

Bestemmingsplan 'Raadhuisplein ongenummerd'

Gemeente Best

Vastgesteld



Bestemmingsplan 'Raadhuisplein ongenummerd'

Gemeente Best

Vastgesteld

Rapportnummer: P00091_T_BP Raadhuisplein ongenummerd_6

IMRO-identificatienummer: NL.IMRO.0753.bpraadhuispleinong-VG01

Datum: maart 2020

Contactpersoon opdrachtgever: Participanten Raadhuisplein 30
p/a Het VVE Beheer

Projectteam BRO: TA, WdR

Concept: maart 2019

Ontwerp: september 2019

Vaststelling: 9 maart 2020

Bron foto kaft: BRO, abstract

Beknopte inhoud:

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1.INLEIDING	4
1.1Aanleiding	4
1.2Plangebied	4
1.3Vigerend bestemmingsplan	5
1.4Leeswijzer	6
2.PLANBESCHRIJVING	6
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Toekomstige situatie	7
3.BELEIDSKADER	11
3.1Inleiding	11
3.2Rijksbeleid	11
3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	11
3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	12
3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3.3Provinciaal beleid	13
3.4 Gemeentelijk beleid	17
4.OMGEVINGSASPECTEN	25
4.1 Inleiding	25
4.2Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling	25
4.3Verkeer en parkeren	26
4.4Externe veiligheid	27
4.5Luchtkwaliteit	34
4.6Bedrijven en milieuzonering	35
4.7Geluid	38
4.8Luchtvaart	39
4.9Bodem	43
4.10Water	44
4.11Flora en Fauna	48
4.12Cultuurhistorie & Archeologie	49
4.13Kabels en Leidingen	50
5.JURIDISCHE PLANOPZET	51
5.1Algemeen	51
5.2Systematiek	51
5.2.1 Inleidende regels	51
5.2.2 Bestemmingsregels	52
5.2.3 Algemene regels	53
5.2.4 Overgangs- en slotregels	54

5.3 Specifieke bestemmingsregel	54
6. UITVOERBAARHEID	56
6.1 Economische uitvoerbaarheid	56
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	56
6.2.1 Vooroverleg	56
6.2.2 Omgevingsdialoog	56
6.2.3 Vaststellingsprocedure	57
SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Ladder voor duurzame verstedelijking	
Bijlage 2: Aanmeldingsnotitie	
Bijlage 3: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï	
Bijlage 4: Bodemonderzoek	
Bijlage 5: Onderbouwing wateraspect	
Bijlage 6: Archeologisch onderzoek	
Bijlage 7: Akoestisch onderzoek	
Bijlage 8: Selectiebesluit archeologie	
Bijlage 9: Beleidsregel welstandscriteria	
Bijlage 10: Instemming waterschap	
Bijlage 11: Nota van Zienswijzen	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op het voormalig parkeerterrein van de Rabobank wil initiatiefnemer 16 levensloopbestendige appartementen bouwen. Het parkeerterrein bevindt zich in het centrum van de gemeente Best en is thans niet meer als zodanig in gebruik. Initiatiefnemer heeft een principeverzoek ingediend bij het college om medewerking te verlenen aan het project. Op 22 augustus 2017 heeft het college positief ingestemd om medewerking te verlenen aan de procedure ten behoeve van de planologische ontwikkeling.

In het vigerende bestemmingsplan 'Centrum, stationsgebied e.o' (vastgesteld op 24 juni 2013) heeft het plangebied de bestemming 'Dienstverlening'. Om de ontwikkeling van de appartementen mogelijk te maken dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Plangebied

Het plangebied bevindt zich in het centrum van de gemeente Best. Op loopafstand zijn diverse winkels en horecagelegenheden gevestigd. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Best, sectie H, nummer 6951 en heeft een oppervlak van 856 m². Het gebied wordt omringd door verschillende appartementencomplexen; de Lidwinahof, Hartenvier en de appartementen aan de Raadhuisplein alsmede direct ten noorden bebouwing ten behoeve van maatschappelijke doeleinden en dienstverlening. Het terrein is op dit moment grotendeels verhard. Het is oorspronkelijk aangelegd als parkeerterrein voor het pand aan de Raadhuisplein 30 (nu in gebruik bij Cultuurspoor), maar nu niet meer als zodanig in gebruik.



Figuur 1.1: begrenzing plangebied



Figuur 1.2: foto huidige situatie

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied is het bestemmingsplan 'Centrum, stationsgebied e.o.' het geldende juridische kader. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 juni 2013. Binnen het bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Dienstverlening'. Tevens is binnen het plangebied de functieaanduiding 'maatschappelijk' aanwezig en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 3'. Binnen het plangebied ligt voor een deel een bouwvlak. Deze gronden zijn nooit bebouwd geweest, maar evenals de rest van het plangebied een tijd lang in gebruik geweest als parkeerterrein.

Daarnaast geldt het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen en archeologie'. Dit paraplubestemmingsplan is vastgesteld op 6 februari 2017. In dit bestemmingsplan zijn de voorwaarden uit de Nota Parkeernormen 2015 van de gemeente Best en het geactualiseerde gemeentelijke archeologiebeleid vertaald naar een bestemmingsregeling, waarbij de ruimtelijk relevante aspecten planologisch zijn geregeld.

Conform het geldende bestemmingsplan 'Centrum, stationsgebied e.o.' is het niet mogelijk om woningbouw in het plangebied te realiseren. Om de beoogde appartementen te realiseren, is het noodzakelijk om een juridisch-planologisch procedure te doorlopen in de vorm van een herziening van het bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In het laatste hoofdstuk komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit het voormalig parkeerterrein van de Rabobank, nu in gebruik als Cultuurspoor (zie ook figuur 1.2). Het terrein is nagenoeg volledig verhard en onbebouwd. Het gebied wordt omringd door verschillende appartementencomplexen. Het terrein is verder afgeschermd middels een bestaande erfafscheiding. Vanuit verschillende kanten is het terrein te bereiken.

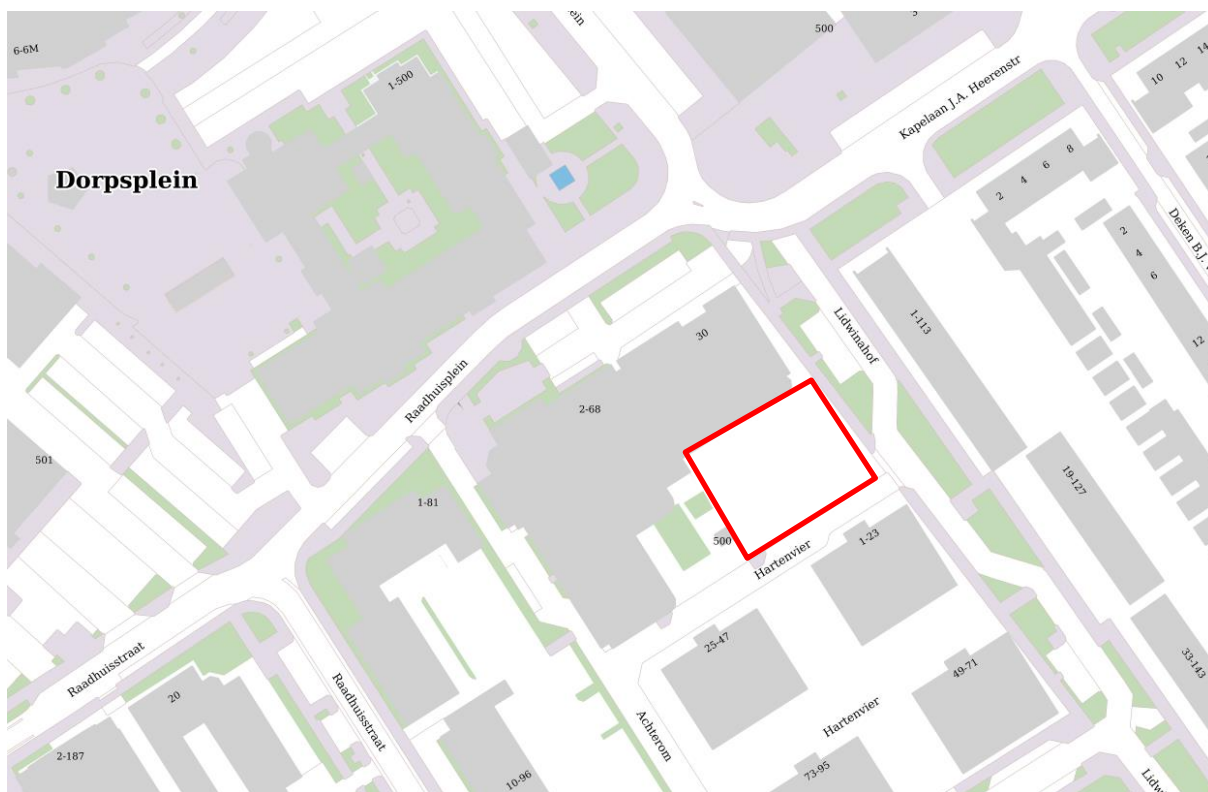
2.2 Toekomstige situatie

Binnen het plangebied is de wens van initiatiefnemer om een appartementencomplex met 16 levensloopbestendige appartementen te realiseren. Dit betekent dat ze zodanig worden gebouwd dat ze geschikt zijn voor alle fasen van het leven. Bewoners kunnen hierdoor, ook als zich beperkingen voordoen, zo lang mogelijk in hun eigen woning en woonomgeving blijven wonen.

Aan het begin van het planproces is overleg geweest met de stedenbouwkundige van de gemeente en de stadsbouwmeester over de stedenbouwkundige inpassing van het appartementencomplex in de omgeving. Gezocht is naar een invulling, die als een logisch ruimtelijk vervolg wordt ervaren op wat al in de omgeving aanwezig is. Het gebouw moet passend zijn in de omgeving en ervoor zorgen dat die omgeving er stedenbouwkundig gezien op vooruit gaat.

De omgeving kan als volgt omschreven worden (zie ook afbeelding 2.1)

1. Ten zuiden bevinden zich enkele bestaande woningblokken aan de Hartenvier en de Jongestraat met vier bouwlagen. Deze zijn georiënteerd op de Hartenvier en de Jongestraat.
2. Aan de noord- en westzijde ligt een appartementencomplex met zowel in de plint als op de verdieping andere functies (waaronder een bibliotheek, de Rabobank en het Cultuurspoor). Het gebouw kent 3 tot 5 bouwlagen. Dit gebouw is georiënteerd op het Raadhuisplein en de Achterom. Het heeft een parkeergarage, dat aan de achterzijde ontsloten wordt via Hartenvier.
3. Aan de oostzijde van het plangebied staan aan de Lidwinahof flats van drie bouwlagen hoog, die georiënteerd zijn op de Lidwinahof.
4. Het plangebied ligt vlak bij het (winkel)centrum van Best met al zijn voorzieningen en er is een duidelijke zichtlijn vanuit de Kapelaan J.A. Heerenstraat op de oostzijde van het plangebied.



Figuur 2.1: Plangebied gelegen in zijn omgeving

Gelet op deze omgeving zal in de nieuwe situatie de hoogte van het appartementencomplex aansluiten bij de bestaande woningblokken aan de Hartenvier en het gebouw aan het Raadhuisplein. Het nieuwe complex zal bestaan uit vier bouwlagen. Het complex Hartenvier is georiënteerd op de zijstraten Hartenvier en De Jongestraat, deze straten staan haaks op de Lidwinahof en de Achterom. Ook het nieuwe complex oriënteert zich op deze wijze, door de woningen haaks op de Lidwinahof en de Achterom te richten. Hierdoor zal de straat Hartenvier een omslag maken van achterkant, naar een straat met aan beide zijden oriëntatie van woningen.

Van belang wordt geacht om ook een duidelijke link te maken (zowel functioneel als stedenbouwkundig) met het centrum en de Kapelaan J. A. Heerenstraat door de hoofdentree van het gebouw te leggen aan de Lidwinahof (in de zichtlijn van de Kapelaan J.A. Heerenstraat), enkele meters ten oosten van de oostgevel van de Cultuurspoor en gericht op de Raadhuisstraat. Deze hoofdentree markeert tevens de toegangsruimte van de begane grondwoningen en vormt hiermee een logische overgang tussen de zuidkant van het Cultuurspoor en het complex. Hiermee opent het complex zich naar het Lidwinahof en het Raadhuisplein. De hoofdentree is licht en transparant vormgegeven en onderscheidt zich daarmee van de meer behouden vormgegeven bergingen. Hiermee is ze zichtbaar en herkenbaar vanaf het Lidwinahof.

De rooilijn van het complex aan het Lidwinahof ligt in lijn met met de woonblokken aan de Hartenvier en parallel aan de flats aan de Lidwinahof. Hiermee voegt het complex zich in de omgeving.

De woningen hebben aan de zuidkant een transparant karakter met buitenruimte. De overgang van de straat naar het complex is vormgegeven doormiddel van een zone met haaks parkeren (9 parkeerplaatsen), een groenbuffer met een laag hekwerk gras, bomen en struiken, met daarachter de buitenruimte van de woningen. Dit komt de verblijfskwaliteit in de Hartenvier ten goede.

De bestaande parkeergarage onder het complex aan de Raadhuisstraat wordt ontsloten via de Hartenvier. Besloten is om de nieuwe parkeergarage ook op deze wijze te ontsluiten. Voordeel hiervan is ook dat er een verbinding tot stand gebracht kan worden tussen de twee naast elkaar gelegen parkeerkelders. Dit mede op verzoek van de Cultuurspoor. Deze verbinding is alleen bedoeld voor spullen, die niet via de trap of lift het gebouw van de Cultuurspoor in kunnen (zoals piano's). Er is ruimte voor één auto in vlakstand voordat de hellingbaan van de nieuwe parkeergarage begint. De garage is geheel verdiept waardoor er geen hoogtebarrière zal ontstaan in de aansluiting naar maaiveld.

Op verzoek van de Cultuurspoor wordt ook voorzien in een gezamenlijke noodtrap tussen de appartementen en de achterzijde van het Cultuurspoor.

In de uitstraling van het complex wordt een antwoord gezocht op de groezeligheid van de achterkanten van de omliggende bebouwing. Voor een krachtig tegenwicht is om die reden gekozen voor een afwijkende en sprekende architectuur in donkere baksteen. De hoofdentree van het blok onderscheidt zich hiervan door een transparante architectuur van glas, waarbij de stalen balk van de luifel de verbinding maakt met de gesloten architectuur van de aanpalende bergingen. Deze uitstraling van de hoofdentree vormt ook een antwoord op de wens om een duidelijke link te maken met het Raadhuisplein en de Kapelaan J.A. Heerenstraat.

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het nieuwe appartementencomplex past in zijn omgeving en daar ook een logisch gevolg op is. Er is sprake van een aanzienlijke kwaliteitswinst in dit deel van Best.

Een weergave van de nieuwe situatie is te zien op figuur 2.2 en figuur 2.3



Figuur 2.2. Ligging appartementencomplex met entree georiënteerd op het Raadhuisplein en de Kapelaan J. A. Heerenstraat



Figuur 2.3 Ligging appartementencomplex met de appartementen georiënteerd op Hartenvier

3. BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vastgesteld op 13 maart 2012, staan de plannen van de rijksoverheid ten aanzien van aspecten op het gebied van ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudiger regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, bijvoorbeeld het reserveren van ruimte voor militaire activiteiten en het stellen van opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports, greenports en valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, bijvoorbeeld het stimuleren van biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of het beschermen van werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bij dit laatste gaat het bijvoorbeeld om de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners is op rijksniveau relevant.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het plangebied valt in de MIRT regio Brabant en Limburg waarin met name 'Brainport Zuidoost – Nederland' van belang is. Brainport Zuidoost – Nederland is de belangrijkste toptechnologieregio van ons land met een sterke concentratie van de topsectoren high tech systemen en materialen, life sciences, energie, chemie, agrofood en tuinbouw met de daaraan gelieerde logistiek. Het Rijk wil haar middelen

inzetten om deze regio een 'excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat' te (blijven) geven. De snelwegen rond Best, de A2, de A50 en de A58 krijgen een impuls om de verbinding tussen de belangrijkste stedelijke regio's te optimaliseren. Voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven wordt een planstudie gedaan voor de optimalisering van het gebruik.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid en heeft daarom uit bovenstaande drie doelen slechts dertien nationale belangen naar voren laten komen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. De dertien belangen van het Rijk zijn:

- een excellent ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- efficiënt gebruik van de ondergrond;
- een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorzieningen en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Doorwerking plangebied

Een aantrekkelijk vestigingsklimaat is een van de doelen van de Brainport Zuidoost – Nederland en van het Rijk. Het realiseren van de 16 levensloopbestendige appartementen past in de lijn van de SVIR om de regio Brainport aantrekkelijk te houden door onder andere een positief vestigingsklimaat. De gewenste ontwikkeling past binnen het beleid van de SVIR.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Doorwerking plangebied

Het Barro bevat geen relevante regels die van invloed zijn op onderhavig plan.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2. Dit artikel luidt: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets is vervat in een memo¹, welke is toegevoegd als bijlage 1.

De ontwikkeling vindt plaats op een locatie binnen het stedelijk gebied. De realisatie van 16 levensloopbestendige appartementen is een welkome ontwikkeling gezien de woningbehoefte in de gemeente Best.

3.3 Provinciaal beleid

Provincie Noord-Brabant

Omgevingsvisie Noord-Brabant

Op 14 december 2018 hebben de Provinciale Staten de omgevingsvisie Noord-Brabant vastgesteld. Deze omgevingsvisie vervangt de voorheen geldende structuurvisie. Met de omgevingsvisie formuleert de provincie haar ambitie over hoe zij de Brabantse leefomgeving er in 2050 uit wil zien. Daarbij stelt zij tussendoelen voor 2030, maar legt nu nog niet vast hoe zij die doelen wil bereiken. De provincie wilt daarmee ruimte bieden voor inbreng vanuit partijen en disciplines. Om hiermee aan de slag te gaan is volgens de provincie een verdere uitwerking van de ambities nodig in de vorm van programma's.

Met de visie geeft de provincie aan wat zij belangrijk vindt voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van Brabant. Daarbij legt zij de focus op vier hoofdpogaven voor de middellange en lange termijn: werken aan energietransitie, een klimaat proof Brabant, de slimme netwerkstad en een concurrerende duurzame economie. Deze vier hoofdpogave staan ten dienste van de basis opgaven: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit.

Om te komen tot de slimme netwerkstad richt de provincie zich op duurzame verstedelijking. Zij wil daarin richting geven door middel van het bevorderen van regionale afspraken, het sturen op zorgvuldig ruimtegebruik en het periodiek opstellen van prognoses. Verder wil zij een actieve rol spelen om beweging te stimuleren (o.a. door samen te werken bij gebiedsopgaven en bij het opstellen van uitvoeringsprogramma's) en gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

De betreffende stedelijke ontwikkeling vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied en voldoet daarmee aan de provinciale omgevingsvisie van zorgvuldig ruimte gebruik. Nadere regels van de provincie Noord-Brabant voor ruimtelijke projecten zijn opgenomen in de Verordening ruimte. Hierna wordt ingegaan op deze verordening.

Structuurvisie Noord-Brabant

Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. De structuurvisie van de Provincie Noord-Brabant is op 1 oktober 2010 vastgesteld en per 1 januari 2011 in werking getreden. Hiermee

¹ BRO, Ladder voor duurzame verstedelijking, BP Lidwinahof, 10 oktober 2018

zijn de interimstructuurvisie en de paraplunota met de onderliggende beleidsdocumenten, uitgezonderd de 'beleidsregel natuurcompensatie' en de 'ruimte-voor-ruimte regeling', komen te vervallen.

In de structuurvisie RO benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een 'Deel A Visie en sturing', waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Gedifferentieerd aanbod aan goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (Inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigd is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en in het landelijk gebied. Om zo bij te dragen aan een onderscheidend leef- en vestigingsklimaat ter versterking van de kenniseconomie in Brabant. Bij de opgave voor wonen en werken wordt het accent sterker verlegd naar de te ontwikkelen kwaliteiten, de inzet op herstructurering en het beheer van het bestaand stedelijk gebied.

Het stedelijk netwerk BrabantStad, bestaande uit de steden Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Breda, vervult een voortrekkersrol bij de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Brabant. Het biedt een (hoogwaardige) stedelijke omgeving voor wonen, werken en voorzieningen. Naar huidige inzichten -met het perspectief tot 2025 en een doorkijk naar 2040- is in het stedelijk concentratiegebied (inclusief de zoekgebieden voor verstedelijking) voldoende ruimte om in de verstedelijkingsbehoefte (wonen, werken en voorzieningen) te voorzien. Hier is ruimte voor een grote verscheidenheid aan woon- en werkmilieus, of een menging daarvan, in uiteenlopende dichtheden.

Het stedelijk concentratiegebied heeft een bovenlokale opvangtaak voor verstedelijking. De gemeenten maken in regionaal verband en met de provincie afspraken over de verdeling van het verstedelijkingsprogramma in de regionale ruimtelijke overleggen (RRO's). Zorgvuldig ruimtegebruik en toepassing van de SER-ladder zijn voorwaarden bij het maken van regionale afspraken. Het stedelijk concentratiegebied vangt per saldo het migratieoverschot van de hele provincie op. Regionale afstemming vindt plaats in de regionale agenda's voor wonen.

Het plangebied is onderdeel van de stedelijke structuur en bevindt zich in het stedelijk concentratiegebied en past binnen het beleid uit de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening.

Verordening Ruimte 2019

Provinciale Staten hebben op 7 februari 2014 de Verordening ruimte 2014 vastgesteld, en de Verordening Ruimte 2014 is per 15 juli 2015 in werking getreden. De provincie heeft enkele herzieningen van de verordening vastgesteld en verwerkt in de geconsolideerde versie die per 1 januari 2019 digitaal ter beschikking is gesteld. In de verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie en omgevingsvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. Deze verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

De verordening heeft het plangebied aangewezen als 'Stedelijk concentratiegebied'. Onderstaand is uitsluitend de voor het onderhavige plan relevante regelgeving vanuit de verordening beschreven.

Artikel 3.1: Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling bevat een verantwoording:

1. Het plan dient bij te dragen aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid.
2. Er dient toepassing gegeven te worden aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit houdt in ieder geval in dat uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden.
3. Er dient bij een stedelijke ontwikkeling toepassing te worden gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening; de ladder voor duurzame verstedelijking.

Artikel 4.1 Omschrijving

Het bestaand stedelijk gebied van de stedelijke structuur bestaat uit:

- a. stedelijk concentratiegebied;
- b. kernen in landelijk gebied.

Artikel 4.2 Stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling is uitsluitend gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Artikel 4.3 Nieuwbouw van woningen

1. De toelichting bij een bestemmingsplan gelegen in bestaand stedelijk gebied dat voorziet in nieuwbouw van woningen bevat een verantwoording over de wijze waarop:
 - a. de afspraken die daarover zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg bedoeld in artikel 37.4, onder b, worden nagekomen;
 - b. de beoogde nieuwbouw zich verhoudt tot de afspraken bedoeld onder a, en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor woningbouw.
2. Onder harde plancapaciteit voor woningbouw als bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt verstaan de capaciteit voor nieuw te bouwen woningen waarover een gemeente beschikt, die:
 - a. wordt uitgedrukt in aantallen woningen;
 - b. is opgenomen in een vastgesteld bestemmingsplan waarvan de bestemming nog niet is verwezenlijkt.

Doorwerking plangebied

Het plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied waardoor stedelijke ontwikkelingen zijn toegestaan. De verordening bepaalt dat het initiatief moet voorzien in de ruimtelijke kwaliteit en bij een stedelijke ontwikkeling de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen te worden. In de bijlagen bij dit bestemmingsplan is een verantwoording van de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Daaruit blijkt dat onderhavig initiatief voorziet in een vraag aan koop-/huurwoningen in de gemeente Best. In hoofdstuk 2 'Planbeschrijving' vindt de ruimtelijke verantwoording van het initiatief plaats. Uit dit hoofdstuk blijkt dat door het initiatief sprake is van een aanzienlijke kwaliteitswinst in het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. Het initiatief heeft daarnaast van positieve invloed op de gehele ruimtelijke structuur van de omgeving. Daarmee is onderhavig initiatief in lijn met de verordening ruimte.

Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant ziet erfgoed als onderdeel van haar identiteit en geeft het een plaats in de verdere ontwikkeling van Brabant. In 2010 is de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie geactualiseerd. De kaart bestaat uit drie kaartlagen:

- Gebieden/objecten van cultuurhistorisch belang;
- Erfgoedinformatie van het Rijk;
- Erfgoedinformatie van de Waardenkaart uit 2006.

Twee kaartlagen zijn opgenomen in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant en hebben doorwerking op gemeentelijk niveau. Het plangebied behoort niet tot gebieden/objecten die provinciaal van belang worden geacht (Kempen-Brabant van het zand).

Handreiking gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft het landelijke Besluit Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) nader gespecificeerd met provinciale wegen in ruimere zin en met drukke gemeentelijke wegen. Dit voornamelijk in 6 Brabantse steden. De achterliggende reden is dat de provincie vindt dat het landelijk besluit nog niet voldoende bescherming biedt voor gevoelige groepen (kinderen, ouderen en zieken) in de provincie Noord-Brabant. Het besluit beschrijft de afstand die tussen een gevoelige bestemming en een weg moet komen. Als gevoelige bestemmingen gelden gebouwen voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis of verpleegtehuis. Hieronder vallen ook overige gebouwen die dezelfde functie hebben als hiervoor omschreven.

Provinciale wegen

Binnen een afstand van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 2009 in die zin dat deze randvoorwaarde geldt, los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden.

Drukke gemeentelijke wegen

Bij drukke gemeentelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg, mogen geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Voorliggend bestemmingsplan staat geen gevoelige bestemming (gebouwen voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis of verpleegtehuis) toe. Om die reden vormt de Handreiking gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Noord-Brabant geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Best 2030

Op 29 maart 2011 heeft de gemeente Best haar structuurvisie vastgesteld. Met de structuurvisie beoogt de gemeente Best verscheidene doelen te bereiken:

- integrale visievorming voor de lange termijn;
- bijeenbrengen en afwegen van belangen (inhoudelijk en procesmatig);
- toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen;
- basis voor uitwerking in sectoraal beleid en in juridisch-planologische kaders (zoals bestemmingsplannen);
- basis voor uitvoering: zoals het stellen van locatie-eisen, verhalen bovenplanse kosten, vestigen voorkeursrecht.

In het ruimtelijk fundament van Best (vermeld in structuurvisie) wordt het plangebied aangeduid als bestaand woongebied en is gelegen in de wijk Best-Centrum. In de structuurvisie wordt benoemd dat levensloopbestendige woningen de sociale samenhang in de wijken versterkt. Voorgenoemde ontwikkeling voorziet in de behoefte om meer woningen te realiseren binnen het centrum van de gemeente Best. Dit om te voldoen aan de gemaakte afspraken in de Bestuurlijk overleg Randgemeenten (BSGE) om een gedeelte van de woningbehoefte van Eindhoven op te vangen. Door de invulling van het plangebied met woningen, in een overwegende woonomgeving, wordt aangesloten bij het uitgangspunt in de Structuurvisie inbreiding in bestaande woongebieden.

Best Mobiel - De Bestse mobiliteitsaanpak

Op 4 december 2017 heeft de gemeenteraad de 'Best Mobiel - De Bestse mobiliteitsaanpak' vastgesteld. Deze aanpak vervangt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Uitgangspunt (hoofddoel) van de aanpak is dat mobiliteit geen doel op zich is, maar een voorwaarde voor een duurzaam economisch en sociaal functioneren van Best en haar omgeving. Dit hoofddoel is uitgewerkt in drie ambities en geven samen antwoord op de vraag 'wat willen we bereiken':

1. Versterk de bereikbaarheid van economische locaties en (woon)voorzieningen;
2. Vergroot de bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving voor nu en in de toekomst;
3. Lever een bijdrage aan een toegankelijke omgeving voor iedereen.

De lijn zoals ingezet in het GVVP het inrichten van wegen conform de landelijke duurzaam veilig-systeematiek blijft de basis voor herinrichtingsvraagstukken. Alle wegen nabij het plangebied zijn op basis van dit beleid vastgesteld als erftoegangsweg type II(verblijfsgebied).

Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de regels die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen. In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren.

Nota Parkeernormen 2015

De gemeenteraad heeft op 3 november 2014 de Nota Parkeernormen 2015 vastgesteld. De Nota Parkeernormen 2015 is afgeleid van de CROW normen. Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars moet helder zijn hoe zij invulling kunnen geven aan parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn. Deze eenduidigheid dient ook een hoger doel, namelijk een leefbare en bereikbare gemeente. Essentieel zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Best;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten.

Er is getracht de nota zo algemeen mogelijk te houden, maar bruikbaar te laten zijn voor specifieke situaties. Daar waar de nota niet goed toepasbaar is, zal maatwerk geleverd worden.

De 'Nota Parkeernormen 2015' is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Best, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie. De nota is niet van toepassing op bestaande situaties. De nota kan niet gebruikt worden om de grootte van een bestaand parkeertekort aan te tonen.

Voor parkeren bij deze appartementen geldt een parkeernorm van 1,3 per appartement in de schil van het centrum. Dit betekent dat er voor 16 appartementen 21 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Daarnaast moeten er nog 21 vervangende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit betekent een totaal van 42 parkeerplaatsen. Deze worden als volgt gerealiseerd:

- 9 parkeerplaatsen aan de Hartenvier;
- 6 extra parkeerplaatsen aan de Lidwinahof;
- 27 parkeerplaatsen in de parkeerkelder waarvan 4 invalidenparkeerplaatsen.

Het is gewenst dat de parkeerkelder veilig aansluit op het openbaar gebied. Dit betekent dat het voertuig recht staat voordat het voertuig de openbare weg betreedt. Het plan voldoet hieraan.

Beeldkwaliteit

Beeldkwaliteit gaat over planologische aspecten in combinatie met randvoorwaarden voor de architectuur. De planologische aspecten zijn verwerkt in de regels van het bestemmingsplan met bijbehorende verbeelding. Met deze paragraaf wordt invulling gegeven aan de randvoorwaarden voor de architectuur.

Op 29 september 2003 heeft de raad van Best de nota 'Welstand met beleid' vastgesteld waarin is bepaald dat voor nieuwe ontwikkelingen pas concrete criteria worden opgenomen wanneer een project actueel wordt. Omdat het hier een bestemmingsplan voor een solitaire ontwikkeling betreft, is ervoor gekozen om de (welstands)criteria 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

De beoogde ontwikkeling is onder paragraaf 2.2 reeds beschreven. Als tegenhanger van de omliggende bebouwing wordt het appartementencomplex qua uitstraling anders ontworpen. Dit om het complex en de omgeving een nieuwe uitstraling te geven dan de bestaande bebouwing. De stadsbouwmeester heeft in eerder stadium (principeverzoek) al akkoord gegeven over het ontwerp in de lijn met de welstandsnota.

Status van de welstandscriteria

Deze welstandscriteria zijn in de vorm van een beleidsregel op grond van de Awb geformaliseerd. De beleidsregel is als bijlage 9 bij deze toelichting gevoegd. Bij de opstelling van de beleidsregel is rekening gehouden met het vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenste beeld van de bebouwing. Hiermee ondersteunen de planologische regels de (welstands)criteria 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.

Nota Wonen met Visie 2017

Op 6 maart 2017 is de Nota Wonen met Visie vastgesteld. In de Nota Wonen met Visie wordt het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid geactualiseerd naar de huidige ontwikkelingen en toekomstverwachtingen. In de nota worden een aantal speerpunten benoemd waaronder het streven naar een evenwichtige verdeling van huur en koop. Maar met name speciale aandacht voor wonen en zorg, woningen voor drie generaties, levensloopbestendigheid van de voorraad, flexibiliteit in soort woningen, betaalbaarheid.

De ontwikkeling van de 16 levensloopbestendige appartementen past in de lijn met de nota Wonen met visie. Door de verschillende voorzieningen in de nieuwe woningen wordt geregeld dat het mogelijk is om langer in de appartementen te blijven wonen. Indien men zorg nodig heeft zijn er verschillende mogelijkheden om deze in te kopen.

Ontheffingenbeleid hogere waarde procedure

De ontheffingsprocedure is per 1 januari 2007 gedecentraliseerd van de provincie naar de gemeente. Het college van burgemeester en wethouders zijn bevoegd gezag en mag in de meeste gevallen zelf hogere waardebesluiten nemen. In het ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure van de gemeente Best wordt uitgebreid stil gestaan bij de voorkeursgrenswaarden, maximale ontheffingswaarden en binnenniveau per gebouwsoort. Ook wordt beschreven welke procedure er gevolgd moet worden indien hogere waarden moeten worden aangevraagd.

Voor onderhavig voornemen is geen ontheffing nodig voor een hogere waarde zoals blijkt uit het bijgevoegde geluidrapport, dat als bijlage 3 bij deze toelichting is gevoegd (zie ook paragraaf 4.7).

Groenbeleidsplan

In november 2004 heeft gemeente Best een Groenbeleidsplan, genaamd 'Het Groene Raamwerk', opgesteld. In 2012 is het Groenbeleidsplan geactualiseerd. Deze beleidsnota heeft tot doel richting te geven aan de ontwikkelingen en het beheer van het openbaar groen in de gemeente. Het plan geeft de visie op groen weer voor nieuwe ontwikkelingen en het bestaande groen. Daarnaast vormt het Groenbeleidsplan het kader voor ontwikkelingen in de komende jaren waarbij specifieke locaties of onderwerpen nader worden uitgewerkt in projectmatige en thematische uitwerkingsplannen.

De volgende centrale doelstellingen zijn benoemd;

1. Sfeer en imago van de gemeente gestalte geven;
2. Verbindende factor van groen benadrukken;
3. Gebruik en waarden van het groen op elkaar afstemmen;
4. Gebruikers betrekken bij de openbare ruimte;
5. Afwegingen maken tussen de waarde/functie van groen en andere claims op de ruimte.

Op basis van deze doelstellingen worden de volgende constatering gedaan die centraal staan in hoe in Best met groen wordt omgesprongen:

- De voor de gemeente Best van belang zijnde kenmerken van de groenstructuur en bomenstructuur vastleggen en in stand houden;
- De ecologische waarden en/of potenties zekerstellen en zo mogelijk verder ontwikkelen;
- Het kwaliteitsniveau van het groen in de verschillende wijken en de ambitie van het bestuur als groene gemeente vastleggen (beeldkwaliteitsplan);
- Richtlijnen en randvoorwaarden voor het projecteren van groen in nieuw te ontwikkelen bestemmingsplannen en groeninrichtingsplannen opstellen;
- Richtlijnen en randvoorwaarden vanuit het groen ontwikkelen ten behoeve van een integraal beheer van de openbare ruimte;
- Groenonderhoud en groenbeheer differentiëren op basis van de ruimtelijke opbouw (wensbeeld inrichting, gebruik, natuur, biodiversiteit);
- Kostenefficiëntie realiseren (door onder andere omvormingsmaatregelen en inzetten van goede groenvoorzieningen in inrichtingenbeheer);
- Betrekken van de maatschappij bij het groen in de openbare ruimte, in de vorm van zelfbeheer, cofinanciering, participatie in planvorming e.d.;
- De ontwikkelingen en realisatie van ambities volgen met een frequente monitoring van kwaliteit, inrichting en gebruikswaarde van de groene omgeving.

Voor de ambities in het Groenplan wordt onderscheid gemaakt tussen lijnen, punten en vlakken (zones). Groenzones en parken hebben een belangrijke functie als ontmoetings- en verblijfplek voor mensen in de wijk. Openbaar groen heeft in bepaalde wijken een extra functie als 'gemeenschappelijke tuin'. Dit type gebruik stelt de volgende eisen aan inrichting en beheer:

- sociale veiligheid: omliggende bosschages moeten de zichtbaarheid niet ernstig belemmeren;
- beschutting: beplanting of bomen creëren beschutting tegen wind, zon, regen en kou;
- functioneel: de groenvoorziening sluit aan bij de doelgroep en het gebruik;
- beheer op orde: het groen moet schoon, heel en veilig zijn.

In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met het groenbeleidsplan door middel van het plaatsen van verschillende soorten groenvoorzieningen rondom het nieuwe complex. Zo wordt aan de zijgevel van het Lidwinahof, bij de nieuwe parkeerplaatsen een aantal bomen geplant. Tevens worden aan de voorgevel, tegenover de hartenvier, verschillende struiken en bomen geplaatst.

Verder is ervoor gezorgd dat de aan te leggen parkeerplaatsen niet ten koste gaan van het groen in de openbare ruimte. Mocht er in de toekomst sprake zijn van extra parkeerdruk, dan zal deze niet afgewenteld worden op het bestaande groen in de openbare ruimte.

Erfgoedverordening

In 2010 is door de gemeente Best een Erfgoedverordening vastgesteld. In deze regeling is onder andere de regelgeving omgevingsvergunning (Wabo) voor beschermde gemeentelijke monumenten, beschermde gemeentelijke dorps- en stadsgezichten en monumentale zaken en een vergunningenstelsel ter bescherming van archeologische waarden en verwachtingen geregeld. De Erfgoedverordening is doorvertaald in de verschillende beleidsplannen ten aanzien van archeologie en monumentenzorg.

Beleidsplan Archeologische monumentenzorg

Op 21 maart 2011 heeft de gemeenteraad het beleidsplan Archeologische Monumentenzorg 'Ondersteboven. Archeologie in Best' vastgesteld. Uitgangspunten van het gemeentelijk archeologiebeleid zijn:

- De bekende archeologische waarden en verwachtingen worden zoveel mogelijk ontzien. In de gebieden waar kans is op de aanwezigheid van belangrijke waarden/verwachtingen, wordt hier vroegtijdig rekening mee gehouden, zodat bouwprojecten e.d. het erfgoed zo min mogelijk schaden;
- Archeologie mag geen belemmering zijn voor ontwikkeling en gebruik van de grond, om welke reden werkzaamheden wegens onvoldoende vooronderzoek ook niet vertraagd mogen worden door onverdachte vondsten;
- Waar dat kan moet archeologisch onderzoek leiden tot kwaliteitsvolle beeldvorming en kennisvermeerdering over het verleden van de gemeente Best. Deze beeldvorming moet tevens toegankelijk zijn voor de inwoners/publiek;
- De bijbehorende archeologische beleidskaart wordt overgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Voor onderhavig gebied geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen gelijk aan of groter dan 250 m² en dieper dan 30 cm-mv.

Het plangebied overschrijdt deze metrages en derhalve is een archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek worden behandeld in paragraaf 4.11.

Luchtkwaliteitsbeleid Best

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Daarbij spelen zowel de mate van blootstelling als de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen een rol. Omdat de gemeente veel waarde hecht aan de gezondheid van de burgers, worden ruimtelijke plannen uitdrukkelijk getoetst aan de goede ruimtelijke ordening en dit komt dan ook tot uitdrukking in het gemeentelijke luchtkwaliteitsbeleid.

Het luchtkwaliteitsbeleid van de gemeente Best is onder meer gestoeld op het landelijke Besluit Gevoelige Bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en verankerd in de beleidsnota's:

- Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant (18 maart 2014);
- Uitvoeringsprogramma Lucht 2015-2020 (vastgesteld door B&W d.d. 15 september 2015).

De Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen is bedoeld voor de bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor luchtvervuiling: kinderen, ouderen en zieken en geeft aan op welke afstand van de weg een gevoelige bestemming moet komen in geval van hoge concentraties vervuilde stoffen in de lucht.

In de handreiking is geformuleerd dat binnen een afstand van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 2009 in die zin dat deze randvoorwaarde geldt, los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden.

Voor drukke gemeentelijke wegen (circa 10.000 motorvoertuigen/etmaal of meer) is in de handreiking opgenomen dat binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg, geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing mogen worden geprojecteerd. Ook dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) en geldt eveneens los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden.

In het 'Uitvoeringsprogramma Lucht 2015-2020' geeft de gemeente – als vervolg op het Inventarisatierapport Luchtkwaliteit 2008 en Luchtkwaliteitsplan 2009 – verder invulling aan haar beleidsdoelstellingen. Daarnaast geeft het invulling aan het beleidsakkoord 2014-2018 en het Milieubeleidsplan dat de raad heeft vastgesteld. Het uitvoeringsprogramma geeft een actueel beeld van regelgeving, beleid en getroffen maatregelen en geeft daarnaast een overzicht van de maatregelen voor de komende 5 jaar met een positieve bijdrage op de luchtkwaliteit en een gunstig effect op de gezondheid. Met het uitvoeringsprogramma wil de gemeente bereiken dat:

- De concentratie (ultra)fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) onder de wettelijke norm blijft;
- Luchtkwaliteit structureel wordt meegenomen in de besluitvorming omtrent ruimtelijke en infrastructurale ontwikkelingen ten aanzien van wonen en werken;
- Kwetsbare groepen niet worden gehuisvest op nieuwe locaties waar sprake is van hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen (i.c. drukke (snel)wegen);
- Door communicatie, voorlichting, acties en maatregelen de bijdrage van inwoners, bedrijven en gemeente aan een verbetering van de luchtkwaliteit toeneemt.

Naast de specifieke regels voor luchtkwaliteit geldt er voor ruimtelijke planvorming ook een algemeen juridisch kader voor het afwegen van ruimtelijke aspecten, aangeduid als 'goede ruimtelijke ordening'. Het aspect luchtkwaliteit wordt verder verantwoord in paragraaf 4.5.

Bodemkwaliteitskaart

De gemeente Best hanteert een Actief Bodembeheer. Doelstelling van de bodemkwaliteitskaart is om een actueel dekkend beeld te krijgen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de gemeente. De bodemkwaliteitskaart is bruikbaar voor het gemeentelijk bodembeleid, waaronder de toepassing van de Vrijstellingsregeling Grondverzet. Op basis van de bestaande bodemkwaliteitskaart van de gemeente Best wordt verwacht dat bij toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit de meeste zones een gemiddelde bodemkwaliteit hebben die voldoet aan de AW-2000. Dit betekent dat binnen het generieke kader weinig tot geen beperkingen worden verwacht ten aanzien van grondverzet. Daarom heeft de gemeente besloten om met betrekking tot het grondstromenbeleid aan te sluiten bij het generieke kader. Dit laat onverlet dat op enig moment alsnog kan worden overgegaan op het gebiedsspecifieke beleid mocht dit vanwege toekomstige gemeentelijke ontwikkelingen en/of projecten wenselijk zijn.

Ten behoeve van de ontwikkeling is een bodemonderzoek uitgevoerd door Aeres Milieu. Dit wordt in paragraaf 4.8 nader toegelicht.

Beleidsplan energie- en materiaaltransitie 2012-2015

Dit beleidsplan beschrijft de kaders en ambities van de gemeente ten aanzien van duurzaamheid. De gemeente Best sluit aan bij de regionale ambitie om energieneutraal en afvalloos te worden. De gemeente richt zich hierbij op het jaar 2030.

Er wordt gestreefd naar energieneutraliteit, dat wil zeggen dat er sprake is van een hogere ambitie dan de afspraak die door de VNG met het Rijk is gemaakt. De ambitie bestaat uit energiebesparing en duurzame opwekking:

- 40% energiebesparing in 2030 ten opzichte van 2010;
- 100% van het energieverbruik in 2030 duurzaam opwekken.

In het beleidsplan worden de volgende speerpunten genoemd:

1. Duurzaamheid in meerjarenonderhoudsplannen van gemeentelijke gebouwen;
2. Duurzame warmte uit biomassa voor de wijk Dijkstraten;
3. Prijsvraag energienulwoningen door lokale partijen;
4. Energiebesparing Openbare Verlichting;
5. Duurzame revitalisering bedrijventerreinen;
6. Infrastructuur Elektrisch vervoer.

Als concrete maatregelen om de doelstellingen te bewerkstelligen kunnen worden genoemd de randvoorwaarden voor woningbouw:

A) Voor nieuwbouw:

- Realiseren van een EPL van 7,0 of hoger bij woningbouwprojecten met meer dan 200 woningen;
- Score van GPR 7 op alle thema's bij nieuwe woningen;
- 10% EPC verscherping bij nieuwe woningen.

B) Voor bestaande bouw:

- 2% jaarlijkse energiebesparing in de bestaande bouw;
- Duurzaam beheer en renovatie van erfgoed.

Duurzaam gebruik van erfgoed wordt gestimuleerd. Door middel van het toepassen van onderzoeksmethoden om hergebruik en herbestemming van leegstaande historische gebouwen te bevorderen wordt de intrinsieke waarde en de economische waarde van de gebouwen vergroot. Om tijdig tegemoet te komen aan de doelstellingen die vanuit duurzaam bouwen aan de prestaties van bestaande gebouwen gesteld worden, zal de gemeente bij de herbestemming van historische gebouwen en complexen, een zogenaamde DuMo-toets (Duurzame monumentenzorg) uitvoeren. De gemeente Best gaat eigenaren van historische gebouwen op verschillende manieren stimuleren om met gebruik van slimme toepassingen deze gebouwen energievriendelijker te maken.

Ook ten aanzien van verkeer en vervoer heeft de gemeente zich een aantal doelstellingen gesteld:

- Stimuleren openbaar vervoer en fietsverkeer;
- Faciliteren duurzame verkeersinfrastructuur;
- Besparing en/of verduurzaming brandstoffen met 1% per jaar.

Naast de verantwoordelijkheid voor keuzes in de eigen organisatie en maatregelen op het gebied van woningbouw en verkeer en vervoer is de gemeente beheerder van de Openbare Ruimte. Duurzaam beheer en onderhoud is belangrijk voor een goede kwaliteit van de openbare ruimte en schept mogelijkheden voor zowel energie- als materiaaltransitie. Een kenmerkend onderdeel van de openbare

ruimte is het openbaar groen. Bij het onderhoud en beheer van parken, plantsoenen en bomen komt jaarlijks een grote hoeveelheid hout-, snoei- en bladafval vrij. Een deel hiervan is bijzonder geschikt voor energieopwekking en wordt daar momenteel ook voor gebruikt. Ook andere afvalstromen worden zo duurzaam mogelijk verwerkt.

Als randvoorwaarden voor de openbare ruimte kunnen worden genoemd:

- 40% opwekking en/of inkoop duurzame energie;
- 75% duurzaam inkopen; 100% vanaf 2015;
- Duurzaam beheer openbare ruimte;
- Toepassing energiezuinige Openbare Verlichting;
- Duurzame toepassing groenstromen.

De woningen zijn naast een hoogwaardige afwerking voorzien van extra duurzaamheidsmaatregelen. Zowel op het gebied van milieu en energie als op de aspecten gebruikerskwaliteit, toekomstwaarde en gezondheid is de ambitie om boven de streefwaarden uit te komen. Zo wordt de schil van het gebouw maximaal geïsoleerd en wordt er driedubbelglas toegepast. Op installatiegebied wordt een warmteterugwinning (WTW)-installatie toegepast. Ten aanzien van de verlichting algemene ruimten wordt de energiezuinige verlichting aangestuurd door bewegingssensoren om zoveel mogelijk elektriciteit te besparen. Op de daken (plat dak) worden zonnepanelen geplaatst. Het plan staat de uitvoering van de ambities op het gebied van duurzaamheid uit het Beleidsplan energie- en materiaaltransitie 2012-2015 niet in de weg.

4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst. Opgemerkt wordt dat de naam van het bestemmingsplan in eerste instantie 'Lidwinahof' was. Daarom is in de benaming van vele onderzoeken hiervan uitgegaan. Na het uitvoeren van de onderzoeken is besloten de naam van het plan te wijzigen. Dit heeft te maken met de toekomstige huisnummering van het pand. Het zal worden geadresseerd aan het Raadhuisplan. Vandaar de naam: bestemmingsplan 'Raadhuisplein ongenummerd'. De naamgeving van de onderzoeken is hier niet op aangepast.

4.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente, milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, archeologie en economische haalbaarheid. Ook onderhavig plan is getoetst voor wat betreft de uitvoerbaarheid ervan op bovengenoemde aspecten. In dit hoofdstuk is aangegeven wat de resultaten zijn van de toets aan de milieuhygiënische aspecten.

4.2 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Onderzocht is of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. De aanmeldingsnotitie met vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen als bijlage 2. Geconcludeerd is dat er, rekening houdend met:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project; en
3. de kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is dan de in bijlage bij het Besluit m.e.r. opgenomen stedelijke ontwikkelingsprojecten. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

4.3 Verkeer en parkeren

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een gewijzigde verkeers- en parkeersituatie tot gevolg hebben. De toegenomen verkeersgeneratie mag echter niet leiden tot significant negatieve gevolgen voor de omliggende wegen. Het omliggende wegennetwerk moet het extra verkeer zonder problemen kunnen verwerken. Bovendien mag de omgeving geen onevenredige overlast ervaren door een toegenomen verkeers- en parkeerdruk.

Het onderhavige plan heeft een gewijzigde verkeersgeneratie als gevolg. Er dient aangetoond te worden dat het omliggende wegennetwerk de verkeersdruk kan verwerken. Tevens dient aangegeven te worden hoe omgegaan wordt met parkeren.

Ontsluiting

De hoofdentree bevindt zich aan de Lidwinahof, direct aansluitend op de nabijgelegen winkels en horecavoorzieningen. De ontsluiting van de parkeerkelder ligt aan de andere kant aan de verkeersluwe Hartenvier. Voor het bevoorraden van het Cultuurspoor wordt er een verbinding tot stand gebracht tussen de parkeerkelder en de bestaande kelder van het Cultuurspoor, terwijl daarnaast wordt voorzien in een gezamenlijke noodtrap voor de appartementen en het Cultuurspoor.

Verkeersgeneratie

De locatie was voorheen in gebruik als parkeerplaats behorende bij de Rabobank (met de bestemming 'Dienstverlening') en wordt nu herbestemd ten behoeve van Wonen. Volgens het geldende bestemmingsplan ligt over een deel van voormalige parkeerterrein een bouwvlak, waar gebouwd mag worden. Het bestemmingsplan laat dus nu al dienstverlenende functies toe met een bepaalde verkeersgeneratie. Deze verkeersgeneratie wordt vervangen door de verkeersgeneratie van de nieuw te bouwen woningen.

Om de volgens het geldende bestemmingsplan mogelijke verkeersgeneratie te berekenen is gebruik gemaakt van 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW publicatie 317). Het nog niet gebouwde deel van het bouwvlak is circa 495 m² groot. Ter plaatse mag tot 9 meter hoog worden gebouwd hetgeen overeenkomt met 3 bouwlagen zodat gesteld kan worden dat het BVO 1.485 m² bedraagt. De bestemming Dienstverlening staat diensten aan derden toe al dan niet door middel van een baliefunctie zodat aangesloten kan worden bij de CROW normen voor 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'. Een dergelijk functie in de schil van het centrum van een matig stedelijk gebied genereert minimaal 10,0 en maximaal 12,4 motorvoertuigen per 100 m² BVO. Het voormalige functie, met een BVO van 1.485 m², genereert derhalve tussen de 149 en de 185 verkeersbewegingen (gemiddeld 167). Daarbij geldt dat ongeveer 1% bestaat uit vrachtverkeerbewegingen.

Het woningbouwprogramma bestaat uit 16 appartementen, waarvan 40% koopwoning en 60% huurwoning met een verkeersgeneratie van respectievelijk 6,5 – 7,3 motorvoertuigen en 3,0 – 3,8 motorvoertuigen. De 16 appartementen genereren dagelijks minimaal $(16 \times 40\% \times 6,5) + (16 \times 60\% \times 3,0) = 71$ motorvoertuigen en maximaal $(16 \times 40\% \times 7,3) + (16 \times 60\% \times 3,8) = 84$ motorvoertuigen. Dit leidt tot een gemiddelde van 78 motorvoertuigen.

De verkeersgeneratie voor wonen is beperkt. Met de afname van de verkeersbewegingen is aangetoond dat het woningbouwprogramma niet zal leiden tot een algemene toename van het aantal verkeersbewegingen. Deze verandering zal niet of nauwelijks merkbaar zijn op de omliggende wegvakken. Een aanpassing aan het omliggende wegennetwerk is vanwege de beoogde ontwikkeling niet noodzakelijk.

Parkeren

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is aangesloten bij de Nota parkeernormen, vastgesteld op 30 november 2015 door de gemeente Best en die is verwerkt in het paraplubestemmingsplan 'Parkeren en Archeologie'.

Voor de parkeerplaatsen van de appartementen met een woonoppervlak van minder dan 150 m² geldt dat de parkeernorm in de schil van het centrum 1,3 pp per appartement is. Dat betekent voor de 16 appartementen dus 21 parkeerplaatsen. Daarnaast moet voor 21 vervangende parkeerplaatsen worden gezorgd in verband met het verdwijnen van het huidige parkeerterrein achter het plan van Cultuurspoor. In totaal moeten dus 42 parkeerplaatsen aangelegd worden. Aan de Hartenvier zijn 9 parkeerplaatsen gesitueerd, aan de Lidwinahof komen 6 extra parkeerplaatsen en in de parkeerkelder komen 27 parkeerplaatsen.

Niet alle parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd. De gemeente is bereid om gebruik te maken van de zogenaamde hardheidsclausule, zoals opgenomen in de Nota parkeernormen 2015 en toe te staan dat enkele parkeerplaatsen in het openbaar gebied worden gerealiseerd. De belangrijkste reden hiervoor is de behoefte aan de nieuw te bouwen 16 appartementen onder de inwoners van Best. Er is onvoldoende ruimte op eigen terrein om alle parkeerplaatsen in de parkeerkelder te realiseren. Er is voldoende ruimte op openbaar terrein om de ontbrekende parkeerplaatsen aan te leggen. Gelet hierop en afwegende alle belangen wordt gebruik gemaakt van de hardheidsclausule.

Het is gewenst dat de parkeerkelder veilig aansluit op het openbaar gebied. Dit betekent dat het voertuig recht staat voordat het voertuig de openbare weg betreedt. Het plan voldoet hieraan. Alle parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn openbaar toegankelijk voor bezoekers.

In artikel 10 van de regels is geborgd dat het aantal benodigde parkeerplaatsen ook wordt gerealiseerd. Met het oog op het beoogde bouwplan kan worden geconcludeerd dat er in de parkeerkelder en het nabijgelegen openbaar gebied voldoende ruimte beschikbaar is om aan de parkeereis te voldoen.

4.4 Externe veiligheid

Wet en regelgeving

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermde individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn, buisleiding etc.), waarbij de 10⁻⁶ contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de Veiligheidsregio.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi, de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid buisleidingen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants².

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Quick scan externe veiligheid

Onderzoeksgebied

Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied. De ligging van het invloedsgebied per modaliteit is in navolgende tabel weergegeven.

² Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Stofcategorie		Invloedsgebied 1%-letaliteitsafstand (m)		
Weg, water	Spoor	Spoor	Weg	Water
LF1			45	35
LF2	C3	35	45	35
LT1	D3	375	730	600
LT2			880	880
LT3	D4	>4000	>4000	n.v.t.
LT4			n.v.t.	n.v.t.
GF1			40	n.v.t.
GF2			280	65
GF3	A	460	355	90
GT2			245	n.v.t.
GT3	B2	995	560	1070
GT4	B3	>4000	>4000	n.v.t.
GT5	B3	>4000	>4000	n.v.t.

Figuur 4.1: invloedsgebieden per stofcategorie

Transport over waterwegen

Ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water zijn uitsluitend waterwegen van belang waar vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan. Afhankelijk van de soort stoffen die worden getransporteerd, reikt het invloedsgebied voor de modaliteit water van 35 meter tot maximaal 1.070 meter. Binnen een afstand van 1.070 meter van het plangebied zijn geen waterwegen gelegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer plaatsvindt. Het plangebied valt daarmee niet binnen het invloedsgebied van een waterweg; de risico's als gevolg van het transport over het water vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planlocatie.

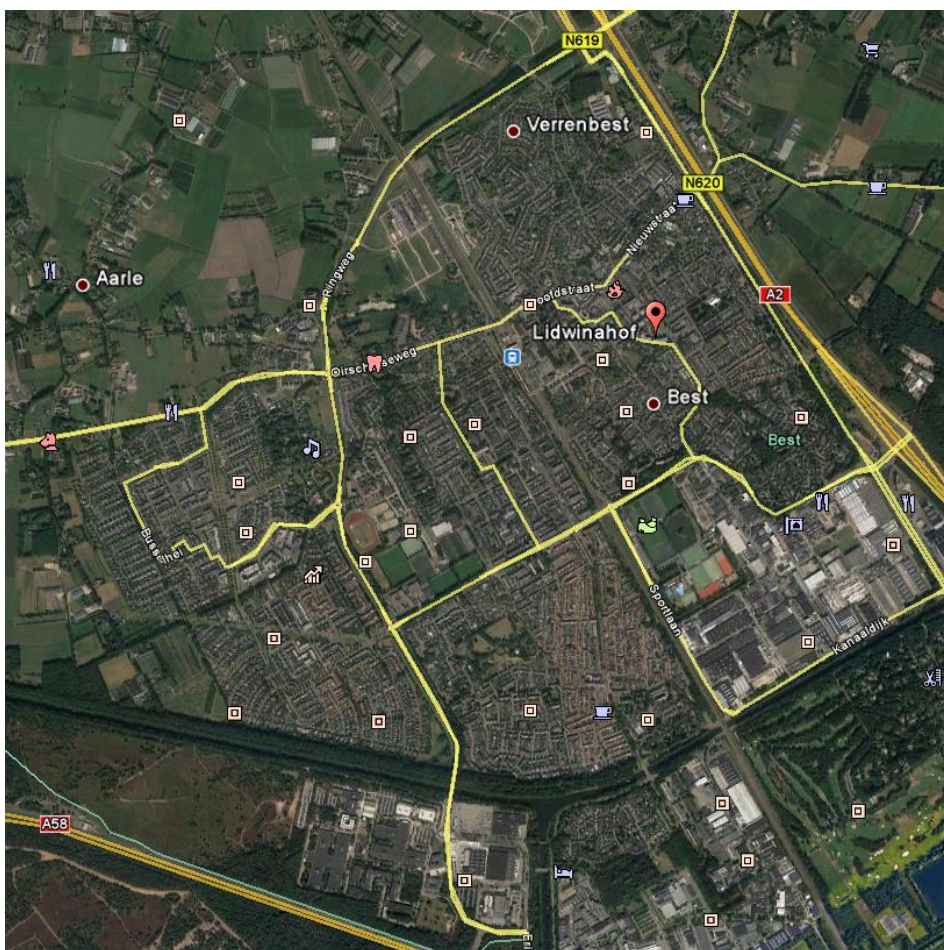
Transport over wegen

Ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg zijn uitsluitend de transportassen van belang waar structureel vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan. In beginsel zijn dit A- en N-wegen.

Voor de planlocatie, zie onderstaande afbeelding, zijn de volgende wegen relevant (binnen een straal van 4 kilometer vanaf het plangebied):

- A2;
- A58.

Voor de in de omgeving van het plangebied gelegen N-wegen (N619 en N620) zijn geen telgegevens van het transport van gevaarlijke stoffen bekend. Over deze wegen vindt derhalve geen structureel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Deze N-wegen worden dan ook verder buiten beschouwing gelaten.



Figuur 4.2: Ligging wegen t.o.v. plangebied

A2

Op een afstand van ongeveer 500 meter van de plangrens bevindt zich de (as van de) A2. De A2 is opgenomen in het Basisnet (wegvak B62: A2: knp Vught – knp Ekkersweijer).

Uit Bijlage I Tabel Basisnet weg van de Regeling basisnet blijkt dat voor de A2 ter hoogte van het plangebied (wegvak B62) een plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) geldt van 0 meter. Er is op dit wegvak geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG). De PR 10^{-6} risicocontour en het PAG vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planvorming.

De A2 ligt buiten een afstand van 200 meter tot het plangebied. De invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico is dan ook geen aandachtspunt en het is niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Uit de telgegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat over deze weg LF1, LF2, LT1, LT2, GF3 en GT3 stoffen worden vervoerd. Het invloedsgebied van deze weg bedraagt hierdoor 880 meter. Het plangebied valt daarmee binnen het invloedsgebied van de A2; de risico's als gevolg van het transport met gevaarlijke stoffen over het de A2 moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording groepsrisico.

A58

Op een afstand van ongeveer 2.800 meter van de plangrens bevindt zich de A58. De A58 is opgenomen in het Basisnet (wegvak B141: A58: afrit 8 (Oirschot) – knp Batadorp). Gelet op de ruimtelijke scheiding vormen de plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) en het plasbrandaandachtsgebied geen aandachtspunt voor de planvorming.

Aangezien het plangebied op meer dan 200 meter afstand van de A58 is gelegen, is het niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Uit de jaarintensiteiten van Rijkswaterstaat blijkt dat over de A58 (wegvak B141) LF1, LF2, LT1, LT2, GF1, GF2, GF3, GT3 en GF4 stoffen worden getransporteerd. De stof GT4 heeft hierbij de grootste 1% letaliteitsafstand, zijnde > 4.000 meter. Het plangebied valt daarmee binnen het invloedgebied van de A58; de risico's als gevolg van het transport met gevaarlijke stoffen over het de A58 moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording groepsrisico.

Transport over het spoor

Ook ten aanzien van de veiligheidsrisico's in het plangebied als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn uitsluitend spoorwegen van belang waar vervoer van gevaarlijke stoffen in bulkvervoer is toegestaan.

Op een afstand van circa 550 meter ten westen van planlocatie bevindt zich de spoorweg Tilburg – Eindhoven. De spoorweg Tilburg – Eindhoven is opgenomen in het Basisnet (Route 12, Tilburg aansl. – Eindhoven aansl.). Gelet op de ruimtelijke scheiding vormen de plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6}) en het plasbrandaandachtsgebied geen aandachtspunt voor de planvorming.

Aangezien het plangebied op meer dan 200 meter afstand van de spoorweg is gelegen, is het niet noodzakelijk om de invloed van de planvorming op de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk te maken.

Uit Bijlage II Tabel Basisnet spoor blijkt dat over deze spoorweg A, B2, C3 en D3 stoffen worden getransporteerd. De stof B2 heeft hierbij de grootste 1% letaliteitsafstand, zijnde 995 meter. Het plangebied valt daarmee binnen het invloedgebied van de spoorweg. De risico's als gevolg van het transport met gevaarlijke stoffen over de spoorweg Tilburg – Eindhoven moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording groepsrisico.

Buisleidingen

Eventuele risico's van buisleidingen zijn pas relevant indien de effecten van een ongeval de plangrens kan overschrijden. Om inzicht te krijgen in de bandbreedte van het invloedgebied van buisleidingen wordt tabel 1 'Diameter en druk afhankelijke afstand ter inventarisatie bebouwing bij een bepaald tracé' gehanteerd die opgenomen is in de notitie 'Eisen omgevingsdata in het kader van groepsrisicoberekeningen bij ruimtelijke ontwikkeling, revisie 4' van de N.V. Nederlandse Gasunie. Hieruit blijkt dat de grootst mogelijke inventarisatieafstand van een buisleiding 580 meter bedraagt. Voor plannen op méér dan 580 meter afstand van een buisleiding kan dan ook worden geconcludeerd dat geen beperkingen gelden voor het plan; de berekening van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico is dan niet aan de orde.

Op basis van de risicokaart is geconstateerd dat binnen een afstand van 580 meter van het plangebied geen buisleidingen met gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. De afstand van het plangebied tot de dichtstbijzijnde buisleiding bedraagt circa 1.300 meter.

Het plangebied valt derhalve niet binnen de inventarisatieafstand van een hogedruk aardgastransportleiding. Berekening van de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk. Ook is de planlocatie niet gelegen binnen het invloed gebied van andere buisleidingen.

De risico's als gevolg van het transport door bestaande buisleidingen vormen derhalve geen belemmering voor de planlocatie.

Inrichtingen

Met behulp van de risicokaart is bepaald of het plangebied binnen de plaatsgebonden risicocontouren, dan wel invloedsgebieden van omliggende risicovolle inrichtingen is gelegen.

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied twee inrichtingen aanwezig zijn waarbij externe veiligheid een rol speelt. Het betreft een tweetal LPG tankstations op circa 335 en 740 meter afstand. Tevens blijkt tevens dat de PR 10^{-6} risicocontouren van beide LPG-tankstations niet reiken tot aan het plangebied. Ook de invloedsgebieden van beide LPG tankstations reiken niet tot aan het plangebied.

Met ingang van 29 juni 2016 is de 'Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval' (Stcrt. 2016, 31453) van kracht. In de Circulaire is opgenomen dat het bevoegd gezag, naast het hanteren van de vaste afstanden voor het plaatsgebonden risico, tevens rekening dient te houden met een effectafstand van 60 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten en van 160 meter tot zeer kwetsbare objecten. In onderhavig geval is sprake van de realisatie van kwetsbare objecten. De effectafstand reikt niet tot aan het plangebied. De risico's als gevolg van in de omgeving aanwezige inrichtingen vormen derhalve geen belemmeringen voor de planlocatie.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het groepsrisico als gevolg van transport en activiteiten met gevaarlijke stoffen geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. Wel dient als gevolg van het transport over de A2, de A58 en het spoor een beperkte verantwoording van het groepsrisico te worden gegeven.

Verantwoording groepsrisico

Conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Volgens artikel 9 van het Bevt moet in onderhavige situatie bij een beperkte verantwoording van het groepsrisico de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen. Dit houdt in dat moet worden ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg een ramp voordoet.

Advies Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

De Veiligheidsregio heeft een standaard advisering opgesteld voor algemene situaties.

De ontwikkeling voldoet aan de randvoorwaarden, zodat het standaard advies kan worden toegepast.

Het standaard advies van de Veiligheidsregio luidt als volgt:

- a. Communiceer actief met de omwonenden in het plangebied over de risico's van de gevaarlijke stoffen. Geef daarbij aan wat omwonenden moeten doen bij een incident, namelijk vluchten van de risicobron af. Dit bevordert de zelfredzaamheid van omwonenden. Dit advies geldt ook voor bedrijfshulpverleningsorganisaties.
- b. Pas de beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening van VRBZO toe. Wanneer een beoogde oplossing aan de beleidsregels voldoet, kunt u ervan uitgaan dat een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en een adequate bluswatervoorziening gerealiseerd wordt. De beleidsregels staan op <https://www.vrbzo.nl/wp-content/uploads/2018/04/170307-beleidsregelsbereikbaarheid-en-bluswatervoorziening-brabant-definitief-1-0-vastgesteld.pdf>.
- c. Nieuw op te richten gebouwen moeten aan het Bouwbesluit 2012 voldoen. In dit besluit is geregeld dat gebouwen uitgevoerd moeten worden met een mechanische ventilatie die uitgezet kan worden. Aanvullend op deze regelgeving adviseren wij om de aanzuigopeningen van deze ventilatie bij voorkeur hoog en afgekeerd van de risicobron te realiseren.

Reactie op het standaard advies van de Veiligheidsregio

- a. Op de gemeentelijke website is informatie te vinden betreffende het aspect veiligheid. Voor risicobronnen in de omgeving wordt verwezen naar de nationale risicokaart (www.risicokaart.nl), waarin is aangegeven hoe te handelen bij de verschillende scenario's. Ook wordt verwezen naar NL-alert.
- b. De beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening zullen worden toegepast. De bereikbaarheid van de locatie is goed. De locatie is vanuit twee verschillende kanten/wegen goed bereikbaar. Er wordt aanvullend advies gevraagd met betrekking tot de bluswatervoorziening.
- c. De mogelijkheid tot het uitschakelen van mechanische ventilatie is geregeld in artikel 3.31 van het Bouwbesluit 2012.

Zelfredzaamheid

Het betreft de realisatie van grondgebonden woningen. Aangenomen kan worden dat de woningen betrokken zullen worden door zelfredzame personen. Deze personen kunnen vluchten van de bron af.

Aanvullend Advies Veiligheidsregio

De Veiligheidsregio is aanvullend advies gevraagd met betrekking tot de bluswatervoorziening. Deze luidt als volgt: *“Op basis van de beleidsregels dient er binnen 15 minuten na het ter plaatse zijn van de tankautospuut(en) een bluscapaciteit beschikbaar te zijn van 60 m³/uur. Middels de bestaande projectering van de ondergrondse brandkranen (welke gesitueerd zijn aan de Hartenvier en de Lidwinahof) wordt hieraan voldaan.”*

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.5 Luchtkwaliteit

Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen

In juli 2014 is de 'Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen in Best' als beleidsregel ingevoerd. De handreiking is een aanvulling op het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Ook geeft hij invulling aan het begrip 'goede ruimtelijke ordening' uit de Wet ruimtelijke ordening. Daarbij speelt zowel de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging als de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen een rol. De handreiking heeft als doel een betere leefomgeving te realiseren voor kwetsbare groepen. Daarom beperkt de handreiking nieuwvestiging van 'lucht'-gevoelige objecten binnen 300 meter van een Rijksweg en binnen 50 meter van drukke provinciale en gemeentelijke wegen. Gevoelige objecten zijn scholen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardenhuizen (zie ook paragraaf 3.4).

Het plan bevat gevoelige objecten. De objecten liggen op een afstand van meer dan 300 meter van een Rijksweg en 50 meter van een provinciale of gemeentelijke weg. Daarmee is het geen aandachtslocatie voor luchtkwaliteit.

Besluit Niet in Betekende Mate (NIBM)

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan moet de invloed van het plan op de luchtkwaliteit worden getoetst. Wat betreft de bijdrage van een ruimtelijk plan aan de luchtkwaliteit is het 'Besluit Niet in Betekende Mate' (NIBM) van belang. Plannen die op jaarbasis niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

Hiervoor werd reeds bij 'Verkeer en parkeren' geconcludeerd dat de verkeersgeneratie in de huidige planologische situatie 167 bedraagt en in de toekomstige situatie bedraagt deze maximaal 84. Het aantal verkeersbewegingen neemt dus af waarmee het effect op de luchtkwaliteit positief wijzigt. Om toch een idee te krijgen van de luchtkwaliteit is de toekomstige verkeersgeneratie ingevoerd in de NIBM-rekentool. Het aandeel vrachtverkeer bedraagt naar schatting 1%.

Uit de NIBM-rekentool blijkt dat het plan minder dan 3% bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee heeft het plan geen relevante bijdrage op de luchtkwaliteit, zie onderstaande tabel (NIBM-tool).

Uit de NIBM-rekentool blijkt dat het plan minder dan 3% bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee heeft het plan geen relevante bijdrage op de luchtkwaliteit, zie onderstaande tabel (NIBM-tool).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2019
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	84
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,08
PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 4.3: NIBM-tool

Luchtkwaliteit vormt voor dit project geen belemmering.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.³

De twee belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Voor een scala aan milieubelastende activiteiten (lijst 1) en opslagen en installaties (lijst 2) zijn richtafstanden aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden uit de VNG-publicatie).

Omgevingstype

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten, is onder meer afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype

³ 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

rustige woonwijk. Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor; langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Wanneer sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende functies en richtafstanden met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Het plangebied ligt tussen de straten Lidwinahof, Hartenvier, Raadhuisplein en Achterom. Het ontwikkelingsgebied ligt grenst aan zowel woonbebouwing/woonwijken als aan het centrumgebied van de kern Best. Het toekomstige appartementencomplex grenst tevens direct aan bebouwing met de bestemmingen “Maatschappelijk” en “Dienstverlening”. Er is dus sprake van een gemengd gebied, de richtafstanden kunnen met één afstandsstap worden verlaagd. Nagenoeg het hele gebied ten noorden, westen en zuidwesten van de planlocatie wordt gekenmerkt door de aanwezige bedrijvigheid in de vorm van dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, horeca, detailhandel, supermarkten e.d.

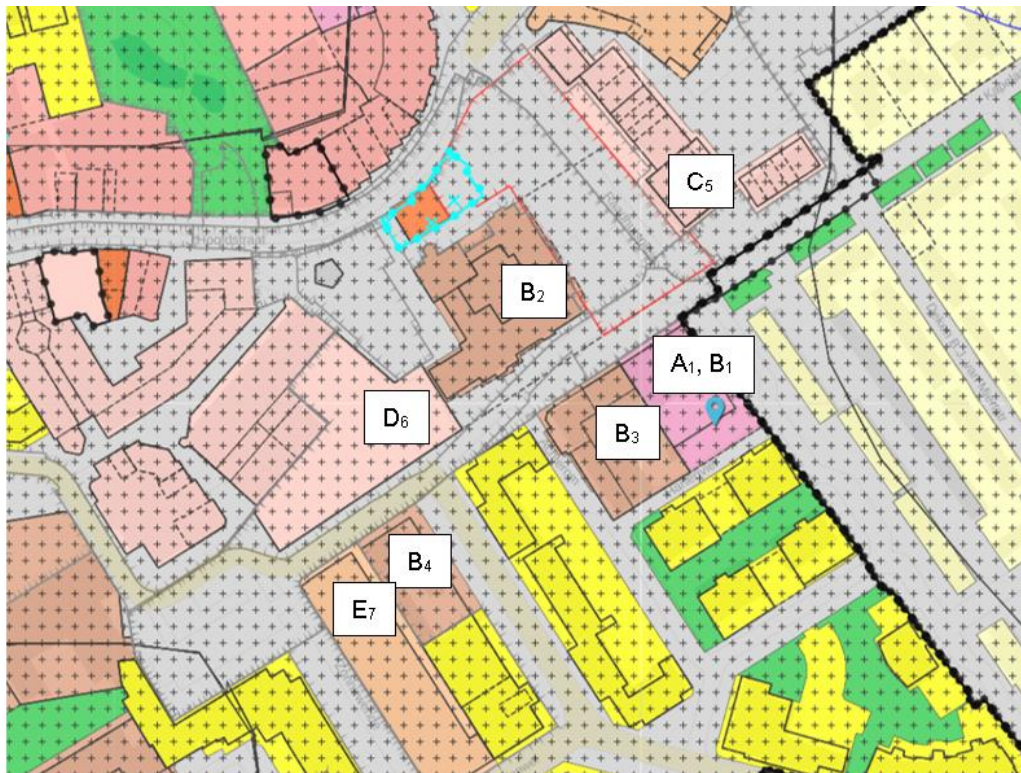
Funcities plangebied

De planlocatie ligt in het oosten aan de rand van het centrumgebied van Best. In de omgeving van het plangebied zijn bedrijven toegestaan die binnen onderstaande functiecategorieën vallen:

- Maatschappelijk;
- Detailhandel;
- Horeca;
- Dienstverlening.

Bedrijven

Blijkens het vigerende bestemmingsplan ‘Centrum, stationsgebied e.o.’, bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied (aangeduid met ) de volgende bedrijfsmatige functies:



Figuur 4.4: uitsnede vigerende bestemmingsplan met ligging planlocatie en bedrijfsfuncties

A Dienstverlening

het verlenen van diensten aan derden, waarbij uitoefening zowel geschiedt in rechtstreeks contact met het publiek, al dan niet door middel van een baliefunctie; als waarbij publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen. Met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting.

A1/B1: In deze bebouwing is het Cultuurspoor gevestigd alsmede de Rabobank.

B Maatschappelijk

educatieve, medische, paramedische, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, waaronder begrepen een peuterspeelzaal, kinderdagverblijf, alsmede verzorgd en beschermd wonen, voorzieningen ten behoeve van sportieve recreatie en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen.

B3: Deze bebouwing behoort eveneens tot het Cultuurspoor en vestigt de bibliotheek met op de verdiepingen appartementen.

B2: In deze bebouwing is het gemeentehuis gevestigd.

B4: In deze bebouwing is het politiebureau gevestigd.

C Centrum-1

detailhandel, niet zijnde detailhandel in volumineuze goederen enter plaatse van de aanduiding 'supermarkt', tevens een supermarkt.

C5: In deze bebouwing zijn bedrijven aanwezig zoals een fitnessschool, snackbar en shoarmazaak.

D Centrum-2

horeca tot en met categorie Horeca 2, detailhandel, supermarkt en dienstverlening, detailhandel, niet zijnde detailhandel in volumineuze goederen.

Horeca 2 (maaltijd- en logiesverstrekkers):

vormen van horeca-activiteiten die primair zijn gericht op het bedrijfsmatig verstrekken van maaltijden en/of dranken voor consumptie ter plaatse en/of het bedrijfsmatig verstrekken van logies en waarvan de exploitatie doorgaans geen aantasting van het woon- en leefklimaat veroorzaakt, zoals restaurants, bistro's, grand cafés, hotels en pensions.

D6: In deze bebouwing is de supermarkt Albert Heijn gevestigd. Een groot deel van het terrein is in gebruik als parkeerplaats.

E Gemengd

dienstverlening, horecabedrijven tot en met categorie Horeca.

Horeca 1 (winkelgebonden daghoreca):

Vormen van horeca-activiteiten die qua exploitatievorm en openingstijden aansluiten bij winkelvoorzieningen en waarbij de activiteiten primair gericht zijn op het bedrijfsmatig verstrekken van etenswaren en/of licht-alcoholische en niet-alcoholische dranken voor nuttig gebruik al dan niet ter plaatse en waarvan de exploitatie doorgaans geen of slechts in lichte mate een aantasting van het woon- en leefklimaat kan veroorzaken, zoals broodjeszaken, ijssalons, eethuisjes en lunchrooms.

E7: In deze bebouwing is een fysiotherapeutisch centrum gevestigd alsmede enkele andere zorg gerelateerde functies en een hypotheekverstrekker.

Gelet op het centrumkarakter van het gebied, dient voorkomen te worden dat overlast veroorzaakt wordt voor de woonomgeving door de vestiging van nieuwe bedrijven of dat nieuwe woonfuncties de bestaande bedrijven belemmeren in hun bedrijfsvoering. Daarom zijn, zoals blijkt uit de toelichting van het vigerende bestemmingsplan, in dit gebied uitsluitend bedrijven toegestaan op locaties waar deze reeds zijn toegestaan. Bovendien is het streven dat er uitsluitend bedrijven aanwezig zijn die uit het oogpunt van hinder passen binnen de omgeving waar ze zich bevinden (milieucategorie 1 of 2).

Op basis van de hiervoor genoemde bestemmingen/functies (A t/m E) kan worden geconcludeerd dat er, conform bestemmingsplan, sprake is van uitsluitend bedrijven met een milieucategorie 1 of 2. In het betreffende gebied is derhalve sprake van een richtafstand van maximaal 10 meter. Voor gemengd gebied (waar hier sprake van is) kunnen de richtafstanden immers met één afstandsstap worden verlaagd ten opzichte van een rustige woonwijk.

De afstanden van het toekomstige appartementencomplex ten opzichte van de naastgelegen bebouwing zijnde het Cultuurspoor en de bebouwing waarin de bibliotheek is gevestigd, bedragen respectievelijk circa 5 meter en 1,5 meter. Op basis van deze afstanden is het noodzakelijk om onderzoek te doen naar de geluiduitstraling van beide bestaande gebouwen.

Dit onderzoek is uitgevoerd door Volantis (*Nieuwbouw 16 appartementen aan de Lidwinahof te Best, documentnummer 2018.0553-RO1, Volantis, 26 maart 2019*) en is als bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd. De berekeningen tonen aan dat de grenswaarden conform het Activiteitenbesluit niet overschreden worden. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter plaatse van het maatgevende toetspunt op de noordgevel van het plan bedraagt 46 dB(A) etmaalwaarde. Hierbij is rekening gehouden met de 10 dB straffactor voor muziekgeluid. Dit wordt veroorzaakt door het in pandige muziekgeluid.

Op basis van de rekenresultaten inclusief stemgeluid vanaf het nieuwe terras, en uitgaande van een gevelgeluidwering die aan de huidige standaard voldoet, mag geconcludeerd worden dat voor de nieuwe woningen een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter plaatse van het maatgevende toetspunt op de noordgevel van de appartementen aan het Raadhuisplein 31 - 67 bedraagt 46 dB(A) etmaalwaarde. Dit wordt veroorzaakt door het in pandige muziekgeluid. De activiteiten van de inrichting aan het Raadhuisplein 30 te Best vormen derhalve geen akoestische belemmering voor de nieuwbouw van een appartementencomplex aan de Lidwinahof te Best.

4.7 Geluid

Ten aanzien van geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh voorziet rond (gezoneerde) industrieterreinen, langs wegen en langs spoorwegen in zones.

Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (weg)verkeerslawaaï, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden bij herziening van het bestemmingsplan. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als ‘woonerf’ aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

De geluidbelasting ten gevolge van de zoneplichtige Rijksweg A2 bedraagt ten hoogste 46 dB ter plaatse van de nieuwe woningen. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee niet overschreden. De Wet geluidhinder legt verder geen restricties op ten aanzien van de realisatie van de appartementen ten aanzien van het wegverkeerslawaaï.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de gecumuleerde geluidbelastingen vanwege de zoneplichtige en niet-zoneplichtige wegen vanwege alle wegen inzichtelijk gemaakt. Als gevolg van het wegverkeerslawaaï bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting hoogstens 55 dB (exclusief aftrek art. 110g Wgh). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter niet overschreden. Gezien de beperkte schaal van dit plan is het niet mogelijk of wenselijk om bronmaatregelen (stiller wegdek) of overdrachtsmaatregelen (afscherming) te treffen die de geluidbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Maatregelen kunnen worden getroffen ter plaatse van de ontvanger (woning) zodat wordt voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Hiermee kan een goed akoestisch woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.

Het aspect geluid vanwege omliggende wegen vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Industrielawaaï

In paragraaf ‘Bedrijven en milieuzonering’ is dit aspect nader beschouwd en toegelicht.

4.8 Luchtvaart

Luchtverkeerslawaaï

De normstelling in wet- en regelgeving is het resultaat van een afweging tussen belangen van gezondheid (incl. hinder) en vliegverkeer. De normstelling voor militair vliegverkeer wordt uitgedrukt in de Kosteneenheid (Ke). De kosteneenheid is een eenheid om geluidsbelasting te kwantificeren.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De belangen van defensie zijn vastgelegd in het Barro en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). In het Barro is geregeld dat bij een herziening van een bestemmingsplan de beperkingengebieden zoals opgenomen in de Luchtvaartwet (de Luchtvaartwet wordt stapsgewijs vervangen door de Wet Luchtvaart) en de Wet geluidhinder in acht genomen moeten worden. De beperkingengebieden zijn vastgelegd in het Luchthavenbesluit Eindhoven.

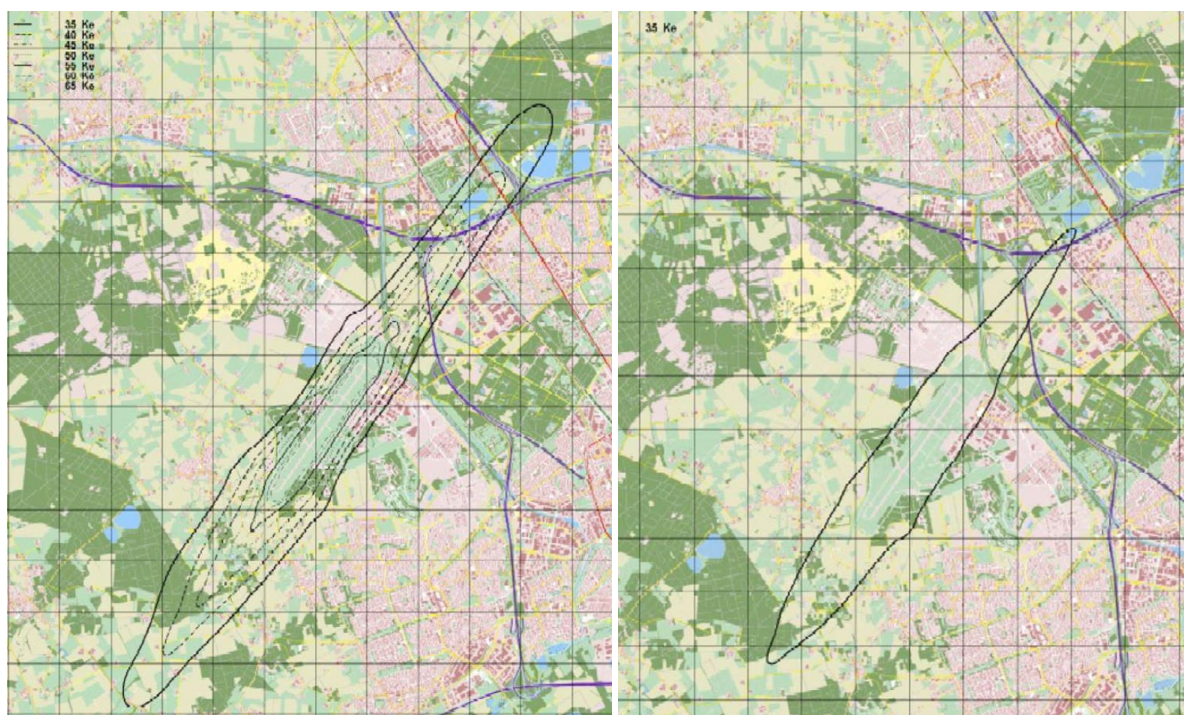
Luchthavenbesluit Eindhoven

Op basis van de Wet luchtvaart (artikel 10.15) is het Luchthavenbesluit Eindhoven vastgesteld. In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Voor bestemmingsplan die geleden zijn in de omgeving van de militaire luchthaven Eindhoven is het beperkingengebied van belang. Het luchthavengebied zelf bestaat alleen uit de gronden van de militaire luchthaven Eindhoven. In de bijlagen bij het luchthavenbesluit zijn beperkingengebieden opgenomen die gevolgen kunnen hebben voor het gebruik van de gronden:

- bijlage 3: op deze kaart zijn gebieden aangewezen waar de waarden van de geluidsbelasting hoger zijn dan 40, 45 en 65 Kosteneenheden;
- bijlage 4 en 5: op deze kaarten zijn gebieden aangewezen waar een maximaal toelaatbare hoogte van objecten is vastgelegd in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
- bijlage 6: op deze kaart is een gebied aangewezen waar grond gebruik of een bestemming van de volgende categorieën: oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare, natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden, vishouderijen met extramurale bassins, extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal, afvalwaterzuiveringsinstallaties niet is toegestaan.

De beperkingengebieden moeten bij een herziening van een bestemmingsplan in acht worden genomen.

Uit onderstaande afbeeldingen blijkt dat de onderzoekslocatie buiten de geluidsruimte voor luchtverkeer is gelegen.

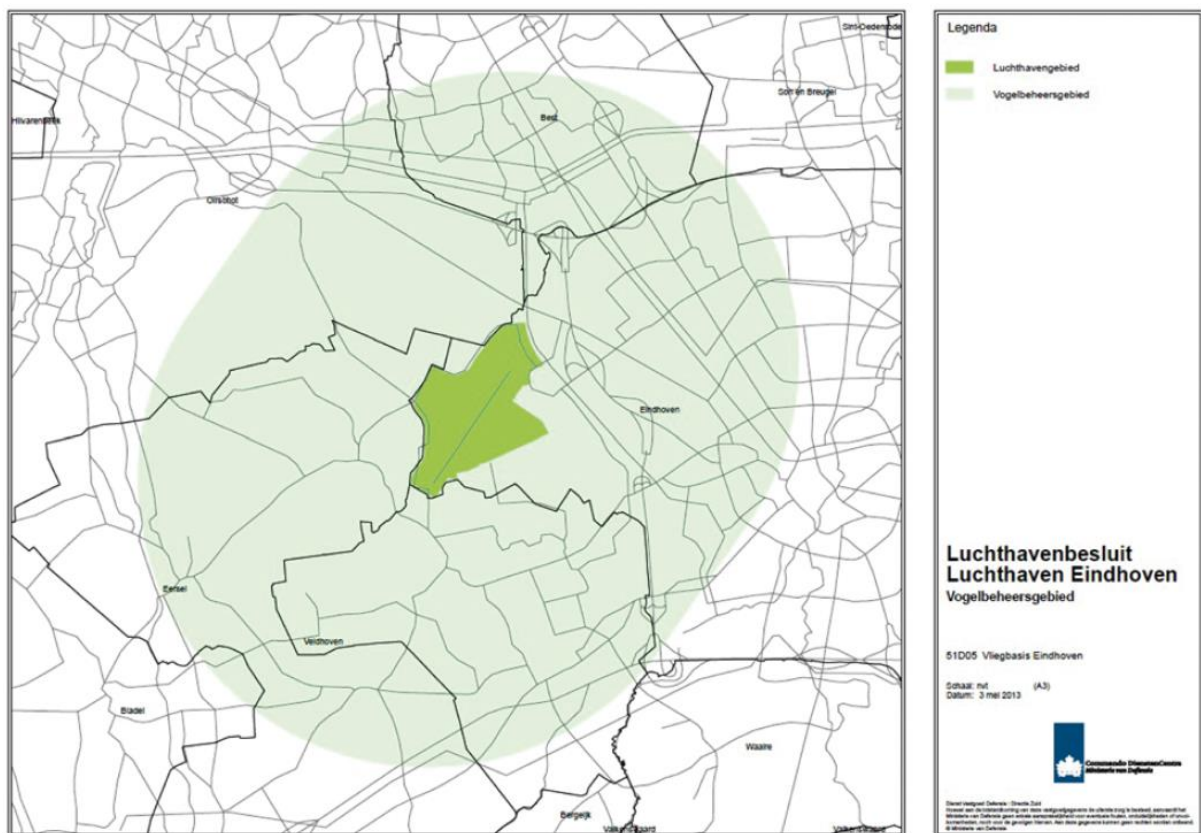


Figuur 4.5: Kaart geluidsruimte voor het burgerluchtverkeer (links) en militair luchtverkeer (rechts)

Uit onderstaande afbeeldingen blijkt dat de onderzoekslocatie binnen de obstakelbeheergebieden is gelegen.

In de zone van de Inner Horizontal Surface en Conical Surface (IHCS) mogen geen objecten staan die hoger zijn dan de maximaal toelaatbare hoogte. Conform de ICAO-normen is rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak van 45 meter boven NAP is gelegen met een straal van 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 meter over een afstand van 2 km. De IHCS leidt voor het plangebied niet tot een beperking van de maximale bouwhoogte. De gebouwen binnen het plangebied zijn lager dan maximaal toegestaan op basis van de IHCS.

Onderstaande afbeelding toont het gebied waar beperkingen gelden voor vogelaantrekkende bestemmingen. De herbestemming van het plangebied trekt geen vogels aan en leidt derhalve niet tot een toename van het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven. De ligging van het plangebied in deze zone levert geen belemmering op voor de ontwikkeling.



Figuur 4.8: Kaart vogelbeheergebied

Conclusie

Dit bestemmingsplan vormt geen belemmering voor het vliegverkeer van vliegveld Eindhoven. De gebouwen binnen het plangebied zijn lager dan maximaal toegestaan op basis van de IHCS en de nieuwe bestemming trekt geen vogels aan.

4.9 Bodem

Het beleid ten aanzien van de bodem is gebaseerd op de wet Bodembescherming en de Nota Bodembeheer van de gemeente Best. Uitgangspunt hierbij is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden. Voor het vastleggen van bestaande situaties is een bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Nota Bodembeheer

In de Nota Bodembeheer zijn de regels en voorwaarden voor grondverzet binnen de gemeente Best beschreven. Deze regels zijn in hoofdlijnen gebaseerd op de uitgangspunten van het generieke kader uit het Besluit bodemkwaliteit, doch op enkele details wordt afgeweken van het generieke kader. Daarnaast zijn in deze nota de gemeentelijke bodemonderzoeksprocedures bij omgevingsvergunningen voor bouwen, milieu en afwijken van bestemmingsplannen beschreven. Het doel van de nota bodembeheer is het beleidsmatig vaststellen van de voorwaarden waaronder grond op of in de bodem van het gemeentelijke grondgebied mag worden toegepast. Naast deze nota heeft de gemeente Best een bodemkwaliteitskaart (inclusief bodemfunctiekaart) opgesteld.

Voor een omgevingsvergunning bouwen moet minimaal een vooronderzoek conform NEN 5725 worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn de gevallen waarvoor op basis van de bouwverordening al een vrijstelling geldt voor het uitvoeren van een bodemonderzoek (klein bouwoppervlak < 25 m², geen verblijfsruimte, een bestaand bodemonderzoek niet ouder dan 5 jaar etc.). Wanneer uit het vooronderzoek blijkt dat de locatie onverdacht is op het voorkomen van bodemverontreiniging, wat bevestigd wordt door een controle van de gemeente, mag hiermee worden volstaan en is geen volledig bodemonderzoek noodzakelijk.



Figuur 4.9: Bodemfunctiekaart

Resultaten bodemonderzoek

Aeres Milieu B.V. heeft een verkennend bodemonderzoek⁴ uitgevoerd voor het plangebied (zie bijlage 4). Onderstaand worden de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek besproken.

⁴ Aeres Milieu, Verkennend bodemonderzoek Lidwinahof te Best, 12 november 2018, projectnummer AM18042

Uit de analyseresultaten blijkt dat de bovengrond licht verhoogd is met molybdeen. In de ondergrond zijn geen gehalten gemeten verhoogd ten opzichte van de achtergrondwaarde. In het freatisch grondwater zijn geen gehalten gemeten verhoogd ten opzichte van de achtergrondwaarde.

De resultaten van dit bodemonderzoek geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend of nader bodemonderzoek.

Conclusie

De milieuhygiënische conditie van de bodem vormt geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

4.10 Water

De watertoets is een verplicht onderdeel van elke planologische procedure. Doel van de watertoets is het waarborgen van waterhuishoudkundige doelstellingen door waterbelangen reeds in een vroeg stadium bij de planvorming te betrekken. Water vormt een steeds belangrijker aspect bij ontwikkelingen op onder meer het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen. Belangrijke thema's zijn: het vasthouden in plaats van direct afvoeren van hemelwater, het hergebruik van water, het zuinig omgaan met drinkwater en het beperken van de onttrekking van grondwater.

Beleidskaders

Naast het Europees en landelijk beleidskader is in het Provinciaal Milieu- en Waterplan Noord-Brabant (2016 – 2021) ook het toetsingskader voor de taakuitoefening van lagere overheden op het gebied van water opgenomen. Het 'PMWP' staat voor samenwerken aan Brabant waar iedereen prettig woont, werkt en leeft in een veilige en gezonde leefomgeving. Om dit te realiseren, zijn er in Nederland diverse waterschappen actief die zich richten op een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde, duurzame watersystemen. De waterbeheerders werken daarvoor integraal samen met gemeenten, die het beheer over de ruimtelijke ordening en openbare ruimte hebben, om deze doelstellingen te halen.

In aansluiting op het landelijk beleid hanteert het waterschap De Dommel het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht behoort te worden hoe omgegaan kan worden met het schone hemelwater. Hierbij worden de afwegingsstappen "hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer" (afgeleid van de trits "vasthouden – bergen – afvoeren" doorlopen. Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie.

De doelen van Waterschap De Dommel voor de periode van 2016 tot 2021 staan beschreven in het waterbeheer-plan "Waardevol Water" en zijn gericht op een veilig en bewoonbaar beheergebied, voldoende, schoon, natuurlijk en recreatief water. Het waterschap is verantwoordelijk voor het waterkeringenbeheer, het waterbeheer en het transporteren en zuiveren van afvalwater.

Door samenwerking met de verschillende bevoegdheden (Gemeente, Provincie, Waterschap, Rijk) wordt gestreefd naar een duurzaam watersysteem. Het Water- en rioleringsplan 2016-2020 van de gemeente Best is overeenkomstig met het beleid van het waterschap. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder ver- en nieuwbouwplannen, hanteert het waterschap een aantal uitgangspunten ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt bij planontwikkelingen.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is.

Sinds maart 2015 is een gezamenlijke Keur door de Brabantse Waterschappen De Dommel, Aa en Maas en Brabantse Delta opgesteld. De regels in de Keur hebben betrekking op het lozen, afvoeren, onttrekken of aanvoeren van grondwater en water uit sloten en andere watergangen. Iedereen die werkzaamheden uitvoert of activiteiten plant in of nabij waterlopen of dijken, heeft met de Keur te maken en moet meestal een vergunning of melding aanvragen. De uitzonderingen staan beschreven in de Algemene regels.

De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toenemend verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. Voor plannen met een bijkomend verhard oppervlak kleiner dan 2.000 m², groene daken en afkoppelplannen kleiner dan 10.000 m² geldt een vrijstelling tot de realisatie van compensatie.

Op planniveau is vanuit het waterschap geen compensatie vereist (<2.000 m² toename). Door middel van deze rapportage wordt het planvoornemen hydrologisch beschreven, waarna toetsing plaatsvindt door het bevoegd gezag.

Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Wanneer een bronnering nodig is voor de bouwwerkzaamheden of bij ingrepen op de plaatselijke waterhuishouding (lozing/infiltratie of werkzaamheden in de buurt van een watergang), moeten in het kader van de Waterwet vergunningen/meldingen aangevraagd worden bij het Waterschap middels het online omgevingsloket.

Watersysteem

De (water)systemen zoals die in het plangebied en omgeving voorkomen, worden onderverdeeld in grond-, oppervlakte-, hemel- en afvalwater.

Grondwater

Voor het verkrijgen van gekende data zijn o.a. het bodemloket en het Dinoloket geraadpleegd. Door de ligging in het stedelijk gebied is beperkte data bekend (niet gekarteerd). Ter plaatse zijn in de ondergrond de Formatie van Boxtel aanwezig. Direct ten zuiden van Best zijn lage landduinen aanwezig.

Op basis van extrapolatie van aangrenzende eenheden ligt het plangebied waarschijnlijk binnen een golvende dekzandvlakte. De onderzoekslocatie ligt op de overgang van de hogere zandgronden in het zuiden naar de laaggelegen verspoelde dekzandvlakten in het noorden.

Ter plaatse is recent door Aeres Milieu een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (*zie bijlage 4 verkennend bodemonderzoek Lidwinahof te Best; AM18042*). Uit de geplaatste boringen blijkt dat onder de klinkers een dunne straatlaag aanwezig is. Hieronder is een zeer fijn, zwak siltig, matig humeus donkergrijsbruin zand aanwezig van ca. 5 tot 30 cm dik. Vervolgens is een pakket van fijn en meer silthoudende zanden en leemlagen aangetroffen. In de diepere boring is op ca. 2,2 m-mv de 'Brabantse Leem' aangetroffen.

Geologisch gezien behoren deze natuurlijke afzettingen tot de Formatie van Boxtel. Binnen deze Formatie kunnen de afzettingen in het onderzoeksgebied voor een groot deel worden onderverdeeld in

laagpakketten. Het goed gesorteerde matig fijne dekzand dat de top van de natuurlijke afzettingen vormt, is ontstaan door verstuivingen van eerder afgezet dekzand. Deze afzettingen worden tot het Laagpakket van Wierden van bovengenoemde formatie gerekend.

Hieronder zijn de meer gevarieerde en veelal fijnere afzettingen aanwezig, ook vaak aangeduid als 'Oud Dekzand'. Deze leemarme en leemrijke zandlagen behoren tot het Laagpakket van Liempde. De onderste laag, de 'Brabantse Leem' behoort deels tot het Laagpakket van Liempde. De diepere delen worden tot het Laagpakket van Best gerekend. Binnen het Laagpakket van Best kunnen ook zandlagen voorkomen. De bodemopbouw is ongeschikt voor het eventueel infiltreren van water in de bodem.

Volgens gegevens uit "Data en Informatie van de Nederlandse Ondergrond (DINO)" is de grondwaterstand op circa 12-14,5 meter +NAP (ca. 1,5-4,0 m-mv) te verwachten. De verwachte grondwatertrap voor de onderzoekslocatie bedraagt VII (gemiddeld hoogste grondwaterstand >0,8 m-mv). De stromingsrichting van het grondwater is globaal noordnoordoostelijk gericht.

Ter plaatse wil men een parkeerkelder realiseren. Deze dient waterdicht uitgevoerd te worden. Tevens dient instroom van neerslag van het buitenterrein zoveel mogelijk vermeden te worden. Gezien de beperkte diepte van de kelder is er geen negatieve invloed op de grondwaterstroming te verwachten. Gezien de diepte van het grondwater is geen grondwateroverlast te verwachten. Het toekomstige bouwpeil dient ca. 20 cm boven het wegpeil te liggen om eventuele instroom van water te vermijden.

Het plangebied bevindt zich niet binnen een (grond)waterbeschermingsgebied. Door de nieuwbouw van appartementen ter plaatse is ook geen toekomstige (grond)waterverontreiniging te verwachten.

Wanneer een bronnering nodig is voor de bouwwerkzaamheden of bij andere ingrepen op de plaatselijke waterhuishouding (lozing / infiltratie of werkzaamheden in de buurt van een watergang), moeten in het kader van de Waterwet vergunningen of een melding worden aangevraagd bij het Waterschap. Dit kan via de daarvoor bedoelde procedure (online omgevingsloket).

Oppervlaktewater

Door ligging in het centrum is in de directe omgeving van het plangebied geen (primaire) oppervlaktewater aanwezig. De dichtstbijzijnde watergang ligt nabij de oostelijk gelegen A2. Het planvoornemen tot woningbouw heeft derhalve geen directe invloed op het oppervlaktewaterstelsel.

Hemel- en afvalwater

Het parkeerterrein is voorzien van een klinkerverharding. Dit oppervlak is aangesloten op het omliggende gemeentelijk vrijverval rioolstelsel. Momenteel vindt er geen afvalwaterafvoer plaats.

Bij de nieuwbouw dient een gescheiden stelsel aangelegd te worden. Zover bekend is er geen wateroverlast op en nabij de onderzoekslocatie aanwezig.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht op het scheiden van afvalwater en hemelwater waarbij het hemelwater wordt afgevoerd via een HWA-stelsel. De methode voor het verwerken van het hemelwater hangt echter wel af van verschillende factoren zoals: beschikbaarheid van oppervlaktewater, grondwaterstand en vrije ruimte.

Het stedelijk gebied wordt gefaseerd afgekoppeld waarbij het hemelwater separaat naar het noorden van Best wordt afgevoerd. In de watertoets worden de gevolgen en eventueel benodigde retentie op

eigen terrein nader toegelicht. Deze watertoets is als bijlage 6 onder de titel 'Beknopte waterparagraaf Lidwinahof te Best' bij deze toelichting gevoegd.⁵

Het afvalwater van de nieuwbouw wordt aangesloten op het gemeentelijk vrijvervalrioolstelsel onder het Lidwinahof vanwaar het uiteindelijk naar de RWZI te Sint-Oedenrode wordt getransporteerd. Door het planvoornemen wordt een toename aan afvalwater verwacht. Dit kan naar verwachting zonder probleem afgevoerd worden door het aanwezige vrijvervalrioolstelsel. Voor de aansluiting op het gemeentelijk rioolstelsel dient een aansluitingsvergunning aangevraagd te worden bij de gemeente Best.

In onderstaande tabel is een overzicht van de (toekomstige) verharde oppervlaktes weergegeven.

Bruto(verharde) oppervlakten	Huidige situatie [m ²]	Toekomstige situatie [m ²]
Dak oppervlakte, circa	0	430
Overig verhard oppervlak (wegen, parkeren), circa	960	530
Onverharde oppervlakte, circa	0	0
Totaal verhard oppervlak	960	960

Door de planontwikkeling blijft het verhard oppervlak gelijk. Hiervoor is geen compenserende voorziening benodigd. Bij de nieuwbouw dient een gescheiden stelsel aangelegd te worden.

Aan de (milieuhygiënische) randvoorwaarden kan worden voldaan (zie bijlage 5 bij deze toelichting). Al de neerslag binnen het plangebied zal niet of zeer gering verontreinigd zijn.

Bij de herontwikkeling zijn net als in de huidige situatie geen concrete mogelijkheden tot hemelwaterretentie mogelijk. Het hemelwater zal separaat naar het gemeentelijk rioolstelsel afgevoerd worden waarna het verder verwerkt wordt. Door de planontwikkeling neemt de hoeveelheid afvalwater uit het plangebied toe. De totale verwachte hoeveelheid bedraagt ca. 0,5 m³/uur. Het bestaande stelsel kan dit naar verwachting probleemloos verwerken. Voor de aansluiting dient een rioolaansluiting aangevraagd te worden bij de gemeente Best.

Ter plaatse zijn weinig aanvullende mogelijkheden tot beperking van de hemelwaterhoeveelheid of stroomsnelheid realiseerbaar. Hergebruik van hemelwater voor toiletspoeling kan overwogen worden maar is vanuit milieuhygiënisch oogpunt niet geadviseerd. Voorts kan de afvoersnelheid beperkt worden door de aanleg van een sedumdak of grind op het plat dak. Gezien het planvoornemen tot plaatsen van zonnepanelen op het dak is dit niet of moeilijk toepasbaar. Aanvullend aandachtspunt hierbij is dan de bijhorende constructiesterkte en het onderhoudsaspect.

Ter plaatse is voldoende drooglegging aanwezig en is er geen grondwateroverlast te verwachten. Wel dient de kelder waterdicht uitgevoerd te zijn en dient instroom vermeden te worden. Water uit de pompput van de parkeergarage dient bij voorkeur op het afvalwaterstelsel aangesloten te worden. Bij de aanleg hiervan kan afhankelijk van de bouwperiode een bemaling noodzakelijk zijn.

Bij het stedenbouwkundig ontwerp dient rekening gehouden te worden met de afstroming van het hemelwater. Geadviseerd wordt om het toekomstig vloerpeil gelijkaardig aan de omliggende bebouwing

⁵ Aeres Milieu, Beknopte waterparagraaf Lidwinahof te Best, projectnummer AM18042, 8 november 2018.

of 10-20 cm boven het huidige wegpeil aan te leggen. Door rekening te houden met de genoemde aandachtspunten is er geen (grond)wateroverlast te verwachten door de planontwikkeling.

Het waterschap De Dommel heeft bij brief van 10 september 2019 ingestemd met de gevolgde water-toetsprocedure. Er wordt in het bestemmingsplan op een goede manier omgegaan met de waterhuishoudkundige belangen. De brief is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.11 Flora en Fauna

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is een locatiebezoek uitgevoerd. Hierin is mede gekeken naar de mogelijke aanwezigheid van natuurwaarden.

Het plangebied bestaat uit een volledig verhard maar onbebouwd terrein en is momenteel in gebruik voor de opslag van materialen, zie onderstaande afbeeldingen.



Figuur 4.10: Foto's plangebied

De locatie ligt niet in beschermde gebieden krachtens Natura 2000 / NNN. Het dichtstbijzijnde Natuur 2000 gebied zijnde Kampina en Oisterwijkse Vennen ligt op circa 8,5 kilometer afstand waarmee voor dit aspect is aangetoond dat effecten van het plan op beschermde gebieden in de ruimere omgeving uitgesloten zijn.

Doordat de ontwikkeling geheel plaatsvindt binnen een intensief gebruikt perceel dat geheel verhard is (waardoor verruiging van eveneens niet aan de orde is), er geen te slopen bebouwing aanwezig is

welke mogelijk geschikt zou kunnen zijn voor verblijf van gebouwbewonende dieren, beperkt is qua oppervlak en aard is, worden géén negatieve effecten beschermde flora en fauna verwacht. Er kan daarom worden geconcludeerd dat er geen risico bestaat met betrekking tot de aantasting/verstoring van (beschermde) dier- en plantensoorten.

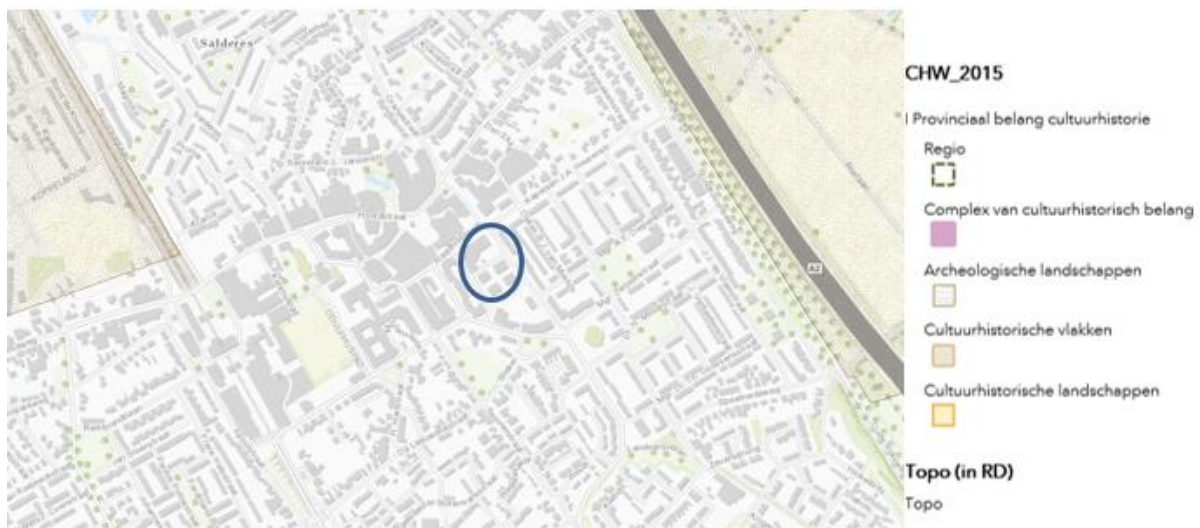
4.12 Cultuurhistorie & Archeologie

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Het is daarmee dus verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. Het beleid van de provincie Noord-Brabant sluit aan op het nationale beleid voor de archeologische monumentenzorg. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.

Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant zijn binnen het plangebied geen cultuurhistorische waarden aangeduid, zie onderstaande figuur.



Figuur 4.11: uitsnede CHW-kaart Noord-Brabant

Archeologie

In het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen en Archeologie' is het plangebied bestemd voor de instandhouding en bescherming van de in de grond aanwezige archeologische waarden. Voor onderhavig gebied geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen gelijk aan of groter dan 250 m² en dieper dan 30 cm-mv.

Gezien de te bebouwen oppervlakte en de te verstoren diepte (parkeerkelder) is een archeologisch onderzoek noodzakelijk. Door Aeres Milieu is een archeologisch veldonderzoek opgesteld⁶ (zie ook bijlage 6). De belangrijkste resultaten van dat onderzoek worden in onderstaande alinea's besproken.

Op basis van het uitgevoerde bureauonderzoek kan worden gesteld dat het plangebied een (middel) hoge archeologische verwachting heeft voor alle archeologische perioden. Op basis van het verkennend booronderzoek blijkt dat slechts in een deel van het plangebied een intacte bodem aanwezig is. Door de bouw van de Rabobank en de parkeerkelder is reeds een deel van het terrein verstoord (noordelijk deel) zoals bleek uit de boringen op dat deel van het terrein. Daarom wordt voor dat deel van het plangebied de verwachting bijgesteld naar laag. Er wordt geadviseerd dit deel van het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling.

Omdat in het overige deel van het terrein nog een B-horizont werd aangetroffen wordt in dat deel de verwachting gehandhaafd. Op basis van het onderzoek kunnen voor het zuidelijk deel van het plangebied in feite twee adviezen worden gegeven:

- Enerzijds is het zuidelijk deel onverstoord en kan een archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd worden op basis van de AMZ-cyclus.
- Anderzijds hebben op het terrein zoveel verstoringen plaatsgevonden dat het onverstoorde deel dat dan overblijft zeer klein wordt. Ondanks de aanwezigheid van een (rest van) een B-horizont, wordt geen archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd op basis van de beperkte omvang van het terrein en de beperkte informatie die eventuele sporen kunnen hebben voor onze archeologische kennis van het cultuurlandschap.

De gemeente heeft besloten het advies van het onderzoeksbureau over te nemen. De gemeente stemt in met een vrijgave van het terrein voor archeologisch onderzoek. Er hoeft dus geen vervolgonderzoek plaats te vinden. Zie voor het selectiebesluit bijlage 8 bij deze toelichting.

Het uitgevoerde onderzoek is verricht conform de gestelde eisen en gebruikelijke methoden. Het onderzoek is gericht op het inzichtelijk maken van de toestand van het aanwezige bodemarchief. Hiermee kan de beschadiging dan wel vernietiging als gevolg van de voorgenomen verstoring van een mogelijk aanwezig bodemarchief tot een minimum worden beperkt. Echter kan door de aard van het onderzoek, steekproefsgewijs, niet volledig worden uitgesloten dat er archeologische resten aan- of afwezig zullen zijn. Indien in het plangebied toch archeologische sporen of resten worden aangetroffen dient hiervan melding te worden gemaakt bij de Minister van OCW (in de praktijk de RCE) of zoals gangbaarder is bij de gemeente Best conform Artikel 5.10. (Archeologische toeval vondst) van de Erfgoedwet 2016.

4.13 Kabels en Leidingen

De aanwezigheid van kabels en/of leidingen in een gebied kunnen de realisatie van bouwplannen in de weg staan. In het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig die een belemmering vormen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

⁶ Aeres Milieu, Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek, door middel van boringen Lidwinahof te Best, 7 februari 2019, projectnummer AM18042

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit de juridisch bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en de overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.2 Systematiek

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet.

De planregels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. Voor de systematiek is aangesloten op de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de vigerende bestemmingsplannen in het plangebied, het Aan- en bijgebouwenbeleid 2008 en de algemene systematiek van de gemeente Best voor nieuw op te stellen bestemmingsplannen. In onderstaande paragrafen zullen de regels nader worden uiteengezet.

5.2.1 Inleidende regels

Begrippen

In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Hiervoor is aangesloten bij de SVBP

2012. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

5.2.2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk komen alle (enkel)bestemmingen aan de orde. Het betreft een indeling van bestemmingen in hoofdgroepen waarin de meest voorkomende functies kunnen worden ondergebracht. De indeling in hoofdgroepen maakt het raadplegen van een bestemmingsplan en het zoeken naar bepaalde functies eenvoudiger.

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen heeft verleend. Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt verleend indien zij voldoet aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit, de Bouwverordening en de voor dit gebied van toepassing zijnde welstandscriteria.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;

Daarnaast zijn in de bestemmingen soms nog de volgende elementen opgenomen:

- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

Hieronder volgt per toegepast enkelbestemmingsonderdeel een korte toelichting.

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de gronden worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de gronden toegekende functies. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies. Tevens zijn daarbij bijbehorende functies zoals paden, groen, erven, etc. toegestaan.

De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfuncties ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt weergegeven door de zinsnede 'met daaraan ondergeschikt'. Tevens wordt aangegeven welke functies bij de bestemming behoren door middel van de zinsnede 'met daarbij bijbehorende'. Het betreft hier meestal functies als paden, groen, erven, etc. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel, maar kan ook inrichtingsaspecten bevatten.

Bouwregels

In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Nadere eisen

Nadere eisen kunnen worden gesteld ten behoeve van bepaalde kwalitatief omschreven criteria, zoals woonsituatie, straat- en bebouwingsbeeld en verkeersveiligheid. De nadere eisen-regeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning sturend op te treden.

Afwijken van de bouwregels

Van bepaalde algemeen toegestane bouwregels kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning onder specifiek in de regels genoemde voorwaarden worden afgeweken. Het gaat hier om afwijkingen voor specifieke bestemmingen. Indien afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

Specifieke gebruiksregels

In dit onderdeel van de bestemmingsregeling wordt aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Deze bepaling geeft enkel en alleen de gebruiksvormen weer, waarvan uit de bestemmingsomschrijving niet rechtstreeks is op te maken dat zij binnen een bepaalde bestemming niet zijn toegestaan. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de bestemmingsomschrijving.

Afwijken van de gebruiksregels

Van bepaalde gebruiksregels kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning onder specifiek in de regels genoemde voorwaarden worden afgeweken. Het gaat hier om afwijkingen voor specifieke bestemmingen. Een afwijking van een gebruiksregel mag overigens niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming, wat inhoudt dat de afwijking uitsluitend kan worden verleend voor functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Via een afwijking kunnen geen 'nieuwe' functies worden toegestaan.

5.2.3 Algemene regels

Antidubbeltelregel

Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene gebruiksregels

In deze bepaling wordt geregeld wat in ieder geval als strijdig gebruik van gronden of bouwwerken wordt verstaan. De specifieke gebruiksregels, zoals deze kunnen worden opgenomen in de afzonderlijke bestemmingen, is aanvullend op de algemene gebruiksbepaling van het bestemmingsplan.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om voor alle in het plan voorkomende bestemmingen af te wijken van de planregels ten behoeve van onder andere maatvoerings- en situeringsbepalingen. De criteria, die bij toepassing van deze bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om in bepaalde gevallen het bestemmingsplan te wijzigen. De criteria, die bij toepassing van deze bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Overige regels

Hier is bepaald dat voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of uitbreiden van een gebouw en/of voor het veranderen van de functie van een bouwperceel, vast dient te staan dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de 'Nota Parkeernormen 2015' wordt gerealiseerd.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

In deze regels wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht voor bebouwing en gebruik.

Slotregel

Als laatste wordt de slotregeling opgenomen. Deze regeling bevat de titel van het plan.

5.3 Specifieke bestemmingsregel

In deze paragraaf wordt specifiek ingegaan op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Wonen

Voor het opstellen van de regels is zoveel mogelijk het vigerende bestemmingsplan 'Centrum, stationsgebied e.o.' aangehouden. De gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor het wonen in een woning en voor aan huis verbonden beroepen. Voor de aan huis verbonden beroepen zijn binnen de bestemming gebruiksregels opgenomen. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding parkeergarage een parkeergarage toegestaan. Tenslotte zijn bij de bestemming behorende voorzieningen mogelijk, zoals aanvullende parkeervoorzieningen, water, tuinen en erven.

Ter plaatse van de aanduiding gestapelde woningen mogen gestapelde woningen worden gebouwd. De bouw- en goothoogte van hoofdgebouwen zijn aangegeven op de verbeelding met de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' en 'maximum bouwhoogte (m)'.

Binnen het bouwvlak is een zone aangegeven, waarbinnen alleen balkons en galerijen zijn toegestaan.

Verkeer

Een klein deel van het plangebied heeft de bestemming verkeer gekregen. Een deel van de te bouwen parkeergarage is hier gelegen en is als zodanig bestemd.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Kostenverhaal

De initiatiefnemer heeft een anterieure overeenkomst afgesloten met de gemeente. Door het afsluiten van deze overeenkomst is het verhaal van kosten op basis van de grondexploitatieregeling in de Wet ruimtelijke ordening anderszins verzekerd en is het niet noodzakelijk dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt

Financiële haalbaarheid

De initiatiefnemer beschikt over voldoende middelen om het initiatief te kunnen realiseren. Er zijn geen onvoorziene hoge kosten te verwachten. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond. De haalbaarheid van de gehele grondexploitatie is kostendekkend.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Dientengevolge zijn de volgende stappen te onderscheiden:

- Vooroverleg;
- Vaststellingsprocedure.

6.2.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De instanties, te weten Waterschap De Dommel en de Provincie Noord-Brabant, zijn in kennis gesteld van dit bestemmingsplan.

6.2.2 Omgevingsdialoog

Op 23 oktober 2017 heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden tussen omwonenden, initiatiefnemer en de gemeente Best. Voor deze bijeenkomst waren de bewoners van de Hartenvier nummers 1 t/m 47, Raadhuisplein 33 t/m 67 en de Lidwinahof nummers 1 t/m 17, 49 t/m 65, 97 t/m 113 uitgenodigd.

6.2.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure heeft het bestemmingsplan met ingang van 30 oktober 2019 tot en met 10 december 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Best. Daarnaast was het bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens zijn de stukken aan diverse overleginstanties gestuurd. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze over het bestemmingsplan indienen.

Er is 1 zienswijze ingediend. Deze is samengevat en van een reactie van de gemeente voorzien. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Er is 1 ambtshalve aanpassing gedaan aan de regels. In de 'Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Raadhuisplein ongenummerd'' wordt een en ander nader toegelicht. Deze nota is als bijlage 11 bij deze toelichting gevoegd.

Het gewijzigde bestemmingsplan is op 9 maart 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Best.

