

Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen TAM-omgevingsplan Oostzijde stationsomgeving Best

1. Algemeen

Het ontwerp TAM-omgevingsplan Oostzijde stationsomgeving Best heeft met ingang van 12 juni 2024 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Best en is gepubliceerd op de gemeentelijke website. Het TAM-omgevingsplan was tevens digitaal raadpleegbaar op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens deze periode kon eenieder een zienswijze over het TAM-omgevingsplan inbrengen. Gedurende de ter inzagelegging zijn er 12 zienswijzen binnengekomen.

2. Wijze van behandeling

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

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

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

Alle zienswijzen zijn ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen kan er sprake zijn van door te voeren wijzigingen in het vast te stellen TAM-omgevingsplan. Voor zover dit het geval is, wordt dit vermeld in de betreffende zienswijze en het onderdeel wijzigingen van de nota zienswijzen.

3. Overzicht indieners zienswijzen

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

Naam	Nr
Bewoner Tamboer 30 (PI24-01566)	1
Waterschap De Dommel (PI24-01771)	2
Bewoner Kruisparkweg 4 (PI24-01781)	3
Bewoner Oirschotseweg 41 (PI24-01780)	4

¹ Wet bescherming persoonsgegevens

ProRail (PI24-01793)	5
Bewoner Kruisparkweg 10 (PI24-01782)	6
Bewoners Rembrandtlaan (BL24-06529)	7
Bewoner Kruisparkweg 20 (PI24-02217)	8
IVN Best (BL24-06671)	9
NS (PI24-02215)	10
Werkgroep Spoorstraat en BewonersOverleg Naastenbest (BL24-06670)	11
Bewoner Rembrandtlaan 34 (BL24-06667 & BL24-06666)	12

4. Ingekomen zienswijzen

Hieronder worden de ingekomen zienswijzen in samenvatting weergegeven (links), daarnaast een reactie van de gemeente en onderaan een conclusie ten aanzien van de noodzaak om het TAM-omgevingsplan aan te passen op basis van de overwegingen ingebracht in de zienswijzen.

1. Tamboer 30	
Ingekomen 17 juni 2024/ dagtekening 13 juni 2024	
Zienswijze	Reactie gemeente
<i>a. Nadelige invloed zon Molenhuis</i>	<i>Voor de bezonning van woningen bestaan geen wettelijke normen. Dat neemt niet weg dat voor een TAM-omgevingsplanprocedure een afweging plaats dient te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen.</i> <i>Het effect van de nieuwe ontwikkeling op het Molenhuis is in een bezonningsstudie onderzocht. Vergeleken met de huidige maximale planologische situatie treedt een verslechtering op qua bezonning in de late middag. Doordat er in de ochtend en middag wel voldoende bezonning is op het onderzochte perceel, kan er niet gesproken worden van een onaanvaardbare situatie. De conclusie is dat de gevolgen niet dermate groot zijn dat de nieuwbouw onredelijke afbreuk doet aan het woongenot van de woningen in het Molenhuis en dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties op het gebied van bezonning. Er is geen aanleiding om te twijfelen aan de deskundigheid van dit rapport.</i> <i>Als bewoners van mening zijn schade te ondervinden door deze ontwikkeling vanwege</i>

	<i>enige afname van bezonning c.q. enige aantasting van het woon- en leefklimaat, dan bestaat de mogelijkheid om daartoe een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen bij de gemeente. Dit kan worden ingediend nadat een omgevingsvergunning is verleend voor de activiteit die eventueel kan leiden tot een vermindering van bezonning. Hierbij geldt een normaal maatschappelijk risico. Slechts als de toerekenbare schade aan het eigen object dit risico overstijgt, komt het meerdere voor vergoeding in aanmerking.</i> <i>Voor een verdere toelichting op de bezonningsstudie wordt verwezen naar paragraaf 2.6 van de motivering en bijlage 15 van de motivering van het TAM-omgevingsplan.</i>
<i>b. Geluidbelasting Molenhuis verwarmings- en koelinstallatie</i>	<i>In artikel 4.107 lid 2 van het Besluit bouwwerken (Bbl) leefomgeving staat regelgeving opgenomen voor wat betreft installaties voor warmte- of koudeopwekking. Hierin wordt vermeld dat de installaties niet meer dan 40 dB(A) aan geluid mogen veroorzaken bij de burens. Deze regelgeving is enkel van toepassing op nieuwbouw en dus niet van toepassing op bestaande bebouwing (zie hiervoor artikel 4.1 BBL).</i> <i>In artikel 4.101 Bbl staat dat een bouwwerk in een verblijfsgebied bescherming biedt tegen geluid van buiten. Dit is een algemene zorgbepaling.</i> <i>Het is mogelijk dat de installatie van het Molenhuis door de nieuwbouw in Stationsgebied Oost niet meer kan voldoen aan de waarde van 40 dB(A) op de perceelsgrens (de zogenaamde 'omgekeerde werking'). Dit zal onderzocht moeten worden (dit geldt overigens ook voor andere potentiële geluidbronnen). Uit artikel 4.101 Bbl vloeit voort dat de bouwer moet zorgen dat er voldoende maatregelen worden getroffen om de nieuwe bewoners tegen geluid van buiten te beschermen.</i>
<i>c. Privacy Molenhuis</i>	<i>Vanwege de grote woningvraag wordt ingespeeld op efficiënt ruimtegebruik. In de Omgevingsvisie van de gemeente Best is aangegeven dat bij de stationsomgeving kansen liggen om in dit gebied een aantrekkelijk</i>

	<i>stedelijk woonmilieu te ontwikkelen. Hierbij moet in ogenschouw genomen worden, dat onder het vigerende bestemmingsplan al woningbouw in de nabijheid van het Molenhuis mogelijk is. Dit neemt niet weg dat er rekening wordt gehouden met de privacy van omwonenden.</i> <i>Volgens vaste rechtspraak is aan het wonen in een stedelijke omgeving inherent dat er enige inkijk is, waardoor er niet snel sprake is van onevenredige aantasting van de privacy en het woongenot. De Afdeling wijst in dit verband op de uitspraken van 27 mei 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1285, 29 juli 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1816, en 9 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2926. Elke ontwikkeling heeft een bepaalde impact op de omgeving. Er wordt afgewogen in hoever de toename aan de aantasting van de privacy aanvaardbaar is. Hierin wordt bijvoorbeeld de afstand, situering, ligging van het stedelijk gebied en de bestaande planologische mogelijkheden meegewogen.</i>
<i>d. Voorstel vanuit reclamant:</i> <i>- Leg die ontsluiting van de parkeergarage rechtstreeks naar de nieuwe Brainportlijn waarbij deze straat gepositioneerd wordt op het tunneldek.</i> <i>- De vier nieuwe gebouwen aan de westzijde van Molenhuis zes meter opschuiven richting spoorlijn. Hierdoor ontstaat extra ruimte in de drie dwarsgeplaatste appartementsgebouwen, waardoor 19 extra appartementen gerealiseerd kunnen worden.</i> <i>- Als extra locatie voor nog meer extra appartementen kan men boven op de parkeergarage aan de noordzijde zonder verdere problemen nog meer woonruimte creëren.</i>	<i>De ontsluiting van de parkeergarage op de Molenstraat is vanuit verkeerskundig oogpunt de meest veiligste optie. Met een andere ontsluiting worden met name de zichtlijnen op het kruisende verkeer (voetgangers, fietsers, auto's richting de kiss en ride en bussen) slecht, doordat de bebouwing het zicht blokkeert. Daardoor is de kans groter dat twee kruisende verkeersdeelnemers elkaar (te) laat zien en plots op de rem moeten trappen. Bovendien is samen met ProRail en NS gekeken naar de positionering in verband met toekomstige ontwikkelingen. Een blinde doorsteek door de bebouwing leidt tot een minder gevoel van sociale veiligheid, met name in het donker. De kans bestaat dat de locatie zich ontwikkelt tot bijvoorbeeld een hangplek voor jongeren. Bovendien is vanuit stedenbouwkundig oogpunt het gedachteprofiel aan de verlengde stationsstraat van belang om de uitstraling kwalitatief rustig en eenduidig te houden.</i> <i>Vanwege de zone rond het spoor waarin het risico op trillingen aanwezig en het minimaal noodzakelijke wegprofiel, is het niet mogelijk om de gebouwen op te schuiven. Bovendien is het van belang om aan de randen van het plan een</i>

	<i>groene invulling te realiseren. Hierdoor sluit de bebouwing minder hard en stenig aan op het wegprofiel.</i> <i>Het is stedenbouwkundig gezien niet wenselijk om boven op de parkeergarage woonruimten te realiseren.</i>
Conclusie	
Voor wat betreft de geluidbelasting van de airco installaties wordt nader onderzoek uitgevoerd. Voor wat betreft het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.	

2. Waterschap De Dommel Ingekomen 10 juli 2024 / dagtekening 8 juli 2024	
<i>a. De wateraspecten dienen beter uitgewerkt en geborgd te worden.</i> <i>Reclamant heeft verzocht om aan te geven hoe het plan rekening dient te houden met wateroverlast en hoe wordt voorkomen dat de wateroverlast 'verschuift' naar de deels laagelegen buurpercelen. Reclamant verzoekt u om deze opmerking te verwerken in de plantoelichting en hier nog aandacht aan te besteden.</i>	<i>Naar aanleiding van de zienswijze is de planmotivering aangepast.</i>
<i>b. De infiltratiecapaciteit van de bodem is niet onderzocht.</i> <i>In de vooroverlegreactie heeft reclamant verzocht om de infiltratiecapaciteit van het plangebied te onderzoeken om zo tot een keuze te komen welke waterbergende voorzieningen kunnen worden toegepast in het plangebied. Reclamant verzoekt om eerst een infiltratieonderzoek uit te voeren en dan een passend systeem erbij te ontwerpen.</i>	<i>Naar aanleiding van de zienswijze is artikel 9.2 van de planregels aangepast:</i> <i>Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor het toestaan van gebouwen en/of bouwwerken dient het volgende te worden aangetoond/geleverd:</i> <i>a. middels een infiltratieonderzoek moet worden aangetoond dat hydrologisch neutraal ontwikkeld wordt;</i> <i>b. een waterhuishoudkundig plan met daarin de totale waterbergingsopgave van de totale ontwikkeling;</i> <i>c. bij het bepaalde in sub b dient rekening te worden gehouden met de waterhuishouding, waarbij er specifiek aandacht wordt besteed aan</i>

	<i>het treffen van waterbergende voorzieningen in de vorm van:</i> <i>1. gebouwdaken: waterretentie onder extensieve vegetatie;</i> <i>2. binnenhoven: infiltratie en buffering in volle grond;</i> <i>3. daktuin: waterretentie onder intensief groendak;</i> <i>4. infiltratie zone: waterinfiltratie in groenzone straatprofiel.</i>
<i>c. De bronvermelding van de GHG klopt niet. In de motivering is in paragraaf 4.7 een GHG genoemd van 13.70m+NAP op basis van de gegevens van de GxG kaarten van het waterschap. Het waterschap heeft geen gegevens van de grondwaterstanden van de planlocatie. Reclamant verzoekt om de bronvermelding aan te passen.</i>	<i>Naar aanleiding van de zienswijze is de bronvermelding in paragraaf 4.7 aangepast.</i>
<i>d. In de toelichting is vermeld dat op een later moment een waterhuishoudkundig plan zal worden opgesteld. Dit is juridisch niet vastgelegd in de planregels. Reclamant verzoekt om een voorwaardelijke verplichting op te nemen dat een waterhuishoudkundig plan onderdeel is van de omgevingsvergunningaanvraag.</i>	Zie de reactie onder b.
<i>e. In artikel 9.2 van de planregels is een planregel opgenomen zonder prestatiedoel in de hoeveelheid berging die wordt gerealiseerd. Reclamant verzoekt om de planregel te kwantificeren voor de vaststelling van het plan.</i>	Zie de reactie onder b.
Conclusie	
Naar aanleiding van de zienswijze zijn artikel 9.2 van de planregels en paragraaf 4.7 van de motivering aangepast.	

3. Bewoner Kruisparkweg 4 Ingekomen 12 juli 2024 / dagtekening 12 juli 2024	
<i>a. Reclamant geeft aan dat het onmogelijk is om de oostzijde los van de westzijde te ontwikkelen. Reclamant geeft aan dat er namelijk problemen t.a.v. parkeren en verkeer ontstaan. De westzijde</i>	<i>Bij het ontwerpplan dat ter inzage heeft gelegen werd uitgegaan van oudere parkeerdrukmetingen uit 2019. De meest recente data zijn verwerkt en aangevuld in het</i>

zal door tijdelijke noodzakelijke ingrepen nog jaren een verschrikkelijk aanzien hebben.	TAM-omgevingsplan. Bureau Goudappel Coffeng heeft een nieuwe analyse opgesteld op basis van de meest recente inzichten. Er is gekozen om voor wat betreft de omgevingsplanprocedure voor de oost- en westzijde te kiezen voor twee snelheden. Dit om vertraging te voorkomen op de realisatie van de woningbouwopgave. Door uit te gaan van één adviesmodel/spelregelkaart en hier in het vervolg inhoudelijk op te sturen blijft de integraliteit tussen de west- en oostzijde behouden. De extra beoordeling laat zien dat het risico op een parkeerknelpunt klein en acceptabel is gegeven ervaringen elders. Dat geldt zowel voor de bouwperiode als de eindsituatie. Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek.
b. Reclamant geeft aan dat door de voorgenomen bouwhoogte het dorpse karakter verdwijnt. De hoge gebouwen zullen zorgen voor verlies van zicht naar de kerktoren en voor windstromen.	De bebouwing aan het station is deels stedelijk, hetgeen passend is bij een knooppunt van belang, dat het station immers is. De bouwhoogtes lopen af richting de Hoofdstraat en de Molenstraat om deze ontwikkeling aan te laten sluiten op de historische linten en zodoende ook in te passen in het karakter van Best. Lange bouwvolumes worden opgedeeld in kleinere bouweenheden en hoogtes om lange wandvorming te voorkomen. Op deze manier komen er ook enkele doorkijken richting de kerk. Vanaf de Hoofdstraat/Oirschotseweg blijft het zicht op de kerk volledig intact en zal in de stedenbouwkundig-architectonische uitwerking veel aandacht worden gegeven aan het volledige ensemble van de verschillende bebouwingen.
c. Reclamant voert aan dat de gehanteerde	Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig

<i>parkeernorm niet realistisch is. De gemeente Best heeft namelijk ook een regio functie voor reizigers van omliggende dorpen en voor reizigers van Eindhoven Airport.</i>	<i>afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd (Nota parkeernormen 2022). In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Tijdens een parkeerdrukmeting is aangetoond welke doelgroepen in het stationsgebied parkeren. Ruim 40% van de geparkeerde auto's, waren bijvoorbeeld reizigers die hier parkeren en daarna met de bus naar Eindhoven Airport gaan. Invoering van parkeerregulering zal leiden tot een verandering van het soort reizigers die in het gebied parkeren. Hierdoor worden reizigers van buiten Best geweerd en wordt ruimte geboden aan forenzen uit Best en omgeving. Welke vorm van parkeerregulering er wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden.</i> <i>Parkeerregulering kan gaan om (een mix van) een blauwe parkeerschijfzone, vergunningshouders parkeren en betaald parkeren in een nader te bepalen gebied. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject. Doel van het parkeerregime is om regionale automobilisten zo min mogelijk te laten parkeren in de stationsomgeving van Best. Bovendien is een doel om de mobiliteitstransitie te bevorderen vooral onder nieuwe bewoners van de nieuwbouw.</i>
<i>d. Reclamant geeft aan dat het gebruik voor deelauto's nog erg laag is. Reclamant geeft de angst aan voor een parkeerprobleem.</i>	<i>Het parkeerbeleid van de gemeente Best geeft aan dat het gebruik van deelvervoer actief gestimuleerd en aangeboden dient te worden door de ontwikkelaar. De reductie die vervolgens op het aantal parkeerplaatsen kan worden gehanteerd is 20%. Bij het opstellen van het parkeerbeleid is dit percentage bepaald op basis van ervaringscijfers elders. Voorwaarde voor de reductie is het invoeren van een parkeerregime waardoor de mobiliteitstransitie sneller op gang komt.</i>
<i>e. Reclamant vraagt zich af waarom er niet meer middelhuur en koopappartementen worden ontwikkeld voor ouderen. Als de groep ouderen die momenteel in grote huizen woont kan doorstromen zal dit voor meer woningen voor gezinnen leiden.</i>	<i>In de woondeal is opgenomen dat minimaal twee derde van de nieuw te bouwen woningen betaalbaar moet zijn. Dit initiatief bestaat voor minimaal 30% sociale huurwoningen, minimaal 10% lage middeldure koopwoningen (<€275.000, prijspeil 2024), minimaal 30% midden en hoge</i>

	<i>middeldure koopwoningen of middenhuurwoningen en maximaal 30% dure huur- en koopwoningen. Uit het gemeentelijk beleid blijkt dat extra ingezet moet worden op woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens, zoals starters en ouderen. Dit initiatief realiseert overwegend woningen die geschikt zijn voor beide doelgroepen. Voor de doelgroep ouderen is namelijk de levensloopbestendigheid van woningen belangrijk. Dit initiatief realiseert overwegend nultredenwoningen en is daarmee zeer geschikt voor senioren. Verdere uitwerking van de plannen biedt daarbij de mogelijkheid om een clustering van woningen voor senioren te maken.</i>
<i>f. Reclamant geeft aan dat het aantal verkeersbewegingen niet goed is onderzocht.</i>	<i>De onderzoeken behorende bij het TAM-omgevingsplan zijn zorgvuldig uitgevoerd. Er is daarom ook geen reden om te twijfelen aan het aantal verkeersbewegingen.</i>
<i>g. Reclamant geeft aan dat er alternatieve locaties zijn om 600 appartementen te realiseren. Zo geeft hij voorbeeld aan dat in de noordelijke richting langs het spoor of het sportpark van Best Vooruit gebruikt kan worden.</i>	<i>De gemeenteraad heeft een eigen beleidsvrijheid wat betreft de planologische invulling van het grondgebied van de gemeente. De gemeenteraad heeft de vrijheid om functies en activiteiten aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening/evenwichtige toedeling van functies aan locaties nodig acht. In het verstedelijkingsakkoord (2022) en het coalitieakkoord (2022) is een woningbouwopgave van 4100 tot 2040 overeengekomen. In de regionale woondeal ZOB (2023) is overeengekomen dat gemeente Best de opgave heeft om tot 2030 1.765 woningen toe te voegen, waarbij Aarlesche Erven en de Stationsomgeving als sleutelprojecten benoemd zijn.</i> <i>Uit de Omgevingsvisie van de gemeente Best blijkt dat er kansen liggen om rondom het station woon- en werkruimte te realiseren en te gaan verdichten. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens en huishoudens die dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer willen wonen. Er is gekozen voor de ontwikkeling van meer intensieve stedelijke woonmilieus in het stationsgebied. De ontwikkeling is in lijn met</i>

	de spelregelkaart die is vastgesteld door de gemeenteraad voor de nieuwe stationsomgeving. Het plan sluit bovendien aan bij de beleidslijn van het Rijk en provincie om de woningbouwopgave met name binnenstedelijk te realiseren.
<i>h. Reclamant stelt voor om meer rekening te houden met de inbreng uit de participatiebijeenkomsten, de ontwikkeling van de oost- en westzijde gelijktijdig uit te voeren, het aantal van 600 te bouwen appartementen te verminderen en de doelgroepen en soorten woningen te herzien en de toegestane bouwhoogte te beperken tot maximaal 6 lagen.</i>	De website 'PleinBest' is het participatieplatform van de gemeente Best. Onder het kopje 'Participatie- logboek, plan en planning' is een logboek geplaatst waarbij een samenvatting is gegeven van alle inbreng tijdens de participatiemomenten. Hierin zijn alle opbrengsten samengevat en wordt weergegeven wat met de opbrengsten is gedaan. Van elk participatiemoment is ook een verslag gecommuniceerd via Groeiend Best, Plein Best en sociale media. In deze publicaties zijn belanghebbenden geïnformeerd over het participatielogboek op Plein Best. Het Participatielogboek is ook als bijlage aan het TAM-omgevingsplan bijgevoegd. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met de inbreng uit de participatiebijeenkomsten. In sommige gevallen konden de wensen niet meegenomen worden. Sommige punten worden in het vervolgproces verder onderzocht. Er is gekozen om voor wat betreft de omgevingsplanprocedure voor de oost- en westzijde te kiezen voor twee snelheden. Dit om vertraging te voorkomen op de realisatie van de woningbouwopgave. Door uit te gaan van één adviesmodel en hierin het vervolg inhoudelijk op te sturen blijft de integraliteit tussen de west- en oostzijde geborgd. De gemeenteraad heeft kaders gesteld voor het opstellen van een stedenbouwkundige visie voor de stationsomgeving. Hierin heeft de raad een afweging gemaakt tussen verschillende aspecten, zoals programma, intensiteit, parkeren en haalbaarheid. De raad kwam in deze afweging tot de conclusie dat de stationsomgeving geschikt is voor maximaal 600 appartementen met een verdeling van minimaal 30% sociale huurwoningen, minimaal 10% lage middeldure koopwoningen (<€275.000, prijspeil 2024), minimaal 30% midden en hoge middeldure koopwoningen of

	<i>middenhuurwoningen en maximaal 30% dure huur- en koopwoningen. Het voorliggend plan voorziet hierin.</i>
Conclusie	
Naar aanleiding van de zienswijze is het deelmobiliteitsonderzoek aangevuld. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het plan.	

4. Bewoner Oirschotseweg 41 Ingekomen 12 juli 2024 / dagtekening 11 juli 2024	
<i>a. Reclamant geeft aan dat het onmogelijk is om de oostzijde los van de westzijde te ontwikkelen. Reclamant geeft aan dat er namelijk problemen t.a.v. parkeren en verkeer ontstaan. De westzijde zal door tijdelijke noodzakelijke ingrepen nog jaren een verschrikkelijk aanzien hebben.</i>	<i>Bij het ontwerpplan dat ter inzage heeft gelegen werd uitgegaan van oudere parkeerdrukmetingen uit 2019. De meest recente data zijn verwerkt en aangevuld in het TAM-omgevingsplan. Bureau Goudappel Coffeng heeft een nieuwe analyse opgesteld op basis van de meest recente inzichten.</i> <i>Er is gekozen om voor wat betreft de omgevingsplanprocedure voor de oost- en westzijde te kiezen voor twee snelheden. Dit om vertraging te voorkomen op de realisatie van de woningbouwopgave. Door uit te gaan van één adviesmodel/spelregelkaart en hier in het vervolg inhoudelijk op te sturen blijft de integraliteit tussen de west- en oostzijde behouden.</i> <i>De extra beoordeling laat zien dat het risico op een parkeerknelpunt klein en acceptabel is gegeven ervaringen elders. Dat geldt zowel voor de bouwperiode als de eindsituatie.</i> <i>Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek.</i>
<i>b. Reclamant geeft aan dat door de</i>	<i>De bebouwing aan het station is deels stedelijk,</i>

voorgenomen bouwhoogte het dorpse karakter verdwijnt. De hoge gebouwen zullen zorgen voor verlies van zicht naar de kerktoren en voor windstromen.	hetgeen passend is bij een knooppunt van belang, dat het station immers is. De bouwhoogtes lopen af richting de Hoofdstraat en de Molenstraat om deze ontwikkeling aan te laten sluiten op de historische linten en zodoende ook in te passen in het karakter van Best. Lange bouwvolumes worden opgedeeld in kleinere bouweenheden en hoogtes om lange wandvorming te voorkomen. Op deze manier komen er ook enkele doorkijken richting de kerk. Vanaf de Hoofdstraat/Oirschotseweg blijft het zicht op de kerk volledig intact en zal in de stedenbouwkundig-architectonische uitwerking veel aandacht worden gegeven aan het volledige ensemble van de verschillende bebouwingen.
c. Reclamant voert aan dat de gehanteerde parkeernorm niet realistisch is. De gemeente Best heeft namelijk ook een regio functie voor reizigers van omliggende dorpen en voor reizigers van Eindhoven Airport.	Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd (Nota parkeernormen 2022). In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Tijdens een parkeerdrukmeting is aangetoond welke doelgroepen in het stationsgebied parkeren. Ruim 40% van de geparkeerde auto's, waren bijvoorbeeld reizigers die hier parkeren en daarna met de bus naar Eindhoven Airport gaan. Invoering van parkeerregulering zal leiden tot een verandering van het soort reizigers die in het gebied parkeren. Hierdoor worden reizigers van buiten Best geweerd en wordt ruimte geboden aan forenzen uit Best en omgeving. Welke vorm van parkeerregulering er wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden. Parkeerregulering kan gaan om (een mix van) een blauwe parkeerschijfzone, vergunningshouders parkeren en betaald parkeren in een nader te bepalen gebied. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject. Doel van het parkeerregime is om regionale automobilisten zo min mogelijk te laten parkeren in de stationsomgeving van Best. Bovendien is een doel om de mobiliteitstransitie te bevorderen vooral onder nieuwe bewoners van de nieuwbouw.
d. Reclamant geeft aan dat het gebruik voor	Het parkeerbeleid van de gemeente Best geeft

<i>deelauto's nog erg laag is. Reclamant geeft de angst aan voor een parkeerprobleem.</i>	<i>aan dat het gebruik van deelvervoer actief gestimuleerd en aangeboden dient te worden door de ontwikkelaar. De reductie die vervolgens op het aantal parkeerplaatsen kan worden gehanteerd is 20%. Bij het opstellen van het parkeerbeleid is dit percentage bepaald op basis van ervaringscijfers elders. Voorwaarde voor de reductie is het invoeren van een parkeerregime waardoor de mobiliteitstransitie sneller op gang komt.</i>
<i>e. Reclamant vraagt zich af waarom er niet meer middelhuur en koopappartementen worden ontwikkeld voor ouderen. Als de groep ouderen die momenteel in grote huizen woont kan doorstromen zal dit voor meer woningen voor gezinnen leiden.</i>	<i>In de woondeal is opgenomen dat minimaal twee derde van de nieuw te bouwen woningen betaalbaar moet zijn. Dit initiatief bestaat voor minimaal 30% sociale huurwoningen, minimaal 10% lage middeldure koopwoningen (<€275.000, prijspeil 2024), minimaal 30% midden en hoge middeldure koopwoningen of middenhuurwoningen en maximaal 30% dure huur- en koopwoningen. Uit het gemeentelijk beleid blijkt dat extra ingezet moet worden op woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens, zoals starters en ouderen. Dit initiatief realiseert overwegend woningen die geschikt zijn voor beide doelgroepen. Voor de doelgroep ouderen is namelijk de levensloopbestendigheid van woningen belangrijk. Dit initiatief realiseert overwegend nultredenwoningen en is daarmee zeer geschikt voor senioren. Verdere uitwerking van de plannen biedt daarbij de mogelijkheid om een clustering van woningen voor senioren te maken.</i>
<i>f. Reclamant geeft aan dat het aantal verkeersbewegingen niet goed is onderzocht.</i>	<i>De onderzoeken behorende bij het TAM-omgevingsplan zijn zorgvuldig uitgevoerd. Er is daarom ook geen reden om te twijfelen aan het aantal verkeersbewegingen.</i>
<i>g. Reclamant geeft aan dat er alternatieve locaties zijn om 600 appartementen te realiseren. Zo geeft hij voorbeeld aan dat in de noordelijke richting langs het spoor of het sportpark van Best Vooruit gebruikt kan worden.</i>	<i>De gemeenteraad heeft een eigen beleidsvrijheid wat betreft de planologische invulling van het grondgebied van de gemeente. De gemeenteraad heeft de vrijheid om functies en activiteiten aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening/evenwichtige toedeling van functies aan locaties nodig acht. In het verstedelijkingsakkoord (2022) en het coalitieakkoord (2022) is een woningbouwopgave van 4100 tot 2040</i>

	overeengekomen. In de regionale woondeal ZOB (2023) is overeengekomen dat gemeente Best de opgave heeft om tot 2030 1.765 woningen toe te voegen, waarbij Aarlesche Erven en de Stationsomgeving als sleutelprojecten benoemd zijn. Uit de Omgevingsvisie van de gemeente Best blijkt dat er kansen liggen om rondom het station woon- en werkruimte te realiseren en te gaan verdichten. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens en huishoudens die dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer willen wonen. Er is gekozen voor de ontwikkeling van meer intensieve stedelijke woonmilieus in het stationsgebied. De ontwikkeling is in lijn met de spelregelkaart die is vastgesteld door de gemeenteraad voor de nieuwe stationsomgeving. Het plan sluit bovendien aan bij de beleidslijn van het Rijk en provincie om de woningbouwopgave met name binnenstedelijk te realiseren.
<i>h. Reclamant stelt voor om meer rekening te houden met de inbreng uit de participatiebijeenkomsten, de ontwikkeling van de oost- en westzijde gelijktijdig uit te voeren, het aantal van 600 te bouwen appartementen te verminderen en de doelgroepen en soorten woningen te herzien en de toegestane bouwhoogte te beperken tot maximaal 6 lagen.</i>	De website 'PleinBest' is het participatieplatform van de gemeente Best. Onder het kopje 'Participatie- logboek, plan en planning' is een logboek geplaatst waarbij een samenvatting is gegeven van alle inbreng tijdens de participatiemomenten. Hierin zijn alle opbrengsten samengevat en wordt weergegeven wat met de opbrengsten is gedaan. Van elk participatiemoment is ook een verslag gecommuniceerd via Groeiend Best, Plein Best en sociale media. In deze publicaties zijn belanghebbenden geïnformeerd over het participatielogboek op Plein Best. Het Participatielogboek is ook als bijlage aan het TAM-omgevingsplan bijgevoegd. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met de inbreng uit de participatiebijeenkomsten. In sommige gevallen konden de wensen niet meegenomen worden. Sommige punten worden in het vervolgproces verder onderzocht. Er is gekozen om voor wat betreft de omgevingsplanprocedure voor de oost- en westzijde te kiezen voor twee snelheden. Dit om vertraging te voorkomen op de realisatie van de woningbouwopgave. Door uit te gaan van één

	<i>adviesmodel en hier in het vervolg inhoudelijk op te sturen blijft de integraliteit tussen de west- en oostzijde geborgd.</i> <i>De gemeenteraad heeft kaders gesteld voor het opstellen van een stedenbouwkundige visie voor de stationsomgeving. Hierin heeft de raad een afweging gemaakt tussen verschillende aspecten, zoals programma, intensiteit, parkeren en haalbaarheid. De raad kwam in deze afweging tot de conclusie dat de stationsomgeving geschikt is voor maximaal 600 appartementen met een verdeling van minimaal 30% sociale huurwoningen, minimaal 10% lage middeldure koopwoningen (<€275.000, prijspeil 2024), minimaal 30% midden en hoge middeldure koopwoningen of middenhuurwoningen en maximaal 30% dure huur- en koopwoningen. Het voorliggend plan voorziet hierin.</i>
Conclusie	
Naar aanleiding van de zienswijze is het deelmobiliteitsonderzoek aangevuld. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het plan.	

5. <i>ProRail</i> <i>Ingekomen 18 juli 2024/ dagtekening 16 juli 2024</i>	
<i>a. Reclamant geeft aan dat voor beperkingengebiedactiviteiten bij een spoorweg rijksregels gelden voor de bescherming van de spoorwegen, bijvoorbeeld vergunningplichten.</i> <i>Reclamant geeft aan dat de verwijzing ontbreekt dat voor zover de bestemmingen is gelegen binnen het beperkingengebied spoor hiervoor rijksregels gelden zoals opgenomen in het Bal en er een vergunningplicht geldt op grond van de Omgevingswet.</i>	<i>Het beperkingengebied van hoofdspoorwegen wordt vastgelegd in de Omgevingsregeling. De Omgevingsregeling is zichtbaar in het DSO. Het is daarom niet noodzakelijk om deze beperkingengebieden op te nemen.</i> <i>Activiteiten binnen deze gebieden zijn vergunningplichtig op basis van artikel 5.1, tweede lid sub f Omgevingswet. Dus in het omgevingsplan is het niet nodig (en ook onhandig) nadere regels te stellen aan een vergunningplichtige activiteit.</i>
<i>b. Reclamant geeft aan dat voor een beperkingengebiedactiviteiten bij een hoofdspoorweg de specifieke zorgplicht van artikel 9.8 Bal geldt. Deze houdt in dat maatregelen nodig zijn bij het vermoeden dat een activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de staat of werking van de spoorweg. Reclamant geeft aan dat specifiek dient te worden benoemd</i>	<i>De specifieke zorgplicht van artikel 9.8 Bal is uitgewerkt in de motivering van het TAM-omgevingsplan. Er wordt voldaan aan de zorgplicht.</i>

<i>dat hieraan wordt voldaan.</i>	
<i>c. Reclamant geeft aan dat in verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen (waaronder de spoortunnel) het waterpeil niet mag wijzigen. Er dient ook te worden geborgd dat werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen (waaronder de spoortunnel), en ook op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen.</i>	<i>Zie onder a.</i>
Conclusie	
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.	

6. Bewoner Kruisparkweg 10 Ingekomen 12 juli 2024/ dagtekening 12 juli 2024	
<i>a. Parkeerproblemen</i>	<i>Bij het ontwerp dat ter inzage heeft gelegen werd uitgegaan van oudere parkeerdrukmetingen uit 2019. De meest recente data zijn verwerkt in het TAM-omgevingsplan. Hiervoor is door bureau Goudappel Coffeng een analyse opgesteld op basis van de meest recente inzichten.</i> <i>Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd. In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Om de parkeerdruk in de tijdelijke eindsituatie zal er een vorm van gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zoals bijvoorbeeld vergunninghouderszones, parkeervergunningen voor bewoners of betaald parkeren. Welke vorm er wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden.</i> <i>De vorm van parkeerregulering kan zijn (een mix van) een blauwe parkeerschijfzone, vergunningshouders parkeren en betaald parkeren in een nader te bepalen gebied. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject.</i> <i>Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde</i>

	zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek.
<i>b. Dorps karakter verdwijnt doordat het veel te druk is/geluidsoverlast. Reclamant heeft bovendien geen bezwaar tegen bouwen, maar dan in een andere aparte wijk.</i>	<i>De gemeenteraad heeft een eigen beleidsvrijheid wat betreft de planologische invulling van het grondgebied van de gemeente. De gemeenteraad heeft de vrijheid om functies en activiteiten aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening/evenwichtige toedeling van functies aan locaties nodig acht. In het verstedelijkingsakkoord (2022) en het coalitieakkoord (2022) is een woningbouwopgave van 4100 tot 2040 overeengekomen en in de regionale woondeal ZOB (2023) is overeengekomen dat de gemeente Best de opgave heeft om tot 2030 1.765 woningen toe te voegen, waarbij Aarlesche Erven en de Stationsomgeving als sleutelprojecten benoemd zijn.</i> <i>Uit de Omgevingsvisie van de gemeente Best blijkt dat er kansen liggen om rondom het station woon- en werkruimte te realiseren en te gaan verdichten. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens en huishoudens die dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer willen wonen. Er is gekozen voor de ontwikkeling van meer intensieve stedelijke woonmilieus in het stationsgebied. De ontwikkeling is in lijn met de spelregelkaart die is vastgesteld door de gemeenteraad voor de nieuwe stationsomgeving. Het plan sluit bovendien aan bij de beleidslijn van Rijk en provincie om de woningbouwopgave met name binnenstedelijk te realiseren.</i>
Conclusie	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.	

7. Bewoners Rembrandtlaan Ingekomen 20 juli 2024/ dagtekening 20 juli 2024	
<i>a. Het loslaten van het oorspronkelijke integrale plan beperkt toekomstige keuzes voor de westzijde.</i>	<i>Er is gekozen om voor wat betreft de omgevingsplanprocedure voor de oost- en westzijde te kiezen voor twee snelheden. Dit om vertraging te voorkomen op de realisatie van de woningbouwopgave. Door uit te gaan van één adviesmodel en hier in het vervolg inhoudelijk op te sturen blijft de integraliteit tussen de west- en oostzijde geborgd.</i>
<i>b. Reclamant geeft aan dat het plan geen rekening houdt met de Brainportlijn, ondanks recente financiële injecties.</i>	<i>Tijdens het ontwikkelproces is mogelijkheid van de Brainportlijn via het zuiden een belangrijk gegeven. Voor de beoordeling van de scenario's voor de stationsomgeving is hiermee rekening gehouden. Er volgen nog onderzoeken naar de Brainportlijn. Daaruit moet blijken hoe de Brainportlijn gaat aansluiten en hoe het gaat functioneren.</i>
<i>c. Toekomstige bus stromen</i> <i>Reclamant voert aan dat de OV-bussen het geplande busstation alleen maar kunnen bereiken via het deel Spoorstraat dat is gelegen tussen restaurant Bastille en het historische pand. Reclamant wenst inzicht te krijgen in de te verwachten bus stromen.</i>	<i>Het aantal reguliere buslijnen blijft maximaal hetzelfde als in de huidige situatie.</i> <i>In de toekomst wordt de Brainportlijn aangesloten op het stationsgebied, hiermee is rekening gehouden in de planvorming volgens de spelregelkaart.</i>
<i>d. Parkeerproblemen</i> <i>Reclamant wenst inzicht te krijgen in hoe de parkeerproblematiek zowel tijdelijk als permanent wordt opgelost.</i> <i>Reclamant geeft bovendien aan dat de opgenomen parkeergarage niet in lijn is met de Spelregelkaart die door de Raad is vastgesteld.</i>	<i>Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd. In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Om de parkeerdruk in de tijdelijke situatie – het moment dat wordt gebouwd - en op drukkere momenten te verminderen, zal er een vorm van gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zoals bijvoorbeeld vergunninghouderszones, parkeervergunningen voor bewoners of betaald parkeren. Welke vorm er wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject.</i> <i>In de spelregelkaart staat beschreven dat op de plek waar de parkeergarage is ingetekend in het</i>

	<i>TAM-omgevingsplan een zoekgebied is voor bewonersparkeren. Er is hieraan invulling gegeven door in het TAM-omgevingsplan de mogelijkheid te creëren om een parkeergarage te realiseren.</i> <i>Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek.</i> <i>Invoering van parkeerregulering zal leiden tot een verandering in de soort reizigers die in het gebied parkeren. Welke vorm van parkeerregulering wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden. Parkeerregulering kan gaan om (een mix van) een blauwe parkeerschijfzone, vergunningshouders parkeren en betaald parkeren in een nader te bepalen gebied. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject. Doel van het parkeerregime is om regionale automobilisten zo min mogelijk te laten parkeren in de stationsomgeving van Best. Bovendien is een doel om de mobiliteitstransitie te bevorderen vooral onder nieuwe bewoners van de nieuwbouw.</i>
<i>e. Verkeersproblemen</i> <i>Reclamant geeft aan dat niet voldoende is onderzocht wat de gevolgen zijn voor het toevoegen van 600 woningen voor het aantal verkeersbewegingen.</i> <i>Reclamant geeft bovendien aan dat de huidige plannen geen rekening houden met de toename van verkeer door het toenemende gebruik van de OV Hub Best en de Brainportlijn.</i> <i>Reclamant wenst garantie te krijgen dat de Rembrandtlaan autoluw blijft.</i>	<i>Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd. In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Om de parkeerdruk in de tijdelijke situatie – het moment dat wordt gebouwd - en op drukkere momenten te verminderen, zal er een vorm van gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zoals bijvoorbeeld vergunninghouderszones, parkeervergunningen voor bewoners of betaald parkeren. Welke vorm er wordt gekozen zal de komende tijd</i>

	uitgekristalliseerd worden. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject. De Rembrandtlaan ligt voor het parkeren in het invloed gebied van de parkeerregulering. Door het verwijderen van huidige parkeerplaatsen die door 'regionale doelgroepen' anders dan bewoners worden gebruikt verwachten we een verkeersafname in de Rembrandtlaan. De nieuwe P&R van NS ontsluit voor autoverkeer via de Stationsstraat en niet via de Rembrandtlaan. Ook de Brainportlijn nadert zoals nu voorzien via een zuidelijke naderingsroute. In de overwegingen van het genoemde participatietraject nemen we de verkeersroutes en openbaar vervoersroutes mee, waarbij we geen ontsluitende route via de Rembrandtlaan voorzien.
f. Er is geen plan voor integratie van de Rembrandtlaan in de stationsomgeving en hoe de straat als verbindingsroute van de dorpskern naar de Bernhardlaan en vice versa eruit zal gaan zien.	De bestaande langzaam verkeer routes worden verbeterd en er komt een nieuwe groene verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de Rembrandtlaan en het Kapelplein. De huidige buslijnen blijven nagenoeg dezelfde route volgen als in de huidige situatie, dus niet via de Rembrandtlaan. De verdere uitwerking van de verbindingen en routes is onderdeel van de ontwikkeling aan de westzijde.
g. Reclamant wenst inzicht te krijgen wie de toekomstige bewoners gaan zijn en wat voor sociale en maatschappelijke impact dit gaat hebben op het gebied.	Het initiatief betreft een combinatie van appartementen en stadswoningen in verschillende huur- en koopsegmenten. Dit initiatief spreekt daarom de volgende doelgroepen aan: - Starters: dit initiatief realiseert woningen (huur- en koop) zowel in de sociale huur als in de middenhuur en in de betaalbare koop. Dit sluit aan op de wens van betaalbaarheid. - Gezinnen: dit initiatief realiseert stadswoningen en biedt daarmee ruimte aan gezinnen die in een stedelijke omgeving willen wonen. - Ouderen: appartementen zijn een levensloopbestendige woonvorm. Dit initiatief wordt gerealiseerd dichtbij voorzieningen, inclusief openbaar vervoer. Het gaat om mensen (jong en oud) die graag in een levendig stedelijk gebied willen wonen nabij het centraal station, het centrum en voorzieningen. Deze doelgroep laat zich niet

	definiëren door leeftijd, inkomen of achtergrond, maar zij delen dezelfde levensstijl.
h. Reclamant vraagt zich af hoe de overbelaste voorzieningen worden aangepakt. Reclamant geeft aan dat dit ziet op voorzieningen zoals huisartsen en apotheken, maar ook op nutsvoorzieningen.	Stationsomgeving maakt deel uit voor de zoekcirkel voor een groot station (nutsvoorziening). Voor wat betreft de nutsvoorzieningen is er in het plan de mogelijkheid gecreëerd om binnen de functie 'Groen' en 'Verkeer-verblijfsgebied' en 'wonen' middenspanningsstations mogelijk te maken. Voor wat betreft de voorzieningen voor maatschappelijke dienstverlening is er ruimte in het plan voor bijvoorbeeld een fysiotherapeut, kinderopvang, apotheek of huisarts.
i. Reclamant geeft aan dat er een terugkoppeling ontbreekt naar aanleiding van het participatieproces.	De website 'PleinBest' is het participatieplatform van de gemeente Best. Onder het kopje 'Participatie- logboek, plan en planning' is een logboek geplaatst waarbij een samenvatting is gegeven van alle inbreng tijdens de participatiemomenten. Hierin zijn alle opbrengsten samengevat wordt weergegeven wat met de opbrengsten is gedaan. Het Participatielogboek is ook als bijlage aan het TAM-omgevingsplan bijgevoegd.
j. Reclamant geeft aan dat dit plan niet rijmt met het behoud van het dorpse karakter van de gemeente Best.	De gemeenteraad heeft een eigen beleidsvrijheid wat betreft de planologische invulling van het grondgebied van de gemeente. De gemeenteraad heeft de vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening/evenwichtige toedeling van functies aan locaties nodig acht. Uit de regionale woondeal ZOB blijkt dat gemeente best de opgave heeft om tot 2030 1.765 woningen toe te voegen. Uit de Omgevingsvisie van de gemeente Best blijkt dat er kansen liggen om rondom het station woon- en werkruimte te realiseren en te gaan verdichten. Hiermee wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens en huishoudens die dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer willen wonen. Er is gekozen voor de ontwikkeling van meer intensieve stedelijke woonmilieus in het stationsgebied. De ontwikkeling is in lijn met de spelregelkaart die is vastgesteld door de gemeenteraad voor de nieuwe

	<i>stationsomgeving.</i>
Conclusie	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.	

8. Bewoner Kruisparkweg 20 Ingekomen 23 juli 2024/ dagtekening 23 juli 2024	
<i>a. Reclamant geeft de hoogte van de geplande gebouwen aan als zorgpunt.</i>	<i>De bebouwing aan het station is deels stedelijk, hetgeen passend is bij een knooppunt van belang, dat het station immers is. De bouwhoogtes lopen af richting de Hoofdstraat en de Molenstraat om deze ontwikkeling aan te laten sluiten op de historische linten en zodoende ook in te passen in het dorpse karakter van Best. Lange bouwvolumes worden opgedeeld in kleinere bouweenheden en hoogtes om lange wandvorming te voorkomen. Op deze manier komen er ook enkele doorkijken richting de kerk.</i> <i>Vanaf de Hoofdstraat/Oirschotseweg blijft het zicht op de kerk volledig intact en zal in de stedenbouwkundig-architectonische uitwerking veel aandacht worden gegeven aan het volledige ensemble van de verschillende bebouwing.</i>
<i>b. Reclamant geeft aan dat er veel woningen komen, waardoor er een tekort aan parkeerruimte ontstaat.</i>	<i>Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd. In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Om de parkeerdruk in de tijdelijke situatie – het moment dat wordt gebouwd - en op drukker momenten te verminderen, zal een vorm van gereguleerd parkeren worden ingevoerd, zoals bijvoorbeeld vergunninghouderszones, parkeervergunningen voor bewoners of betaald parkeren. Welke vorm er wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden. Hiertoe start begin 2025 voor de westzijde van het stationsgebied een participatietraject in met belanghebbenden in de omgeving van het stationsgebied.</i> <i>In de spelregelkaart staat beschreven dat op de plek waar de parkeergarage is ingetekend in het TAM-omgevingsplan een zoekgebied is voor</i>

	<i>bewonersparkeren. Er is hieraan invulling gegeven door in het TAM-Omgevingsplan de mogelijkheid te creëren om een parkeergarage te realiseren.</i> <i>Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek.</i> <i>Parkeerregulering kan gaan om (een mix van) een blauwe parkeerschijfzone, vergunningshouders parkeren en betaald parkeren in een nader te bepalen gebied. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject. Doel van het parkeerregime is om regionale automobilisten zo min mogelijk te laten parkeren in de stationsomgeving van Best. Bovendien is een doel om de mobiliteitstransitie te bevorderen vooral onder nieuwe bewoners van de nieuwbouw.</i>
<i>c. Reclamant geeft aan dat door het loskoppelen van de herinrichting van de westzijde overlast zal ontstaan.</i>	<i>Er is gekozen om voor wat betreft de omgevingsplanprocedure voor de oost- en westzijde te kiezen voor twee snelheden. Dit om vertraging te voorkomen op de realisatie van de woningbouwopgave. Door uit te gaan van één adviesmodel en hier in het vervolg inhoudelijk op te sturen blijft de integraliteit tussen de west- en oostzijde geborgd.</i>
Conclusie	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.	

9. IVN Best Ingekomen 23 juli 2024/ dagtekening 23 juli 2024	
<i>a. Reclamant geeft een aantal aandachtspunten aan met betrekking tot waterberging, hittestress, sociale cohesie en biodiversiteit.</i>	<i>De huidige situatie van de openbare ruimte in de stationsomgeving is verhard. Deze grote verharde oppervlaktes zorgen voor verschillende</i>

	<i>klimateproblemen zoals hittestress. De ontwikkeling beoogt juist om van de openbare ruimte een groene, aantrekkelijke en duurzame entree te vormen voor Best. Dit vraagt om zoveel mogelijk te vergroenen. Binnen de ontwikkeling van de oostelijke stationsomgeving stellen we bovendien als doel om meer biodiversiteit te creëren en de sociale cohesie te verhogen.</i>
Conclusie	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan. De gemeente behoudt contact met de reclamant in de latere fase van het project, zodat de uitgangspunten onder de aandacht blijven.	

10. NS	
Ingekomen 23 juli 2024/ dagtekening 22 juli 2024	
<i>a. Proces Reclamant geeft aan dat het van belang is om eerst te kijken naar het functioneren van de OV-knoop en overeenstemming te hebben over het ruimtebeslag van OV-functies en de routing van en naar het station. Reclamant adviseert om eerst samen met de spoorse partijen naar de best integrale oplossing voor het stationsgebied te zoeken.</i>	<i>De gemeente Best heeft met de vervoerspartijen gesproken over het functioneren van het station en zijn vervoersstromen. Hiertoe is het proces van het Integraal Handelings-perspectief voor OV-knooppunten doorlopen voor wat betreft de westzijde. De gemeente Best heeft ervoor gekozen om met een proces van twee snelheden te werken. Aan de ene kant de woningbouwontwikkeling aan de oostzijde en aan de andere kant de OV-knoop aan de westzijde. Daarbij is het uitgangspunt geweest dat de woningbouwontwikkeling doorgang kan vinden, zonder daarbij een belemmering te vormen voor een goed functionerende OV-knoop.</i>
Conclusie	
Deze zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.	

11. Werkgroep Spoorstraat en Bewonersoverleg Naastenbest	
Ingekomen 23 juli 2024/ dagtekening 22 juli 2024	
<i>a. Reclamant geeft aan dat er te weinig parkeerplaatsen zijn volgens de huidige Nota parkeernormen ten opzichte van het huidige aantal parkeerplaatsen.</i>	<i>Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd (nota parkeernormen 2022). In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd.</i>

	<i>Het parkeerbeleid van de gemeente Best geeft aan dat het gebruik van deelvervoer actief gestimuleerd en aangeboden dient te worden door de ontwikkelaar. De reductie die vervolgens op het aantal parkeerplaatsen kan worden gehanteerd is 20%. Bij het opstellen van het parkeerbeleid is dit percentage bepaald op basis van ervaringscijfers elders. Voorwaarde voor de reductie is het invoeren van een parkeerregime waardoor de mobiliteitstransitie sneller op gang komt.</i> <i>Bij het ontwerp dat ter inzage heeft gelegen werd uitgegaan van oudere parkeerdrukmetingen uit 2019. De meest recente data zijn verwerkt in het TAM-omgevingsplan. Hiervoor is door bureau Goudappel Coffeng een analyse opgesteld op basis van de meest recente inzichten.</i> <i>De extra beoordeling laat zien dat het risico op een parkeerknelpunt klein en acceptabel is gegeven ervaringen elders. Dat geldt zowel voor de bouwperiode als de eindsituatie.</i> <i>Invoering van parkeerregulering zal leiden tot een verandering in het soort reizigers die in het gebied parkeren. Hierdoor worden reizigers van buiten Best geweerd en wordt ruimte geboden aan forenzen uit Best en omgeving. Welke vorm van parkeerregulering er wordt gekozen zal de komende tijd uitgekristalliseerd worden.</i> <i>Parkeerregulering kan gaan om (een mix van) een blauwe parkeerschijfzone, vergunningshouders parkeren en betaald parkeren in een nader te bepalen gebied. Hiertoe start begin 2025 een participatietraject. Doel van het parkeerregime is om regionale automobilisten zo min mogelijk te laten parkeren in de stationsomgeving van Best. Bovendien is een doel om de mobiliteitstransitie te bevorderen vooral onder nieuwe bewoners van de nieuwbouw.</i>
<i>b. Reclamant geeft aan dat wordt gerekend met een niet-bestaande capaciteit aan parkeerplaatsen. Namelijk via een 'mogelijk' toekomstige parkeergarage van 200 plaatsen</i>	<i>De afspraken met NS om de P&R voorziening te realiseren zijn in een vergevorderd stadium. Concrete afspraken hierover moeten vastliggen voorafgaande aan het verlenen van de</i>

voor NS-parkeren aan de westzijde.	omgevingsvergunning. Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek.
c. Reclamant geeft aan dat te weinig bezoekersparkeerplaatsen aan de oostzijde zijn gepland.	Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd (nota parkeernormen 2022). In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd.
d. Reclamant geeft aan dat geen mobiliteitsplan is opgesteld die aangeeft wat voor aanbod deelmobiliteit de ontwikkelaar zal gaan organiseren zodat de reductie op de parkeereis geen toename geeft van de parkeeroverlast.	Het mobiliteitsplan is bijlage 2 van het TAM-Omgevingsplan. In dit mobiliteitsplan staat beschreven hoe deelmobiliteit onderdeel kan zijn van de parkeeroplossing. Het parkeerbeleid van de gemeente Best geeft aan dat het gebruik van deelvervoer actief gestimuleerd en aangeboden dient te worden door de ontwikkelaar. De reductie die vervolgens op het aantal parkeerplaatsen kan worden gehanteerd is 20%. Bij het opstellen van het parkeerbeleid is dit percentage bepaald op basis van ervaringscijfers elders. Voorwaarde voor de reductie is het invoeren van een parkeerregime waardoor de mobiliteitstransitie sneller op gang komt.
e. Reclamant geeft aan dat door het ontbreken van een gemeentelijk besluit rond parkeerregulering, parkeerproblemen in de openbare ruimte stevig worden vergroot.	Op het moment dat wordt overgegaan tot realisatie van de plannen zal er duidelijkheid zijn over de wijze van invoering van de parkeerregulering. Hier wordt nog een uitgebreid participatieproces voor opgezet. Dit proces is geen onderdeel van het TAM-omgevingsplan, maar loopt los hiervan.
f. Reclamant geeft aan dat de parkeerbehoefte voor commerciële functies wordt onderschat in	Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk

<i>het omgevingsplan.</i>	<i>nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd (nota parkeernormen 2022). In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd.</i>
<i>g. Reclamant vraagt zich af of de Hoofdstraat, Nazarethstraat en Molenstraat een toename van ca. 2200 motorvoertuigbewegingen aankunnen en uit zorgen voor sluipverkeer.</i>	<i>De verkeerstoename voor de aansluiting op de Molenstraat is beperkt. De verkeersafwikkeling is onderzocht en leidt niet tot knelpunten (zie bijlage 1 van de motivering van het TAM-omgevingsplan). Vanuit de aansluiting spreidt het verder uit. De verkeerstoename op afwikkeling op omliggende wegen is beperkt.</i>
<i>h. Reclamant geeft aan dat de wateropgave wordt afgewenteld op omliggende wijken. Door het realiseren van een parkeergarage aan de westzijde zou de opgave voor waterberging vergroot worden.</i>	<i>De kern van de watertoets is dat wateropgaven niet mogen worden afgewenteld op omliggend gebied. Naar aanleiding van de zienswijzen is een extra borging van dit uitgangspunt ingebouwd in het plan. (Zie zienswijze nummer 2). De verdere uitwerking voor de waterberging aan de westzijde behoort niet tot dit TAM-omgevingsplan. Voor wat betreft de wateropgave aan de westzijde wordt hier nog een uitwerking aan gegeven.</i>
<i>i. Reclamant geeft aan het onbegrijpelijk te vinden dat het belang van behoud en uitbreiding wel benoemd wordt, terwijl het plan dwingt tot het kappen van vele bestaande volwassen bomen.</i>	<i>In de nieuwe situatie komen meer bomen dan er nu in de oostzijde staan. Er wordt ook meer groen toegevoegd, onder meer door het realiseren van een nieuwe Oost-west verbinding tussen Rembrandtlaan en Kapelplein. Door het tunneldek te vergroenen en door groen op daken en gevels toe te passen. Wat betreft de westzijde van de stationsomgeving vindt nog een nadere uitwerking plaats.</i>
<i>j. Reclamant geeft aan dat met het plan onvoldoende rekening is gehouden met hittestress.</i>	<i>De huidige situatie van de openbare ruimte in de stationsomgeving is verhard. Deze grote verharde oppervlaktes zorgen voor verschillende klimaatproblemen zoals hittestress. De ontwikkeling beoogt juist om van de openbare ruimte een groene, aantrekkelijke en duurzame entree te vormen voor Best. Dit vraagt om zoveel mogelijk te vergroenen.</i>
Conclusie	
Naar aanleiding van de zienswijze wordt het deelmobiliteitsonderzoek aangevuld. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het plan.	

12. Bewoner Rembrandtlaan 34

Ingekomen 23 juli 2024/ dagtekening 23 juli 2024

a. Verhoogde parkeerdruk vanwege onjuiste parkeerbehoefte. Mede gelet op het gebruik van deelauto's.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt zorgvuldig afgewogen hoeveel parkeerruimte daadwerkelijk nodig is. Bij het TAM-omgevingsplan is parkeeronderzoek op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid uitgevoerd (Nota parkeernormen 2022). In lijn met dit beleid worden er voldoende parkeerplekken gerealiseerd. Tijdens een parkeerdrukmeting is aangetoond welke doelgroepen in het stationsgebied parkeren. Ruim 40% van de geparkeerde auto's, waren bijvoorbeeld reizigers die hier parkeren en daarna met de bus naar Eindhoven Airport gaan.

Het parkeerbeleid van de gemeente Best geeft aan dat het gebruik van deelvervoer actief gestimuleerd en aangeboden dient te worden door de ontwikkelaar. De reductie die vervolgens op het aantal parkeerplaatsen kan worden gehanteerd is 20%. Bij het opstellen van het parkeerbeleid is dit percentage bepaald op basis van ervaringscijfers elders. Voorwaarde voor de reductie is het invoeren van een parkeerregime waardoor de mobiliteitstransitie sneller op gang komt.

Bij het ontwerp dat ter inzage heeft gelegen werd uitgegaan van oudere parkeerdrukmetingen uit 2019. De meest recente data zijn verwerkt in het TAM-omgevingsplan. Hiervoor is door bureau Goudappel Coffeng een analyse opgesteld op basis van de meest recente inzichten.

De extra beoordeling laat zien dat het risico op een parkeerknelpunt klein en acceptabel is gegeven ervaringen elders. Dat geldt zowel voor de bouwperiode als de eindsituatie.

b. Te weinig parkeerruimte vanwege de planning. De hoeveelheid parkeerruimte voor NS-reizigers zal afnemen doordat er al gebouwd gaat worden.

De gemeente Best heeft samen met de gemeente Oirschot, provincie Noord-Brabant, NS-stations, ProRail, Hermes, Arriva en SDK vastgoed de huidige situatie en de gewenste toekomstige situatie voor de OV-knoop Best in kaart gebracht in het 'Integraal handelingsperspectief'.

Op hoofdlijnen komt het plan voor de oostzijde

	zoals beschreven in de spelregelkaart- erop neer dat de nieuwbouw voorziet in eigen parkeerbehoefte. Voor het openbare gebied gaan we enerzijds uit van afname van het aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen door de bouw van de woningen en de bouw van een fietsenstalling aan de noordzijde van het stationsgebied. Anderzijds is er een toename van het aantal parkeerplaatsen door de aanleg van bezoekersparkeerplaatsen voor de nieuwe functies en de aanleg van een P&R-parkeerdek. De afspraken met NS om de P&R voorziening te realiseren zijn in een vergevorderd stadium. Concrete afspraken hierover moeten vastliggen voorafgaande aan het verlenen van de omgevingsvergunning.
c. Vermindering footprint door duurzamere bouwmaterialen.	In hoofdstuk 2.7 'Duurzaamheid en klimaatadaptatie' onder het kopje 'Duurzaam materiaalgebruik' wordt erin gegaan op duurzaam materiaalgebruik. Zo wordt bij de ontwikkeling alleen gebruik gemaakt van duurzaam geproduceerd hout en het te verwijderen verhardingsmateriaal wordt zoveel mogelijk ter plaatse hergebruikt.
d. Verbinding van groenvoorziening.	In de nieuwe situatie komen meer bomen dan er nu in de oostzijde van de stationsomgeving staan. Er wordt een nieuwe oost-west verbinding gerealiseerd tussen Rembrandtlaan en Kapelplein, het tunneldek wordt vergroend en er wordt groen op daken en gevels toegepast.
e. Gebruik van groene daken en neststenen.	Een aantal geschikte gevels worden voorzien van nestkaste voor vogels. De gevels van het parkeergebouw zijn daar het meest geschikt voor, vanwege de oriëntatie, hoogte en nabijheid van geschikt groen. De ruimte op de daken wordt zo efficiënt mogelijk ingezet met ruimte voor groendaken.
Conclusie	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan.	

5. Ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerpplan

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerp TAM-omgevingsplan Oostzijde stationsomgeving Best worden doorgevoerd op basis van ambtshalve verbeteringen. De wijzigingen zijn geordend naar wijzigingen op de motivering, de juridische regels en de kaart naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen en ook de ambtshalve verbeteringen.

Overzicht ambtshalve wijzigingen		
<i>Planmotivering/toelichting</i>		
Paragraaf	Aanpassing	Aanleiding/motivatie
	Daar waar onderzoeken zijn aangevuld/aangepast is ook de motivering aangepast.	
7	De bedragen in de motivering van de kostenverhaalsregels zijn aangepast naar aanleiding van de meest recente taxatie. Ook is een geringe tekstuele aanpassing gedaan.	
7.4.5	60% vrije sector koop appartementen moet worden aangepast naar 30%.	Percentage was niet goed weergegeven.
<i>Regels</i>		
Artikel	Aanpassing	Aanleiding/motivatie
	De definitie van hydrologisch neutraal ontwikkelen is toegevoegd in de begrippenlijst: We hanteren het principe van hydrologisch neutraal ontwikkelen. Dit betekent dat de nieuwe watersituatie minimaal gelijk moet blijven aan de uitgangssituatie. Hierbij mag je de grondwaterstand niet verlagen. Het waterpeil moet aansluiten bij de optimale grondwaterstanden.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 9.2.
1.20	De definitie veranderen naar 'Detailhandel in de dagelijkse sector': Winkels in levensmiddelen en persoonlijke verzorging. Dit betreffen onder meer versspeciaalzaken, drogisterijen, parfumeriezaken en apotheken inclusief een gemakssuper waarbij er nadrukkelijk verse, ready-to-eat en to-go-goederen worden verkocht, niet zijnde een supermarkt. Onder detailhandel in de dagelijkse sector valt tevens internetverkoop/webwinkel waarbij ter plaatse sprake is van verkoop en/of levering van goederen en/of de uitstraling ten verkoop.	Tekstueel.
1.21	De definitie van detailhandel is verwijderd. Artikel 1.21 is geïntegreerd in artikel 1.20. De	

	nummering is hierdoor ook aangepast.	
1.39	Definitie van maatschappelijke en culturele voorzieningen is aangepast naar: Educatieve, (para)medische, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, religieuze, onderwijsvoorzieningen, sportvoorzieningen, recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsmede ondergeschikte detailhandel in de dagelijkse sector en ondergeschikte horeca in combinatie met en ten dienste van deze voorzieningen.	Tekstueel.
1.42	Definitie van ondergrondse bouwwerken is verwijderd	Er komen geen ondergrondse bouwwerken. Definitie overbodig.
1.48	Het begrip is aangepast naar 'Detailhandel in de recreatieve sector'.	Tekstueel.
4.2.2	4.2.2 is aangepast naar: <i>4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde</i> Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen: a. de bouwhoogte van speeltoestellen mag niet meer bedragen dan 5 m; b. de bouwhoogte van lichtmasten mag niet meer bedragen dan 9 m; c. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan 3 m; d. de bouwhoogte van een parasol mag niet meer bedragen dan 4 meter en staat ten dienste van lid 4.1 sub f; e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 m.	Tekstueel.
4.1	De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ontsluiting bedrijf' wordt gekoppeld aan Hoofdstraat 53.	Adres gespecificeerd, omdat anders elk bedrijf gebruik kan maken van de ontsluiting.
4.3	Artikel 4.3 Vergunningplichtige activiteiten toegevoegd: 4.3.1 Middenspanningsstations Het bevoegd gezag verleent een	Stationsomgeving maakt deel uit voor de zoekcirkel voor een groot station. Daarom is het wenselijk om de mogelijkheid te creëren voor

	omgevingsvergunning voor het realiseren van middenspanningsstations, mits voldaan wordt aan de beoordelingsregels dat er geen onevenredige aantasting van: a. het woonklimaat plaats vindt; a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld; b. stedenbouwkundige inrichting en vormgeving; c. de verkeersveiligheid; d. de milieusituatie; e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.	middenspanningsstations.
5.1	Onder f is de mogelijkheid toegevoegd om geluidwerende voorzieningen te realiseren.	
5.1	Sub f is veranderd in: zoals bedoeld in lid 6.1 sub c onder 2	Tekstueel.
5.2.2	<i>5.2.2 is aangepast naar:</i> <i>5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde</i> Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen: a. de bouwhoogte van speeltoestellen mag niet meer bedragen dan 5 m; b. de bouwhoogte van voorzieningen voor de opwekking van duurzame energie, gemeten vanaf bovenkant afgewerkt dak, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2', mag niet meer bedragen dan 3,5 m; c. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan 3 m; d. de bouwhoogte van een parasol mag niet meer bedragen dan 4 meter en staat ten dienste van lid 5.1 sub e; e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 m.	Tekstueel.
5.3	Artikel 5.3 Vergunningplichtige activiteiten is toegevoegd:	Stationsomgeving maakt deel uit voor de zoekcirkel voor een groot station. Daarom is het

	<i>5.3.1 Middenspanningsstations</i> Het bevoegd gezag verleent een omgevingsvergunning voor het realiseren van middenspanningsstations, mits voldaan wordt aan de beoordelingsregels dat er geen onevenredige aantasting van: a. het woonklimaat plaats vindt; a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld; b. stedenbouwkundige inrichting en vormgeving; c. de verkeersveiligheid; d. de milieusituatie; e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.	wenselijk om de mogelijkheid te creëren voor middenspanningsstations.
6.1	Een aan-huis-verbonden beroep zoals bedoeld in sub b is niet meer bij recht toegestaan, maar mogelijk met de afwijkingsbevoegdheid die is toegevoegd in de regels. Dit artikel wordt verplaatst naar de 6.5 'Vergunningplicht voor activiteiten'.	Niet wenselijk om rechtstreeks aan-huis-verbonden beroepen mogelijk te maken vanwege het feit dat veelal appartementen worden gerealiseerd.
6.1	Horeca in categorie 1 t/m 4 tot een maximum van 500 m2 bvo is gewijzigd in een gezamenlijk maximum.	Tekstueel.
6.1	6.1.c.3 is aangepast naar: Detailhandel in de dagelijkse sector bestaande uit minimaal twee vestigingen tot een gezamenlijk maximum van 500 m2 bvo. Hierbij zijn detailhandel in de recreatieve sector en supermarkten uitgesloten.	Tekstueel.
6.1	Punt 4 is aangepast naar: bioscoop met de daarbij ondergeschikte horeca en ongeschikte detailhandel tot een maximum van 1.200 m2 bvo;	Tekstueel.
6.1	De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ontsluiting bedrijf' wordt gekoppeld aan Hoofdstraat 53.	Adres gespecificeerd, omdat anders elk bedrijf gebruik kan maken van de ontsluiting.
6.2.1	Er is een regeling toegevoegd om meer flexibiliteit te bieden voor het gebouw in de binnentuin.	Stedenbouwkundig.
6.2.1	Sub a aangevuld met: over de totale bouwhoogte van de aangrenzende gebouwen.	Toegevoegd om het niet mogelijk te maken om op de hogere verdiepingen wel

		doorgangen te realiseren.
6.2.1	Sub d onder 1 aanvullen met: archeologische waarden als bedoeld in artikel 7, voor zover gelegen binnen de dubbelbestemming waarde – archeologie.	Tekstueel.
6.2.1	Onder 3 is vervangen door: ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 4' moet aan de naar deze aanduiding gekeerde zijde(n) van een gebouw van een kap te worden voorzien met een minimum en maximum dakhelling van respectievelijk 40 en 60 graden;	Stedenbouwkundig wenselijker.
6.2.1	Sub d lid 3 en komen als volgt te luiden: 3. Het bouwen van bouwwerken voor de functie wonen is uitsluitend toegestaan wanneer minimaal uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden voor Wonen nieuwe situatie, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden. 1. Dag- en avondperiode: $A1 = 0,1$ $A2 = 0,4$ $A3 = 0,05$; 2. Nachtperiode: $A1 = 0,1$ $A2 = 0,2$ $A3 = 0,05$; Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen dient een trillingsonderzoek ingediend te worden waarin wordt aangetoond wat de te verwachten trillingssterktes zullen zijn. Hierbij dienen ook maatregelen en de effecten daarvan te worden beschouwd, die nodig zijn om aan deze trillingsstreefwaarden voor nieuwe situaties te voldoen. 4. In afwijking van de regel onder a is het bouwen van bouwwerken voor de functie wonen ook toegestaan op voorwaarde dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen om de trillingssterkte te verminderen worden getroffen en uit een dynamische berekening blijkt dat tenminste de streefwaarden voor Wonen in	De nummering wordt hierdoor aangepast.

	bestaande situatie, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden. 3. Dag- en avondperiode: A2 = 0,8 A3 = 0,1; 4. Nachtperiode: A2 = 0,4 A3 = 0,1. Er dient dan een doelmatigheidsonderzoek bijgevoegd te worden in het geval bepaalde maatregelen, die nodig zijn om aan de streefwaarden onder a te voldoen, als niet-doelmatig worden geacht. Daaruit moet duidelijk blijken waarom bepaalde maatregelen niet getroffen (kunnen) worden. Uit het trillingsonderzoek moet dan in ieder geval blijken welke maatregelen getroffen worden om aan deze richtwaarden te voldoen. Door het bevoegde gezag wordt beoordeeld of er dan ingestemd kan worden met toetsing aan de richtwaarden voor bestaande situaties, conform Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch.	
6.2.2	Sub d is toegevoegd: nutsvoorzieningen in de vorm van middenspanningsstations dienen te voldoen aan de regels zoals gesteld in lid 6.2.1, met uitzondering van het bepaalde in lid 6.2.1 sub a waarbij middenspanningsstations ook buiten het bouwvlak zijn toegestaan.	Stationsomgeving maakt deel uit voor de zoekcirkel voor een groot station. Daarom is het wenselijk om de mogelijkheid te creëren voor middenspanningsstations.
6.4.2	Sub b onder 2 is verwijderd.	Niet wenselijk om met een afwijking kamerverhuur mogelijk te maken. Dit wordt artikel 6.4.1.
6.4.1	Dit artikel moet worden gekoppeld aan de op te nemen omgevingsplanactiviteit voor een aan-huis-verbonden beroep.	Een aan-huis-verbonden beroep is niet meer bij recht mogelijk, maar enkel mogelijk met een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. Zie artikel 6.5 (vergunningplicht voor activiteiten). Dit wordt artikel 6.5.1
6.4.2	Sub b onder 1 wordt aangepast naar: maximaal twee extra personen mogen inwonen;	Tekstueel. Dit wordt artikel 6.4.1.
6.5.3	Het artikel over kamerverhuur of onzelfstandige	Niet wenselijk om het mogelijk te maken om kamerverhuur of

	woonruimte is verwijderd.	een zelfstandige woonruimte te realiseren in de voornamelijk te realiseren appartementen.
7.3	Dit lid is vervangen door: 7.3 Vergunning in verband met de archeologische waarde 1. Binnen de voor Waarde-archeologie aangewezen gronden is het verboden om zonder omgevingsvergunning bouwwerken op te richten ten behoeve van de op deze gronden voorkomende functie(s) , tenzij de bouwactiviteit op grond van lid 7.2 is toegestaan. 2. De omgevingsvergunning wordt verleend, als is gebleken dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad . 3. Bij de beoordeling van lid 7.3.2 ten behoeve van de aanvraag voor een omgevingsvergunning als bedoeld onder lid 7.3.1 wordt een rapport op basis van de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie opgesteld door een gecertificeerde instantie waarin de archeologische waarde van de locatie naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld, overgelegd. Dit rapport is niet vereist als: • op basis van andere informatie naar oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is aangetoond dat ter plaatse reeds in relevante mate versterking heeft plaatsgevonden; of • op basis van andere informatie naar oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is aangetoond dat als gevolg van de ingreep geen versterking plaatsvindt.	Tekstueel.

	4. Aan de omgevingsvergunning als bedoeld onder 1 kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden: a. de verplichting tot het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden; b. de verplichting tot het doen van opgravingen; c. de verplichting om het grondwerk te laten begeleiden door een archeologisch deskundige die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de omgevingsvergunning te stellen kwalificaties; d. over de afmetingen en de situering van bouwwerken, de inrichting en het gebruik van gronden, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse behoudens- en beschermingswaardige archeologische monumenten of resten aanwezig zijn. De vergunningvoorschriften zijn erop gericht dat de archeologische waarden zoveel mogelijk in de grond (in situ) worden behouden.	
7.4	Vervalt	Geïntegreerd in lid 7.3. Vanwege het vervallen van dit lid, wordt de nummering aangepast.
7.5.2	Aangepast naar reeds legaal in uitvoering zijn.	Tekstueel.
10.1	10.1 Algemene beoordelingsregels vergunningplichtige bouwactiviteiten Burgemeester en wethouders verlenen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale	Tekstueel.

	veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een omgevingsvergunning voor: a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages; b. de bepalingen in dit TAM-omgevingsplan en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven; c. de bepalingen in dit TAM-omgevingsplan en toestaan dat bebouwingsgrenzen tot maximaal 0,5 m worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft; d. de bepalingen in dit hoofdstuk en toestaan dat openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, telefooncellen, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes, en naar aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits: 1. de oppervlakte per gebouwtje niet meer dan 20 m² zal bedragen; 2. de bouwhoogte niet meer dan 3,5 m zal bedragen; e. de bepalingen in dit hoofdstuk ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot: 1. ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 20 m; 2. ten behoeve van overige	
--	---	--

	bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 m; f. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en technische ruimten, mits: 1. de maximale oppervlakte van de vergroting niet meer dan 10% van het betreffende bouwvlak zal bedragen; 2. de bouwhoogte niet meer dan 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw zal bedragen.	
10.2	Vervalt	Geïntegreerd in lid 10.1.
11.2	Onder a 'gerealiseerd' is vervangen door 'voorzien'.	Tekstueel.
11.2	Onder b is aangepast: In aanvulling op het bepaalde in sub a kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik, meerdere parkeergelegenheden worden vervangen van het bewonersdeel van de parkeergelegenheid voor deelauto's met een verhouding van 20:1 (reguliere parkeerplaats: deelauto) met een maximum van 20% van de binnen de bestemming 'Wonen' te realiseren parkeergelegenheid.	De Nota Parkeernormen 2022 wordt hiermee sterker geborgd.
12.1	Lid 3 onder b is de zin aangevuld met: waarbij de toe te passen methode door burgemeesters en wethouders wordt bepaald.	Tekstueel.
	Lid 4 sub 4 is verwijderd.	
12.4	Titel aangepast naar: Eindafrekening kostenverhaalsbijdrage	Tekstueel.
12.5	Er is een extra artikel toegevoegd: Eindafrekening financiële bijdrage De eindafrekening van de financiële bijdrage, als bedoeld in artikel 13.24, vierde lid, van de Omgevingswet en artikel 8.22 Omgevingsbesluit, wordt berekend op basis van de gerealiseerde	Door het toevoegen van het extra artikel is de nummering van de navolgende artikelen in dit hoofdstuk ook aangepast.

	aangewezen bouwactiviteiten, de betaalde financiële bijdrage en het ten tijde van deze eindafrekening van de financiële bijdrage vigerende 'Programma kostenverhaal en financiële bijdrage' van de gemeente Best.	
12.6	Vier weken is vervangen door acht weken.	Ruimere termijn is wenselijk.
12.7	Er is een extra lid e toegevoegd: e. de onder a t/m d genoemde parameters worden jaarlijks herzien in de 'Meerjarenprognose grondexploitaties' van de gemeente Best. De eindafrekening wordt vastgesteld aan de hand van de dan vigerende en vastgestelde parameters van de gemeente Best.	Bij wijziging van parameters hoeft geen omgevingsplanprocedure te worden doorlopen.
12.8	Lid 1 is aangepast naar: Bij de te verhalen kosten en opbrengsten, het vaststellen van een kostenverhaalbeschikking, een eindafrekening op verzoek of een eindafrekening worden de volgende renteparameters toegepast:	Tekstueel.
12.8	Lid 3 is toegevoegd: De onder 12.8.1 en 12.8.2 genoemde parameters worden jaarlijks herzien in de 'Meerjarenprognose grondexploitaties' van de gemeente Best. De eindafrekening wordt vastgesteld aan de hand van de dan vigerende en vastgestelde parameters van de gemeente Best.	Bij wijziging van parameters hoeft geen omgevingsplanprocedure te worden doorlopen.
13.2	De kosten die zijn geraamd zijn aangepast naar 14.204.626,00 De tabel is hierop ook aangepast.	Naar aanleiding van de taxatie.
13.3	De kosten die zijn geraamd zijn aangepast naar € 8.225.715,00. De tabel is hierop ook aangepast.	Naar aanleiding van de taxatie.
13.4	Er is een extra artikel 13.4 toegevoegd: Raming van de financiële bijdrage: De financiële bijdrage aan het kostenverhaalsgebied Oostzijde Stationsomgeving Best worden geraamd op €188.075,00 inclusief kostenstijging, zie tabel 3.	De nummering van de navolgende artikelen en tabellen binnen dit hoofdstuk zijn hierdoor aangepast.
13.6	De totaalsom van de te verhalen contante kosten (€ 16.010.696,00) volgend uit artikel 13.3 en artikel 13.4. Dit is lager dan de totaalsom van de contante opbrengsten uit uitgifte, € 21.948.960,00, volgend uit artikel 13.5 waardoor alle contante kosten kunnen worden verhaald, zijnde € 16.010.696,00. Tabel 5 is toegevoegd.	Naar aanleiding van de taxatie.
13.7	De tabel is gewijzigd. In artikel 13.7 wordt verwezen naar artikel 13.5 in plaats van artikel	Tekstueel.

	12.1.	
15.2, 15.3 en 15.4 leden 1	Voor de getallen dient ingevoegd te worden: in het kostenverhaalsgebied dienen ten minste...	In overeenstemming met de anterieure overeenkomst die gesloten is met de ontwikkelaar.
15.3	Lid 3 'de gemeente' is vervangen door burgemeesters en wethouders.	Tekstueel.
<i>Bijlage bij de motivering</i>		
	Naar aanleiding van een aantal zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn een aantal onderzoeken aangepast.	
<i>De raad van de gemeente Best besluit om in te stemmen met de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen TAM-Omgevingsplan Oostzijde stationsomgeving Best, waarin de volgende aanpassingen verwerkt worden:</i>		
<i>Hoofdstuk 5</i>	Ambtshalve wijzigingen t.o.v. ontwerpplan onder Planmotivering/toelichting de volgende tekst toe te voegen: • Paragraaf 2.4.1: Doordat de ontwikkeling van de westelijke zijde van het stationsgebied later aan bod zal komen, kunnen in het volledige plangebied onvoorziene situaties voorkomen die effect hebben op het parkeren in de omgeving. Wanneer zich situaties voordoen die effect hebben op het parkeren, dienen mogelijkheden aanwezig te zijn om binnen de oostelijke zijde van het plangebied deze situaties op te lossen. Dit moet onder andere kunnen gebeuren door het uitbreiden van de parkeergarage op het oostelijk deel. Er wordt de mogelijkheid gereserveerd om op te schalen naar het maximale aantal benodigde parkeerplaatsen, op basis van parkeeronderzoek en binnen de kaders van de spelregelkaart.	
<i>Verbeelding</i>	Bij de Verbeelding (bijlage 24094.6) de volgende aanpassing toe te voegen: • Maatvoeringen: maximale bouwhoogte 24 meter voor het kaartdeel met functieaanduiding (pg) en bouwaanduiding (sba-2).	