeling redelijkerwijs niet behouden kan blijven. Dit volgt uit hetgeen beschreven is onder zienswijze Ad 1.b.

Ad f. Zie onder zienswijze 1. Ad d. en zie onder zienswijze 3. Ad e

Ad g. In paragraaf 4.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesteld dat de verkeersafwikkeling kan worden opgevangen binnen de huidige verkeersstructuur. Het huidige verkeersnetwerk kan de relatief verwaarloosbare toename aan verkeersbewegingen zonder het ontstaan van knelpunten afwikkelen. Verder wordt op voorhand niet ingezien dat er geen verkeersveilige oplossing voor het in- en uitrijden aan de Spoorweglaan tot stand kan worden gebracht, ook gezien het feit dat de parkeergarage en parkeerdek uitgevoerd wordt conform de NEN 2433 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en garages'. Dit aspect zal ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning worden getoetst. De in- en uitrit wordt daarbij namelijk getoetst op diverse punten waaronder verkeersveiligheid.

Ad h. Het standpunt wordt ingenomen dat niet met twee maten gemeten wordt. Er is een omgevingsdialoog gevoerd die bovendien geleid heeft tot aanpassing van enkele planonderdelen, een en ander op basis van de uit de omgevingsdialoog naar voren gekomen opmerkingen. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan diverse individuele belangen. De totale belangenafweging – waarbij het algemene belang leidend is – maakt dat gesteld wordt dat er mede met de in ogenschouw genomen maatregelen en onderhavige bestemmingsplanaanpassingen, sprake is van een plan dat voldoet aan de beginselen van een goede ruimtelijke ordening, alsook aan de bestuursrechtelijke beginselen.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond waarbij

- Artikel 3.7.3. komt te vervallen

6. De heer C.J.M. van de Ven namens Archiventura BV

Ingekomen 29 januari 2020/dagtekening 28 januari 2020

Inhoud zienswijze



- a. Reclamant geeft aan zich niet te herkennen in dat er sprake zou zijn van een 'markant' en 'verbindend' gebouw. Volgens reclamant kunnen deze visuele effecten ook bereikt worden zonder de bestaande aangrenzende nokhoogten van ca. 15 m te overschrijden. Verder wordt gesteld dat het voormalige woonhuis van twee lagen met kap binnen het plangebied, alom als markant werd ervaren. Daarnaast dient de Sint-Odulphuskerk volgens reclamant in het perspectief van de Dorpsstraat te domineren, waarbij wordt aangevuld dat hoe hoger het hoekgebouw, hoe meer het beeld van de kerktoren in het perspectief verzwakt wordt. Tot slot wordt gewezen op de stedenbouwkundige karakteristiek (kleinschalig, dorps en gekenmerkt door bouwhoogten van 1 tot 2 lagen met kappen en een kleine maat in de gevelbreedten) van de omgeving waar de Oirschotseweg begint.
- b. Reclamant geeft aan dat er geen visie over het gevoelige spoorwegtunnelgebied gepresenteerd wordt en dat de nagestreefde massaliteit niet werkt als een 'passende overgang' noch als 'passend binnen de historische en stedenbouwkundige karakteristiek'.
- c. Reclamant geeft aan dat de tekst zichzelf tegenspreekt. Reclamant merkt beide vleugels van het nieuwe voorgestelde hoekgebouw aan als stedelijk, gelet op de hoogte, de maat, de vergrotende schaalsprong en de grote korrel en vindt dit wegens de ontwrichtende werking niet passend in de bestaande dorps schaal en stedenbouwkundige maat.
- d. Reclamant vindt het planvoornemen onaanvaardbaar omdat het de bouwhoogten van de omliggende bebouwing resp. met 8 (Hoofdstraat) en 14 m (Salderes) overschrijdt, en is van mening dat de herhaaldelijk gebruikte termen 'passend' en 'aansluiten' worden misbruikt om de massaliteit te verbloemen.
- e. Reclamant is van mening dat het introduceren van een specifieke 'entree' op deze plek niet past in de karakteristiek van het dorpslint en geeft aan het begrip entree te interpreteren als een rechtvaardiging om tot hoogbouw te komen.
- f. Reclamant merkt op dat getracht wordt het Spoorweglaanblok te verantwoorden door te verwijzen naar een 500 m verder gelegen nieuwbouwproject 'Parkwachters', maar vindt dit vergezocht
- g. Reclamant merkt op dat geen aandacht geschonken is aan gevelbeelden van de achtergevels en kopgevels van het Spoorweglaanblok en geeft aan dat – komende vanaf de Spoorweglaan – de achtergevel van het rijksmonument thans goed herkenbaar is en deze samen met de kopgevel stedenbouwkundig en architectonisch beeldbepalend is in de benadering van het dorpslint.
- h. Reclamant geeft aan dat niet wordt gesproken over de eenvormigheid van de vier lagen hoge, uitkragende galerijen aan de achterzijde van het Spoorweglaanblok, terwijl deze van groot belang zijn voor de directe woonbeleving van de Hofvilla en de Villa Mon Repos. Tevens wordt opgemerkt dat de galerijbreedten buiten de achtergevelrooilijn vallen, waardoor de volgens reclamant toch al onaanvaardbare nabijheid tot de dorps hof Mon Repos met ca. 1,5 m wordt verkleind. Deze afstand wordt bovendien nog verder verkleind door de vereiste noodtrappen, waardoor deze slechts 15 meter zal bedragen tot de Hofvilla.
- i. Reclamant merkt op dat de galerijontsluiting aan de achterzijde van de bouwmassa's als principe ongewenst is, aangezien het de aantrekkelijkheid, het gebruik en de woonbeleving van de kavels waarop uitgekeken wordt frustreert. De gepresenteerde verticale lamellen worden beschouwd als een dooddoener, aangezien deze bij een stand gericht tegen de woningen van de Acacia het zicht op de achtergevel van de Hofvilla en de transparante balkons van Villa Mon Repos juist bevorderen. Het aanbrengen van de juiste



draaistanden is daarbij verder niet te controleren en niet te handhaven. Permanente inkijk en het gevoel daarvan wordt volgens reclamant beschouwd als een ernstige aantasting van de privacy en een gevoel van onveiligheid.

- j. Reclamant geeft aan dat studie van de beschaduwning enkel gericht is op de woningen van de Acacia en dat verzuimd wordt om de beschaduwning van de periode van begin oktober tot eind maart in kaart te brengen. In dat verband wordt aan de hand van een eigen beschaduwingsstudie gesteld dat rond 15:00 uur met name het Spoorweglaanblok dorps-hof Mon Repos in de schaduw zal zetten.
- k. Reclamant geeft aan dat het plan van directe invloed is op het rijksmonument ter plaatse van Hoofdstraat 68, waarbij opgemerkt wordt dat de voorgevel van het plan iets teruggezet is, wat historisch gezien geforceerd overkomt daar de authentieke gevel naar voren sprong. Verder wordt aangegeven dat de westgevel geheel blind is en een 'moet' vertoont, die door het terugzetten van de straatgevel onbedoeld de aandacht trekt. Gesteld wordt dat maatregelen getroffen moeten worden om de zijgevel en de straathoek van het monument aantrekkelijk te maken. Tot slot wordt gesteld dat er met de achterzijde van het monument geen rekening gehouden wordt en dat de kwaliteit, het functionele gebruik en de duurzame ontwikkeling van het monument onder druk komen door de nabijheid van het plan, de inkijk en beschaduwning.
- l. Reclamant plaatst in het kader van beeldkwaliteit en welstandscriteria kritische kanttekeningen over de zogenaamde 'moderne' stijl, maar acht deze pas zinvol nadat echt wezenlijke planherzieningen doorgevoerd zijn.
- m. Reclamant geeft aan dat geen motivatie wordt gegeven voor het aantal woningen en de noodzaak van de oppervlakte voor dienstverlenende functies en merkt daarbij op dat in het gemeentelijke woonbeleid nergens wordt gesproken over het nastreven van een bepaalde kwantiteit in het bestaande woongebied. Verder wordt gesteld dat het plan de maat, schaal en korrelgrootte van zijn omgeving overschrijdt en daarom niet passend is in de bestaande stedenbouwkundige structuur.
- n. Reclamant merkt op dat subcriterium: *'voor situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen, in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waaraan afschermende functie wordt toegekend'* voor een ontheffing hogere waarden niet van toepassing is op Mon Repos, aangezien het slechts enkele woningen betreft en eigen geluidwerende maatregelen getroffen zijn. De geluidshinder met name afkomstig van het parkeerdek en de galerijen wordt wel bezwaarlijk geacht.
- o. Reclamant merkt op dat het nagenoeg versteende terrein niet overeenstemt met de bedoeling (zoveel mogelijk natuurlijke infiltratie van hemelwater) van het Waterplan Best en geeft aan kanttekeningen te plaatsen bij de verhardingstoename van 1.998 m² (vanwege de beoogde vluchtgang en de groene scheg langs de Spoorweglaan die vergeten wordt). Tevens wordt opgemerkt dat de (waterbeheer)kwaliteit van de sedumvlakken niet uitgewerkt.
- p. Reclamant stelt dat de openbare ruimte rondom het beoogde gebouw behoorlijk onder druk komt te staan als gevolg van de geprojecteerde openbare bezoekersparkeerplaatsen die langs de stoepranden zijn ingedeeld. Verder wordt gesteld dat de verkeersbewegingen in en uit de Spoorweglaan zullen toenemen en dat er tot de hellingsbanen wordt langsgeparkeerd. Hierbij is volgens reclamant geen rekening gehouden met het parkeren voor gehandicapten en voor patiënten naar de behandelkamers, het bezetten van plaatsen door ov-reizigers en het afleveren van goederen. Tevens wordt gevraagd of er plaats is



voor fietsbeugels en brommers op de smalle trottoirs, waarbij gewezen wordt op een woonomgeving die geschapen dient te worden voor kwetsbare groepen die mogelijk ter plaatse gaan wonen. Vanwege de overheveling van 'eigen' parkeerplaatsen naar de publieke ruimte wordt visie en uitleg verwacht hoe deze wordt ingericht.

- q. Reclamant vindt een verhoogd parkeerdek, direct grenzend aan privétuinen een niet dorps verschijnsel en is van mening dat dit hele idee onder meer vanwege geluidshinder, uitlaatgassen, luchtvervuiling uit het plan geschrapt dient te worden en ingeruild dient te worden voor maaiveldparkeren. Tot slot wordt aangegeven dat de hoogte van het parkeerdek niet geregeld wordt en het dek zomaar 1 tot 4 m hoger aangelegd kan worden.
- r. Reclamant geeft aan dat de definitie van 'goot' ontbreekt in de regels, evenals de begrenzing van 'hellingshoek' van de schuine dakvlakken (55 graden) en bijbehorende nokhoogte. Deze termen dienen volgens reclamant opgenomen te worden
- s. Reclamant geeft aan dat de vrijstellingsmogelijkheid tot de exploitatie van kleinschalige overnachtingen door de woningeigenaren, geschrapt dient te worden.
- t. Reclamant geeft aan dat Archiventura BV niet uitgenodigd is voor de tweede presentatie, medio juli 2019 en merkt verder op dat - op navraag tot inzage en betrokkenheid - medegedeeld is dat de plannen gewoon doorgezet worden en dat ten aanzien van het bestemmingsplan een zienswijze naar voren gebracht kon worden.

Reacties zienswijze

Ad a. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt een (geleidelijk) hogere bouwmassa ter plaatse van de hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat – een locatie die vanuit het station en de westzijde van Best in potentie de entree van het centrumgebied markeert – wenselijk bevonden. Het betreft een zichtlocatie vanuit station en Oirschotseweg, waarbij het hogere hoekpand eveneens reageert op de westelijk gelegen onbebouwde leegte van het tunneldek voor het station. De opzet is het maken van een vanzelfsprekend geheel, waarbij onder meer de onbekende reiziger automatisch zijn weg vindt in Best. Hiermee wordt binnen een semi-stedelijke context bewust gekozen om de bestaande hoogte van de omliggende bebouwing te verlaten en enige variatie in het straatbeeld aan te brengen; zij het subtiel zonder onevenredig afbreuk te doen aan de bestaande omgevingswaarden. Zo vindt er een geleidelijke afname van de maximale bouwhoogtes plaats naarmate de afstand tot het hoogteaccent in de betreffende hoek groter wordt. Op deze manier wordt aansluiting gecreëerd op de omringende bebouwing. Daarnaast geldt dat het plan naast de voordelen die dit op volkshuisvestelijk gebied biedt (in de zin van aantallen, typologie en nabijheid van woningen bij OV-knooppunten), tevens positief bijdraagt aan de ter plaatse gewenste reuring en het draagvlak voor de aanwezige voorzieningen in (het centrum van) Best. In het brede centrumgebied bevinden er zich overigens meer panden met soortgelijke bouwvolumes. Tot slot wordt het standpunt ingenomen dat er als gevolg van de bebouwingsmogelijkheden geen onevenredige verzwakking van de Sint Odulphuskerk in het perspectief plaatsvindt. Vanuit het overgrote deel van de zichtlijnen zal de kerk haar dominerende functie behouden

Ad b. Verwezen wordt naar de reactie onder 'Ad a.'. Aanvullend kenmerkt het spoorwegtunnelgebied zich in de huidige situatie door een onwenselijke openheid, met name door onderhavige planlocatie die in potentie het centrum van Best markeert en bezoekers via het ov-knooppunt naar het centrum van Best kan helpen begeleiden.

Ad c. De termen 'dorps' en 'stedelijk' worden door reclamant anders geïnterpreteerd dan bedoeld. Zo worden deze primair gebruikt in verband met de duiding van de uitstraling/architectuur en niet zozeer vanuit de stedenbouwkundige context. Mede op grond van de aard en omvang van eerdere nieuwbouwontwikkelingen in en rondom het centrum van Best, kan niet meer gesteld worden dat



er sec sprake is van een dorpse schaal en een kleinschalige stedenbouwkundige maat. Een semi-stedelijke context, waarbij op afgewogen locaties hogere bouwvolumes ingepast kunnen worden, is meer passend bij de karakteristiek van het hedendaagse Best. Daarbij is in overweging genomen dat dit plangebied onderdeel uitmaakt van de stationsomgeving, waar gezien de regionale functie (multimodaal knooppunt Best ("Regionale knoop")) de forse ingreep van de ondertunneling en een groot stationsgebouw geen sprake meer is van een kleinschalige, dorpse schaal, laat staan dat dit gewenst zou zijn.

Ad d. Verwezen wordt naar de reactie onder 'Ad a.' Het bouwvolume dat onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt, is vanuit diverse invalshoeken een bewuste keuze en afweging. 'Passend' betekent bijvoorbeeld eveneens een gewenste dynamiek/reuring met bijbehorend programma, een bouwmassa vergelijkbaar met andere plekken aan de Hoofdstraat (bijv. hoek Koetshuistuin) en een adequate reactie op de leegte voor het stationsgebouw met het creëren van een zichtlocatie. Bovendien is deze ontwikkeling passend als reactie op de aanwijzing van diverse overheden om te intensiveren in de nabijheid van knooppunten. 'Aansluiten' wordt gecreëerd door de geleidelijk afname van hoogte en volume richting de aangrenzende bebouwing.

Ad e. Het begrip 'entree' moet gelezen worden, dat voor de onbekende bezoeker het automatisch duidelijk is (komend vanuit het station, het busstation of de Oirschotseweg) waar het centrum is. Dit is belangrijk, omdat het in de huidige situatie neutraal is. Deze ontwikkeling betekent een duidelijke intensivering aan de kant van het centrum ten opzichte van de kant van de Oirschotseweg. Tevens is ermee bedoeld, dat gebruikers van de openbare ruimte komende vanuit de Oirschotseweg, hier bij het station en aan het historisch lint iets van een karakter behorend bij het centrum ervaren. In hoogte en massa ter vergelijking: het gebouw op de hoek met de Koetshuistuin, dat een passende verbijzondering aan het historische lint is op de hoek met het enige park van het centrum. Passend bij de eerder aangehaalde semi-stedelijke context, wordt het standpunt ingenomen dat onderhavige locatie het beoogde bouwvolume goed kan verdragen. Vanuit de onder 'Ad a.' uiteengezette argumentatie, wordt dit zelfs wenselijk geacht. Uit de toelichting blijkt in dat verband dat er geen bezwaren zijn vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, waardoor ervoor geopteerd is om het bestemmingsplan ten aanzien van de stedenbouwkundige bepalingen ongewijzigd ter vaststelling aan te bieden.

Ad f. Het aanhalen van het project 'Parkwachters' is ter duiding dat de moderne architectuur aan de Spoorweglaan onderscheid maakt met het historisch lint en dat de wegen langs de spoorlijn eveneens een lint vormen, waar op een aantal plekken meer intensivering mogelijk gemaakt wordt en dit hier eerder op z'n plaats is dan in reguliere straten met grondgebonden woningen.

Ad g. Een bestemmingsplan dient om de stedenbouwkundige kaders in de vorm van bouwregels voor een locatie vast te leggen. Het eventueel opnemen van gevelbeelden van bijvoorbeeld de achterzijde in de toelichting geeft vanuit juridisch oogpunt geen enkele garantie dat deze ook als zodanig worden uitgevoerd. Tevens gaat in het kader van de beeldkwaliteit met onderhavig bestemmingsplan een beleidsregel voor welstandscriteria gepaard. Hierin wordt verwezen naar het betreffende onderdeel in paragraaf 2.2, waar de specifieke welstandscriteria uiteengezet zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat wijzigingen in het bouwplan toegestaan zijn zolang aan de regels van het bestemmingsplan voldaan wordt en de (plaatsvervangend) stadsbouwmeester qua uiterlijke verschijningsvorm akkoord gaat. Voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning wordt het bouwplan dan ook concreet uitgewerkt, waarna het gehele plan inclusief achtergevels vervolgens getoetst zal worden aan de gestelde criteria en redelijke eisen van welstand. Overigens is het zo dat wanneer men vanaf de achterzijde het historische dorpslint benadert, de achterkant van het rijksmonument in het verleden nauwelijks te zien geweest is. Het is dan ook niet zo dat de achterzijde-situatie van dit rijksmonument een stedenbouwkundig beeldbepalend element is in de benadering naar het historische dorpslint.



Ad h.

De galerijen kunnen op basis van de formulering niet direct aangemerkt worden als ondergeschikte bouwdelen. Het begrip 'galerijen' wordt derhalve toegevoegd in de begripsbepaling 'ondergeschikte bouwdelen'. De beoogde galerijen zijn circa 1,425 meter diep waardoor deze wel buiten het bouwvlak vallen maar, net als de ondergeschikte bouwdelen zoals bijvoorbeeld een balkon, binnen 1,5 meter uit het bouwvlak blijven. Wel is het nodig om in voornoemde begripsbepaling de oppervlaktegrens van 6 m² te verwijderen. De noodtrappen zijn verder wel reeds als ondergeschikte bouwdelen aan te merken. Echter, deze zijn dieper dan 1,5 meter waarmee niet binnen de toegestane overschrijding van 1,5 meter buiten het bouwvlak gebleven wordt. Ter plaatse van de 2 voorziene noodtrappen wordt het betreffende vlak waarmee de maximum bouwhoogte wordt geregeld zodanig vergroot dat de betreffende noodtrappen binnen de 1,5 meter zone vallen.

Ad i. Een galerijontsluiting ter plaatse van de achtergevels verdient de voorkeur boven een inpandige ontsluiting, aangezien dit visueel minder massaal overkomt voor de aangrenzende percelen. Voorts worden er lamellen voor de galerijen geplaatst om inkijk in de omliggende tuinen te minimaliseren. Om te waarborgen dat de lamellen voor de galerijen zo afgesteld worden dat ze de inkijk in de omliggende tuinen zoveel mogelijk beperken, wordt hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

Ad j. Zie onder zienswijze 1. Ad c.

Ad k. De betreffende teruglegging van de gevel zorgt ervoor dat het rijksmonument iets meer de ruimte wordt geboden, wat ten gunste komt van de algehele waarneembaarheid van het betreffende pand. Vanuit de Spoorweglaan zal de achterzijde van het monument aan de hand van het plan inderdaad niet meer waarneembaar zijn, maar op grond van de maximale benutting van de nu geldende bestemmingsplanmogelijkheden zou het zicht op dit monument eveneens drastisch verminderen. Maatregelen aan de zijgevel van het monument vallen verder buiten de directe invloedssfeer van het planvoornemen. Al met al wordt het standpunt ingenomen dat de kwaliteit en de gebruiksmogelijkheden en daarmee de duurzame instandhouding van het monument allerm minst in het gedrang komen.

Ad l. De beoordeling van de eventueel toe te passen moderne stijl vindt plaats bij de toets aan redelijke eisen van welstand ten tijde van aanvraag omgevingsvergunning waarbij getoetst wordt aan de Beleidsregel 'Welstandcriteria ontwikkeling Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat'.

Ad m. Gewezen wordt op de betreffende motivering zoals opgenomen in paragraaf 3.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan. Voor wat betreft de passendheid binnen de bestaande stedelijke structuur wordt verwezen naar het gestelde in zienswijze 1 onder 'Ad b.'.

Ad n. In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4.1.2. gemotiveerd hoe getoetst is aan de bepalingen van de Wet geluidhinder. Omdat de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder worden overschreden is een beroep gedaan op het vaststellen van hogere waarden. Hiertoe is getoetst aan het beleid. Een van de sub criteria waaraan voldaan dient te worden om hogere waarden toe te kennen is het bieden van afschermende werking van de te realiseren bebouwing voor andere woningen, andere gebouwen of geluidgevoelige objecten. Een ander sub criterium daarvoor is het opvullen van een open plaats. Aan deze sub criteria voldoet onderhavige ontwikkeling zodat toepassing van het hogere waardenbeleid gerechtvaardigd is.

De parkeergarage maakt onderdeel uit van de gehele ontwikkeling en is opgenomen in de bestemming 'Wonen'. De parkeergarage is geen op zichzelf staande ontwikkeling. Het



aangrenzende perceel is opgenomen in bestemmingsplan 'Mon Repos', en heeft daarin ook de bestemming 'Wonen' gekregen. Enkel op grond van deze bestemmingen zou er geen enkele belemmering kunnen optreden. Desalniettemin is beoordeeld op welke afstand de parkeergarage is gesitueerd van de toegestane woning op het aangrenzende perceel, op grond van het geldende bestemmingsplan 'Mon Repos'. Het bouwvlak van de nieuw te bouwen woning is gesitueerd op 7,50 m vanaf de perceelsgrens. Het bouwvlak waarbinnen de parkeergarage gerealiseerd kan worden is gesitueerd op een afstand van 2,50 m vanaf de perceelsgrens. Dientengevolge zal de afstand van de te bouwen woning ten opzichte van de te bouwen parkeergarage 10 meter bedragen. Beoordeeld vanuit de toegekende bestemmingen 'Wonen' in beide aangrenzende bestemmingsplannen, zou er geen enkele belemmering kunnen ontstaan ten gevolge van de parkeergarage. Indien op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' de parkeergarage als zelfstandige functie beoordeeld zou worden, zou puur theoretisch sprake kunnen zijn van een richtafstand van 30 meter. Echter doordat ter plaatse sprake is van het omgevingstype gemengd gebied (zie ook toelichting paragraaf 4.1.5.), mag de richtafstand een stap naar beneden worden bijgesteld naar 10 meter. Ook in dat geval voldoet de afstand van de te bouwen parkeergarage ten opzichte van de te bouwen woning nog steeds.

Ad o. De daadwerkelijke toetsing voor wat betreft eventuele toepassing van waterbergende maatregelen vindt plaats ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning op basis van het uiteindelijk concreet uitgewerkte bouwplan. In onderhavig bestemmingsplan is enkel aannemelijk gemaakt dat voldaan kan worden aan de momenteel geldende waterbergings-eisen. In dat verband geldt dit tevens voor de uitwerking van het type en het totale oppervlak aan sedum. Daarbij geldt verder dat de door reclamant aangehaalde groene scheg buiten het plangebied valt en de betreffende vluchtgang in hoofdzaak meegerekend is als verharding.

Ad p. De verdere uitwerking en inrichting van de openbare ruimte wordt eveneens opgepakt richting omgevingsvergunning, waarbij rekening gehouden wordt met de diverse belangen. Op voorhand zijn op dit vlak geen belemmeringen te verwachten.

Ad q. In het kader van zorgvuldig ruimtegebruik en samenhangend met het gewenste programma, wordt een parkeerdek in onderhavig geval binnen een semi-stedelijke context als passende oplossing beschouwd. Zie voor wat betreft de hoogte van het parkeerdek van 4 meter onderzienswijze 3. Ad a waarbij aangegeven wordt dat deze hoogte verlaagd wordt naar 2,5 meter.

Ad r. 'Er wordt een definitie van 'goot' opgenomen in de begrippenlijst van de planregels. Verder wordt de maximaal te realiseren hellingshoek van de dakvlakken reeds begrensd door de opgenomen maximum goot- en bouwhoogte. De nokhoogte kan in dit verband gelijk worden gesteld aan de bouwhoogte. Er is verder geconstateerd dat de aanduiding 'maximumgothoogte (m)' onverhoopt ontbreekt in artikel 3.2.1 (bouwen van hoofdgebouwen) van de planregels. Derhalve wordt in dit artikel de volgende bepaling ingepast: 'de goothoogte bedraagt maximaal de hoogte zoals aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)'.

Ad s. Zie onder zienswijze 5 Ad. a.

Ad t. Reclamant is aanwezig geweest bij de informatieavond van 5 februari 2019 welke georganiseerd is door de initiatiefnemer. Daar heeft hij zijn mening over het plan uitgedragen. Na deze avond heeft initiatiefnemer op 9 april 2019 een tweede informatieavond georganiseerd. Deze avond stond in het teken van het in kennis stellen van de direct omwonenden over de planaanpassingen die naar aanleiding van de eerste bijeenkomst zijn doorgevoerd. Reclamant is daarvoor niet uitgenodigd. Dat is gelegen in het feit dat reclamant ten tijde van de aankoop van het naastgelegen perceel uitgebreid op de hoogte gebracht is door initiatiefnemer welke plannen op onderhavige locatie in ontwikkeling waren en die in het voorliggende bestemmingsplan



ruimtelijk juridisch geborgd worden.
Conclusie
De zienswijze is gedeeltelijk gegrond waarbij • Artikel 3.7.3. komt te vervallen • Het begrip ‘Galerijen’ wordt toegevoegd in de begripsbepaling ‘ondergeschikte bouwdelen’. In deze begripsbepaling wordt tevens de oppervlaktegrens van 6 m² verwijderd • In de verbeelding wordt ter plaatse van de noodtrappen het bouwvlak veranderd • Het begrip ‘goot’ wordt toegevoegd aan de regels.

5. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat’ worden doorgevoerd op basis van de ingebrachte zienswijzen. De wijzigingen zijn geordend naar wijzigingen van de toelichting, de planregels en de verbeelding naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen alsmede de ambtshalve verbeteringen.

Plantoelichting

N.a.v. zienswijzen

geen

Ambtshalve aanpassingen

De figuren zoals genoemd in de toelichting worden op een juiste manier doorgenummerd.

De planregels

N.a.v. zienswijzen

Toevoegen aan artikel 3.1:

ter plaatse van de functieaanduiding ‘groen’: uitsluitend wintergroene beplanting, met dien verstande dat deze tevens op de conform de bouwregels toegestane bebouwing gerealiseerd kan worden.

Toevoegen voorwaardelijke verplichting v.w.b. de realisatie en de instandhouding van de groene hoek ter plaatse van bovenvermelde aanduiding ‘groen’ en de realisatie en instandhouding van de lamellen voor de galerijen:

a. Alvorens gebouwen, niet zijnde bestaande gebouwen in gebruik genomen worden voor de doeleinden als bedoeld in 3.1 dient voldaan te worden aan de volgende voorwaarden:

- Wintergroene inrichting gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding ‘groen’
- Lamellen gerealiseerd ter plaatse van de galerijen

b. de onder a. bedoelde voorzieningen dienen vervolgens als zodanig in stand gehouden te worden

Toevoegen voorwaardelijke verplichting voorkomen van lichthinder (onder bouwregels):

a. ingeval een bovengronds parkeerdek wordt opgericht, dient voorafgaand aan de ingebruikname ter plaatse van de parkeervakken een voorziening in de vorm van een gesloten en lichtwerende



balustrade/wand op de naar de omliggende bebouwing gekeerde randen van minimaal 1,2 m hoog gerealiseerd te worden, ter voorkoming van lichthinder op omliggende percelen

b. de onder a. bedoelde voorziening dient vervolgens als zodanig in stand gehouden te worden

Artikel 3.7.3. (vrijstelling kleinschalige overnachting) komt te vervallen

Artikel 2.10 wordt als volgt omschreven:

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, galerijen, ventilatiekanalen, schoorstenen, liftschachten, trappenhuizen, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken, luifels, erkers, en balkons buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw- c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1,5 meter bedraagt en met dien verstande dat voor luifels, erkers, galerijen en balkons geldt dat de overschrijding van bouw- c.q. bestemmingsgrenzen niet plaatsvindt binnen een afstand van 2 meter tot de aan de weg gelegen perceelsgrens waarbij de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het bijbehorende hoofdgebouw.

Toevoegen aan artikel 1: Goot:

de snijlijn van het gevelvlak en dakvlak

Toevoegen van de bestemming 'Groen':

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a groenvoorzieningen

Ambtshalve aanpassingen

3.2.1 (bouwen van hoofdgebouwen) de volgende bepaling ingepast:

de goothoogte bedraagt maximaal de hoogte zoals aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m).

De verbeelding

N.a.v. zienswijzen

- De verbeelding wordt aangepast met aanduiding 'groen' en bestemming 'Groen'.
- De Bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'groen' wordt in de verbeelding niet 4 meter maar 2,5 meter
- In de verbeelding wordt ter plaatse van de noodtrappen het bouwvlak vergroot

Ambtshalve aanpassingen

geen

