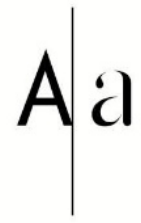




BA



Bestemmingsplan Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat

Toelichting

Gemeente Best

Colofon

Titel:	Bestemmingsplan Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat
Auteur(s):	Frank van der Putten & Fré Hamans
Gemeente:	Best
Projectnaam:	BP Hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat Best
Projectnummer:	17195
Datum:	21 september 2020
Status:	Vastgesteld
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging van het plangebied	5
1.3	Bij het plan behorende stukken	6
1.4	Geldend bestemmingsplan	6
1.5	Leeswijzer	7
2	Bestaande situatie en planvoornemen	8
2.1	Huidige situatie	8
2.2	Planvoornemen	12
3	Beleidskader	20
3.1	Rijksbeleid	20
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Gemeentelijk beleid	26
4	Verantwoording	30
4.1	Milieuaspecten	30
4.2	Externe veiligheid	43
4.3	Verkeer en parkeren	47
4.4	Archeologie, cultuurhistorie, aardkundige waarden	52
4.5	Natuur / ecologie	54
4.6	Waterparagraaf	55
4.7	Conventionele explosieven	61
4.8	Aanwezige leidingen	61
4.9	Duurzaamheid	62
5	Wijze van bestemmen	64
6	Uitvoerbaarheid	65
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65
6.2	Economische uitvoerbaarheid	67

Bijlagen

- Bijlage 1: Bezonningsstudie
- Bijlage 2: Beleidsregel welstandscriteria
- Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 4: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 5: Aanvraag hogere waarde
- Bijlage 6: Besluit hogere grenswaarde
- Bijlage 7: Toelichting afwijking beleid hogere waarden
- Bijlage 8: Trillingsonderzoek
- Bijlage 9: Aanmeldingsnotitie
- Bijlage 10: Onderzoek externe veiligheid
- Bijlage 11: Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek
- Bijlage 12: Archeologisch proefsleuvenonderzoek
- Bijlage 13: Selectiebesluit archeologie
- Bijlage 14: Quicksan flora en fauna
- Bijlage 15: Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gronden ter plaatse van de hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat in Best liggen reeds geruime tijd braak. Een initiatiefnemer heeft voor deze locatie een plan ontwikkeld waarmee 43 appartementen en een ruimte voor dienstverlening gerealiseerd kunnen worden. Hiermee wordt een passende invulling gegeven aan een prominente plek in het centrumgebied van Best. Om voornoemd plan in planologisch-juridische zin mogelijk te maken, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging van het plangebied

Het planvoornemen is voorzien op de percelen kadastraal bekend als gemeente Best, sectie H, nummers 5991 en 2114. De locatie bevindt zich in het centrum van Best. De omgeving kenmerkt zich door een veelvoud aan functies. In figuur 1 wordt de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: begrenzing plangebied (bron: cyclomedia)

1.3 Bij het plan behorende stukken

Onderhavig bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, regels waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In voorliggende toelichting worden onder meer de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerende beleid inhoudt en met welke (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

1.4 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen het vigerende bestemmingsplan 'Centrum, stationsgebied e.o.' (zie figuur 2). Dit bestemmingsplan is op 24 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. Voor de betreffende locatie zijn de twee enkelbestemmingen 'Dienstverlening' en 'Wonen', elk met een eigen bouwvlak opgenomen. Tevens zijn er binnen het gebied twee verschillende archeologische dubbelbestemmingen van kracht. Vanwege de bestemming 'Dienstverlening', de situering van de bouwvlakken en de opgenomen maximum goothoogtes, is het planvoornemen niet toegestaan op grond van het geldende bestemmingsplan.



Figuur 2: uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Centrum, stationsgebied e.o.' (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.5 Leeswijzer

Voorliggende toelichting bestaat uit zes hoofdstukken. Na bovenstaande inleiding wordt in hoofdstuk 2 een nadere beschrijving van de bestaande situatie en het planvoornemen gepresenteerd. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het relevante beleid uiteengezet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 4 vindt een verantwoording ten aanzien van de diverse omgevingsaspecten plaats, terwijl in hoofdstuk 5 de wijze van bestemmen toegelicht wordt. In hoofdstuk 6 wordt tot slot de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid gemotiveerd.

2 Bestaande situatie en planvoornemen

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied bevindt zich op een inbreidingslocatie aan een belangrijke doorgaande weg (Hoofdstraat) aan de rand van het centrum van Best. In de direct nabije omgeving bevindt zich het treinstation van Best. Onderstaand worden de (recente) ontstaansgeschiedenis en de ruimtelijke kenmerken van de locatie en de directe omgeving toegelicht.

Ontstaansgeschiedenis

Reeds sinds de jaren '80 van de vorige eeuw wordt gewerkt aan een versterking van het centrumgebied. Zo zijn er in de loop der jaren een nieuw winkelcentrum, een nieuw gemeentehuis en een verbeterde wegenstructuur gerealiseerd. Daarnaast is in 2002 een nieuwe spoortunnel met treinstation in gebruik genomen. De aanleiding voor deze ontwikkeling is gelegen in de toenemende drukte op het spoor en de daarmee samenhangende langere wachttijden voor dichte spoorwegovergangen. Als gevolg hiervan is de inrichting van de spoorzone en het aanzien van het gebied aanzienlijk gewijzigd. Zo is alle direct in de omgeving gelegen bebouwing en infrastructuur aan de oostzijde (centrumzijde) tussen 1998 en 1999 gesloopt teneinde het project tot uitvoering te brengen.

In het verleden bevond zich ter plaatse van het plangebied het oude pand van dokter Burgering. Dit pand is op 17 september 1944 afgebrand. Vervolgens is hier naar ontwerp van architect Nijsten uit Vught een nieuw woonhuis genaamd 'Odulphushof' gerealiseerd (zie figuur 3). De naam is ontleend aan de legende dat de heilige Odulphus hier vroeger een tuin had. Het pand is in 1988 verkocht aan de gemeente Best in verband met de verdieping van het spoor. In 1998 is Odulphushof vervolgens gesloopt. In de tussenliggende periode heeft het pand nog dienst gedaan als peuterspeelzaal.



Figuur 3: voormalig woonhuis 'Odulphushof' (bron: www.geschiedenisvanbest.nl)

Op het naastgelegen adres Hoofdstraat 70 was binnen het plangebied in het verleden tevens een schoenenzaak gevestigd (zie figuur 4). Vervolgens heeft ter plaatse van dit adres een vrijstaande woning gelegen, die inmiddels eveneens gesloopt is.



Figuur 4: voormalige schoenenzaak Hoofdstraat 70 anno 1975 (bron: www.geschiedenisvanbest.nl)

Direct aangrenzend aan het plangebied bevindt zich een rijksmonumentale kantoorvilla (Hoofdstraat 68) en de locatie van monumentale villa 'Mon Repos' (Hoofdstraat 66). Gezien de vervallen staat, is deze laatste villa gesloopt en gedeeltelijk met oorspronkelijke elementen herbouwd. Op het naastgelegen terrein is nieuwbouw voorzien in de vorm van een kleinschalige appartementenvilla in combinatie met twee tuinvoningen en twee koetshuizen. In de plint van de appartementenvilla is naast wonen, ook ruimte voor bepaalde typen dienstverlenings- en/of horecafuncties.

Voorts kent de bebouwing aan het lint van de Hoofdstraat een grote variatie in gevelbeeld, tijdsbeeld, grootte en functies. Het lint vormt daarmee een prominent onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van het centrum. De korrelgrootte is divers als gevolg van de verschillende functies in het gebied. Het aanzicht wordt in grote lijnen bepaald door de bouwvolumes ter plaatse. Naast de relatief kleinschalige historische en commerciële bebouwing, bevinden zich ten zuiden van het centrum diverse wooncomplexen variërend van 3 tot 5 bouwlagen.

De ontsluiting van het plangebied is zowel per openbaar vervoer, als per auto goed. Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich het treinstation van Best. In de nabijheid bevinden zich tevens diverse bushaltes. De wegenstructuur Oirschotseweg – Hoofdstraat – Nieuwstraat is van oudsher een belangrijke verkeersroute. Inmiddels is deze route ter hoogte van het centrum afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. In de omgeving van het plangebied bevinden zich tot slot verspreid ook diverse parkeergelegenheden en groenvoorzieningen.

Onderhavig plangebied ligt reeds geruime tijd braak en vormt in die zin een leegte in de stedenbouwkundige structuur (zie figuur 5). Aan de hand van onderhavig planvoornemen wordt enerzijds een passende overgang gecreëerd naar de aangrenzende wijken van Best. Anderzijds wordt vanuit de wijken benadrukt dat men het centrumgebied benadert. Tezamen met de herontwikkeling van villa 'Mon Repos' en de naastgelegen appartementenvilla, wordt weer een volwaardige lintbebouwing aan de Hoofdstraat gerealiseerd, die past binnen de historische en stedenbouwkundige karakteristiek van de omgeving.



Figuur 5: aanzicht huidige situatie vanuit hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat (bron: cyclomedia)

2.1.2 Functionele structuur

In de nabije omgeving bevindt zich een grote diversiteit aan functies. Voorzieningen als het winkelconcentratiegebied, een treinstation, een bioscoop en diverse horecagelegenheden en zakelijke dienstverlening kenmerken het gemengde karakter van het centrumgebied. Daarnaast bevindt er zich in nabijheid een gevarieerd woningaanbod en een verzorgings- en verpleeghuis.

Ten westen van het plangebied bevindt zich de ingang van de spoortunnel van het tracé 's-Hertogenbosch-Eindhoven en direct zuidelijk ligt de (ondergrondse) stationslocatie van Best. Ten noorden bevindt zich de woonwijk Salderes en oostelijk is het gemeentehuis en een concentratie van winkels en horeca gelegen.

2.2 Planvoornemen

Nadat de spoortunnel en het treinstation in 2002 in gebruik genomen zijn, is er gestart met het geleidelijk aan terugbouwen van de verdwenen bebouwing. Enkel de stationsomgeving wacht nog op een impuls, waarbij het braakliggende terrein op de hoek Hoofdstraat – Spoorweglaan het meest in het oog springt. Temeer omdat deze locatie de entree naar het centrum markeert en het daarnaast het eerste beeld van Best bij aankomst vanuit het treinstation betreft. De situationele aspecten vragen derhalve om een markant en verbindend gebouw. Dit gebouw dient in zoverre te beantwoorden aan de maat en schaal, alsmede de gemengde karakteristiek van de Hoofdstraat, maar eveneens aan de weidsheid en schaal van het Stationsplein in relatie tot de maat van de verdiepte spoorlijn die het dorp doorsnijdt. Daarnaast dient het plan ook aansluiting te vinden bij het naastgelegen monument op het adres Hoofdstraat 68 en de woningen aan de Acacia in de woonwijk Salderes.

Stedenbouwkundige en architectonische inpassing

Het zorgvuldig betrekken van de stedenbouwkundige aard van de omgeving heeft geleid tot een op de locatie toegespitst ontwerp. Een impressie van het ontwerp is weergegeven in figuur 6 en 7. Het markante gebouw zet direct de toon en bepaalt in belangrijke mate de beeldvorming van personen die het centrum van Best naderen. Het straalt allure en klasse uit en beschikt over een karakteristiek uiterlijk; dorps aan de centrum/dorpszijde en tegelijkertijd eigentijds, sober met een moderne architectuur aan de spoorzijde. Zowel aan de Hoofdstraat, als aan de Spoorweglaan wordt aansluiting gezocht met de reeds aanwezige bebouwing. Dit heeft er toe geleid dat het pand aan de Hoofdstraat een klassieke, dorpsachtige uitstraling krijgt, terwijl het beeld aan de Spoorweglaan, parallel aan de spoorlijn, bepaald wordt door een meer stedelijke architectuur die aansluit bij het verderop gelegen nieuwbouwproject Parkwachters.



Figuur 6: aanzicht vanuit het Stationsplein aan de Hoofdstraatzijde (bron: NBArchitecten)

Het ontwerp ziet verder toe op een variatie in bouwhoogte. Deze bouwhoogtes zijn afgestemd op de omliggende bebouwing. De kopgevel van het gebouw is prominent aanwezig; de langsgevels voegen zich naar de andere gebouwen die aan de Hoofdstraat gevestigd zijn en volgen hiermee het lint. Op de kop is verder gekozen voor serreachtige, Franse balkons met verticale accenten. Aan de Hoofdstraatzijde heeft het hoekblok een verticale verbijzondering die zichtbaar is vanaf het Stationsplein. In dit element zijn buitenruimtes opgenomen en bevindt zich tevens de entree voor de dienstverleningsruimte.



Figuur 7: aanzicht vanuit de Trekzaag aan de overzijde van het spoor (bron: NBArchitecten)

Er wordt specifiek rekening gehouden met het reeds aanwezige monumentale buurpand. Het gebouw staat los van dit karakteristieke rijksmonument. In de tussenliggende ruimte is genoeg plek voor een brede doorgang naar achteren waardoor het achtergebied van de Oude Villa en ook de achterzijde van de nieuw te realiseren woningen ontsloten kunnen worden (zie ook figuur 8).



Figuur 8: gevelaanzicht vanuit de Hoofdstraat met rechts het monumentale buurpand (bron: NBArchitecten)

De bebouwing tussen bestaand en nieuw verspringt hier. Niet alleen in de gevellijn, maar ook in hoogte. Door het gebouwdeel naast het kopgebouw terug te plaatsen wordt er bewust ruimte gecreëerd voor het monument. Hierdoor is het fraaie monumentale gebouw, dat een belangrijke rol in de historie van Best inneemt, vanuit alle zijden duidelijk zichtbaar in het straatbeeld. Dit gebouwdeel is verder wat soberder in detail en uitvoering zodat de aandacht meer naar het historische pand uitgaat. Beide gebouwen aan de Hoofdstraat onderscheiden zich daarnaast in verschillende kleuren, texturen baksteen. Op basis van voorgaande vindt er dan ook een zorgvuldige inpassing plaats aan de Hoofdstraat, die de ruggengraat van de historische lintbebouwing in het centrum van Best vormt. Bovendien verspringt de gootlijn, waardoor de bouwmassa aan de Hoofdstraat vanaf de Spoorweglaan afloopt om zo een goede aansluiting te krijgen met de variërende karakteristiek van het bestaande lint.

Voorts is het gebouw visueel opgebouwd uit verschillende bouwdelen. Op deze manier wordt de bouwmassa van het gebouw leesbaar en is het mogelijk om op verschillende plaatsen met het gebouw te reageren op de context. De verticale opdeling zorgt er tevens voor dat de verschillende gebouwdelen goed aansluiten op de historische lintbebouwing aan de Hoofdstraat. Hierdoor wordt de gemengde karakteristiek van de Hoofdstraat versterkt. Op de hoek van de Hoofdstraat/Spoorweglaan wordt de bouwmassa beëindigd met een kap met een dakhelling van minimaal 55°. Hiermee wordt tevens in een passend hoogteaccent voorzien op de meest prominente zichtlocatie.

De entree voor de appartementen bevindt zich aan de Spoorweglaan; direct om de hoek vanuit de Hoofdstraat. Het trappenhuis en de lift sluit aan beide zijden aan met buitenruimtes van de woningen. Hierdoor ontstaat verticaliteit als accent, waarbij het in de bouwmassa ook leesbaar is waar zich de entree van de woningen bevindt. Vanaf hier is de bebouwing aan de Spoorweglaan voorzien van een plat dak (zie ook figuur 9). Door het schakelen en spiegelen van de buitenruimtes ontstaat er een verticale verdeling in de gevels en worden de individuele woningen zichtbaar. Deze zelfde schakeling maakt het mogelijk om aan deze zijde in de bebouwing differentiatie aan te brengen in bebouwingstypes en grootte van woningen.



Figuur 9: gevelaanzicht vanuit de Spoorweglaan (bron: NBArchitecten)

De bebouwing loopt in hoogte af en wordt minder massaal richting de bestaande woningen aan de Acacia. De verschillende gebouwdelen en verschillende woningtypes worden geaccentueerd door het werken met verschillende kleuren metselwerk. De beëindiging van de woningen en het trappenhuis heeft een horizontale benadering. De penanten tussen de afwijkende raamverdeling zijn bekleed met duurzaam FSC-hout.

Alle appartementen beschikken verder over een eigen buitenruimte. Aan de Spoorweglaan wordt deze buitenruimte afgeschermd vanwege de spoorlijn en de daarmee samenhangende geluidbelasting op de gevel. Er is gekozen om de buitenruimte af te screenen met een serreachtige constructie. Deze constructie met glazen invulling zorgt voor een goed geluidsniveau in de buitenruimtes aan de spoorzijde. Het is mogelijk deze transparante scheiding te openen. De gevels van de galerijen worden gemaakt van geprefabriceerde gevelelementen met verduurzaamde houten gevelvulling.

Voorts wordt de parkeeropgave voor de bewoners opgelost in en op de half-verdiepte kelder in de plint. Hiervoor wordt aan de zijde van de Spoorweglaan een auto-ingang (zie links in figuur 9) tot de parkeerplaatsen in zowel de kelder, als op het parkeerdek gerealiseerd. Door de situering van de parkeerplaatsen (half verdiept en aan de achterzijde van het appartementencomplex) staan de auto's vanuit de straatzijde grotendeels uit het zicht.

Bij de buitenparkeerplaatsen worden bovendien groenvoorzieningen aangelegd, zodat er vanaf het dek geen direct zicht is op de tuinen van omliggende woningen. Veder worden er op de galerijen verticale lamellen toegepast; deze ontnemen de inkijk op de nabijgelegen woningen, maar maken het nog steeds mogelijk om naar buiten te kijken en zorgen bovendien voor voldoende daglichttoetreding in de appartementen. Op deze manier wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de privacy van de omwonenden. Tot slot is er een bezonningsstudie (zie bijlage 1) uitgevoerd die uitwijst dat het gebouw geen hinderlijke extra schaduw zal veroorzaken in de reeds aanwezige tuinen van de woningen aan de Acacia.

Beeldkwaliteit

Beeldkwaliteit gaat over planologische aspecten in combinatie met randvoorwaarden voor de architectuur. De planologische aspecten zijn verwerkt in de verbeelding en regels van onderhavig bestemmingsplan. Onderstaand zijn op basis van de nota 'Welstand met beleid' de randvoorwaarden voor de architectuur opgesomd. Op grond van voornoemde nota is bepaald dat voor nieuwe ontwikkelingen pas concrete criteria worden opgenomen wanneer een project actueel wordt. Aangezien onderhavig bestemmingsplan toeziet op een (her)ontwikkeling, is er voor geopteerd om de (welstands)criteria (zie bijlage 2) als onderdeel van de beeldkwaliteit in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen en deze vervolgens met een zogenoemd oplegdocument door de raad als beleidsregel te laten vaststellen op grond van artikel 12a van de Woningwet.

Welstandscriteria

Verschijningsvorm

Zoals uit bovenstaande planbeschrijving blijkt, voorziet het plan in de herontwikkeling van het terrein op de hoek van de Hoofdstraat en de Spoorweglaan. Om de verschijningsvorm van het appartementengebouw leesbaar te maken en het mogelijk te maken om op verschillende plaatsen met het gebouw te reageren op de context, is het gebouw visueel opgebouwd uit verschillende bouwdelen. Door de verticale opdeling zorgen de verschillende gebouwdelen voor een goede aansluiting op de historische lintbebouwing aan de Hoofdstraat. Hierdoor wordt de gemengde karakteristiek van de Hoofdstraat versterkt. Aan de Hoofdstraatzijde heeft het hoekblok een verticale verbijzondering die zichtbaar is vanaf het stationsplein. In dit element zijn buitenruimtes opgenomen en de entree voor de dienstverleningsruimte.

Daarnaast wordt het beeld aan de Spoorweglaanzijde, parallel aan de spoorlijn, juist bepaald door een meer stedelijke architectuur. Hier komen platte daken. Dit sluit aan bij de architectuur van Parkwachters, verderop aan de Spoorweglaan in de wijk Salderes.

De entree voor de woningen vormt de knip in de architectuur aan de Spoorweglaan en de dorpse aansluiting aan het lint van de Hoofdstraat. Met onderstaande criteria wordt verder richting gegeven aan de beoogde verschijningsvorm van de bebouwing.

Massa

Voor een omschrijving van de diverse bouwmassa's wordt verwezen naar de planbeschrijving.

Materialisering

Kop van de Hoofdstraat

- Gevels: metselwerk (rode tinten);
- Gevelplint: afwijkende kleur (genuanceerde grijs tinten)
- Kozijnen, ramen, deuren: hout of houtgelijkend (wit); deuren . warm grijs;
- Kozijnen, ramen en deuren in plint: hout of houtgelijkend (antraciet)
- Dakgoot: multipaint of geprefabriceerde bakgoten vlg. model (wit)
- Hellend dak: vlakke dakpannen (antraciet); (eventueel geïntegreerd met solarpanels indaksysteem

Woningen aansluiting met Hoofdstraat 68

- Gevels: metselwerk (donkerbruinrode tinten afwijkend van de gevel kop van de Hoofdstraat);
- Kozijnen, ramen, deuren: hout of houtgelijkend (antraciet); deuren evt. in accentkleur;
- Dakgoot: multipaint of geprefabriceerde bakgoten vlg. model (wit)
- Hellende daken: vlakke dakpannen keramisch (antraciet); (eventueel geïntegreerd met solarpanels Indaksysteem (zwart)

Trappenhuis

- Gevels : als trappenhuis (genuanceerde grijs tinten)
- Kozijnen, ramen, deuren : hout of houtgelijkend (antraciet); deuren evt. in accentkleur;

Woningen aan de Spoorweglaan

- Gevels: metselwerk (rode tinten);
- Kozijnen, deuren: hout of houtgelijkend (antraciet);
- Verbijzondering bovenste woonlaag: afwijkend stucwerk of hout (grijs)
- Kozijnen in verbijzondering: afstemmen op kleur gevel

- Serres ter plaatse van balkons: aluminium (antraciet) en ontspiegelt glas
- Accenten in de gevel: stucwerk, beton of natuursteen (grijs)

Wijzigingen

Wijzigingen in het bouwplan zijn toegestaan zolang aan de regels van het bestemmingsplan wordt voldaan en de (plaatsvervangend) stadsbouwmeester qua uiterlijke verschijningsvorm met het ontwerp akkoord gaat.

Status van de welstandscriteria

Deze welstandscriteria zullen in de vorm van een beleidsregel op grond van de Algemene wet bestuursrecht worden geformaliseerd. Bij de opstelling ervan is rekening gehouden met het vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenste beeld van de bebouwing. Hiermee ondersteunen de planologische regels de (welstands)criteriën en omgekeerd. Bij de beoordeling of een bouwwerk voldoet aan 'redelijke eisen van welstand' wordt eveneens acht geslagen op de architectonische kwaliteit van het ontwerp op zichzelf. Hierbij gelden de criteria zoals die 'objectief' uit de architectuur kunnen worden afgeleid.

Invulling

Binnen het gebouw worden 43 appartementen met een eigentijdse uitstraling gerealiseerd. Van deze 43 appartementen zijn 13 wooneenheden bestemd voor sociale huur. Ongeveer 40% van het complex bestaat uit relatief kleine appartementen van circa 50 m². Dit betreft onder andere de 13 wooneenheden die aangewezen zijn voor sociale huur. De overige appartementen beschikken over een oppervlakte van circa 70 m², met uitzondering van de woningen die op de hoogste verdieping in de kap worden gerealiseerd. Hier zijn maisonnettes met twee woonlagen voorzien. Aan de hand van deze invulling ontstaat er een mix van woningen met verschillende groottes, waardoor het appartementencomplex geschikt is voor meerdere doelgroepen.

Daarnaast wordt binnen het appartementencomplex, aan de zijde van de Hoofdstraat, een ruimte voor dienstverlening opgericht. Deze ruimte beschikt over een gebruiksoppervlakte van circa 420 m². Aan de hand van deze ruimte wordt de gemengde karakteristiek en uitstraling die de Hoofdstraat kent, gecontinueerd. In die zin draagt de ontwikkeling bij aan het benadrukken van de geleidelijke overgang tussen woon- en centrumgebied.

Resumé

Wat betreft ruimtelijke karakteristiek en uitstraling past het planvoornemen op deze locatie. De voorziene invulling sluit aan bij de functionele structuur van de omgeving. Met de herontwikkeling van deze locatie wordt het centrum van Best in principe stedenbouwkundig afgerond en wordt de herkenbaarheid als centrum vergroot. De realisatie van het appartementencomplex vergroot bovendien de levendigheid in het gebied en draagt bij aan de instandhouding van het lokale voorzieningenniveau.

3 Beleidskader

Binnen dit hoofdstuk vindt een beschrijving plaats van het relevante geldende beleid op zowel nationaal, provinciaal als gemeentelijk niveau. Vervolgens wordt de vertaalslag gemaakt hoe zich dit beleid verhoudt tot onderhavig planvoornemen.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk. Deze aanpak zet de gebruiker voorop, prioriteert investeringen en verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten.

De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de 13 nationale belangen, waarvoor het rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid.

Conclusie

Onderhavig planvoornemen behelst een lokale ontwikkeling van beperkte omvang. Er zijn geen nationale belangen uit de SVIR in het geding.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van onder meer bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

Conclusie:

Het planvoornemen is in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een beschrijving van de behoefte plaatsvinden en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Op grond van een overzichtsuitspraak (ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724) komt naar voren dat indien een ruimtelijk besluit voorziet in meer dan elf woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie aan te merken zijn, de ontwikkeling in beginsel als 'stedelijke ontwikkeling' te classificeren is. De realisatie van onderhavig planvoornemen kan dus als nieuwe stedelijke ontwikkeling aangemerkt worden.

Dit brengt met zich mee dat de behoefte aan het planvoornemen beschreven dient te worden. Het kan hierbij zowel om een kwantitatieve, als kwalitatieve behoefte gaan. Ter motivering van de kwantitatieve behoefte wordt gebruik gemaakt van de cijfers die voortkomen uit de afspraken die de provincie en de gemeenten met elkaar maken binnen het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO). Deze afspraken worden vastgelegd in de Regionale Agenda Wonen en zijn gebaseerd op de 'Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant'. In 2017 heeft de provincie deze prognose geactualiseerd. In vergelijking met de vorige prognose van 2014, valt de verwachte groei van de Noord-Brabantse bevolking hoger uit. Dit hangt vooral samen met hogere buitenlandse migratiesaldi en een ietwat sterkere natuurlijke aanwas.

De hogere bevolkingsgroei leidt tezamen met de vergrijzing en de individualisering tot een sterke groei van het aantal huishoudens. Hiermee groeit ook de behoefte aan woningen. In de periode 2017 tot 2030 zal de woningvoorraad in Noord-Brabant met circa 120.000 woningen toe moeten nemen, om de verwachte groei van het aantal huishoudens op te kunnen vangen en de bestaande woningtekorten terug te dringen. Regionaal zijn er wel de nodige verschillen te herkennen. In lijn met het provinciale verstedelijkingsbeleid concentreert de groei zich in de stedelijke gebieden.

Specifiek voor de regio Zuidoost-Brabant zijn in de Regionale Agenda Wonen Zuidoost-Brabant 2016 relevante ontwikkelingen ten aanzien van de woningmarkt benoemd. Om in de totale woningbehoefte voor de periode 2016 tot 2026, exclusief vervangende nieuwbouw door sloop, te kunnen voorzien dienen de 21 gemeenten in Zuidoost-Brabant gezamenlijk circa 31.000 woningen te realiseren. Een zorgvuldige afstemming van vraag en aanbod blijft hierbij van groot belang.

Voor de gemeente Best is in de periode 2016 tot 2026, rekening houdend met verwachte sloopplannen, een benodigde capaciteit geprognosticeerd van 1.715 nieuwbouwwoningen. Op 1 januari 2016 behoorden 1.120 woningen van de totale capaciteit aan plannen (1.985) tot de harde plancapaciteit. Met 65% harde plancapaciteit bestaat voldoende ruimte om mee te bewegen met de sterke dynamiek op de woningmarkt. Zo kan ingespeeld worden op nieuwe, onvoorziene inbreidingsmogelijkheden of binnenstedelijke herstructureringsopgaven. Onderhavig planvoornemen biedt een dergelijke inbreidingsmogelijkheid op een prioritaire herstructureringslocatie.

In mei 2017 heeft de provincie daarnaast een geactualiseerde woningbehoefteprognose vastgesteld en de prognose naar beneden bijgesteld van 13.715 woningen naar 13.380 woningen in een hoog scenario en 13.145 woningen in een laag scenario. De geactualiseerde prognose is vooralsnog niet geconcretiseerd in herziene afspraken in het RRO. Het RRO heeft 13 juli 2017 wel een voorzet gegeven in het 'Afsprakenkader Wonen 2017'. Hierin is opgenomen dat ruim baan gegeven wordt aan initiatieven die uitgaan van herstructurering, transformatie en inbreiding (Afspraak C).

Los van bovenstaande is het programma voor het nieuwbouwplan 'Aarle' inmiddels teruggebracht van 2.000 naar 880 woningen. Dit heeft er toe geleid dat er genoeg ruimte is ontstaan om onderhavig planvoornemen binnen de gemaakte kwantitatieve afspraken te realiseren. In kwalitatief opzicht hangt de opnamecapaciteit van appartementen daarnaast samen met het huidige aandeel appartementen in de woningvoorraad, de prijs, de locatie en de omvang van het plan. In de Woonvisie gemeente Best 2017 komt naar voren dat de gemeente er naar streeft om relatief minder eengezinswoningen aan de voorraad toe te voegen, ten gunste van meer (betaalbare) woningen voor kleinere huishoudens en andere bijzondere doelgroepen. Tevens zet de gemeente Best in op het minimaal op peil houden van het aandeel sociale voorraad, aansluitend op de ontwikkelingen in de omvang van de doelgroep. Bij inbreiding en herstructurering wordt verder onder meer ingezet op een differentiatie van woningen in prijs en type. Onderhavig planvoornemen voorziet naast 26 reguliere appartementen, tevens in 13 sociale huurwoningen. Hiermee wordt zowel tegemoet gekomen aan de wens om geschikte huisvesting aan te bieden voor kleinere huishoudens, als aan het streven om te voorzien in betaalbare huurwoningen. Bovendien zullen de koopappartementen variëren in omvang en prijscategorieën, waarmee eveneens tegemoet wordt gekomen aan de wens voor differentiatie in het woningaanbod. Het aandeel sociale huur is met 30% net iets kleiner dan het aandeel huishoudens (39%) dat is aangewezen op de sociale sector.

Voorts maakt het planvoornemen ook de realisatie van een commerciële/paramedische ruimte op een gedeelte van de begane grond mogelijk. De verwezenlijking van deze functie is op grond van het vigerende bestemmingsplan al toegestaan en wordt binnen voorliggend plan slechts gehandhaafd. Derhalve is geen verantwoording in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking benodigd.

Reflecterend op bovenstaande wordt met onderhavig planvoornemen zowel op kwantitatief, als kwalitatief gebied tegemoet gekomen aan de ontwikkeling van een duurzame woningvoorraad binnen de gemeente Best. De huur- en koopappartementen worden in diverse prijscategorieën aangeboden en zijn om die reden voor verschillende doelgroepen interessant. Vanzelfsprekend draagt de locatie in het centrum en nabij het station ook bij aan de afzetbaarheid van de appartementen.

Conclusie:

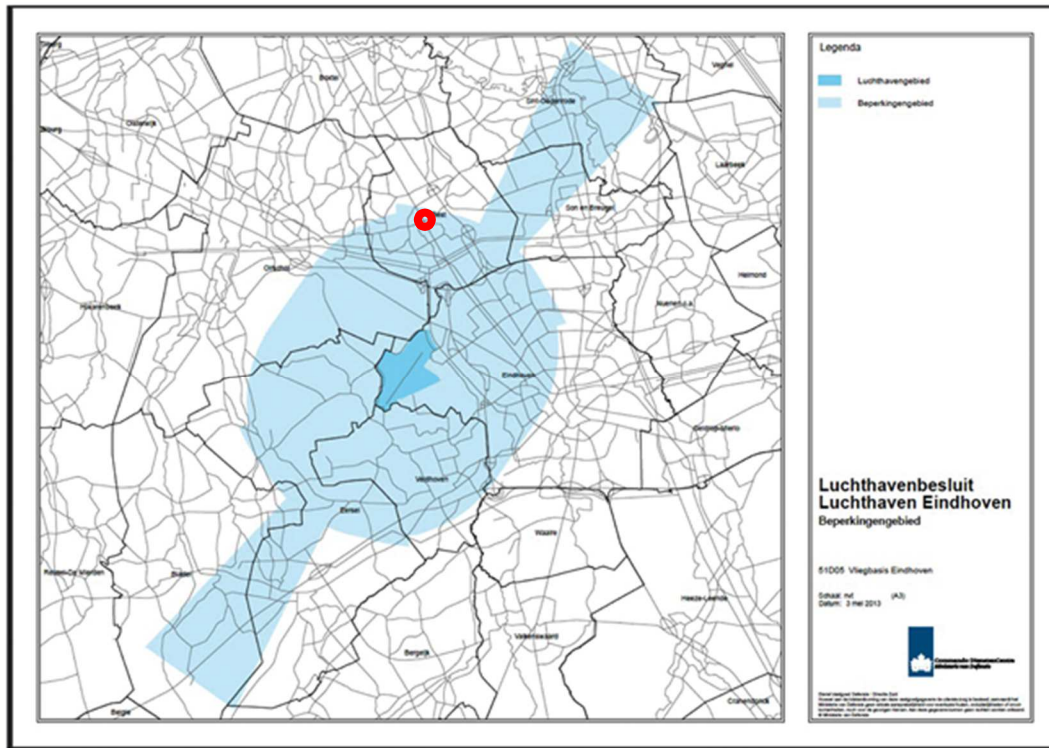
Het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking leidt tot de conclusie dat de ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik.

3.1.4 Luchthavenbesluit Eindhoven

Binnen het op 1 november 2014 in werking getreden Luchthavenbesluit Eindhoven zijn het luchthavengebied, de gebruiksmogelijkheden voor zowel militair, als burgervliegverkeer en het beperkingengebied vastgelegd. In figuur 10 is zichtbaar dat onderhavig plangebied gelegen is binnen het beperkingengebied van de luchthaven. Dit gebied bestaat uit:

- de geluidszone: binnen deze zone gelden regels voor het bouwen van geluidsgevoelige objecten, zoals woningen;
- de obstakelbeheergebieden: binnen deze gebieden gelden maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten;
- het vogelbeheersgebied: binnen dit gebied gelden regels voor bestemmingen/gebruiksmogelijkheden, die een vogelaantrekkende werking hebben.

Het plangebied bevindt zich enkel in de obstakelbeheergebieden en het vogelbeheersgebied. De maximaal toegestane bouwhoogten worden echter niet overschreden en er wordt ook geen bestemming of grondgebruik mogelijk gemaakt, waarvan een vogelaantrekkende werking uitgaat.



Figuur 10: plangebied (rood omlijnd) in relatie tot het beperkingengebied luchthaven Eindhoven

Conclusie:

Het Luchthavenbesluit Eindhoven vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (SVRO) bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De structuurvisie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt.

De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant.

Conclusie:

De ontwikkeling is in overeenstemming met de SVRO.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Best 2030

In de op 19 maart 2011 vastgestelde Structuurvisie Best 2030 beschrijft de gemeente de hoofdlijnen van haar ruimtelijk beleid tot 2030. Met een gemeenschappelijk gedragen toekomstvisie kunnen ontwikkelingen beter en met meer onderlinge samenhang tot stand worden gebracht. De structuurvisie bestaat uit twee delen. Deel A betreft de structuurvisie, waarin op basis van een beknopte analyse de (ontwikkel)visie voor het gemeentelijk grondgebied geformuleerd is. In deel B wordt daarnaast het uitvoeringsprogramma uiteengezet. Hierin is het ruimtelijk programma voor de korte en middellange termijn beschreven.

In figuur 12 is het ruimtelijk fundament uit de structuurvisie zichtbaar. Hierin wordt het toekomstbeeld voor de gemeente Best op kaart weergegeven. Het plangebied bevindt zich binnen het 'bestaand woongebied', valt binnen de aanduiding 'ontwikkeling stationsgebied en centrumgebied' en ligt aan cultuurhistorisch waardevolle structuur.



Figuur 12: plangebied (blauw omlijnd) binnen het ruimtelijk fundament (bron: Structuurvisie Best 2030)

Bestaand woongebied

De gemeente Best wil inspelen op de veranderde woningvraag. Zorgvuldig ruimtegebruik staat hierbij centraal. Door inbreiding en herstructurering worden bestaande woongebieden in de toekomst intensiever ingevuld. Verder is het aantal eenpersoonshuishoudens als gevolg van de vergrijzing en individualisering de afgelopen jaren gegroeid. Best wil onder andere bouwen voor de eigen woningbehoefte. De opvang van de regionale behoefte is hieraan ondergeschikt, maar reeds gemaakt afspraken worden gerespecteerd. In dat verband wil Best groeien naar een gemeente met maximaal 34.000 inwoners. Dit is voldoende om bestaande afspraken na te komen en om tegelijkertijd de gemoedelijke en dorps sfeer te behouden. Desalniettemin zijn herstructurerings- en intensiveringsprocessen in beginsel overal binnen het bestaand woongebied mogelijk. Door levensloopbestendige woningen te bouwen kunnen mensen zo lang mogelijk blijven wonen en leven in de eigen (woon)omgeving.

Nieuwbouw dient in maat en schaal te passen in zijn omgeving. Gezien het dorpskarakter ligt de nadruk bij inbreiding op het bouwen in verschillende typologieën en prijsklassen. Hoogbouw is slechts op beperkte schaal mogelijk. Gestapelde woningen van beperkte omvang zijn in beginsel overal in het woongebied mogelijk, mits passend in de stedenbouwkundige structuur. Daarnaast is het van groot belang dat door intensivering en meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit en de ruimtelijke kwaliteit wordt verhoogd. Daarbij is aandacht nodig voor de representativiteit van de bebouwing, met name aan de ontsluitingswegen en de spoorweg. De realisatie van herkenbare eyecatchers nabij de aansluitpunten kan een versterking van het profiel van Best betekenen.

Ontwikkeling stationsgebied en centrumgebied

In het centrum van Best ligt een omvangrijke herontwikkelingsopgave. Het accent ligt op detailhandel, leisure en wonen. In dat verband zet de gemeente Best zich specifiek in voor de opwaardering van het stations- en centrumgebied, bestaande uit onder andere (vervangende) nieuwbouw en een herinrichting van de openbare ruimte. De stationsomgeving kan worden ontwikkeld als entree naar het centrum. Een concentratie van verschillende functies markeert deze entree tot het centrum. Daarnaast liggen binnen het centrum- en stationsgebied kansen voor beeldbepalende, wijkoverstijgende voorzieningen.

Cultuurhistorisch waardevolle structuur

De Oirschotseweg, Hoofdstraat, Nieuwstraat en Sint Oedenrodenseweg behoren tot een cultuurhistorisch waardevolle structuur. Deze lijn wordt gekenmerkt door de variatie in functie, bebouwingsmassa en het landelijk en dorps karakter. Dit karakteristieke beeld dient behouden te worden en waar mogelijk in kwalitatieve zin te worden versterkt. Eventuele nieuwbouw moet het bestaande karakter respecteren. Verdichting van het lint is in bepaalde gevallen mogelijk, indien dit tot een ruimtelijke kwaliteitsverbetering leidt. Niet-woonfuncties binnen de linten kunnen getransformeerd worden naar wonen, indien de te transformeren functie overbodig is geworden en er geen sprake is van belemmeringen voor bestaande functies. Nieuwbouw in de linten dient qua maat en schaal passend te zijn in de omgeving. In het centrum is de uitwisseling van meerdere functies mogelijk en is daarnaast ruimte voor een grootschalige herontwikkeling.

Conclusie

Onderhavig plangebied betreft een inbreidingslocatie, bevindt zich op een zichtlocatie vanuit het spoor en fungeert vanuit het stationsgebied als entree van het centrum. Een markant, meerlaags gebouw met een commerciële ruimte in de plint is op deze locatie passend binnen de stedenbouwkundige en functionele structuur. Het planvoornemen draagt daarnaast bij aan de woningbehoefte en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en past daarmee binnen de kaders van de structuurvisie.

3.3.2 Woonvisie gemeente Best 2017 'Wonen met visie'

De Woonvisie gemeente Best 2017 'Wonen met visie' vervangt de Woonvisie 2008. Binnen deze woonvisie worden een aantal (strategische) keuzes gemaakt op het vlak van volkshuisvesting. Zo zet de gemeente Best vanaf 2017 in op het bouwen van circa 200 woningen per jaar. Daarbij wordt gestreefd naar het minimaal op peil houden van het aandeel sociale voorraad, aansluitend op de ontwikkelingen in de omvang van de doelgroep. Bij elk nieuwbouw-, herstructurerings- of transformatieproject wordt afgewogen hoeveel procent sociale koop en huur nodig is om de sociale voorraad op peil te houden. Gezien de opgave die er ligt is het van belang het aandeel sociale voorraad (38%) ongeveer even groot te laten zijn als het aandeel huishoudens dat aangewezen is op de sociale sector (39%).

Verder wordt beoogd om relatief minder eengezinswoningen aan de voorraad toe te voegen, ten gunste van meer (betaalbare) woningen voor kleinere huishoudens en andere bijzondere doelgroepen. Bij inbreiding en herstructurering wordt daarnaast onder meer ingezet op een differentiatie van woningen in prijs en type. Tot slot geldt dat de vraag naar betaalbare huurwoningen onverminderd groot blijft de komende jaren en dat de gemeente inzet op het versterken van de stedelijkheid in het centrum.

Conclusie

Het planvoornemen draagt met circa 30% sociale huurwoningen bij aan het op peil houden van de sociale woningvoorraad, komt tegemoet aan de toekomstige woningbehoefte en verstrekt de stedelijkheid van het centrum. Hiermee past het plan binnen de uitgangspunten van de woonvisie.

4 Verantwoording

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is het verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten. In dit hoofdstuk vindt derhalve een verantwoording plaats van de verschillende relevante omgevingsaspecten en wordt de haalbaarheid van de ontwikkeling aangetoond.

4.1 Milieuaspecten

4.1.1 Bodem

Voor iedere bestemmingsplanwijziging dient in principe onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De bodemkwaliteit kan immers van invloed zijn op de beoogde functie en/of de financiële haalbaarheid van het planvoornemen.

In bijlage 3 is het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek (conform NEN 5740) opgenomen. Hieruit blijkt onder meer dat de bodem van het plangebied voornamelijk bestaat uit zwak tot sterk siltig en zeer fijn tot matig fijn zand. Daarnaast zijn er in de zintuigelijk schone bovengrond licht verhoogde gehalten aan cadmium, lood, zink, PAK en PCB aangetoond. Het zintuigelijk verontreinigd grondmengmonster is analytisch niet verontreinigd en in de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. In het grondwater zijn eveneens geen verontreinigingen geconstateerd.

De vooraf gestelde hypothese dat de onderzoekslocatie als verdacht dient te worden beschouwd, wordt op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd. Gelet op de aard en mate van verontreiniging bestaat er echter geen reden voor nader onderzoek. Gelet op het feit dat er uit het vooronderzoek geen aanwijzingen zijn gevonden dat er asbest in de bodem terecht is gekomen én in het opgeboorde materiaal zintuigelijk geen asbestverdachte materialen zijn waargenomen, wordt vervolgonderzoek naar de parameter asbest eveneens niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Wat betreft de milieuhygiënische bodem- en grondwaterkwaliteit, treden dan geen belemmeringen voor het planvoornemen op.

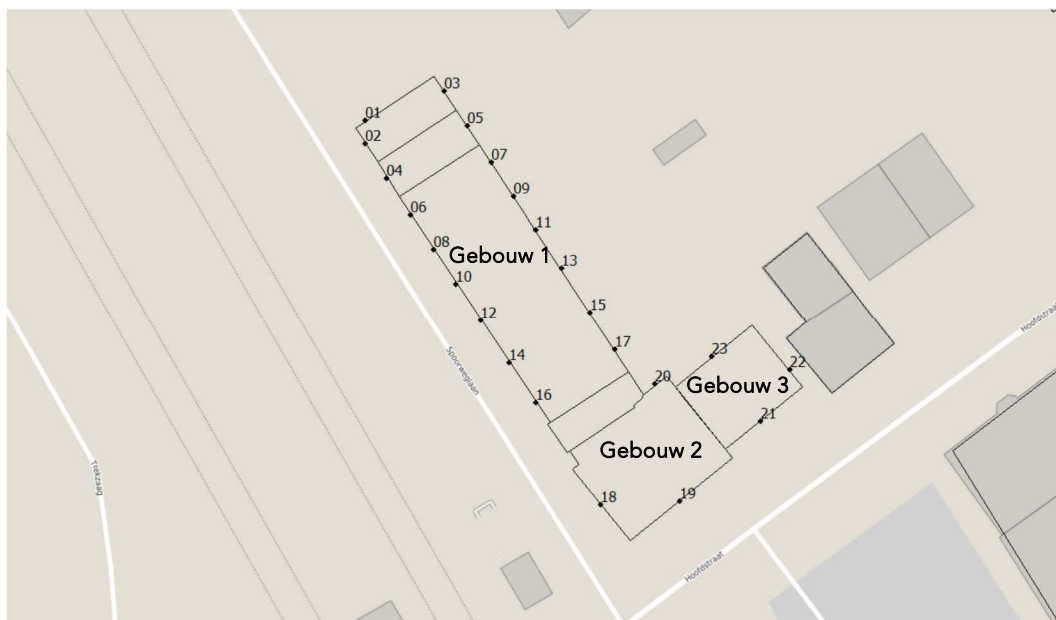
4.1.2 Akoestiek

In Nederland zijn ter bescherming tegen geluidhinder normen vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). In deze wet zijn normen opgenomen voor geluid van zowel weg- en railverkeer, als bedrijven. Er gelden voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de geluidbelasting op gevels van woningen, ziekenhuizen en scholen (de zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen). Het planvoornemen maakt een geluidsgevoelige bestemming in de vorm van een appartementencomplex mogelijk.

Weg- en railverkeer

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidszone van een spoorweg (tracé 's-Hertogenbosch-Eindhoven) en valt daarnaast ook binnen de geluidszones van de wegen Hoofdstraat, Oirschotseweg en Spoorweglaan. Om deze reden is een akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaai uitgevoerd (zie bijlage 4). In het kader van een goede ruimtelijke ordening, zijn daarbij tevens de nabijgelegen 30 km/uur-wegen Acacia, Trekzaag, Spoorstraat en Uitkanter betrokken.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er ten gevolge van de Hoofdstraat, de Oirschotseweg en de Spoorweglaan een overschrijding optreedt van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB. Daarnaast wordt de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB overschreden op de gebouwen 2 en 3 (zie figuur 13 voor de verschillende gebouwonderdelen).



Figuur 13: gebouwonderdelen en gemodelleerde toetspunten akoestisch onderzoek (bron: Econsultancy)

Ten gevolge van de spoorweg treedt ook een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB op. Daarnaast wordt de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB op de gebouwen 1 en 2 overschreden. De berekende geluidsbelastingen zijn opgenomen in onderstaande tabel 1.

gebouw	spoorweg	Hoofd- straat	Oirschot- seweg	Spoor- weglaan	Acacia	Trekzaag	Uitkanter	Spoor- straat
gebouw 01	73	49	51	56	27	40	30	41
gebouw 02	71	65	55	55	27	39	28	43
gebouw 03	50	64	49	37	27	21	19	40

Tabel 1: geluidsbelastingen als gevolg van verkeer (L_{DEN} [dB]) (bron: Econsultancy)

Op basis van voorgaande is voor zowel de spoorweg, als voor de Hoofdstraat, de Oirschotseweg en de Spoorweglaan een afweging van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk.

Maatregelenafweging

Binnen de maatregelenafweging dienen bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen overwogen te worden. Het beperken van de rijsnelheid of de verkeersintensiteiten van de Hoofdstraat, de Oirschotseweg en de Spoorweglaan zijn onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregelen. Verder is een verplaatsing van de appartementen gezien de beperkte ruimte op de kavels niet efficiënt.

Bronmaatregelen

Wat betreft eventuele bronmaatregelen beschikt de Spoorweglaan over een standaard asfaltverharding (dicht asfaltbeton, DAB). Met een stiller wegdektype (zoals SMA-NL5) zou een reductie van 1 dB behaald kunnen worden. In dat geval zou het wegdek over minstens 90 meter lengte van de Spoorweglaan vervangen dienen te worden. De totale kosten hiervoor bedragen circa € 22.000,-. De hiermee gepaard gaande reductie van 1 dB is onvoldoende om tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te komen. Een dergelijke investering wordt niet doelmatig geacht.

De Hoofdstraat beschikt verder over elementenverharding in keperverband. Met een stiller wegdektype zoals een standaard asfaltverharding zou de benodigde reductie van 2 dB behaald kunnen worden om tot de maximaal te ontheffen waarde te komen. Voor een efficiënte bronmaatregel dient over minstens 60 meter lengte van de Hoofdstraat het wegdektype te worden vervangen. Bij een eenheidsprijs van € 35,- per m² bedragen de totale kosten voor het vervangen van het wegdek circa € 21.000,-.

De Oirschotseweg beschikt over een elementenverharding in keperverband en deels referentiewegdek. De vervanging van het wegdek over een beperkte lengte zal in verband met

beheer en onderhoud op overwegende bezwaren stuiten vanwege het optrekkend en afremmend verkeer van en richting station Best. Het vervangen van de bestaande verharding wordt dan ook niet doelmatig geacht.

De geluidsbelasting ten gevolge van de spoorweg kan met maximaal 3 dB worden gereduceerd door het toepassen van raildempers. De kosten van een raildemper bedragen voor een enkelspoor € 1.063,- per strekkende meter. Met het toepassen van een raildemper over circa 95 meter lengte kan de geluidsbelasting niet worden gereduceerd tot de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB. De totale kosten voor deze maatregel bedragen circa € 400.000,-. Deze maatregel wordt in relatie tot de kleinschaligheid van het plan financieel niet doelmatig geacht.

Overdrachtsmaatregelen

Voor overdrachtsmaatregelen als gevolg van het wegverkeer van de Hoofdstraat, de Oirschotseweg en de Spoorweglaan geldt dat het realiseren van geluidswallen en/of schermen nooit in verhouding met de kleinschaligheid van het geprojecteerde plan kan zijn. Daarnaast zullen afschermende maatregelen vanwege de ontsluiting van de woningen maar zeer beperkt mogelijk en bovendien binnen stedelijk gebied niet wenselijk zijn. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard stuiten.

De nieuwbouw bestaande uit twee tot zes bouwlagen zorgt voor de geluidwering voor de rest van het achterliggende terrein. Doordat de nieuwe bebouwing aan de zijde van het spoor wordt geconcentreerd, ontstaat een geluidluw gebied aan de achterzijde.

Het verhogen van het bestaande geluidsscherm langs het spoor kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Middels een verhoging van 4,5 meter van het bestaande geluidsscherm kan de benodigde reductie van 5 dB behaald worden om tot de maximaal te ontheffen waarde te komen. De totale lengte van het geluidsscherm dient minimaal 95 meter te bedragen. De totale kosten van het te realiseren geluidsscherm bedragen, uitgaande van een basis eenheidsprijs, tenminste € 214.000,-. De kosten voor het geluidsscherm worden ten opzichte van de appartementen met een relevante reductie tot aan maximaal te ontheffen waarde financieel niet doelmatig geacht. Het treffen van een overdrachtsmaatregel ten behoeve van het spoor zal op overwegende financiële bezwaren stuiten.

Gevelmaatregelen als gevolg van railverkeer

Bij een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB worden er aanvullende eisen aan de appartementen gesteld ten aanzien van de indeling en de aanwezigheid van een geluidluwe gevel. Uitgaande van de stedenbouwkundig opzet van het bouwplan en de

berekende geluidsbelastingen, dient rekening gehouden te worden met het volgende. Aan de spoorzijde wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. De geluidbelasting bedraagt maximaal 73 dB. Achter gevels met een geluidsbelasting van meer dan 68 dB mogen geen geluidgevoelige vertrekken worden geprojecteerd, tenzij deze gevel als 'dove gevel' wordt uitgevoerd. Alle appartementen beschikken over een geluidluwe (achter)zijde waaraan tenminste één of meerdere verblijfsruimten gesitueerd zijn.

Voor alle balkons aan de spoorzijde wordt geadviseerd om een geluidscherm c.q. schermgevel toe te passen (zie figuur 12 aangegeven met geel). De geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer op de daadwerkelijke gevel achter deze schermgevel dient lager te zijn dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Hiervoor is een reductie van 18 dB noodzakelijk (een en ander dient in een latere fase nader uitgewerkt c.q. gedimensioneerd te worden). In het bouwplan dienen schermgevels en dove gevels opgenomen te worden, waarna uit het onderzoek naar de geluidwering van de gevels zal moeten blijken of aan de grenswaarden wordt voldaan. Daarnaast dient de schermgevel met behoud van geluidafschermende werking voorzien te worden van openingen voor voldoende luchtverversing. Door toepassing van een geluidscherm c.q. schermgevel is het mogelijk om verblijfsruimten met te openen delen aan de spoorzijde te situeren. De gevels die in figuur 14 zijn aangegeven met een rood kader mogen niet voorzien worden van te openen delen. Deze gevels worden derhalve doof uitgevoerd.



Figuur 14: gevelmaatregelen in relatie tot het spoor (bron: Econsultancy)

Gevelmaatregelen als gevolg van railverkeer

Aan de Hoofdstraat wordt de maximale ontheffingswaarde op een aantal punten overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 70 dB (zonder aftrek) als gevolg van het wegverkeer. Voor de balkons gelegen op de eerste tot en met de vierde verdieping (zie figuur 15, aangegeven met geel) wordt geadviseerd om een geluidscherm c.q. een schermgevel toe te passen. De in rood aangegeven gevels van de appartementen in figuur 15 mogen niet voorzien worden van te openen delen. De overige appartementen (in figuur 15 aangegeven met groen) mogen wel voorzien worden van te openen delen. De toepassing van een geluidscherm c.q. schermgevel ten behoeve van een geluidluwe buitenruimte voor deze appartementen is geen eis. Voor deze appartementen dient een ontheffing te worden aangevraagd en is er in het kader van de aanvraag van het bouwdeel van de Omgevingsvergunning een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk.



Figuur 15: gevelmaatregelen in relatie tot het wegverkeer (bron: Econsultancy)

Aangezien de voorkeursgrenswaarden overschreden worden, is het noodzakelijk om gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure een hogere waardeprocedure te doorlopen. Hiervoor is op 2 december 2019 een aanvraag/verzoek (zie bijlage 5) ingediend. Op basis hiervan is vervolgens het in bijlage 6 opgenomen besluit hogere grenswaarde samengesteld. De hierin opgenomen eisen zijn via de planregeling voorwaardelijk gesteld aan zowel het bouwen, als gebruiken van de voorziene appartementen. Onderstaand wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van hogere waarden uiteengezet. In bijlage 7 is een toelichting ten behoeve van het afwijken van dit beleid opgenomen. Deze toelichting maakt integraal onderdeel uit van voornoemd besluit.

Beleid hogere waarden

De gemeente hanteert voor het vaststellen van hogere waarden het 'Ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure'. Een ontheffing kan worden verleend wanneer zowel aan de hoofd- als subcriteria van het beleid wordt voldaan.

Hoofdcriteria

Indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijk of financiële aard, is een hogere waarde mogelijk.

Onderstaand volgt een opsomming van de verschillende ontheffingscriteria:

- bronmaatregelen zijn niet mogelijk;
- stedenbouwkundige maatregelen zijn niet mogelijk;
- verkeerskundige maatregelen zijn niet mogelijk;
- landschappelijke bezwaren;
- financiële overwegingen.

Naast de bovengenoemde hoofdcriteria moet aan één van de onderstaande subcriteria worden voldaan. Alleen dan kan worden afgeweken van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Subcriteria

Voor het plan (wegverkeerslawaaï in een binnenstedelijke situatie) zijn de volgende subcriteria van belang:

- in een dorps- of stadsvernieuwingsplan worden opgenomen;
- door de situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend -, of voor andere gebouwen of geluidgevoelige objecten;
- nodig zijn vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid;
- een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- bestaande bebouwing vervangen.

In de voorliggende situatie zijn de subcriteria genoemd onder a, b, d van toepassing. Daarnaast geldt voor de appartementen specifiek voor railverkeerslawaaï tevens het sub-criterium:

- situering in de omgeving van een station of halte.

Als aanvullende eis wordt gesteld dat bij alle lawaaisoorten de woningen zullen beschikken over tenminste een geluidluwe gevel en dat bij de indeling rekening gehouden wordt met de geluidbelaste zijde. De verblijfsruimten en de tot de woning behorende buitenruimte worden niet gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidbelasting optreedt.

Conclusie weg- en railverkeerslawaaï

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat in verband met de overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten opzichte van railverkeerslawaaï en verkeerslawaaï per gebouw- of geveldeel een hogere grenswaarde aangevraagd dient te worden. Door toepassing van dove gevels en schermgevels wordt voldaan aan de grenswaarde. Verwijzend naar het gemeentelijk beleid is er sprake van appartementen, die (als subcriteria):

- in een dorps- of stadsvernieuwingsplan worden opgenomen;
- door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen – in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend -, of voor andere gebouwen of geluidgevoelige objecten;
- door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden.

Met de huidige stedenbouwkundige opzet van het plan kan worden voldaan aan de te verwachten aanvullende eisen c.q. randvoorwaarden. De geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer op de daadwerkelijke gevel achter de schermgevel dient lager of gelijk te zijn aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting. In het bouwplan dienen schermgevels en dove gevels opgenomen te worden, waarna uit onderzoek naar de geluidwering van de gevels zal moeten blijken of aan de grenswaarden wordt voldaan. Indien ontheffing verkregen wordt, dienen in de geluidbelaste gevels van verblijfsgebieden, geluidwerende voorzieningen conform het Bouwbesluit te worden aangebracht en dient het geluidscherm c.q. de schermgevel ter plaatse van de balkons gerealiseerd te worden.

Industriële bronnen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de zone van een industrieterrein, waarop de vestiging van zogenaamde grote lawaaimakers is toegestaan.

Conclusie

Industrielawaai vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Vliegverkeer

In paragraaf 3.1.4 is reeds vermeld dat het plangebied zich buiten de geluidzones van het Luchthavenbesluit Eindhoven bevindt. Een verantwoording ten aanzien van geluid als gevolg van luchtvaartverkeer is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Vliegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.1.3 Luchtkwaliteit

Bij de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit moet enerzijds aangetoond worden dat een ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een (significante) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen en anderzijds dat ter plaatse van het plangebied sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De belangrijkste regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is opgenomen in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer. In de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Plan als bron

Voor ontwikkelingen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging, hoeft niet getoetst te worden aan de grenswaarden. In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Zo is er voor woningbouwlocaties geen onderzoek nodig indien een dergelijke locatie met één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 woningen omvat, of met twee ontsluitingswegen, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat. Onderhavig planvoornemen voldoet niet aan deze aantallen en draagt dan ook per definitie niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Met deze Algemene Maatregel van Bestuur wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer en richt zich op de bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor stikstofdioxide en fijnstof. Het gaat dan met name om kinderen, ouderen en zieken.

Het besluit voorziet in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is als een 'gevoelige bestemming' mogelijk wordt gemaakt. Voor rijkswegen geldt een zone van 300 meter aan weerszijden en langs provinciale wegen 50 meter, gemeten vanaf de rand van de weg. Het plangebied bevindt zich niet binnen een dergelijke zone en voorziet bovendien niet in de realisatie van een gevoelige bestemming in de zin van het Besluit gevoelige bestemmingen.

Blootstelling in het kader van een goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van blootstelling aan luchtverontreiniging ter plaatse van het plangebied. Om aan te tonen dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, heeft een luchtkwaliteitscheck plaatsgevonden via de Grootschalige Concentratie en Depositiekaarten van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze kaarten maken de luchtkwaliteit in Nederland in zowel de bestaande, als de toekomstige situatie inzichtelijk en zijn samengesteld op basis van metingen en modelberekeningen. In tabel 2 zijn de resultaten voor het plangebied opgenomen.

	Stikstofdioxide (NO ₂)	Fijn stof (PM _{2,5})	Fijn stof (PM ₁₀)
2015	22,40 µg/m ³	12,32 µg/m ³	20,22 µg/m ³
2020	17,59 µg/m ³	12,00 µg/m ³	19,44 µg/m ³
2025	14,94 µg/m ³	10,61 µg/m ³	17,77 µg/m ³
2030	12,24 µg/m ³	9,222 µg/m ³	16,10 µg/m ³

Tabel 2: luchtkwaliteit bestaande en toekomstige situatie op basis van de x-y coördinaten 155090-391370 en de gegevens uit 2018 (bron: <http://geodata.rivm.nl/gcn/>)

Uit de gemeten en berekende achtergrondconcentraties blijkt dat deze ruim onder de wettelijke normen van 40 µg/m³ blijven. Op basis van de grootschalige concentratiekaart valt bovendien te concluderen dat er in het plangebied een afname van zowel stikstof, als fijnstof op de middellange termijn verwacht wordt.

Conclusie

Gelet op voorgaande is ter plaatse sprake van een goed woon- en leefklimaat. Daarmee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor het planvoornemen.

4.1.4 Trillingen

Treinpassages kunnen resulteren in trillingshinder voor bewoners van gebouwen nabij een spoorlijn. Op basis van trillingmetingen en berekeningen van de trillingsoverdracht kan worden bepaald of het wenselijk is om beperkingsmaatregelen voor mogelijke trillingshinder te treffen. Het onderzoeksgebied voor trillingen als gevolg van spoorwegen ligt vrijwel altijd binnen een afstand van ongeveer 100 meter vanaf de bron.

In Nederland bestaan er geen wettelijke normen voor het voorkomen van trillingshinder. In de praktijk wordt echter veelal gebruik gemaakt van de 'Meet- en beoordelingsrichtlijn B: hinder voor personen in gebouwen' van Stichting Bouwresearch (SBR). Deze richtlijn bevat een paragraaf die bepalingen bevat ten aanzien van trillingen als gevolg van spoorverkeer. Zo zijn er specifieke richt- en streefwaarden opgenomen voor de beoordeling van trillinghinder.

Indien uit onderzoek blijkt dat trillingsreducerende maatregelen nodig zijn, dan zijn er in principe drie mogelijkheden, te weten bij de bron, bij de overdacht en bij het gebouw. Maatregelen bij de bron en in het overdrachtsgebied zijn vaak zeer kostbaar en moeilijk realiseerbaar. Aan het gebouw zelf kunnen in bepaalde gevallen relatief eenvoudige maatregelen worden getroffen. Dit kan in de vorm van het inpakken van de fundatie of door toepassing van een trillingdempende isolatie in de fundatie, waarbij de bodemtrillingen worden geïsoleerd van de bovenliggende constructie.

Beoordeling

Onderhavig plangebied bevindt zich op circa 20 meter afstand van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven. De spoorlijn ter plaatse bevindt zich vanwege de nabije entree van de tunnelbak, verdiept ten opzichte van het plangebied. Gelet op voorgaande is een trillingsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 8). Hieruit is gebleken dat de hoogst berekende trillingssterkte (V_{max}) ten gevolge van een treinpassage voor de twee meetpunten respectievelijk 0,24 en 0,23 bedragen. Als gevolg hiervan voldoen de trillingssterktes in de dag- en avondperiode aan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn B, maar treedt in de nachtperiode een overschrijding op van de streefwaarde A_2 met circa 21%. De mate van overschrijding is echter beperkt, waardoor geconcludeerd kan worden dat deze niet bij zal dragen aan een grotere hinderbeleving dan een trillingssterkte die wel voldoet aan de streefwaarde in de nachtperiode. In termen van hinderbeleving is het verschil tussen 0,24 (voldoet niet aan SBR-Richtlijn B) en 0,19 (voldoet wel aan SBR-Richtlijn B) niet waarneembaar. In de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) wordt een toename van 30% aangehouden als grens voor een waarneembare toename. Bovendien is de kans groot dat deze overschrijding in werkelijkheid, na de realisatie van het gebouw, nog kleiner zal zijn of wellicht niet meer voorkomt.

Conclusie

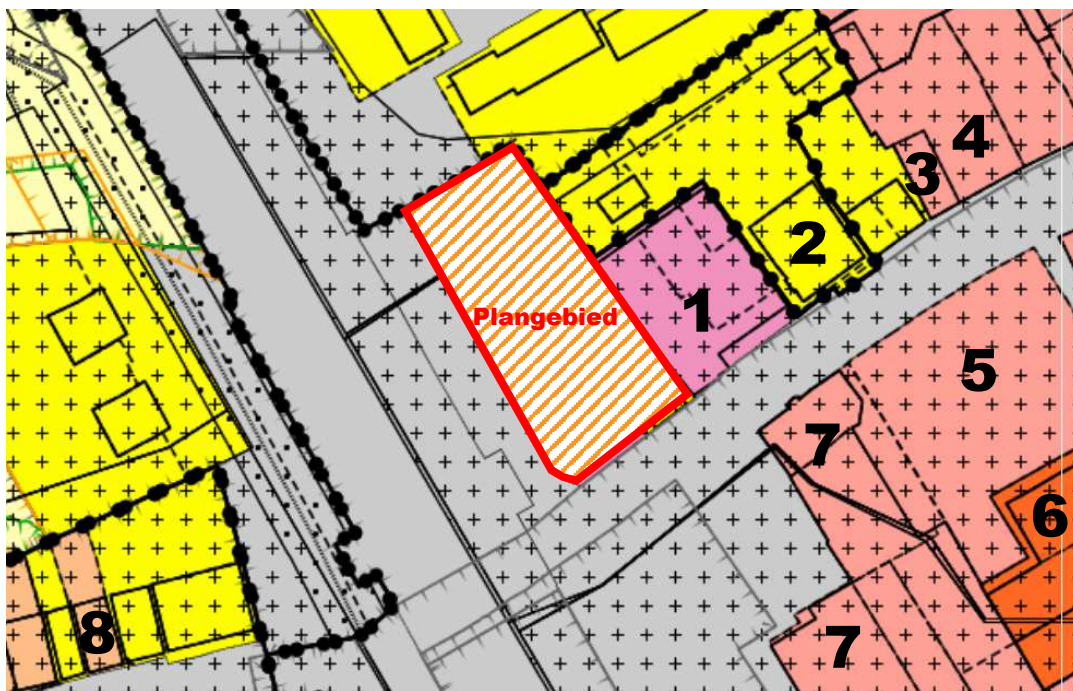
Op basis van uitgevoerd trillingsonderzoek kan geconcludeerd worden dat een goed woon- en leefklimaat in het voorziene gebouw voldoende gewaarborgd kan worden.

4.1.5 Bedrijven en milieuzonering

Ter bescherming van de leefkwaliteit dient er een noodzakelijke ruimtelijke scheiding aangebracht te worden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Deze scheiding is enerzijds nodig om het woon- en leefklimaat van milieugevoelige objecten (zoals woningen) niet aan te tasten. Anderzijds is een bepaalde afstand van milieugevoelige objecten noodzakelijk om bedrijven of andersoortige milieubelastende functies niet te beperken in hun rechten en (bedrijfs)activiteiten.

De toelaatbaarheid van milieubelastende ofwel milieugevoelige functies kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In deze brochure is een richtafstandenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukeurmerken van typen bedrijven. In de VNG-brochure wordt daarnaast onderscheid gemaakt tussen de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. In een gemengd gebied mogen de richtafstanden met één afstandsstep worden verminderd. Dit betekent dat de richtafstanden van de eerstvolgende lagere milieucategorie gehanteerd mogen worden. Onderhavig plangebied bevindt zich in het centrum van Best. Ter plaatse bevindt zich een diversiteit aan functies, waardoor met recht gesteld kan worden dat het plangebied in gemengd gebied gelegen is.

De nieuwe woonfunctie die aan de hand van voorliggend plan gerealiseerd wordt, dient op voldoende afstand te liggen van milieubelastende objecten. Hierbij dient naast de feitelijk aanwezige functie, tevens getoetst te worden aan de maximale planologische (ontwikkel)ruimte die het bestemmingsplan biedt. In figuur 16 zijn de direct omliggende milieubelastende functies en activiteiten in kaart gebracht. Vervolgens heeft in de bijbehorende tabel een beoordeling van de inpasbaarheid ten aanzien van de richtafstanden en de daarmee samenhangende (potentiële) hindercontouren plaatsgevonden.



#	Aanwezige functie (+ categorie)	Bestemmingsplanruimte	Richt-afstand ¹	Werkelijke afstand ²
1	Kantoor (overige zakelijke dienstverlening: kantoren)	Dienstverlening en tevens bestaand wonen	0 m.	0 m.
2	Multifunctionele ruimte (meer categorieën mogelijk)	Naast wonen, tevens dienstverlening en horeca 'categorie 1'	0 m.	35 m.
3	Bank (banken, verzekeringswezen, beurzen)	Detailhandel en tevens dienstverlening en bestaand wonen	0 m.	69 m.
4	Natuurwinkel (supermarkten, warenhuizen)	Detailhandel, tevens in volumineuze goederen, en bestaand wonen	0 m.	70 m.
5	Parkeerterrein (autoparkeerterreinen, parkeergarages)	Detailhandel, uitsluitend in de vorm van parkeervoorzieningen	10 m.	37 m.
6	Zalencentrum (conferentie-oorden en congrescentrum)	Horeca tot en met 'categorie 4' en bestaand wonen	0 m.	72 m.
7	Meubel- en tapijtencentrum (detailhandel – restcategorie)	Detailhandel, uitsluitend in volumineuze goederen t.b.v. woninginrichting	0 m.	17 m.
8	Kledingwinkel (detailhandel – restcategorie)	Gemengd, naast wonen tevens detailhandel (enkel op begane grond)	0 m.	100 m.
¹ : gebaseerd op omgevingstype 'gemengd gebied' ² : gemeten van bestemmingsvlak tot bestemmingsvlak				

Figuur 16: plangebied ten opzichte van omliggende (milieubelastende) functies/bestemmingen (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl – eigen bewerking)

Uit bovenstaande toets blijkt dat er wat betreft de vestiging van een milieugevoelige functie ter plaatse geen overschrijdingen van de richtafstanden optreden.

Voorts dient de dienstverleningsruimte beoordeeld te worden op de inpasbaarheid ten opzichte van de omliggende milieugevoelige objecten. Hiervoor is het van belang om na te gaan welke functies zich op grond van de bestemmingsplanregels kunnen vestigen binnen deze ruimte. Aan het bouwvlak is een functieaanduiding 'dienstverlening' toegekend. Aan de hand hiervan is het toegestaan om op de begane grond van het gebouw tevens dienstverlening te huisvesten. De dienstverleningsfuncties die onderhavig bestemmingsplan mogelijk maakt vallen binnen de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' onder meer te typeren als 'overige zakelijke dienstverlening: 'kantoren' en 'artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven', beide met een maximale richtafstand van 10 meter. Als gevolg van de locatie binnen gemengd gebied kan de richtafstand met één afstandsstap naar beneden worden bijgesteld, waardoor een richtafstand van 0 meter gehanteerd kan worden.

Conclusie

Er ontstaan voor de toegestane functies geen belemmeringen ten aanzien van de richtafstanden zodat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.1.6 Milieueffectrapportage

Onderhavig planvoornemen kan worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit houdt in dat er een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Aangezien de drempelwaarden in kolom 2 niet overschreden worden, kan volstaan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Uit de m.e.r.-beoordeling en de bijbehorende aanmeldingsnotitie (zie bijlage 9) is gebleken dat er als gevolg van het planvoornemen geen belangrijke nadelige milieueffecten optreden.

Conclusie

Er bestaat geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van m.e.r.-procedure dan wel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure. Het bevoegd gezag heeft deze conclusie bekrachtigd middels een (vormvrij) m.e.r.-beoordelingsbesluit.

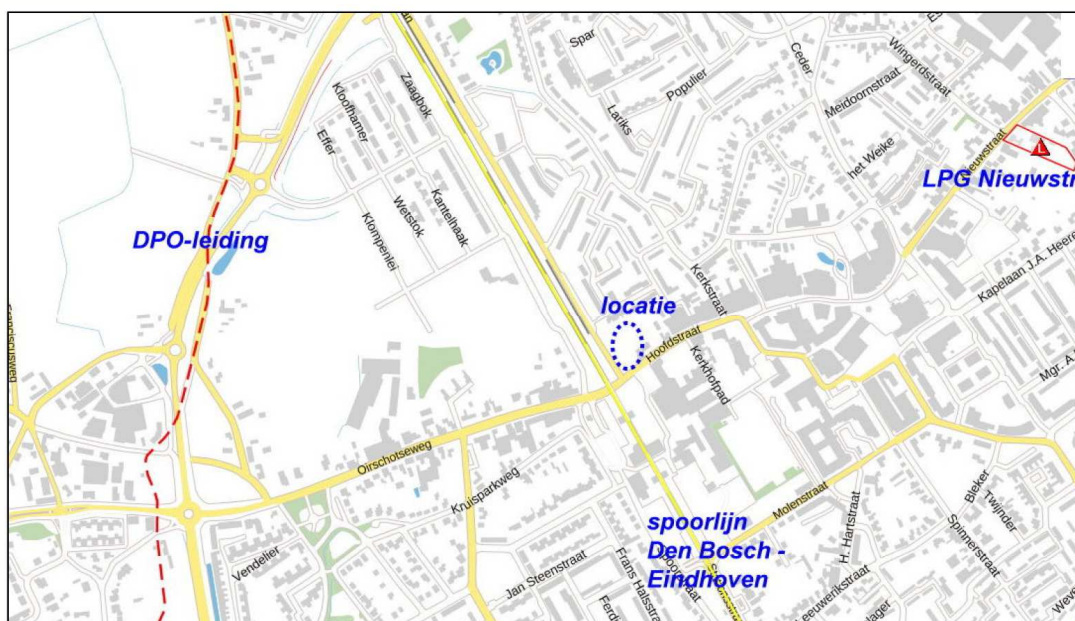
4.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling is een onderzoek verricht om te bepalen of sprake is van overschrijding van de normen ten aanzien van de relevante veiligheidsaspecten. De onderzoeksrapportage is als bijlage 10 opgenomen.

4.2.1 Risicobronnen

Met behulp van de provinciale risicokaart zijn de risicobronnen in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt (zie figuur 17). Op basis hiervan blijkt dat er zich een drietal risicobronnen in de nabijheid bevinden, te weten een LPG-tankstation (Nieuwstraat 62), een hogedruk DPO-leiding en de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven. Gezien de afstand tot het LPG-tankstation en de DPO-leiding van respectievelijk 750 en 700 meter, kan geconcludeerd worden dat er geen overlap is met de invloedsgebieden van de betreffende risicobronnen.



Figuur 17: uitsnede provinciale risicokaart

Op grotere afstand van het plan zijn nog de rijkswegen A2 (circa 1 km oostelijk) en A58 (ruim 2,5 km zuidelijk) gelegen. De A2 heeft een invloedsgebied van 880 meter op basis van het vervoer van stoffen in categorie LT2¹. Deze transportroute is niet van invloed op het plan. Vanwege transporten in categorie LT3 bedraagt het invloedsgebied van de A58 4.000 meter. In de verantwoording van het groepsrisico wordt hier verder op ingegaan.

Voorts bevindt zich op circa 25 meter afstand van het bouwvlak de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven. Deze spoorlijn is opgenomen in de Regeling basisnet bijlage II. Dit houdt in dat de spoorlijn over een onderzoekszone van 200 meter beschikt, er een plasbrandaandachtsgebied aanwezig is van 30 meter en een 10^{-6} PR-contour heeft van 1 meter. Daarmee valt het plangebied binnen de onderzoekszone en het plasbrandaandachtsgebied. Als gevolg daarvan is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd.

4.2.2 Kwantitatieve risicoanalyse

In deze risicoanalyse wordt met betrekking tot het plasbrandaandachtsgebied aangegeven dat de spoorlijn ter hoogte van het plangebied verdiept in een tunnelbak gelegen is. Dit zorgt ervoor dat vloeistoffen het plangebied niet kunnen bereiken. Uit de berekeningen blijkt dat er zowel in de huidige, als in de toekomstige situatie geen 10^{-6} PR-contour buiten de spoorlijn aanwezig is. Wat betreft het plaatsgebonden risico zijn er dan ook geen belemmeringen voor het planvoornemen.

Het groepsrisico voor de huidige situatie als gevolg van de spoorlijn bedraagt daarnaast ruim minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het te verwachten maximum aantal slachtoffers als gevolg van een calamiteit op dit tracédeel bedraagt 60. In de toekomstige situatie bedraagt het groepsrisico eveneens ruim minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het maximum aantal te verwachten slachtoffers in de toekomstige situatie bedraagt 116. Het groepsrisico neemt met meer dan 10% toe, maar blijft onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

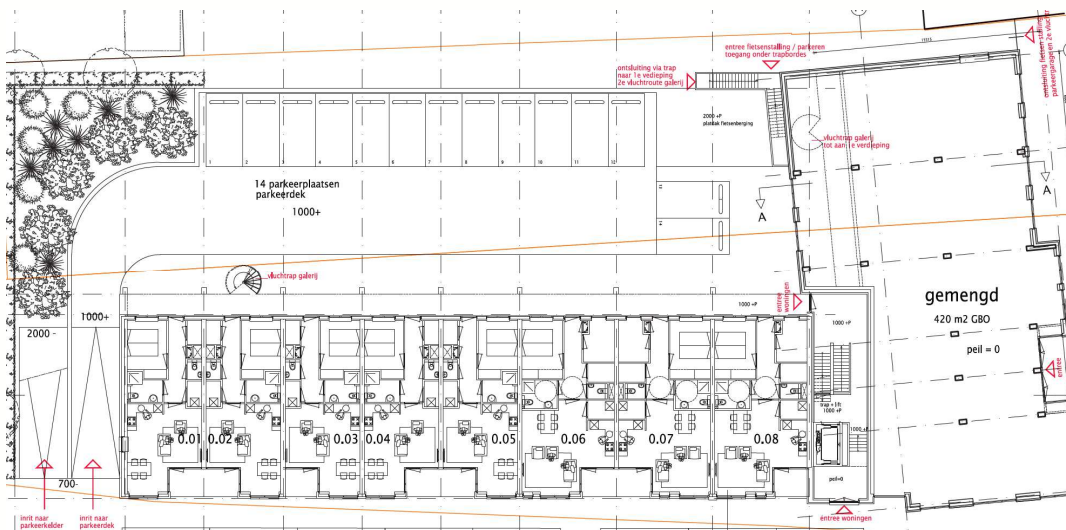
De verantwoording van het groepsrisico is in samenspraak met de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost opgesteld. De verantwoording gaat in op de mogelijkheden tot beheersing en bestrijding van calamiteiten en de zelfredzaamheid van aanwezigen.

Beheersing en bestrijding

Het plan is gelegen centraal in de kern van Best en is goed bereikbaar voor hulpdiensten vanuit diverse richtingen. Er zijn voldoende opstelmogelijkheden voor hulpverlenende voertuigen. De Veiligheidsregio heeft op basis van de 'Beleidsregels Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen' het volgende geadviseerd: een adres dient in de basis via twee routes te bereiken zijn. Hierbij wordt de ontsluiting van de achterzijde van het pand aangemerkt als een doodlopende route waar nadere voorwaarden voor gelden. Onderhavig planvoornemen is echter acceptabel aangezien de doodlopende route niet verder reikt dan 40 meter. Wel loopt de route over het dek van de parkeergarage, waardoor het dek aan onderstaande maatvoering dient te voldoen.

Voertuig	Totaal gewicht	Asbelasting	Hoogte	Maximale hellingshoek	Maatvoering opstelplaats		Stempel-druk
					Lengthe	Breedte	
Tankautospuut	14,6 ton	10 ton	4,2 m	n.v.t.	10m	4 m	n.v.t.
Redvoertuig	25 ton	10 ton	4,2 m	7%	10 m	5 m	100 Kn
Haakarmvoertuig	30 ton	10 ton	4,2 m	n.v.t.	30 m	4 m	n.v.t.

In het kader van mogelijke calamiteiten, zijn in figuur 18 de verschillende ingangen en ontsluitingsroutes weergegeven. Op basis hiervan komt naar voren dat de achterzijde van het complex vanuit twee zijden toegankelijk is voor veiligheidsdiensten.



Figuur 18: ontsluitingsroutes

Tot slot heeft de Veiligheidsregio op basis van voornoemde beleidsregels gesteld dat in de nabijheid van de bebouwing met vijf bouwlagen of meer - binnen 3 minuten na het ter plaatse zijn van de tankautospuut(en) – een bluscapaciteit beschikbaar dient te zijn van 60 m³/uur. In de huidige situatie van ondergrondse brandkranen wordt hier niet aan voldaan. Een dergelijke voorziening zal derhalve worden aangelegd, waardoor er geen belemmeringen meer zijn op het gebied van beheersbaarheid en bestrijding.

Zelfredzaamheid

De bewoners van de appartementen kunnen in het geval van een calamiteit gealarmeerd worden via de gangbare middelen zoals NL-alert. In het gebouw moeten vluchtroutes worden aangeduid die leiden naar de afgeschermdede buitenruimte en/of een inpandige verzamelplaats. In de concept-indeling van het gebouw zijn de verkeersruimten gelegen aan de afgeschermdede achterzijde van het gebouw. De aanwezigen in de dienstverleningsruimte in de plint zullen door aanwezige BHV-ers worden begeleid naar vluchtroutes of schuilplaatsen. Er zijn diverse uitpandige vluchtroutes die van de bron af leiden. In oostelijke richting kan via de Hoofdstraat worden gevluht en daarnaast kan in zuidelijke richting via het Stationsplein worden gevluht. Verder worden groepen verminderd zelfredzame personen op advies van de Veiligheidsregio uitgesloten in de dienstverleningsruimte. Dit wordt geborgd via de specifieke gebruiksregels (artikel 3.4) van de bij het bestemmingsplan behorende regels.

Bouwkundige maatregelen

De voorgevel van het pand dient te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit. Aanvullend kunnen bouwkundige maatregelen worden getroffen, zoals het toepassen van gelaagd, brandwerend en brandvertragend glas. Verder dient in de constructie zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van brandvertragende middelen. De ventilatievoorzieningen dienen in het geval van het vrijkomen van giftige dampen (zowel op het spoor, als op de A58) met een eenvoudige handeling gesloten te kunnen worden.

Conclusie

Er ontstaan voor de toegestane functies geen belemmeringen ten aanzien van externe veiligheid.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

In deze paragraaf vindt een onderbouwing plaats ten aanzien van de verkeersgeneratie en de daarmee samenhangende bereikbaarheid en verkeersafwikkeling als gevolg van de ontwikkeling. Op grond van de CROW-publicatie 317 komt naar voren dat het planvoornemen in totaal bij indicatie in een worstcasescenario 338,4 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag genereert. Deze som is tot stand gekomen aan de hand van onderstaande berekeningen per voorziene functie. Hierbij is voor onderhavig plangebied mede op grond van de Nota Parkeernormen 2015 uitgegaan van de maximale normen en een ligging binnen de schil/het overloopgebied in een 'matig stedelijke' omgeving. Tevens is de verkeersgeneratie van bezoekers inbegrepen bij de gepresenteerde normen/kencijfers.

Functie	Aantal	Norm verkeersgeneratie <i>per woning/behandelkamer</i>	Totaal
Maisonnettes <i>(koop – etage – duur)</i>	2	7,3	14,6
Koopappartementen <i>(koop – etage – midden)</i>	28	5,8	162,4
Huurappartementen <i>(huurhuis - sociale huur)</i>	13	5	65
Dienstverlening <i>(huisartsenpraktijk/-centrum)</i>	4	24,1	96,4
Totaal			338,4

Voorts geldt de daadwerkelijke verkoopprijzen nog niet bekend zijn. De keuze voor de gehanteerde kencijfers is dus gebaseerd op een inschatting. Daarnaast geldt dat voor de dienstverleningsruimte gekozen is voor een reëel worstcasescenario, met dien verstande dat er in theorie meer verkeer gegenereerd zou kunnen worden indien er meer behandelkamers gerealiseerd zouden worden. Dit scenario is gezien het beschikbare oppervlak echter niet te verwachten. Op grond van het toegestane gebruik zouden zich bovendien ook functies kunnen vestigen zoals een kantoor zonder baliefunctie, een kantoor met baliefunctie of een bibliotheek met respectievelijk maximale normen/kencijfers van 7,7, 12,4, en 9,9 per 100 m² bvo. De daadwerkelijke verkeersgeneratie valt in dergelijke situaties (vele malen) lager uit. Tot slot is onderhavige planlocatie direct nabij het bus- en treinstation gelegen, waardoor het aannemelijk is dat het daadwerkelijke aantal verkeersbewegingen lager uit zal vallen. In alle gevallen zal de totale verkeersgeneratie echter verwaarloosbaar zijn en kan deze zonder meer opgevangen worden binnen de huidige verkeersstructuur.

Conclusie

Er ontstaan geen belemmeringen op het gebied van verkeer/mobiliteit.

4.3.2 Parkeren

Op grond van de Nota Parkeernormen 2015 van de gemeente Best (gewijzigd vastgesteld op 30 november 2015) is de basis voor het bepalen van de parkeereis verankerd in de CROW-richtlijnen. Aanvullend wordt in deze Nota gesteld dat getoetst wordt aan de minimale parkeernormen, met dien verstande dat het de ontwikkelaar vrij staat om op eigen terrein meer parkeerplaatsen te realiseren dan de parkeereis voorschrijft. Daarnaast bevindt het plangebied zich conform de Nota binnen het schil/overloopgebied en is gebruik gemaakt van de binnen de Nota opgenomen aanwezigheidspercentages in het kader van dubbelgebruik. Dit heeft geleid tot onderstaande parkeerbalans, waarbij uit wordt gegaan van het beoogde programma. Hierbij is voor de dienstverleningsruimte (bvo 457 m²) de parkeernorm behorende bij commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) gehanteerd (zie tabel 3). Aangezien er zich binnen de ruimte bijvoorbeeld ook maatschappelijke dienstverlening zou kunnen vestigen, is de parkeerbalans ook doorgerekend voor een huisartsenpraktijk met 4 behandelkamers (zie tabel 4). Dit leidt tot een nagenoeg gelijke parkeerbehoefte.

Functie (parkeernota 2015)	norm schil / overloopgebied	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen < 70 m ²	0,9 / won	50	50	90	60	80	70
bezoekers	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
wonen < 150 m ²	1,1 / won	50	50	90	60	80	70
bezoekers	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
wonen > 150 m ²	1,1 / won	50	50	90	60	80	70
	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
wonen > 150 m ²	1,3 / won	50	50	90	60	80	70
bezoekers	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
diensverlening 2,1/ 100m ²	1,68 100 m ² /bvo	100	100	5	5	5	5
aandeel bezoekers 20%	0,42 100 m ² /bvo	100	100	5	5	5	5

nieuwe situatie		parkeren per moment						
woningen / dienstverlening								
35 wonen<70 m ²	31,50	15,75	15,75	28,35	18,90	25,20	22,05	
bezoekers	10,50	1,05	2,10	8,40	6,30	10,50	7,35	
8 wonen<150m ²	8,00	4,40	4,40	7,92	5,28	7,04	6,16	
bezoekers	2,40	0,24	0,48	1,92	1,44	2,40	1,68	
0 wonen>150m ²	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
bezoekers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
4,57 dienstverlening / 100 m ²	7,68	7,68	7,68	0,38	0,38	0,38	0,38	
4,57 bezoekers / 100 m ²	1,92	1,92	1,92	0,10	0,10	0,10	0,10	
parkeervraag totaal:	62,80	31,04	32,33	47,07	32,40	45,62	37,72	

Gesaldeerd conform tabel 3: 47,07 bezoekersaandeel 10,42 PP
 dienstverlening 9,60 bezoekersaandeel 1,92 PP
 Woningen 46,59 bezoekersaandeel 10,32 PP

Tabel 3: parkeerbalans met uitgangspunt commerciële dienstverlening

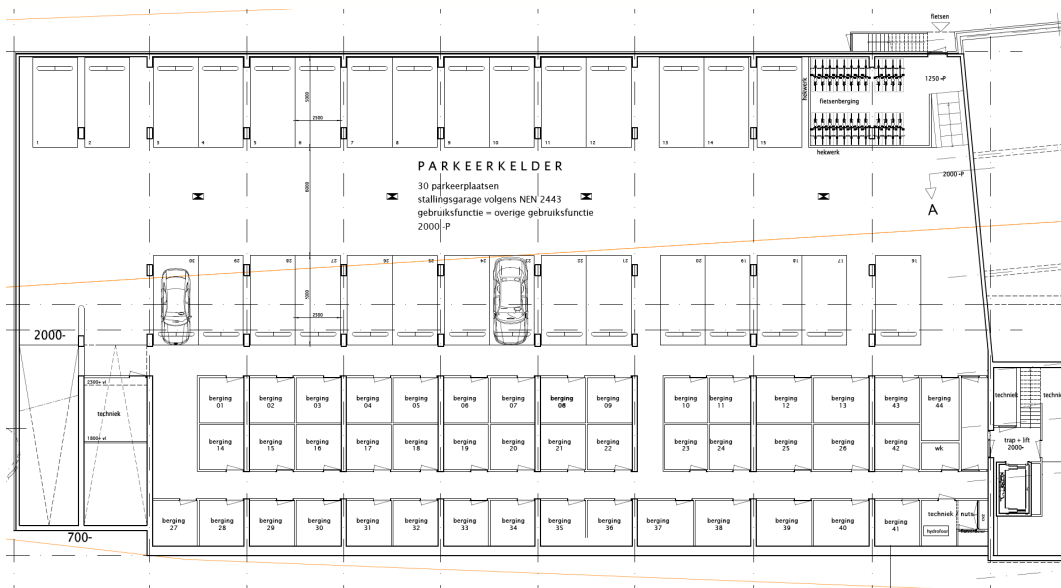
Functie (parkeernota 2015)	norm schil / overloopgebied	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen < 70 m2	0,9 / won	50	50	90	60	80	70
bezoekers	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
wonen < 150 m2	1,1 / won	50	50	90	60	80	70
bezoekers	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
wonen > 150 m2	1,1 / won	50	50	90	60	80	70
	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
wonen > 150 m2	1,3 / won	50	50	90	60	80	70
bezoekers	0,3 / won	10	20	80	60	100	70
huisartsenpraktijk 2,2 / KMR	0,946 KMR	100	75	10	10	10	10
aandeel bezoekers 57%	1,254 KMR	100	75	10	10	10	10

nieuwe situatie		parkeren per moment						
woningen / huisartsenpraktijk								
35 wonen<70 m2	31,50	15,75	15,75	28,35	18,90	25,20	22,05	
bezoekers	10,50	1,05	2,10	8,40	6,30	10,50	7,35	
8 wonen<150m2	8,80	4,40	4,40	7,92	5,28	7,04	6,16	
bezoekers	2,40	0,24	0,48	1,92	1,44	2,40	1,68	
0 wonen>150m2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
bezoekers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
4,00 behandel kamers 0,946 / KMR	3,78	3,78	2,84	0,38	0,38	0,38	0,38	
4,00 bezoekers 1,254 / KMR	5,02	5,02	3,76	0,50	0,50	0,50	0,50	
parkeervraag totaal:	62,00	30,24	29,33	47,47	32,80	46,02	38,12	

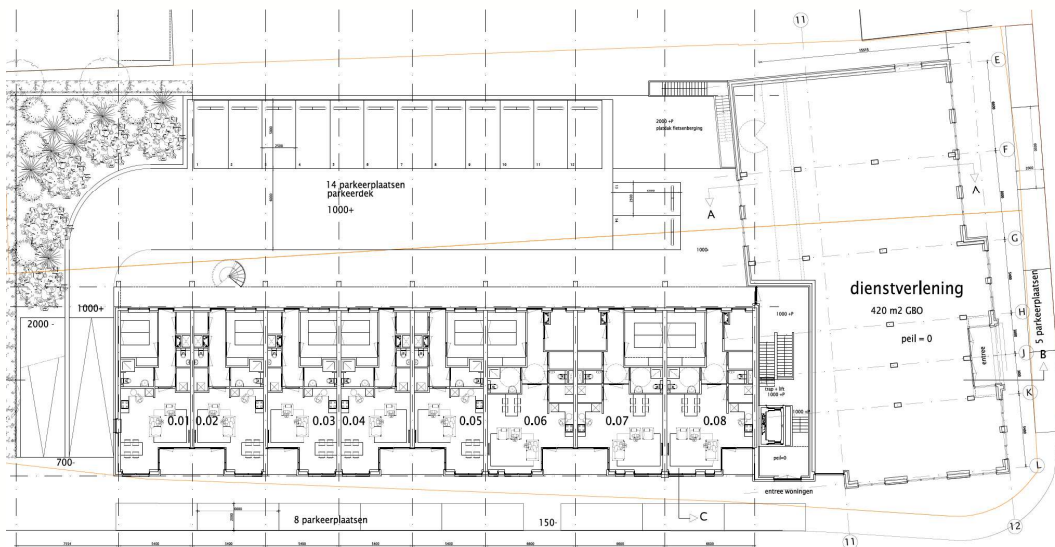
Gesaldeerd conform tabel	47,47	bezoekersaandeel	10,82	PP
huisartsenpraktijk	8,80	bezoekersaandeel	5,02	PP
Woningen	46,59	bezoekersaandeel	10,32	PP

Tabel 4: parkeerbalans met uitgangspunt maatschappelijke dienstverlening

Op basis van bovenstaande 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 ten behoeve van de bewoners op eigen terrein. Hiervan zijn er 30 voorzien in de parkeerkelder en 14 op het parkeerdek (zie figuur 19 en 20). 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 (zie figuur 20). Met deze 13 nieuwe openbare parkeerplekken wordt voorzien in de parkeerbehoefte voor bezoekers.



Figuur 19: plattegrond parkeerkelder (bron: NBArchitecten)



Figuur 20: plattegrond parkeerdek en parkeerplekken in openbaar gebied (bron: NBArchitecten)

Aangezien de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein wordt opgevangen, dient de binnen de Nota Parkeernormen opgenomen hardheidsclausule gemotiveerd te worden toegepast. Hiervoor dient het college van B&W gelijktijdig met de besluitvorming ten aanzien van onderhavig ontwerpbestemmingsplan in te stemmen met toepassing van de hardheidsclausule. De argumentatie hiervoor is gelegen in het gegeven dat er nieuwe openbare parkeerplaatsen voor het pand gerealiseerd worden, waardoor de totale gesaldeerde parkeerbehoefte ruimschoots opgevangen kan worden. Daarnaast geldt dat het plangebied nabij het centrum van Best gelegen is, waardoor er voor bezoekers in de nabije omgeving ruim voldoende parkeergelegenheden beschikbaar zijn. Bovendien geldt dat er in de parkeerbalansen geen rekening is gehouden met de directe nabijheid van zowel het bus- als treinstation, waardoor de daadwerkelijke parkeerbehoefte naar alle waarschijnlijkheid lager uit zal vallen. Tot slot is er sprake van een qua oppervlakte beperkte herontwikkelingslocatie, die vanwege zowel het gewenste programma en de urgente volkshuisvestelijke opgave, alsook de overwegende technische/ruimtelijke bezwaren om nog een extra ondergrondse bouwlaag te realiseren, redelijkerwijs niet op andere wijze als zodanig tot stand kan komen. Gezien het gegeven dat er voldoende plek in de direct nabije openbare ruimte voorhanden is om nieuwe volwaardige parkeerplaatsen aan te leggen, ligt het hier dan ook in de rede om gemotiveerd de hardheidsclausule toe te passen.

Conclusie

Er ontstaan voor de toegestane functies geen belemmeringen ten aanzien van verkeer en parkeren.

4.4 Archeologie, cultuurhistorie, aardkundige waarden

4.4.1 Archeologie

Op grond van de archeologische beleidskaart van de gemeente Best, bevindt zich de planlocatie grotendeels in een gebied met een hoge verwachtingswaarde (historische lint). Mede als gevolg hiervan is een archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek (zie bijlage 11) uitgevoerd om te bepalen of er archeologische waarden aanwezig zijn binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Het archeologische onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek middels boringen.

Uit het bureauonderzoek is naar voren gekomen dat er zich mogelijk archeologische waarden in het plangebied zouden kunnen bevinden. Derhalve is aansluitend een verkennend booronderzoek uitgevoerd. Op basis van de aangetroffen bodemprofielen kan de middelhoge en hoge archeologische verwachtingswaarde voor alle periodes worden gehandhaafd. Er bestaat een reële kans dat er archeologische resten binnen het plangebied aanwezig zijn. Op basis van eerder uitgevoerd onderzoek ten westen van het plangebied en de resultaten van het booronderzoek, worden archeologische sporen en vondsten verwacht op een diepte van circa 80 tot 120 cm beneden maaiveld. Gezien de binnen het onderzoek opgestelde archeologische verwachtingswaarde, is vervolgonderzoek noodzakelijk gebleken om deze te toetsen. Hiervoor is door de bevoegde overheid een goedgekeurd Programma van Eisen opgesteld, waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek dient te voldoen.

Op basis van het goedgekeurde Programma van Eisen is een karterend en waarderend proefsleuvenonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 12). Het archeologisch veldwerk is op 13 februari 2019 uitgevoerd. Verspreid over het plangebied zijn sleuven gegraven met als doel om de eerder gespecificeerde archeologische verwachting zoals vermeld in het bureau- en booronderzoek (zie bijlage 11) te toetsen en aan te vullen.

De archeologische resten die in het plangebied zijn aangetroffen, bevonden zich allemaal in sporen (greppels en kuilen). De archeologische relevante sporen die onder het plaggendek werden aangetroffen, dateren uit de late 17^e en vroege 18^e eeuw. Er zijn echter geen archeologische sporen aangetroffen die – buiten de bekende en recent gesloopte bebouwing – zouden kunnen wijzen op bewoning van het plangebied.

In het rapport wordt geconcludeerd dat de vindplaats die in het plangebied werd aangetroffen niet behoudenswaardig is. De lage waardering van de vindplaats leidt tot het selectieadvies om geen vervolgonderzoek uit te voeren en het plangebied vrij te geven voor verdere ontwikkeling. Het daaropvolgende - in bijlage 13 opgenomen - selectiebesluit is gelijktijdig met het voorstel tot terinzagelegging van voorliggend ontwerpbestemmingsplan genomen.

Conclusie

Op basis van het proefsleuvenonderzoek kan worden geconcludeerd dat voorgenomen planontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft voor de archeologische belangen. De aanwezigheid van archeologische sporen of resten kan echter nooit volledig worden uitgesloten. Mochten er tijdens de werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen, dan geldt er conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet een meldingsplicht bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

4.4.2 Cultuurhistorie

De gemeente Best beschikt over een cultuurhistorische waardenkaart, die in hoofdlijnen aangeeft of er sprake is van cultuurhistorische waarden (historisch groen, monumentale bomen, historische geografie, zichtrelaties, monumenten en beeldbepalende panden, cultuurhistorische landschappen e.d.). Binnen het plangebied bevinden zich geen bovengrondse cultuurhistorische waarden. Direct naast het plangebied bevindt zich wel een rijksmonument. Het planvoornemen brengt echter geen negatieve effecten met zich mee voor dit monument.

Conclusie

Ten aanzien van Cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.4.3 Aardkundige waarden

Binnen onderhavig plangebied zijn geen bijzondere aardkundige waarden aanwezig.

Conclusie

Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

4.5 Natuur / ecologie

Op basis van een quickscan flora en fauna (zie bijlage 14) is beoordeeld of het planvoornemen invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, beschermde houtopstanden of gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland. Daarnaast is er nagegaan of er binnen het plangebied plant- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden van de voorgenomen ingreep.

Uit de quickscan is gebleken dat er voor de uitvoering van het planvoornemen geen aanvullend veldonderzoek vereist is. Er worden geen bezwaren voorzien ten aanzien van Natura 2000-gebieden, beschermde houtopstanden en Natuurnetwerk Nederland-gebieden. Wat betreft broedvogels kunnen overtredingen van de Wet natuurbescherming daarnaast voorkomen worden door rekening te houden met het broedseizoen of door voorafgaand aan de werkzaamheden een controle op broedgevallen uit te voeren. Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect Flora en fauna zijn er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling. Bij werkzaamheden dient wel te allen tijde de algemene zorgplicht in acht te worden genomen.

4.6 Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving dient te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening gehouden is met de gevolgen voor de waterhuishouding. Het plangebied bevindt zich binnen het gebied van Waterschap De Dommel. Onderstaand wordt achtereenvolgens kort het waterbeleid van de provincie, het Waterschap en de gemeente uiteengezet. Vervolgens worden de consequenties voor de waterhuishoudkundige situatie als gevolg van het planvoornemen geschetst.

Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021

De zorg voor een duurzame, schone en veilige fysieke leefomgeving staat centraal in het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021. Dit plan integreert de milieu- en wateropgave, geheel in de geest van de Omgevingswet. Het zet de nieuwe koers uit voor de provinciale inzet met betrekking tot water, bodem, lucht en de overige milieuaspecten. Noord-Brabant is duurzaam beschermd tegen overstromingen vanuit het hoofdwatersysteem. In 2050 heeft de provincie alle maatregelen uitgevoerd die nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke beschermingsnormen. Er is lokaal maatwerk geleverd en zoveel mogelijk rekening gehouden met economie, natuur, recreatie, cultuurhistorie, landschap, agrarisch gebruik en leefbaarheid in dorpskernen. De kwaliteit van het rivierengebied is veel hoger dan voorheen en heeft een belangrijke economische waarde. Het rivierbed van de rivieren wordt zo min mogelijk bebouwd.

Het regionale watersysteem is robuust ingericht, zodat wateroverlast voorkomen kan worden, ook bij een veranderend klimaat. Hierbij wordt de trits vasthouden, bergen, afvoeren gehanteerd. Als in het systeem waterkeringen noodzakelijk zijn, dan voldoen ze aan de gestelde normen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ervoor gezorgd dat die niet ten koste gaan van de hoeveelheid water die het watersysteem kan bergen (waterbergend vermogen).

Waterbeheerplan 2016-2021

Het waterbeheerplan 'Waardevol Water' is een strategisch document. Hierin is aangegeven wat de doelen zijn voor de periode 2016-2021 en hoe die te bereiken. Het plan is afgestemd op de ontwikkeling van het Stroomgebiedsbeheerplan Maas, het Nationaal Waterplan en het Provinciaal Milieu- en Waterplan. Binnen het waterbeheerplan zijn vijf thema's aan de orde, te weten 'droge voeten', 'voldoende water', 'natuurlijk water', 'schoon water' en 'mooi water'. Op basis van deze thema's worden in het waterbeheerplan enkele doelen uitgewerkt. Deze doelen zijn onderverdeeld en toegespitst naar de gebruiker:

- water in de bebouwde omgeving;
- water en bedrijven;
- water en landbouw;
- water en natuur.

Keur 2015

Op 1 maart 2015 is de gezamenlijke Keur van de waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel in werking getreden. Deze keur is opgesteld in het kader van een landelijke uniformering. Daarbij is volgens een landelijk model van de Unie van Waterschappen een gedereguleerde en geüniformeerde keur met bijbehorende algemene regels en beleidsregels gerealiseerd.

In artikel 3.6 van de Keur 2015 is bepaald dat het verboden is om zonder vergunning neerslag door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. In artikel 15 van de Algemene regels Keur 2015 is een vrijstelling opgenomen voor dit verbod. Deze vrijstelling kan worden verleend indien:

- afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- de toename van verhard oppervlak maximaal 2.000 m² is, of;
- de toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak;
- de toename van verhard oppervlak tussen 2.000 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan. Deze maatregelen moeten voldoen aan een in bepaalde eisen en een minimale compensatie zoals genoemd in artikel 15 van de Algemene regels Keur 2015.

Waterplan Best

In het 'Waterplan Best, 'op naar een veerkrachtig watersysteem' (2005) wordt een visie gegeven op het watersysteem van Best tot 2020. Het Waterplan Best dient als input en toetsingskader voor de diverse lopende projecten en processen binnen het gemeentelijk grondgebied. De visie is onderverdeeld naar vier thema's aan de hand waarvan de waterproblematiek beschreven en aangepakt kan worden. Deze waterthema's zijn waterkwaliteit, verdrogingsbestrijding, wateroverlast en waterbeleving. Voor onderhavig plangebied zijn met name de thema's waterkwaliteit en wateroverlast van belang.

Ten aanzien van waterkwaliteit staat het behouden en verkrijgen van schoon grondwater, schoon oppervlaktewater en schone waterbodems centraal. Dit kan worden bereikt met de trits 'voorkomen - scheiden – zuiveren'. Met het thema wateroverlast wordt bedoeld dat er in 2020 een natuurlijk evenwicht bestaat tussen water en de gebruiksfunctie bebouwing. Door de grote oppervlakten verharding in de bebouwde omgeving, kan het regenwater niet meer op natuurlijke wijze in de grond infiltreren en/of afstromen naar beken. Piekafvoeren in inundaties buiten het stedelijk gebied zijn het gevolg. Binnen een veerkrachtig systeem dient water de ruimte te krijgen. Derhalve wordt ten aanzien van wateroverlast de trits 'Infiltreren - vasthouden – afvoeren' gehanteerd.

Water- en rioleringsplan 2016-2020

In het 'Water- en rioleringsplan 2016–2020' wordt ingegaan op de gemeentelijke zorgplicht voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Zo zijn voor deze aspecten, alsmede voor het aspect oppervlakte, een aantal opgaven en speerpunten geformuleerd:

- Stedelijk afvalwater:
 - o Inzameling van stedelijk afvalwater;
 - o Transport van het stedelijk afvalwater;
 - o Continueren huidige rioleringszorg.
- Hemelwater:
 - o Inzameling van hemelwater;
 - o Verwerken van ingezameld hemelwater;
 - o Inspelen op klimaatverandering.
- Grondwater:
 - o Voorkomen van grondwateroverlast.
- Oppervlaktewater:
 - o Waterlopen en waterpartijen als drager voor recreatie en natuur;
 - o Mede invulling geven aan de doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW).

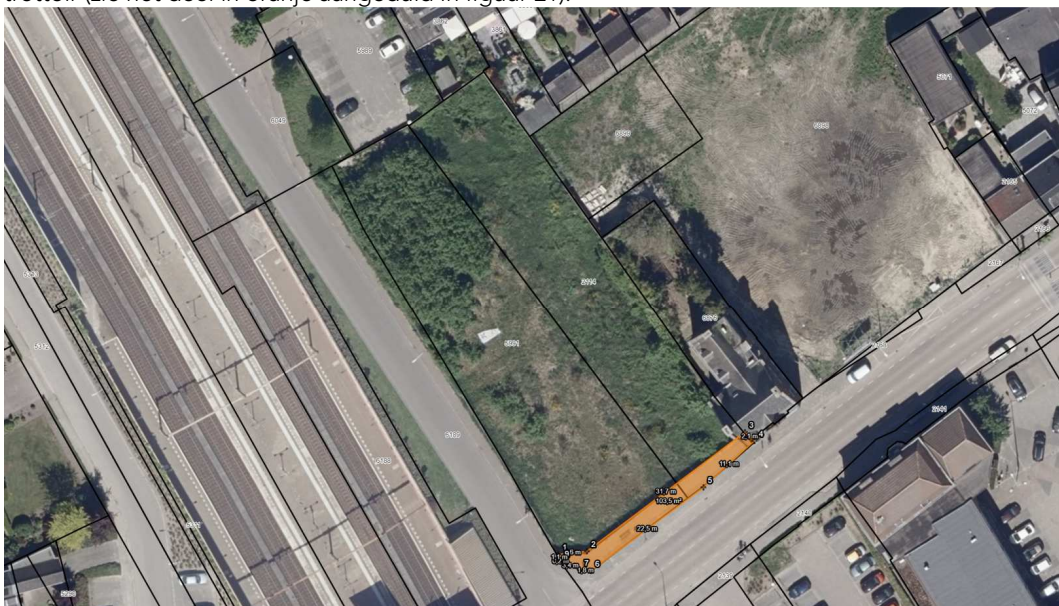
Ten aanzien van de inzameling van stedelijk afvalwater is aangegeven dat alle percelen waar afvalwater vrij komt, aangesloten worden op (druk)riolering. Nieuwe lozers van afvalwater dienen te voldoen aan de regels uit het betreffende lozingsbesluit. Bij kleinschalige in/uitbreidingen kan daarbij aansluiting op het bestaande (gemengde) systeem acceptabel zijn. De aanlegkosten van een aansluiting op een voorziening zijn voor rekening van de aanvrager/initiatiefnemer.

Voor wat betreft het hemelwater wordt ingezet op de trits 'schoon houden (voorkomen) – scheiden – zuiveren'. Vertrekpunt daarbij is het principe dat stedelijk afval- en hemelwater gescheiden worden ingezameld.

Bij de zorgplicht voor grondwater is het met name van belang dat er geen wateroverlast zal optreden als gevolg van planologische wijzigingen. Vandaar dat onderhavige watertoets bij ruimtelijke procedures verplicht is gesteld. Hiermee worden de waterhuishoudkundige randvoorwaarden en effecten van nieuwe ontwikkelingen vastgesteld en beoordeeld. Zodoende wordt onder andere voorkomen dat 'natte' gebieden bebouwd worden en/of dat onvoldoende ontwateringsmaatregelen worden getroffen.

Planspecifiek

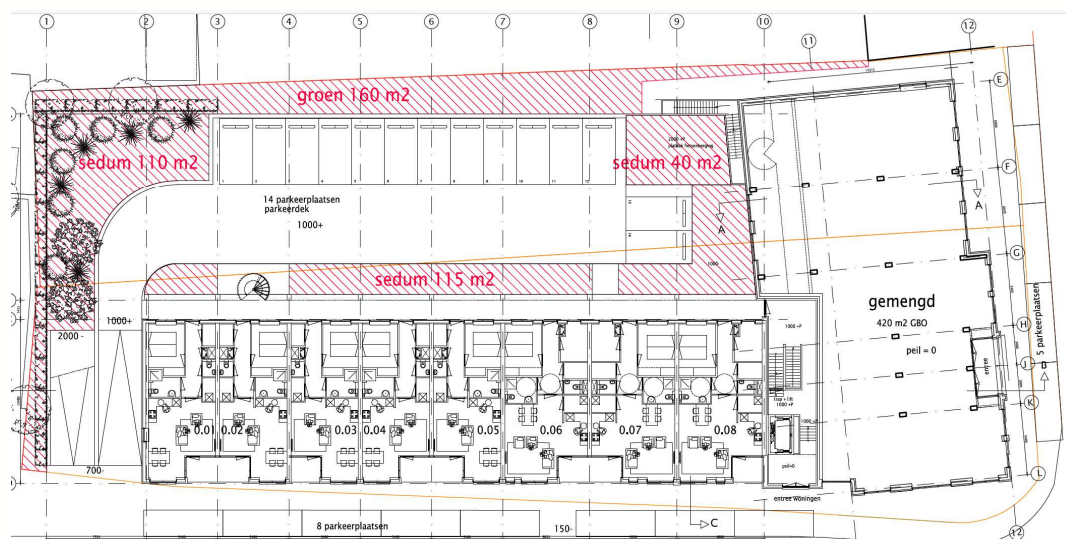
Binnen het braakliggende plangebied bevinden zich geen oppervlaktewateren. Het plangebied bestaat uit de percelen, kadastraal bekend als sectie H, nummers 2114 en 5991 met respectievelijke oppervlakten van 1.036 m² en 1.399 m². De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt dan ook 2.435 m². Van deze 2.435 m² is circa 102 m² in de huidige situatie reeds verhard en ingericht als trottoir (zie het deel in oranje aangeduid in figuur 21).

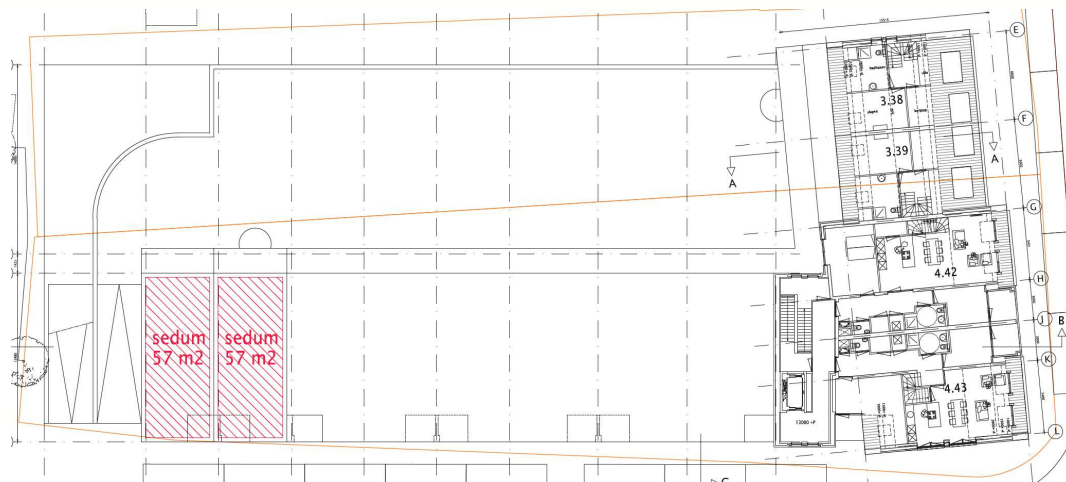


Figuur 21: bestaand verhard oppervlak binnen plangebied (bron: cyclomedia)

Tijdens de verdere planuitwerking wordt overwogen om sedumdaken toe te passen. Ter plaatse van de noordoostelijke hoek van het plangebied wordt op het parkeerdek sowieso een groenvoorziening van circa 110 m² aangelegd om de privacy van de achterliggende percelen te waarborgen. Deze groenvoorziening kan als sedumdak aangemerkt worden. Indien er uiteindelijk voor geopteerd wordt om nog meer sedumdaken te realiseren, zal dit naar verwachting plaatsvinden op de wijze zoals afgebeeld in figuur 22. Naast een deel van de ruimte op het parkeerdek, wordt in dat geval ook de naast het parkeerdek gelegen oostelijke strook van het plangebied volledig groen uitgevoerd en krijgen de meest noordelijk gelegen appartementen eveneens een sedumdak.

In bovengenoemd scenario zal het totaaloppervlak aan sedumdak minstens 350 m² bedragen (zie figuur 22). In het kader van de watertoets is het gangbaar om het oppervlak aan sedumdak voor 50% mee te rekenen als verhardingstoename. Dit houdt in dat de totale verhardingstoename te allen tijde onder 2.000 m² uit zal komen ($2.435 - 102$ (bestaande verharding) $- 160$ (groenstrook) $- 175$ ($350 \times 0,5$) (sedumdaken) = circa 1.998 m²). Voor een toename aan verhard oppervlak tot 2.000 m² is op basis van de Keur van de Brabantse waterschappen vrijstelling van waterhuishoudkundige maatregelen van toepassing.





Figuur 22: potentiële inrichting plangebied op maaiveld/parkeerdekkniveau (boven) alsmede op verdiepingsniveau (onder) (bron: NBArchitecten)

Mocht er uiteindelijk niet geopteerd worden voor de toepassing van sedumdaken, dan geldt er gezien de verhardingstoename van meer dan 2.000 m² onverminderd een waterbergingseis. Bij een totale verharding van het plangebied is er sprake van een verhardingstoename van 2.333 m² (plangebied minus bestaande verharding). Hieruit volgt dat op grond van de rekenregel minimaal 140 m³ (2.333 m² x 1 (gevoeligheidsfactor) x 0,06 (waterschijf)) waterberging gerealiseerd dient te worden. Deze vereiste retentiecapaciteit kan op verschillende manieren in het plangebied worden ingepast.

In onderhavig geval worden een tweetal scenario's in overweging genomen, te weten de toepassing van ondergrondse watertanks en/of berging via een bouwkundige kelderbak/infiltratiekragen beneden de dienstverleningsruimte (ter plaatse is immers geen parkeerkelder voorzien). Hierbij wordt rekening gehouden met de plaatselijke gemiddeld hoogste grondwaterstand van 60 cm beneden maaiveld. Dit houdt in dat afgerond minimaal 234 m² (140 / 0,6) vereist is om de ondergrondse waterbergingsvoorzieningen te realiseren. Aangezien de dienstverleningsruimte over een gebruiksoppervlakte van 420 m² beschikt, is er ruim voldoende ruimte om ondergronds te voorzien in waterberging.

In de verdere planuitwerking worden de geschetste scenario's verder verkend en afgewogen op basis van de daadwerkelijk te realiseren verhardingstoename. Het is immers vooralsnog niet vastomlijnd hoeveel grond exact verhard gaat worden. Aan de hand van bovenstaande berekening en scenarioverkenning is in ieder geval aangetoond dat voldaan kan worden aan de waterhuishoudkundige vereisten. Onderhavig bestemmingsplan biedt in dat verband de planologische kaders waarbinnen de nadere uitwerking van het bouwplan plaats kan vinden. Bij een de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouwwerkzaamheden wordt concreet invulling gegeven aan de waterbergingsopgave ten aanzien van de voorgenomen planontwikkeling.

Voorts worden hemel- en afvalwater bij onderhavig planvoornemen gescheiden gehouden. Voor het huishoudelijke afvalwater wordt een aansluiting op het gemeentelijke rioleringsstelsel gerealiseerd. Tevens wordt ten behoeve van de waterkwaliteit enkel gebruik gemaakt van milieuvriendelijke bouwmaterialen. Uitloogbare materialen zoals lood, koper, zink en zacht OVC worden om die reden niet toegepast. Dit voorkomt uitspoeling van vervuilende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de waterhuishoudkundige vereisten en zal worden voorbesproken met het Waterschap.

4.7 Conventionele explosieven

Op basis van het 'Vooronderzoek gemeente Best in relatie tot voorrangsgebieden' is Best als geheel aangewezen als risicogebied voor conventionele explosieven. Alhoewel onderhavig plangebied momenteel braakliggend is, zijn de gronden in het verleden altijd gebruikt en deels voorzien van bebouwing. Het is derhalve niet aannemelijk dat er zich conventionele explosieven bevinden. Bovendien wordt er een archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd, waarmee indirect ook een gedeeltelijke check plaats zal vinden wat betreft eventueel aanwezige explosieven. Een op zichzelf staand explosievenonderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Het aspect conventionele explosieven vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Aanwezige leidingen

Binnen het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante leidingen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zullen de eventueel overige aanwezige kabels- en leidingen inzichtelijk worden gemaakt.

4.9 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling is het duurzaamheidsaspect op meerdere manieren betrokken, met als doel om een significante bijdrage te leveren aan een toekomstig energieneutraal Best. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen bouwtechnische maatregelen en mobiliteit.

Bouwtechnische maatregelen

Het gebouw is voorzien van diverse duurzaamheidsmaatregelen. Zo zullen er zoveel mogelijk (natuurlijke) onderhoudsvrije (bouw)materialen gebruikt worden, zal er rekening worden gehouden met de herbruikbaarheid van deze materialen en zullen diverse energiebesparende/opwekkende maatregelen worden toegepast.

Duurzaam materiaalgebruik

- Kozijnen dienstverleningsruimte: aluminium (thermisch onderbroken profiel) - onderhoudsvrij
- Kozijnen woningen: hout FSC
- Galerijgevel: prefab houtskeletbouw bekleed met houten geveldelen
- Houten geveldelen: cape cod (verduurzaamd hout) FSC
- Serre's buitenruimte: glas / aluminium (recyclebaar / circulair) - onderhoudsvrij
- Groene dakbedekking: mos-sedum met isolerende/beschermende waarde (eventueel)
- Hoofddraagconstructie: kalkzandsteen lijmelementen / prefab beton (droog bouwen)
- Niet-dragende binnenwanden CO2 compensatiesteen (voorkeur)
- (Prefab) Beton gerecycled met puingranulaat
- Schilderwerk zo minimaal mogelijk en anders watergedragen verf

Energiebesparende/opwekkende maatregelen

Om energie te besparen worden de volgende isolatiewaarden conform Bouwbesluit minimaal gehaald:

Bouwkundig:

- Gevels $R_c > 4,5$
- Dak $R_c > 6,0$
- Begane Grondvloer $R_c > 3,5$
- Beglazing $U < 1,2$

Aanvullende eisen bouwkundig:

- Luchtdichtbouwen $Q_{cv10} < 0,4$

Voorts zal het gebouw zonder gasaansluiting worden uitgevoerd en wordt een balansventilatie met een CO₂-gestuurde WTW geplaatst. Voor het verwarmen en het opwekken van warm tapwater wordt een warmtepompinstallatie toegepast. In dit stadium is echter nog niet concreet of dit in de vorm van een luchtwarmtepompinstallatie en/of bodemwarmte-installatie gerealiseerd wordt. Vanwege de elektrificatie van het pand, zal de benodigde energie voor de installaties in de woningen en de overige gebouwgebonden installaties worden opgewekt met een PV-installatie op het dak van de woningen. Hiervoor worden de platte daken ingezet. Daarnaast zal een deel van de bebouwing aan de Hoofdstraat geschikt gemaakt worden voor een PV-indaksysteem met matzwarte panelen, gepotdekseld, afgestemd op de vlakke dakpannen op het dak.

Mobiliteit

Het gebouw bevindt zich direct nabij het trein- en busstation van Best, waardoor het gebruik van openbaar vervoer voor de hand ligt. Het is dan ook aannemelijk dat de locatie van het planvoornemen in algemene zin bijdraagt aan een vermindering van verkeersbewegingen met eigen vervoer. Dit heeft op zijn beurt weer een positief effect op de CO₂-uitstoot.

Verder is binnen het plan een ruimte opgenomen voor een fietsenberging die vanaf maaiveld bereikbaar is. Binnen de fietsenberging worden voorzieningen gerealiseerd voor het opladen van elektrische fietsen. Op deze manier draagt de (functionele) inrichting van het gebouw bij aan het stimuleren van fietsgebruik.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de hedendaagse duurzaamheidseisen.

5 Wijze van bestemmen

Onderhavig plangebied wordt aan de hand van voorliggend bestemmingsplan voorzien van de enkelbestemming 'Wonen'. De gronden zijn dan ook primair bedoeld voor wonen. Vanwege de prominente locatie als entree van het centrum, wordt er in de plint aan de zijde van de Hoofdstraat tevens een planologische mogelijkheid geboden voor een multifunctionele ruimte. Hiervoor is de functieaanduiding 'dienstverlening' opgenomen. Aan de hand hiervan is het mogelijk om onder meer functies als (paramedische) dienstverlening en horeca in de categorie 'horeca 1' te huisvesten.

Op de verbeelding is een bouwvlak opgenomen. Binnen dit bouwvlak dient de hoofdbebouwing gerealiseerd te worden. Deze dient tevens te passen binnen de opgenomen goot- en bouwhoogte.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), dient een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van andere overheidsorganen. Onderhavig bestemmingsplan is ter vooroverleg toegestuurd aan Waterschap De Dommel en de provincie Noord-Brabant.

Omgevingsdialoog

Verder heeft de initiatiefnemer een tweetal inloop-/informatieavonden georganiseerd. Onderstaand vindt per bijeenkomst een korte verslaglegging van de aan de orde gekomen zaken plaats. Tevens wordt hoe aangegeven hoe deze zaken al dan niet tot planwijzigingen hebben geleid.

Bijeenkomst op 5 februari 2019 in restaurant Quatre Bras

In onderstaande tabel zijn de diverse geuite opmerkingen tijdens de informatieavond, alsmede de daaropvolgende (re)acties uiteengezet.

Nr	Opmerkingen op het gepresenteerde plan	(Re)actie
1	Een omwonende vraagt zich af aan welke zijde de balkons gesitueerd zijn in verband met mogelijke inkijk.	De balkons zijn aan de straatzijde gesitueerd waardoor inkijk vanuit balkons voorkomen wordt. Aanvullend worden er lamellen op de galerijen geplaatst om inkijk te reduceren.
2	Een andere direct omwonende verwacht veel inkijk in zijn tuin vanaf voornamelijk het parkeerdek. Aangezien het parkeerdek boven het maaiveld uitkomt, kan volgens hem eenvoudig in zijn tuin gekeken worden. Een eventuele blinde muur van 4 m is wat hem betreft ook onacceptabel.	Om eventuele inkijk te voorkomen wordt een groenstrook in de hoek van het parkeerdek aangelegd. Aanvullend worden er lamellen op de galerijen geplaatst om inkijk te reduceren.
3	Omwonenden hebben visualisaties opgevraagd vanuit verschillende punten om de inkijk inzichtelijk te maken. Het gaat om visualisaties vanuit de achtertuin van omwonende richting het parkeerdek/complex en vanaf de appartementen richting de achtertuinen van omwonende.	Deze visualisaties zijn tijdens de bijeenkomst van 9 april 2019 gepresenteerd (zie onderstaand).
4	Er wordt gevraagd naar een zonnestudie. Omwonenden zijn bang om zonlicht kwijt te raken.	De zonnestudie is uitgevoerd en toegelicht tijdens de bijeenkomst van 9 april 2019 (zie onderstaand).
5	De hoogte en/of de massa wordt door een aantal omwonenden (te) fors bevonden. Het gebouw staat volgens een omwonende te dicht op de straat en is op de hoek te hoog.	De massa van het gebouw is beperkt aangepast. Zo is een appartement afgetrapt.

6	Het monument boet aan kracht in door de hoogte van het beoogde plan.	-
7	Een omwonende vraagt zich af welke installaties worden toegepast, waar ze voorzien zijn en hoeveel geluid ze produceren?	Dit dient nog verder onderzocht te worden. Het pand wordt gasloos, mogelijk door middel van WKO.
8	De eigenaar van een aangrenzend perceel is van mening dat het plan aan de Hoofdstraat niet in verhouding staat met zijn plannen. Het plan aan de Hoofdstraat/Spoorweglaan heeft volgens hem te veel massa en hoogte, wat een negatieve invloed heeft op zijn perceel. De hoge hoek wordt door hem niet als poort/ingang van het dorp gezien. Hij heeft naar eigen zeggen voor zijn eigen ontwikkeling de maximale goothoogte van 6 m die volgt uit het bestemmingsplan aangehouden. Hij is daarnaast van mening dat het aantal parkeerplaatsen niet aan de norm voldoet en dat er geen rekening is gehouden met de woningen erachter (Acacia). Hij vraagt zich af hoe het zit met de privacy van de bewoners van de Acacia in relatie tot de galerij. Volgens hem is het duidelijk dat de stedenbouwkundige een sparringpartner miste. Het plan heeft tot slot geen enkele relatie met de overkant van het spoor. Hij is tegen het plan en zal dat uitdragen.	Zie bovenstaande (re)acties, alsmede de motivering ten aanzien van het parkeren.

Bijeenkomst op 9 april 2019

De bijeenkomst op 9 april stond in het teken van het in kennis stellen van de direct omwonenden over de planaanpassingen (zie bovenstaand) die naar aanleiding van de eerste bijeenkomst zijn doorgevoerd. Op basis van de eerste bijeenkomst werden inkijk en massa met name als bezwaarlijk ervaren. De omwonenden zijn als gevolg daarvan op de hoogte gebracht dat één appartement aan de zijde van de Acacia meer afgetrapt is, dat er op het parkeerdek een groenstrook aangelegd wordt (waarbij is toegezegd dat de direct omwonenden bij de groeninvulling worden betrokken) en dat er op de galerijen lamellen aangebracht worden. Tevens is de bezonningsstudie gepresenteerd. De aanwezigen hebben de planaanpassingen als positief ontvangen. Op basis hiervan worden de aanpassingen in de verdere planvorming vastgelegd.

Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode van terinzagelegging is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. De ingediende zienswijzen zijn vervolgens beoordeeld en beantwoord. De verslaglegging hiervan is tezamen met de doorgevoerde ambtshalve wijzigingen opgenomen in bijlage 15. De ingediende zienswijzen hebben er toe geleid dat het bestemmingsplan in gewijzigde vorm ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden is.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Tussen initiatiefnemer en de gemeente is een anterieure overeenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken met betrekking tot kostenverhaal ten aanzien van bijvoorbeeld de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte vastgelegd. De anterieure overeenkomst zorgt ervoor dat het kostenverhaal verzekerd is, waardoor het opstellen van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Bezonningsstudie

Bijlage 2: Beleidsregel welstandscriteria

Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 4: Akoestisch onderzoek

Bijlage 5: Aanvraag hogere waarde

Bijlage 6: Besluit hogere grenswaarde

Bijlage 7: Toelichting afwijking beleid hogere waarden

Bijlage 8: Trillingsonderzoek

Bijlage 9: Aanmeldingsnotitie

Bijlage 10: Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 11: Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek

Bijlage 12: Archeologisch proefsleuvenonderzoek

Bijlage 13: Selectiebesluit archeologie

Bijlage 14: Quicksan flora en fauna

Bijlage 15: Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl