

Bestemmingsplan

Molenstraat

Gemeente Best



Bestemmingsplan

Molenstraat

Gemeente Best

Toelichting

Bijlagen

Regels

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Datum:

november 2010

Vastgesteld:

1 november 2010

Projectgegevens:

TOE04-BES00035-01B

REG04-BES00035-01B

TEK04-BES00035-01B

Identificatienummer:

NL.IMRO.0753.molenstraat2010-VG01

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I

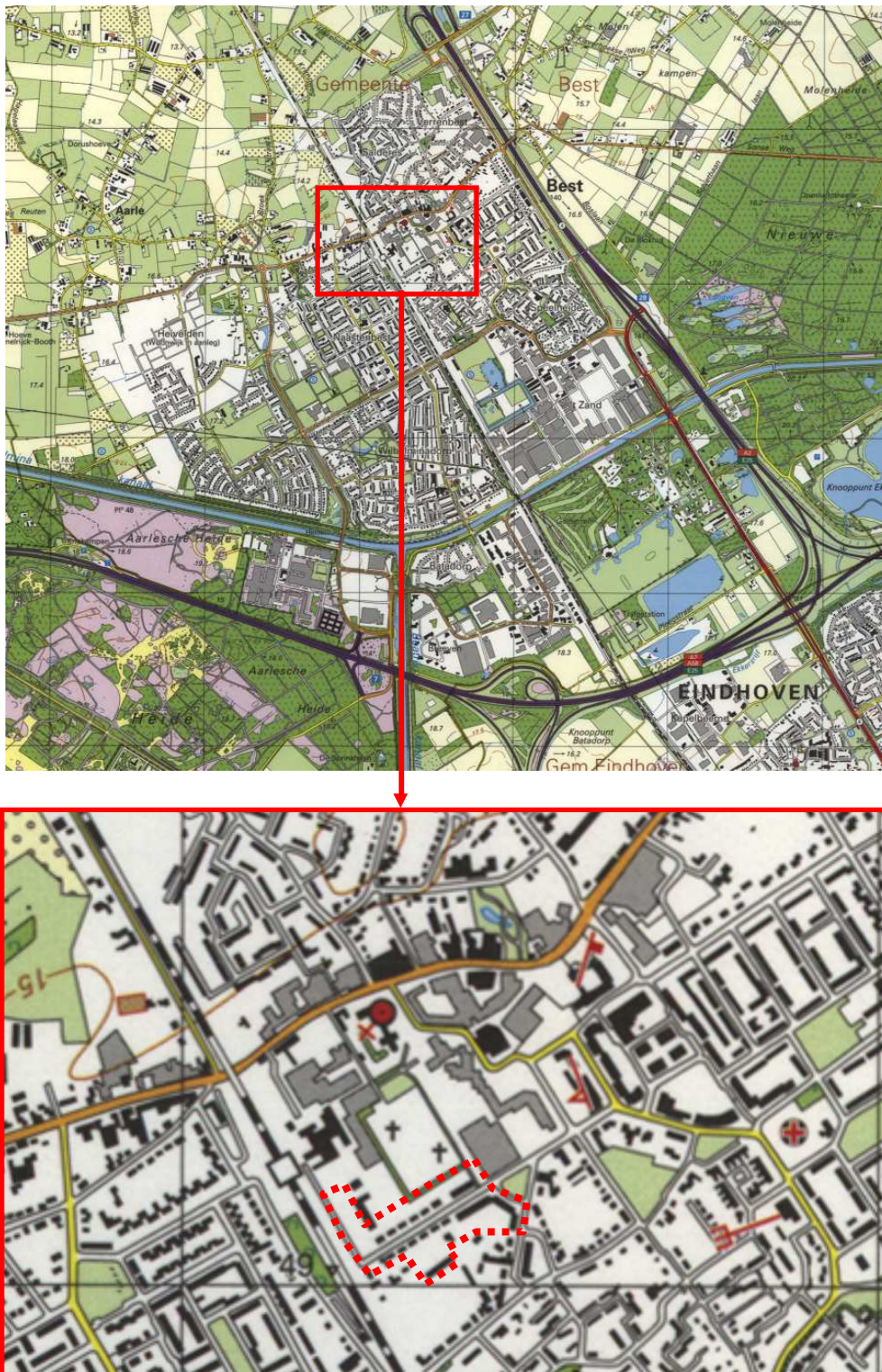
Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Bij het plan behorende stukken	3
1.5	Leeswijzer	4
2	Beschrijving bestaande situatie	5
2.1	Historische ontwikkeling	5
2.2	Stedenbouwkundige structuur	6
2.3	Functionele structuur	8
3	Beleidsaspecten	9
3.1	Nationaal beleid - Nota Ruimte	9
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	14
3.4	Conclusie	20
4	Planbeschrijving	21
4.1	Uitgangspunten	21
4.2	Planbeschrijving	22
5	Milieuhygiënische en planologische aspecten	27
5.1	Water	27
5.2	Natuur	28
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	30
5.4	Bodem en grondwater	32
5.5	Akoestiek	33
5.6	Hinderlijke bedrijvigheid	34
5.7	Externe veiligheid	35
5.8	Luchtkwaliteit	38
5.9	Kabels en leidingen	40
5.10	Trillingen	40
6	Juridische aspecten	43
6.1	Standaard vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008	43
6.2	Het juridische plan	43
6.3	Beschrijving van de bestemmingen	44
7	Financiële haalbaarheid	47

8	Procedures	49
8.1	Inspraak en vooroverleg	49
8.2	Verdere procedure	49
9	Bronnen	51
9.1	Boeken en rapporten	51
9.2	Websites	51

Separate bijlagen:

- 1 Quicksan Flora en fauna, Croonen Adviseurs, 15 september 2009 (NAT02-BES00035-01A)
- 2 Aanvullend onderzoek vleermuizen en vogels, Croonen Adviseurs, 30 augustus 2010 (NAT06-BES00035-02A)
- 3 Akoestisch onderzoek, Croonen Adviseurs, 17 juni 2010 (RA005-BES00035-01C)
- 4 Besluit hogere grenswaarden, **xx** september 2010
- 5 Nota inspraak en vooroverleg, 1 september 2010 (INS03-BES00035-01E)
- 6 Nota zienswijzen, 14 september 2010 (NZW04-BES00035-01B)
- 7 Waterparagraaf, Lankelma Ingenieursbureau, 15 april 2010
- 8 Archeologisch onderzoek, Becker en van de Graaf, 7 april 2010
- 9 Archeologisch Programma van Eisen, SRE Milieudienst, 11 mei 2010
- 10 Verkennend bodemonderzoek, Lankelma Ingenieursbureau, 19 november 2009
- 11 Onderzoeken externe veiligheid, Oranjewoud, Deel A en Deel B, mei en april 2010
- 12 Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Molenstraat Gemeente Best, 4 augustus 2010
- 13 Trillingenonderzoek, Peutz, 3 september 2010 (met beoordeling SRE, 6 september 2010)



Topografische kaart anno 2005 met een uitsnede van het centrumgebied en een globale begrenzing van het plangebied (in rood) (ANWB Topografische atlas Noord-Brabant)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Best is al langere tijd voornemens het centrumgebied en de spoorzone te herstructureren. Het ruimtelijk probleem is in het Masterplan en het Masterplan Plus omschreven met de term 'openbare leegte'. Daarnaast is er een maatschappelijk ervaren problematiek van het centrumgebied, namelijk de ontbrekende aantrekkelijkheid voor uiteenlopende doelgroepen en daardoor een slechter wordend economisch perspectief.

Eind februari 2004 heeft het college van burgemeester en wethouders zijn visie gepresenteerd op de ontwikkeling van het centrumgebied en de spoorzone van Best. De Toekomstvisie 2005-2020 is vervolgens op onderdelen aangepast waarna de aangepaste visie in september 2004 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Begin 2005 is het college van burgemeester en wethouders begonnen met de eerste verkenning naar een nieuw centrum van Best. Vervolgens is een Masterplan gemaakt, dat begin 2006 op hoofdlijnen is goedgekeurd door de gemeenteraad. Het Masterplan is een integraal plan, waarin het hele centrumgebied is meegenomen. Deeluitwerkingen moeten voldoen aan de essentie uit het Masterplan. Het Masterplan is de waarborg voor het vasthouden van de algemene ontwikkelingsstrategie voor het centrum van Best.

In 2008 is een onderzoek verricht naar de optimalisatie mogelijkheden in het ontworpen Masterplan voor het centrum van Best. Het betreffen voorstellen die de kwaliteit, maakbaarheid en de haalbaarheid van de plannen vergroten en tevens programmatieke mogelijkheden inzichtelijk maken. Deze studie beperkt zich echter tot het nieuwe winkelgebied. Het Masterplan Plus doet geen uitspraken over de Molenstraat.

Voor elke deellocatie wordt, op basis van de uitgangspunten uit het Masterplan, een zogenaamd 'projectfiche' opgesteld. Dit projectfiche bevat een globaal stedenbouwkundig plan en heeft als doel om de stedenbouwkundige randvoorwaarden concreet te benoemen en vast te leggen voor de (her-)ontwikkeling van projecten binnen de grenzen van de deellocaties. Voor de ontwikkeling aan de Molenstraat is een projectfiche opgesteld dat als referentie- c.q. inspiratiekader dient voor het bestemmingsplan Molenstraat. Het betreft geen blauwdruk voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Door de gemeente is een globaal vlekkenplan opgesteld dat als basis heeft gediend voor voorliggend bestemmingsplan.

Op dit moment zijn de plannen verder gevorderd en is gebleken dat een deel van de uitgangspunten zoals genoemd in het Masterplan en het Masterplan Plus niet realistisch en haalbaar zijn. Derhalve zijn de verschillende plannen aangepast, maar de hoofdlijnen zijn overeind gebleven.

De ontwikkeling van de Molenstraat is het eerste project dat wordt gerealiseerd als onderdeel van de totale centrumontwikkeling.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een adequate juridisch-planologische regeling voor de realisatie van het beoogde initiatief. Het bestemmingsplan bezit voldoende flexibiliteit om in te kunnen spelen op veranderingen, maar biedt tegelijkertijd voldoende rechtszekerheid voor de toekomst.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de rand van het centrum van Best en wordt gevormd door het gebied aan weerszijden van de Molenstraat. Het plangebied wordt in het westen begrensd door het spoortraject en in het oosten door het heilig Hartplein. In oostelijke richting behoren de projectmatig gerealiseerde woningen op de hoek van de Molenstraat en het Heilig Hartplein tot het plangebied. De grens wordt bepaald door de percelen Molenstraat 12 en Heilig Hartstraat 4B. De zuidgrens wordt bepaald door de achterperceelsgrenzen van de woningen aan de Molenstraat en een bestaande loods. In het plangebied worden de bestaande 24 twee-onder-één-kapwoningen en een loods gesloopt. Deze plek wordt ingevuld met enkele (hogere) bouwblokken die het centrum aan de westzijde markeren.



Plangebied
(Microsoft Virtual Earth, maps.live.com)

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied vigeren meerdere bestemmingsplannen. Deze bestemmingsplannen zullen door voorliggend bestemmingsplannen gedeeltelijk worden herzien. Het betreft onderstaande plannen.

Naam	Vaststellingsdatum	Goedkeuringsdatum	Kroonbesluit
Spoorzone	16 december 1996	18 april 1997	n.v.t.
Correctieve herzieningspoorzone	14 november 2000	24 april 2001	31 januari 2001
Heilig Hartstraat e.o.	29 maart 1993	22 juni 1993	n.v.t.

Het plangebied heeft in deze bestemmingsplannen verschillende bestemmingen. Het noordelijk deel van de Molenstraat is voorzien van de bestemming 'Centrumdoeleinden, uit te werken door burgemeester en wethouders' en het deel ten zuiden van de Molenstraat heeft de bestemming 'Woondoeleinden uit te werken door burgemeester en wethouders'. De gronden, ter plaatse van de bestaande loods, hebben een bedrijfsbestemming.

Een deel heeft daarnaast de bestemming 'verblijfsdoeleinden' en de zone langs het spoor is voorzien van de bestemming 'spoorwegdoeleinden (voorlopig)/woondoeleinden uit te werken door burgemeester en wethouders'.

Het oostelijk deel van het plangebied behoort tot het bestemmingsplan Heilig Hartplein en omgeving. De woningen hebben hierin de bestemming woondoeleinden.

Het initiatief past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen, waardoor een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is. De uitwerkingsregels zijn als aandachtspunten meegenomen bij de uitwerking van de plannen.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, regels waarin de voorwaarden voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting worden onder andere de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerende beleid inhoudt en met welke milieuaspecten rekening is gehouden. Het bestemmingsplan is zowel in analoge als in digitale vorm raadpleegbaar.

Separaat aan voorliggend bestemmingsplan wordt ook een beeldkwaliteitplan opgesteld. Het beeldkwaliteitplan is een geschikt instrument om de uitstraling, sfeer en wijze van de inrichting van het (on)bebouwde vast te leggen.

Het is een integraal document om de ruimtelijke verschijningsvorm en kwaliteit in de looptijd van het project en in de jaren daarna te waarborgen. Beeldkwaliteitplannen vormen dus een aanvulling op bestaande instrumenten, zoals het bestemmingsplan, dat op gebruik gericht is.

Het op te stellen beeldkwaliteitplan wordt gekoppeld aan de Welstandsnota. Hiervoor dient wel een inspraakprocedure te worden doorlopen. De Welstandsnota is voor een groot deel een beheersinstrument voor de bestaande situatie maar is door het opnemen van de reeds vastgestelde beeldkwaliteitplannen voor reeds geplande toekomstige bebouwing ook een toetsingskader vooraf.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven en hoofdstuk 3 gaat in op de relevante beleidsaspecten. Het plan wordt vervolgens beschreven in hoofdstuk 4. De hoofdstukken 5, 6, 7 en 8 gaan respectievelijk in op de milieuhygiënische en planologische aspecten, de juridische opzet van het bestemmingsplan, de financiële haalbaarheid en de procedures. In het laatste hoofdstuk worden de gebruikte bronnen opgesomd.

2 Beschrijving bestaande situatie

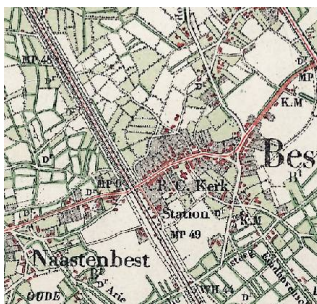
2.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied ligt in de kern Best en behoort tot het zogenaamde Brabants Massief. Het Brabants Massief is gevormd in het Weichselien, een geologisch tijdvak circa 10.000 jaar geleden, dat meer algemeen bekend staat als de Laatste IJstijd. In het Weichselien was sprake van een droog en koud klimaat. Er was nauwelijks enige begroeiing, waardoor de wind vrij spel had. Onder invloed van de wind werd op plekken waar wel begroeiing aanwezig was zand afgezet. Hierdoor ontstonden langgerekte zandophopingen te midden van een relatief vlak gebied. Deze terreinverschillen zijn nu ook nog herkenbaar in de vorm van dekzandruggen en dekzandvlaktes.

Best is ontstaan op de rand van een dekzandrug. De eerste bebouwing concentreerde zich langs de doorgaande weg tussen Oirschot en Sint-Oedenrode (Oirschotseweg-Hoofdstraat-Nieuwstraat-St Oedenrodeseweg). Deze weg liep min of meer parallel aan de hoogtelijnen. Ook de gehuchten Verren-Best en Naasten-Best, die in principe bestonden uit kleine clusters van agrarische bebouwing, al dan niet geconcentreerd rondom een driehoekig plein, lagen aan deze weg. Echter door latere uitbreiding van Best is het merendeel van de in deze gehuchten gelegen (agrarische) bebouwing verdwenen of opgegaan binnen de huidige ruimtelijke structuur van Best.

Best ontwikkelt zich in eerste instantie als een agrarische nederzetting, waarbij het ruimtelijke patroon in de omgeving van het dorp wordt gekenmerkt door een mozaïekachtige verkaveling met onregelmatige percelen. In de tweede helft van de 19^{de} eeuw verandert het karakter van het dorp, dankzij de komst van industrie (onder andere klompenmakerijen), de aanleg van de spoorlijn tussen Boxtel en Eindhoven en de aanleg van de straatweg tussen 's-Hertogenbosch en Luik (huidige rijksweg). Het oorspronkelijke bebouwingslint wordt verdicht en biedt naast agrarische bebouwing (boerderijen) ook ruimte aan (burger)woningen en voorzieningen als een kerk en klooster.

In de eerste helft van de 20^{de} eeuw wordt het bebouwingslint verder verdicht en verlengd (Nieuwstraat).



Chromotopografische
kaart 1900



Topografische kaart 1953



Topografische kaart 2005

Daarnaast vinden de eerste uitbreidingen van enige betekenis plaats. In 1933 wordt het Breeven, een gedeelte van de heide ten zuiden van het kanaal, aangekocht voor de vestiging van schoen- en lederindustrie 'Bata'. Hierbij verrees ook een afzonderlijke woonwijk, het zogenoemde 'Batadorp'.

Na de Tweede Wereldoorlog komt de ontwikkeling van Best, mede dankzij de uitstekende infrastructurele verbindingen, in een stroomversnelling. Opvallend is echter dat het cultuurlandschap bij de groei van de kern in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw nauwelijks een rol heeft gespeeld. Bij de naoorlogse uitbreidingen zijn de spoorlijn, de rijksweg en het Wilhelminakanaal gehanteerd als structurende elementen. Het Wilhelminadorp was, na het Batadorp, de eerste grote uitbreiding van Best.

Begin 1960 werd Best aangewezen als groeigemeente, met als belangrijkste bestemming wonen.

Vanaf dat moment werd in hoog tempo gebouwd, waarbij de nadruk lag op woningwoningen. In deze periode zijn de wijken 'De Hoge Akker' en 'Naastenbest' aangelegd. Gevolgd door de wijken 'De Leemkuilen', 'Speelheide' en 'De Leeuwerik' in het begin van de jaren 70 van de vorige eeuw en 'Salderes' en 'Kantonier' in de jaren 80 van de vorige eeuw. Naast 'Salderes' hebben in de jaren 80 van de vorige eeuw ook ontwikkelingen plaatsgevonden in het centrum van Best. Het gaat hierbij ondermeer om de bouw van het politiebureau, de bibliotheek, bejaardencentrum 'Nazereth' (ten oosten van het plangebied), het gemeentehuis en winkelcentrum 'Boterhoek'. De laatste twee wijken, te weten 'Heuveleind' en 'Heivelden', zijn aangelegd in de jaren 90 van de vorige eeuw in het westelijke gedeelte van de kern Best.

Op de kaart anno 1953 is reeds bebouwing te zien in het plangebied. De gebieden tussen de Molenstraat en de Hoofdstraat zijn later ingevuld.

2.2 Stedenbouwkundige structuur

2.2.1 Bebouwing

De Molenstraat geldt als één van de aanrijroutes naar het dorpscentrum. De overgang van het centrumgebied naar het woongebied vindt plaats ter hoogte van de Molenstraat. Het gebied ten noorden van de Molenstraat verschilt ook wezenlijk van het gebied ten zuiden van de Molenstraat.

In het gebied ten noorden van de Molenstraat heeft de bebouwing een grotere schaal, met onder andere de bebouwing van zorgcentrum 'de Kanidas' en appartementenbouw 'Zonnewende'. Deze gebouwen vormen de opmaat naar het eigenlijke centrum, dat zich ten oosten van de Molenstraat bevindt. De bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit vier bouwlagen.

De bebouwing aan de zuidzijde van de Molenstraat maakt in karakter en typologie eerder deel uit van de kleinschalige woonbebouwing van de woonwijk 'De Leeuwerik'. De bebouwing is kleinschalig en verschilt onderling sterk.

De verkaveling is informeel met verspringende rooilijnen. De hoogte van de bebouwing komt vaak uit op 9 m, wat overeenkomt met twee bouwlagen en een kap. Tussen de bebouwing liggen grote open ruimtes die in gebruik zijn als achtertuin.

In het plangebied zijn in de huidige situatie woningen en een loods gesitueerd. Aan weerszijden van de Molenstraat staan in totaal 24 twee-onder-één kapwoningen die worden gesloopt ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling. Het pand aan de Molenstraat 20 is reeds gesloopt. De panden bestaan uit één bouwlaag met een langskap en staan in dezelfde rooilijn. Ten zuiden van de Molenstraat staat, op een binnenterrein, oude bedrijfsbebouwing. Ook deze bebouwing zal plaats maken voor de nieuwe ontwikkeling.

In het oostelijk deel van het plangebied, op de hoek van de Molenstraat en het Heilig Hartplein, is projectmatig gerealiseerde woonbebouwing aanwezig in de vorm van beneden-boven-woningen voor senioren. De woningen staan in eenzelfde rooilijn die overeenkomt met de huidige twee-onder-één kap woningen in het plangebied. Deze woningen blijven behouden.

In het westen grenst het plangebied aan het spoortracé, met ten noorden het station van Best. Het spoortracé is ter plaatse van het plangebied ondertunnelt. De tunnelbak is ingericht met kleinschalige groenvoorzieningen en heeft de functie als wandelpark(je).

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de begraafplaats en ten zuidwesten, aan de Stationsstraat, zijn recent enkele woningen gebouwd. Het betreffen vrijstaande woningen in een jaren 30 architectuur. De woningen bestaan uit één bouwlaag en een hoge kap. De nokrichting staat haaks op de straat.

Ten oosten van het plangebied, aan het Heilig Hartplein, staat een molen die met een hoogte van 20 m boven de omringende bebouwing uitsteekt. De romp van de molen is een rijksmonument maar al sinds de jaren 30 van de vorige eeuw buiten gebruik.



Linksboven:
Nieuwe woningen aan de
Stationsstraat.

Boven:
Woningen in het plangebied.

Links:
Bebouwing rondom het Heilig
Hartplein.

2.2.2 Groen

De omgeving van het plangebied heeft een groene uitstraling, mede door de groene inrichting van het tunneldek, het Heilig Hartplein en de begraafplaats. In het wegprofiel van de Molenstraat is nauwelijks ruimte voor groenvoorzieningen opgenomen. De voortuinen geven de Molenstraat toch een groene aanblik. Het gebied ten zuiden van de Molenstraat kenmerkt zich door grote open en groene ruimte tussen de bebouwing. Vaak zijn dit particuliere tuinen.

2.2.3 Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten op de Molenstraat, die onderdeel is van de hoofdontsluiting van Best. De Molenstraat is ingericht als 50 km/uur weg en gaat in westelijke richting over in de Stationsstraat. De Stationsstraat komt uit op de Willem de Zwijgerweg die in verbinding staat met de Ringweg enerzijds en de Eindhovenseweg Zuid en de A2 anderzijds.

In oostelijk richting leidt de Molenstraat naar het centrum van Best. Via de Nazarethstraat is de Hoofdstraat te bereiken. De Hoofdstraat is onderdeel van de historische route van Oirschot naar Best en verder in oostelijke richting naar Sint-Oedenrode.

In de huidige situatie beschikken de woningen over een parkeerplaats op eigen terrein. Daarnaast is in het wegprofiel van de Molenstraat ruimte aanwezig voor langsparkeren. Aan beide zijden van de weg zijn langspaarkeerplaatsen aangeduid. Ten westen van de Molenstraat 44 en ten oosten van het spoortracé is in de huidige situatie een tijdelijke parkeerplaats aanwezig. Deze parkeerplaats is in gebruik als transferium voor de NS. Ook is in de omgeving van het plangebied een ondergrondse parkeergelegenheid aanwezig (onder het gebouw van Kanidas). Deze is grotendeels gemeentelijk eigendom, maar niet (meer) openbaar toegankelijk. De gemeente Best verhuurt in deze parkeergarage parkeerplaatsen. Deze kunnen door een ieder worden gehuurd.

In de toekomst dient het parkeren zoveel mogelijk opgelost te worden op eigen terrein, waarbij het uitgangspunt is het parkeren zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken.

2.3 Functionele structuur

Het plangebied ligt aan de rand van het centrumgebied. Ten noorden van de Molenstraat is dit centrumkarakter duidelijk aanwezig terwijl ten zuiden van de Molenstraat de woonfunctie overheerst. Functies, anders dan wonen, in de omgeving van het plangebied zijn de zorginstelling Kanidas, het station en enkele kantoor- en winkelfuncties ten noordoosten van het plangebied waar ook het centrum te vinden is.

In het plangebied wordt een bestaande loods, behorend bij een bedrijf, gesloopt. Op de Molenstraat 33 is onder andere een modelbouwvereniging gevestigd. Functies, anders dan wonen, komen verder niet in het plangebied voor.

3 Beleidsaspecten

3.1 Nationaal beleid - Nota Ruimte

Het rijksbeleid op het gebied van de ruimtelijke ordening is vastgelegd in de Nota Ruimte. In de Nota Ruimte heeft het kabinet haar voornemen gepresenteerd voor nieuw nationaal ruimtelijk beleid voor de komende 20 jaar. In 2006 is de nota definitief vastgesteld. Het is aan provincies en gemeenten om te zorgen dat het geformuleerde beleid doorwerking vindt op regionaal en lokaal niveau.

Op grond van het overgangsrecht heeft de Nota Ruimte een status als structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid heeft het kabinet daarnaast ruim 30 nationale ruimtelijke belangen benoemd en aangegeven op welke wijze deze nationale belangen zullen worden verwezenlijkt. De verschillende planologische kernbeslissingen, waaronder de Nota Ruimte, en de Realisatieparagraaf zullen op termijn worden opgenomen in een overkoepelende AMvB Ruimte, die de ruimtelijke kaders op rijksniveau bevat en deze voorziet van een juridische doorvertaling.

Hoofddoel van de Nota Ruimte is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimte-vragende functies. Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland; met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externe veiligheidsaspecten.

Voor de voorgenomen ontwikkeling in het centrum van Best zijn met name het streven naar krachtige steden en een vitaal platteland van belang. Om dit te bereiken, zet het rijk in op bundeling en concentratie van bebouwing in alle steden en dorpen. Onder het motto 'zuinig ruimtegebruik' komt het bestaande bebouwde gebied het eerst in aanmerking om te voldoen aan de extra vraag van burgers, bedrijven en ook voor de realisatie van voorzieningen. Deze nieuwe bouwopgave dient zoveel mogelijk gebundeld te worden in de stedelijke netwerken. In het landelijke gebied is op beperkte schaal ruimte voor nieuwe ontwikkeling.

De vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het rijk ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgt en mogelijkheden creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en dit niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Iedere overheidslaag moet in staat worden gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen en benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden.

Nationale stedelijke netwerken

Ter versterking van de kracht van de steden en ter verbetering van de internationale economische concurrentiepositie en de daarbij behorende ruimtelijk-economische structuur van Nederland, geeft het rijk prioriteit aan de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en van veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Nationale stedelijke netwerken vormen niet alleen een ruimtelijk concept, maar hebben ook een organisatorische betekenis.

Het rijk benoemt zes nationale stedelijke netwerken en dertien grotendeels binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Een deel van elk nationaal stedelijk netwerk is eveneens economisch kerngebied.

De gemeente Best ligt in het stedelijke netwerk Brabantstad. Brabantstad is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede nationale stedelijke netwerk van Nederland. De economie van Brabantstad heeft zich op basis van eigen kracht en vanuit haar positie tussen de Randstad Holland enerzijds en de Vlaamse Ruit en het Duitse Rijn/Roergebied anderzijds, veelzijdig en hoogwaardig ontwikkeld. Karakteristiek voor Brabantstad is verder de verwevenheid van de steden met de groene ruimte. Om de positie van Brabantstad (en de Brainport Eindhoven) te behouden en te versterken is het van belang voldoende mogelijkheden te bieden voor woningbouw, bedrijven en instellingen, de kennisinfrastructuur verder te ontwikkelen en een betrouwbare bereikbaarheid te waarborgen.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Interimstructuurvisie

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening is per 1 juli 2008 de Interimstructuurvisie Noord-Brabant 'Brabant in ontwikkeling' in werking getreden. De Interimstructuurvisie, die is vastgesteld door Provinciale Staten, geeft een overzicht van de ruimtelijke belangen en doelen van de provincie Noord-Brabant en de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. Het provinciaal ruimtelijk beleid wordt op termijn opgenomen in een overkoepelende Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), waarvan op dit moment een ontwerp in procedure is gebracht. Het beleid zoals opgenomen in de Interimstructuurvisie wordt voor een groot deel overgenomen in de nieuwe SVRO.

De Interimstructuurvisie komt inhoudelijk grotendeels overeen met de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant, zoals uiteengezet in het Streekplan Noord-Brabant 2002 'Brabant in balans'. Actualisering van beleid zijn meegenomen. Zorgvuldig ruimtegebruik is het voornaamste streven. Dit moet worden gerealiseerd door in te zetten op een concentratie van verstedelijking, waarbij het merendeel van de nieuwe woningen en bedrijventerreinen in de stedelijke regio's terecht komt. In landelijke regio's is ruimte voor de opvang van de lokale vraag. Zuinig ruimtegebruik in de vorm van inbreiden, herstructureren en intensiveren heeft de voorkeur boven uitbreiding, om zo het ruimtebeslag te beperken.

Het hoofdbelang, zorgvuldig ruimtegebruik, is thematisch uitgewerkt in provinciale belangen en doelen. De hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid worden uiteengezet aan de hand van de vijf leidende ruimtelijke principes:

- meer aandacht voor de onderste lagen;
- zuinig ruimtegebruik;
- concentratie van verstedelijking;
- zonerings van het buitengebied;
- grensoverschrijdend denken en handelen.

De hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid, inclusief de hoofdzonering van het buitengebied, zijn weergegeven op de kaart 'Ruimtelijke Hoofdstructuur'. In de uitvoeringsagenda geeft de provincie aan welke instrumenten worden ingezet om de belangen en doelen te realiseren.

3.2.2 Ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op dit moment is de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008) van kracht. De Interimstructuurvisie wordt op termijn vervangen door de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO). Het ontwerp van de SVRO is reeds naar buiten gebracht ten behoeve van de inspraak. Vaststelling van de SVRO is voorzien in het najaar van 2010.

De SVRO bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening Ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de SVRO vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt.

De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten.

Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- Stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan.
- Overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Grootschalige verstedelijking is ongewenst en voor woningbouw geldt het principe 'bouwen voor migratiesaldo-nul'.

Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte wordt het accent sterker verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op herstructurering en onderhoud. Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

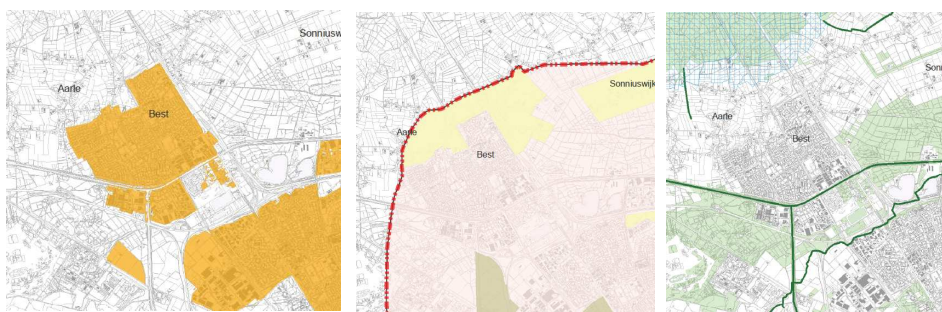
Voor heel Noord-Brabant zijn gebiedspaspoorten opgesteld. In de gebiedspaspoorten is aangegeven welke landschapskenmerken bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype. Daarnaast zijn de provinciale ambities weergegeven voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen kunnen een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van nieuwe en gebiedseigen kwaliteiten.

3.2.3 Verordening Ruimte, 1^e fase

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen rijk, provincies en gemeenten. De provincie kan door middel van een planologische verordening regels formuleren waarmee gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening moeten houden. De provincie Noord-Brabant heeft hiertoe de Verordening Ruimte opgesteld. De Verordening Ruimte bestaat uit twee delen. Fase 1 van de verordening is vastgesteld op 23 april 2010 en is in werking getreden op 1 juni 2010. Fase 2 van de verordening is een herziening van fase 1, waarbij de verordening op onderdelen wordt aangevuld en gewijzigd. Het ontwerp van de Verordening Ruimte fase 2 ligt momenteel ter inzage. Inwerkingtreding van deze fase is voorzien met ingang van 1 januari 2011.

In fase 1 van de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling (onder andere op het gebied van wonen en werken), ecologische hoofdstructuur (EHS), waterberging, intensieve veehouderij, glastuinbouw en Ruimte-voor-Ruimte. Fase 2 bevat regels voor een groot aantal andere aspecten, waaronder windturbines, bovenregionale detailhandel en leisure, grondwaterwinning en hoogwaterbescherming. Daarnaast wordt een aantal regels uit fase 1 aangevuld/herzien. Zo bevat fase 2 een regeling met betrekking tot compensatie bij wijzigingen van de EHS-begrenzing en worden een zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit en investeringsregels voor landschapsontwikkeling geïntroduceerd. De regels zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid zoals dat is opgenomen in de Ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening.

De regels van de Verordening Ruimte zijn er, in lijn met het beleid van de SVRO, op gericht om het leeuwendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten behorende bij fase 1 van de Verordening Ruimte. In de verordening zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd.



	Bestaand stedelijk gebied
	Zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling
	Ecologische hoofdstructuur
	Zoekgebied voor ecologische verbindingzone

Kaartbeelden Verordening Ruimte fase 1: bestaand stedelijk gebied, zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling en ecologische hoofdstructuur

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte aangeduid als 'Bestaand stedelijk gebied'. In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen dienen te voldoen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen in principe plaats te vinden in bestaand stedelijk gebied of in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie

In de concept-Structuurvisie (deel A) worden de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Best gebundeld en weergegeven op een visiekaart. Ook de herontwikkeling van het centrum- en stationsgebied is meegenomen in de Structuurvisie.

Het centrum van Best huisvest een aantal stedelijke voorzieningen, maar heeft de groei van Best niet bij kunnen houden. Het heeft zich niet ontwikkeld als verblijfs- en uitgaansgebied; de uitstraling laat te wensen over en een gezellig hart ontbreekt. Het centrumgebied dient de belangrijkste positie in te nemen binnen de gemeente op het gebied van winkelen, maatschappelijke voorzieningen en uitgaan.

De herontwikkeling van het centrum kan zich richten op de versterking van de 'Hoofdstraat' als ruimte. De Hoofdstraat wordt vormgegeven als de ruggengraat van het nieuwe centrum. De toevoeging van een Dorpsplein is cruciaal voor de herontwikkeling van het centrum. Het dorpsplein wordt gesitueerd nabij de kerk, als middelpunt van het dorp. Ook een herinrichting van de openbare ruimte is beoogd om het verblijfskarakter te verbeteren.

Ook andere ontwikkelingen die bijdragen aan een versterking van het centrumgebied zijn mogelijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan kleinschalige woningbouwontwikkelingen, herbranchering, herinrichting van de openbare ruimte of de aanleg van nieuwe (ondergrondse) infrastructuur.

3.3.2 Toekomstvisie 2020

De toekomstvisie (april 2005) dient als referentiekader voor beslissingen over de ontwikkeling van Best. De visie doet uitspraken op sociaal-maatschappelijk, economisch en ruimtelijk gebied voor de periode tot 2020. Centraal uitgangspunt in de Toekomstvisie is dat de bestaande kwaliteiten van Best behouden of waar noodzakelijk en haalbaar versterkt moeten worden.

De schaalsprong die Best de komende jaren gaat maken zorgt ervoor dat er steeds meer buitenstaanders in Best komen wonen. Gelet op de structuur, de infrastructuur en het buitengebied zullen in de gemeente Best de meeste ontwikkelingen zich voordoen binnen de bebouwde kom. Door inbreiding en herstructurering worden bestaande woon- en werkgebieden in de toekomst intensiever gevuld. Het centrum van Best neemt een bijzondere positie in met betrekking tot de leefbaarheid van het dorp. Hier ligt een omvangrijke herontwikkelingsopgave met kwaliteit als sleutelwoord.

Op de veranderde woningvraag als gevolg van gezinsverdunning en vergrijzing moet worden ingespeeld door strategische nieuwbouw en aanpassing van de bestaande voorraad. De opgave in Best is tweeledig:

- voorzien in voldoende huisvesting voor startende huishoudens;
- bouwen voor de lokale behoefte van senioren.

Binnen het stations- en centrumgebied liggen kansen voor beeldbepalend, wijkoverstijgende voorzieningen. Het stationsgebied is nadrukkelijk een vestigingslocatie voor uiteenlopende functies. Naast kantoren kan onder andere worden gedacht aan een invulling met wonen en/of sociaal-culturele voorzieningen.

3.3.3 Woonbeleid

In november 2008 is de Woonvisie vastgesteld. Deze Woonvisie vervangt de Woonvisie uit 2004. In de Woonvisie 2008 wordt het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid geactualiseerd naar de huidige ontwikkelingen en toekomstverwachtingen. Op sommige thema's zijn de veranderingen dermate ingrijpend dat nieuw beleid nodig is; deze zijn opgenomen in de Woonvisie 2008. Bij andere thema's kan worden volstaan met een kleine wijziging ten opzichte van het voorgaande beleid. Met name senioren zijn een belangrijke doelgroep van beleid.

De woonvisie 2008 gaat nog uit van een bevolkingsgroei van 29.000 inwoners in 2007 naar 35.000 in 2021. Waarbij de woningvoorraad zal groeien van 11.400 woningen in 2007 naar 15.400 woningen in 2021, bij een gemiddelde woningbezetting van 2,27. Inmiddels zijn deze cijfers bijgesteld door de provinciale prognoses van november 2008 en de bijgestelde BOR-afspraken gemaakt in regionaal verband vastgelegd in het regionaal woningbouwprogramma 2010-2020 (december 2009). Naast dat er is vastgelegd hoeveel woningen er worden gebouwd is tevens de verhouding sociaal-vrij door de provincie vastgelegd. Het percentage sociaal loopt terug van 30% in 2015 naar 25% in 2020

In het raadsvoorstel 'Gemeente Best: 32.000 of 34.000 inwoners? (februari 2010)' zijn deze veranderingen uiteengezet en is dit verwerkt in de volgende cijfers voor 2020 en 2030.

	2009/2010	2020	2030	Totale toename 2010-2030
Aantal woningen	11.617	14.253	15.840	
Toename woningen		2.636	1.587	4.223
Woningbezetting	2,5	2,3	2,15	
Aantal inwoners	29.017	32.782	34.056	
Toename inwoners		3.765	1.274	5.039

De eerder aangenomen groei in de woonvisie 2008 van 4.000 woningen extra in 2021 is nu uitgesmeerd over een langere periode tot 2030.

Best wil voornamelijk bouwen voor de eigen woningbehoefte. De opvang van de regionale behoefte is hieraan ondergeschikt, maar reeds gemaakte afspraken worden gerespecteerd. Best wil inspelen op de veranderende woningvraag. Zorgvuldig ruimtegebruik staat hierbij centraal. Door inbreiding en herstructurering worden bestaande woongebieden in de toekomst intensiever ingevuld. Maar dit is niet genoeg. Om te voldoen aan de vraag zijn ook woningbouwlocaties buiten het bestaand stedelijk gebied noodzakelijk. Onderstaande tabel toont de woningbouwverdeling in Best, waarbij de locatie Molenstraat apart genoemd staat (in grijs aangegeven).

Plancapaciteit tot 2030	Aantal woningen	% sociaal	% gestapeld
Aarle/Hokkelstraat (uitbreiding)	2.300-2.600	25%	10%
Dijkstraten (inbreiding)	755	30%	10%
Schutboom (inbreiding)	175	10-15%	10-15%
Overig (inbreiding buiten het centrum) *	200	onbekend	onbekend
Overig (inbreiding in centrum)**	100	onbekend	onbekend
Totaal	3.530-3.830	900-1.000	325-500

* bouwplannen Parckwachters, Oranjehof, Jonghe Hoofstraat en Oranjestraat

** bouwplan Molenstraat (in eerdere prognoses was dit aantal hoger)

(Bron: Notitie 'Uitgangspunten wonen Centrum Best')

Door toevoeging van in totaal 400-700 woningen (4.223 – 3.530/3.830) in de overige al bekende projecten kan Best voldoen aan de woningbehoefte tot aan 2030. Eerder is bijvoorbeeld altijd gerekend met 450 woningen in het Centrum (inclusief Molenstraat).

Op basis van bovenstaande is medio 2010 de notitie 'Uitgangspunten wonen Centrum Best' opgesteld. Hierin zijn uitgangspunten geformuleerd voor het wonen in Best. De belangrijkste conclusies worden hierna opgesomd.

- De markt in Best biedt kansen voor de ontwikkeling van nieuwe appartementen.
- De meest kansrijke doelgroep voor het wonen in het centrum zijn de kleine huishoudens vanaf 45 jaar met een accent op 60-plussers. 70% van het programma zou afgestemd moeten worden op deze doelgroep.
- Om het programma verder te differentiëren kunnen ook appartementen voor starters worden toegevoegd. In totaal gaat het om 20% van het programma in het centrum.
- Tot slot liggen er ook kansen voor de ontwikkeling van grondgebonden woningen in het centrum van Best; zo'n 10% van het totale programma.

In voorliggend plan wordt de bouw beoogd van 128 woningen, waarvan 14 zorgwoningen, 28 grondgebonden woningen en 86 appartementen. Deze woningbouwaantallen passen binnen de uitgangspunten voor het centrum.

De sloop van de woningen aan de Molenstraat is reeds voorzien in de woonvisie evenals de nieuwbouw binnen het plangebied. Aan de Molenstraat wordt de komende tijd de netto toevoeging van circa 200 woningen voorzien. Door een veranderde economische situatie is de nieuwbouwplanning aan verandering onderhevig. Voor de ontwikkeling in het plangebied betekent dit onder andere dat het woningbouwaantal naar beneden is bijgesteld.

3.3.4 Welstand met beleid

In het bestemmingsplan worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing geregeld. Het bestemmingsplan vormt de juridische basis voor de ontwikkeling aan de Molenstraat. De architectonische verscheidenheid wordt gewaarborgd door middel van de welstandsnota en beeldkwaliteitplannen.

Voor de ontwikkeling van het centrum en dus ook voor de ontwikkeling aan de Molenstraat zal een beeldkwaliteitplan worden opgesteld. Het bouwplan zal op het gebied van architectuur hieraan worden getoetst. Het beeldkwaliteitplan voor de ontwikkeling aan de Molenstraat zal als onderdeel van de welstandsnota worden vastgesteld en is hiermee formeel toetsingskader.

3.3.5 Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan

Door de gemeente Best is in februari 2008 het 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan' vastgesteld. De centrale doelstelling van dit verkeersplan is:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het handhaven en waar nodig het verbeteren van de bereikbaarheid;
- het handhaven en daar waar nodig verbeteren van de kwaliteit van het (leef)milieu.

Het GVVP is opgedeeld in drie deelnota's; de Inventarisatienota, de Beleidsnota en de Uitvoeringsnota. In de beleidsnota wordt beschreven waar de gemeente Best naar toe wil. De volgende relevante beleidsdoelen worden gesteld:

- Doorgaand autoverkeer dient zo veel mogelijk gebruik te maken van de daarvoor bedoelde wegen. Sluipverkeer wordt waar mogelijk tegengegaan. De wegencategorisering biedt hiervoor de basis.
- Te reconstrueren wegen worden conform de Duurzaam Veilig-principes heringericht (de wegencategorisering biedt hiervoor de basis).
- Beperkt inzetten op optimalisering van verblijfsgebieden, enkel wat betreft schoolomgevingen en te reconstrueren wegen. De veiligheidswinst (verlaging van het aantal slachtoffers) is in verblijfsgebieden immers beperkt.
- Het verbeteren van de parkeersituatie, waarbij het uitgangspunt is dat een tekort aan parkeerplaatsen in een straat niet leidt tot minder geparkeerde voertuigen, maar tot parkeren op plaatsen waar dat niet is toegestaan. Dit betekent niet dat iedereen voor de deur moet kunnen parkeren, uitgezonderd gehandicapten. Daar waar de verkeersveiligheid in het geding is dienen oplossingen gezocht te worden.

- Parkeren bij nieuwe functies: uitgangspunt hanteren CROW-richtlijnen.

De Molenstraat is in het GVVP aangeduid als 'erftoegangsweg type 1'. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom behoren idealiter in de 30 km/uur-gebieden. Voor een erftoegangsweg type I kan een maximumsnelheid van 50 km/uur gelden, echter ook hier is op langere termijn een maximumsnelheid van 30 km/uur gewenst. De Molenstraat is echter een uitzondering, omdat deze onderdeel uit gaat maken van de ontsluitingsroute van het centrum. Hier geldt dus ook in de toekomst een 50 km/uur regime.

Het belangrijkste onderscheid tussen een erftoegangsweg type I en type II is wederom in de vormgeving van de weg terug te zien. Erftoegangswegen type I hebben vaak een fietsvoorziening, als bijvoorbeeld een fietsstrook, en zijn vaak in de uitvoering breder.

3.3.6 Masterplan Centrumgebied

Begin 2005 is het college van burgemeester en wethouders begonnen met de eerste verkenning naar een nieuw centrum van Best. Dit heeft geresulteerd in het Masterplan Centrumgebied, dat begin 2006 op hoofdlijnen is goedgekeurd door de gemeenteraad.

Het Masterplan bestaat in hoofdzaak uit de stedenbouwkundige ontwerpprincipes voor het centrumgebied en het gewenste programma voor woningen, winkels, voorzieningen et cetera. Het Masterplan levert de definitieve ruimtelijk-functionele condities waarbinnen concrete ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden.

De doelstelling van het Masterplan is het maken van een integraal plan dat het hele centrumgebied omvat, inclusief de sprong over de spoortunnel.

In het Masterplan worden meerdere deelgebieden onderscheiden, waaronder de Molenstraat. Concreet staat over dit gebied het volgende vermeld.

'De Molenstraat wordt onderscheiden in de:

- *noordzijde, die aansluit op het woningbouwgebied op de gronden die momenteel toebehoren aan TCN;*
- *zuidzijde, inclusief de hoek met de Stationsstraat.*

De positionering en uitstraling van woongebouwen aan de noordzijde van de Molenstraat maakt onderdeel uit van de stedenbouwkundige ordening binnen het totale woongebied begrensd door de spoortunnel, de Stationsroute, het kerkhof en de Molenstraat. Dit laat echter onverlet, dat de ontwikkelingsplannen voor de noordzijde van de Molenstraat eerder kunnen worden gerealiseerd dan de woningbouwontwikkeling op het terrein van de TCN. De zuidzijde van de Molenstraat, inclusief de hoek met de Stationsstraat is een zelfstandige woningbouwlocatie. De nieuw te realiseren woongebouwen aan zowel de noord- als zuidkant van de Molenstraat zullen voor een belangrijk deel de benodigde woningen in de sociale sector herbergen, waaronder de huisvestingsbehoefte van oudereninstellingen.'

Bij het uitwerken van de centrale doelstelling van het Masterplan is het structureren van de openbare ruimte een belangrijke opgave, evenals het realiseren van woningen in het centrum. In het gebied rond de Molenstraat is groen in de (semi)openbare ruimte van belang.

In het plangebied ligt de nadruk op de woonfunctie. In het Masterplan wordt gedacht aan de realisatie van circa 200 woningen in het plangebied.

In het Masterplan zijn daarnaast uitspraken gedaan over de ontsluiting van het centrumgebied en over het parkeren ter plaatse. Met betrekking tot de ontsluitingsstructuur wordt in hoofdlijnen aangegeven dat het verkeer dat niet in de Hoofdstraat hoeft te zijn daar niet moet rijden. Een alternatief wordt gevormd door de Ringweg. Het niet-bestemmingsverkeer dient uit het centrum geweerd te worden door het realiseren van een goed ingerichte 30 km/uur-zone. De Molenstraat zal niet in deze 30 km/uur-zone worden opgenomen, omdat het onderdeel uit gaat maken van de ontsluitingsroute van het centrum. Dit is dan ook in tegenstelling met hetgeen genoemd staat in het GVVP.

Met betrekking tot parkeren wordt er vanuit gegaan dat het parkeren indien mogelijk onder de grond plaats vindt.

Op dit moment zijn de plannen verder gevorderd en is gebleken dat een deel van de uitgangspunten zoals genoemd in het Masterplan niet realistisch en haalbaar zijn. Derhalve zijn de plannen aangepast. De ontwikkeling aan de Molenstraat wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4 van deze bestemmingsplantoelichting.

3.3.7 Masterplan Plus

In 2008 is een onderzoek verricht naar de optimalisatie mogelijkheden in het ontworpen Masterplan voor het centrum van Best (d.d. 10 april 2008). Het betreffen voorstellen die de kwaliteit, maakbaarheid en de haalbaarheid van de plannen vergroten en tevens programmatische mogelijkheden inzichtelijk maken. Deze studie beperkte zich echter tot het nieuwe winkelgebied en er worden derhalve geen uitspraken gedaan over de Molenstraat.

Op dit moment vindt een heroverweging plaats die is ingegeven door de gewijzigde bevolkingsprognose en de gewijzigde economische situatie. Dit heeft ook gevolgen voor de beoogde centrumontwikkeling.

3.3.8 Structuurvisie Centrum Best

De Structuurvisie Centrum wordt ingepast in de structuurvisie voor het hele gemeentelijke grondgebied, dat nu in voorbereiding is. Omwille van de tijd is de structuurvisie centrum naar voren gehaald. Op deze manier kan de verdere ontwikkeling van het centrum gewaarborgd worden. Ten opzichte van de Masterplannen vindt een vereenvoudiging van het kaartbeeld plaats, zodat er een meer globale en flexibele plankaart ontstaat voor de Structuurvisie Centrum Best.

Het plangebied is in de Structuurvisie aangeduid als 'Moderniseringsgebied Wonen'. In het Moderniseringsgebied Wonen gaat een integrale herstructurering van het openbaar en privaat gebied plaatsvinden.

De invulling van het Moderniseringsgebied Wonen zal primair gericht zijn op de functie wonen. Door zijn situering tegen het centrum is het gebied tevens geschikt voor woon-zorgconcepten of maatschappelijke en culturele voorzieningen (mits passend binnen een woonomgeving).

De ambitie is om in het centrum het parkeren zoveel mogelijk uit het straatbeeld te halen en in gebouwde parkeervoorzieningen op te lossen. Dit kan zijn in ondergronds parkeren of in parkeergebouwen (gestapeld). Grote parkeervoorzieningen zijn efficiënter in gebruik en aanleg en verdienen de voorkeur.

3.4 Conclusie

Het initiatief maakt onderdeel uit van een grote herontwikkelingsopgave in het centrum van Best. Op verschillende overheidsniveaus wordt gestreefd naar zuinig ruimtegebruik, waarbij inbreiden gaat boven uitbreiden. De ontwikkeling past binnen dit streven en vergroot daarnaast het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen.

In beleidsstukken op regionaal en gemeentelijk niveau wordt ingegaan op de herontwikkeling van het centrum, waarbij wordt gesproken over intensivering en het toevoegen van woningen eventueel gecombineerd met andere functies. De nadruk bij woningbouw dient te liggen op ouderen. In het plan aan de Molenstraat wordt voornamelijk gebouwd voor deze doelgroep.

Het initiatief sluit aan bij de uitgangspunten en randvoorwaarden die worden gesteld in verschillende beleidsstukken. De randvoorwaarden die worden genoemd in het Masterplan zijn verder uitgewerkt in de projectfiche.

4 Planbeschrijving

4.1 Uitgangspunten

Voorafgaand aan de planvorming zijn meerdere visies ontwikkeld voor het centrumgebied, waar de ontwikkeling van de Molenstraat onderdeel van uitmaakt. Door de gemeente zijn in visies en beleidsstukken randvoorwaarden, c.q. uitgangspunten opgesteld die in acht moeten worden genomen bij de opstelling van het plan. Hierna is een overzicht opgenomen van de ruimtelijk relevante randvoorwaarden, uitgesplitst naar het noordelijk en het zuidelijk deel van het plangebied. Dit onderscheid is gemaakt omdat het karakter van het gebied ten noorden van de Molenstraat wezenlijk verschilt van het gebied ten zuiden van deze weg. Het noordelijk deel heeft meer een centrumkarakter terwijl het zuidelijk deel meer onderdeel is van een woongebied. In onderstaande opsommingen worden uitsluitend relevante randvoorwaarden voor het bestemmingsplan aangehaald. Randvoorwaarden die relevant zijn voor het beeldkwaliteitplan zullen in dat document een plek moeten krijgen.

Gebied ten zuiden van de Molenstraat:

- De bestaande rooilijnen dienen gehandhaafd te blijven, waarbij een afstand van 3 m tot de erfgrans uitgangspunt is.
- Er dient geen gesloten front van de bebouwing te worden gecreëerd, maar korte beukbreedten die recht doen aan de dorps schaal zijn uitgangspunt. Het realiseren van grondgebonden woningen, in de vorm van twee-onder-één-kap woningen en vrijstaande woningen, is dan ook uitgangspunt.
- De maximale bouwhoogte mag twee lagen met een kap bedragen, waarbij afwisselende goothoogten mogelijk zijn.
- Bijgebouwen aan de Molenstraat worden bij voorkeur afgedekt met een kap.
- Per woning dienen 2 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd op eigen terrein.

Noordzijde Molenstraat/Stationsstraat

- De bebouwing dient een basis te hebben van drie lagen met een kap, waarbij ook in de kap mag worden gewoond. De kaphelling mag maximaal 70 graden bedragen, waarbij het platte deels van de kap niet zichtbaar is.
- Een derde deel van het gebouw mag een bouwhoogte hebben van vijf bouwlagen, bij voorkeur niet aan de straatzijde van de Molenstraat.
- Op de begane grond wordt de entree gerealiseerd evenals een halfverdiepte parkeergarage. De plint van de halfverdiepte parkeergarage mag maximaal 1,2 m bedragen.
- De rooilijn aan de zijde van het spoor dient op een minimale afstand van 14 m vanaf het hart van de twee nabijgelegen sporen te worden gesitueerd.

Gebied ten noorden van de Molenstraat

- Het wegprofiel moet een minimale afstand van 21 m hebben tussen de gevels van de aangrenzende woningen.
- Uitgegaan dient te worden van parkeren op eigen terrein, waarbij zowel halfverdiept als parkeren op maaiveld mogelijk is.
- Het front mag maximaal bestaan uit 4 blokken.
- Een wisselende korrelbreedte van de bouwblokken met een maximale maat van 35 m voor een bouwblok is uitgangspunt.
- De dakhelling bedraagt 45-75 graden.
- De bebouwing dient te bestaan uit drie bouwlagen met kap en incidenteel kan een accent van één extra laag worden toegepast (over in totaal 25% van de oppervlakte van het gebouw).
- In het plan dient gebruik te worden gemaakt van variabele goothoogten.

Algemeen

- De karakteristiek van de bebouwing en het profiel van de Molenstraat moet behouden blijven en waar mogelijk versterkt worden.
- De bebouwing dient een juiste maat en schaal te krijgen die op verantwoorde wijze aansluit bij het karakter van de omgeving.
- Het gebied moet kunnen functioneren als poort tot het centrum.
- Het parkeren dient zoveel mogelijk op eigen terrein te worden opgelost en wordt zodanig ingepast dat het niet beeldbepalend is.
- Het plan moet ruimte bieden aan woningen (met name voor senioren) en zorgfuncties (onder andere begeleid wonen).

4.2 Planbeschrijving

Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van woningen (deels begeleid wonen) aan weerszijden van de Molenstraat. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dienen de bestaande panden te worden gesloopt. De woningen in het oosten van het plangebied, op de hoek van de Molenstraat en het Heilig Hartplein, behoren eveneens tot het plangebied maar blijven wel behouden. Voor het pand aan de Molenstraat 33 is de huidige bestemming overgenomen met een wijzigingsbevoegdheid naar wonen. Het bestaande gasregelstation is opgenomen in het bestemmingsplan.

De randvoorwaarden, zoals in de vorige paragraaf zijn verwoord, zijn bij de uitwerking in acht genomen en waar mogelijk vertaald in voorliggend bestemmingsplan. Om voldoende flexibiliteit te behouden zijn niet alle randvoorwaarden één op één vastgelegd in voorliggend bestemmingsplan. In de volgende paragrafen volgt een beschrijving van het plan per bebouwingsvlek.

4.2.1 Bebouwing op de hoek van de Stationsstraat en de Molenstraat (noordzijde)



Deze plek markeert de entree tot het centrum van Best en markante bebouwing is hier goed voorstelbaar. De bebouwing bestaat uit vier bouwlagen, waarbij accenten mogelijk zijn in vijf bouwlagen (maximaal 33% van het oppervlak). De bouwhoogte sluit hier mee aan bij de bebouwing aan de Molenveste (vier bouwlagen) maar heeft door de hoogteaccenten een poortfunctie. Op de begane grond is een halfverdiepte parkeergarage geprojecteerd, waarmee het parkeren zoveel mogelijk uit het zicht wordt onttrokken. In het gebouw worden uitsluitend appartementen gerealiseerd. In totaal biedt het gebouw plaats aan circa 50 appartementen.

4.2.2 Bebouwing aan de noordzijde Molenstraat



Ten noorden van de Molenstraat is bebouwing voorzien voor onder andere Domein. Domein wordt gesitueerd in een apart gebouw (geel), dat wordt beschreven in de volgende alinea. De andere bebouwing bestaat uit maximaal drie bouwlagen met een kap. Incidenteel is één extra bouwlaag mogelijk tot een maximum van 25% van de oppervlakte van het gebouw. De bebouwing biedt ruimte aan circa 36 appartementen.

In het pand van Domein, westelijk deel van de bebouwingsvlek, worden circa 14 wooneenheden voor begeleid wonen opgenomen. Dit bouwvolume zorgt voor een passende overgang tussen de bebouwing op de hoek Molenstraat/Stationsstraat (vier bouwlagen met accenten in vijf bouwlagen) en de bebouwing aan de Molenveste (vier bouwlagen). Tevens komen hier gemeenschappelijke ruimten voor en is een klein kantoor voorzien dat gerelateerd is aan de woonfunctie (voor begeleid wonen). De bebouwing zal in dezelfde rooilijn worden gesitueerd als de naastgelegen woningen.

Deze bebouwing grenst deels aan de begraafplaats, ten noorden van de Molenstraat. Het aanzicht vanaf de begraafplaats op de nieuwe bebouwing verdient de aanbeveling. De ontwikkeling biedt kansen de bestaande 'rommelige' achterkanten om te vormen tot nieuwe 'rustige' achterkantsituaties met meer kwaliteit. Hierdoor verbetert het aanblik vanaf de begraafplaats, ondanks dat hogere bebouwing is geprojecteerd dan in de bestaande situaties het geval is. In het beeldkwaliteitplan wordt hier aandacht aan geschonken.

4.2.3 Bebouwing op de hoek van de Molenstraat en de Stationsstraat (zuidzijde)



Deze plek markeert samen met het kopgebouw ten noorden van de Molenstraat de entree tot het centrum. Om aan te sluiten bij het kleinschalige karakter van het gebied ten zuiden van de Molenstraat zijn hier grondgebonden woningen beoogd. In totaal is hier ruimte voor 3 grondgebonden woningen.

4.2.4 Bebouwing ten zuiden van de Molenstraat



Deze bebouwing moet meer dan de overige bebouwing in het plangebied aansluiten bij het kleinschalige karakter van de woonbuurt ten zuiden van de Molenstraat. De bebouwing is derhalve kleinschaliger van opzet en bestaat uit twee bouwlagen met een kap. De stedenbouwkundige invulling is op dit moment nog niet volledig uitgewerkt waardoor is gekozen voor een ruime woonbestemming met daarin ruimte voor verkeers- en groenvoorzieningen. In totaal biedt deze plek ruimte aan maximaal 25 grondgebonden woningen. De bebouwing zal in dezelfde rooilijn worden gesitueerd als de naastgelegen bebouwing.

4.2.5 Verkeer en parkeren

De Molenstraat blijft in de toekomstige situatie een doorgaande route naar het centrum, waar een 50 km/uur regime blijft gelden, in tegenstelling tot wat genoemd staat in het GVVP. De verkeersruimte moet echter breder worden dan in de bestaande situatie het geval is. Het betreft zowel de wegbreedte als de breedte van de parkeerstrook. Zo wordt voorkomen dat gebruikers alternatieve routes gaan prefereren die tot overlast zorgen elders. Haaks op de Molenstraat wordt tevens een nieuwe ontsluiting gerealiseerd.

In het GVVP zijn inrichtingseisen voor de verschillende wegcategorieën vastgesteld. Belangrijke elementen die mede het dwarsprofiel bepalen zijn:

- functie;
- ervaringen uit het verleden betreffende wegbreedtes;
- wel of geen fietsvoorzieningen;
- wel of geen parkeervoorzieningen;
- wel of geen voetgangersvoorzieningen;
- gewenste maximumsnelheid.

In het profiel zijn geen fietsvoorzieningen noodzakelijk. De trottoirs moeten, gezien het gebruik met rollators en rolstoelen, een minimale breedte hebben van twee meter.

Er is in de Molenstraat daarnaast blijvend ruimte voor parkeervoorzieningen. Om het parkeren gestructureerd aan te pakken is het gewenst dit in vakken te doen. Een langsparkeervak dient een minimale breedte te hebben van 2 m.

Met betrekking tot de parkeernormen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de CROW-richtlijnen. Uitgegaan wordt van de volgende parkeernormen:

Functies	Parkeernorm			
	1 ^e auto	2 ^e auto	Bezoekers*	Totaal
Bestaande woning	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Sociale huur woning**	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Huur vrije sector type A	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Huur vrije sector type B	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Koop: regulier	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Koop: Royaal	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Koop: Luxe	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Koop: Excellent	1,0/woning	1,0/woning	0,3/woning	2,3/woning
Koop Rijwoningen	1,0/woning	0,3/woning	0,3/woning	1,6/woning
Huur kleinschalig groepsverblijf	0,2/wooneenheid	0/wooneenheid	0,3/wooneenheid	0,5/wooneenheid
Huur geclusterd ind. groepsverblijf	0,2/wooneenheid	0/wooneenheid	0,3/wooneenheid	0,5/wooneenheid

* Het aandeel bezoekers dient openbaar toegankelijk te zijn.

** Dit type woningen kent geen plaatsgarantie voor parkeren.

Functies	Parkeernorm	
	Aantal parkeerplaatsen/eenheid	Aandeel bezoekers in norm*
Kantoren (kantoor zonder balie)	1,0/100 m ² bvo	5% bezoekers

* Het aandeel bezoekers dient openbaar toegankelijk te zijn.

Gehanteerde aanwezigheidspercentages:							
Functies	Werkdag			Koopavond	Zaterdag		Zondag-middag
	Ochtend	Middag	Avond		Middag	Avond	
Wonen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Kantoren	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%

Dubbelgebruik is niet altijd mogelijk. Er is geen sprake van dubbelgebruik wanneer men op zogenaamd 'eigen terrein' parkeert. Voor de woningen geldt dit voor de zogenaamde 1^{ste} auto. Voor de Excellente woningen geldt dit ook voor de tweede auto. Het bezoekersparkeren staat open voor dubbelgebruik.

De sociale huurwoningen hebben geen parkeergelegenheid op eigen terrein. Hier bestaat de mogelijkheid tot dubbelgebruik.

Bij de verdere uitwerking van het plan dienen bovenstaande parkeernormen in acht te worden genomen. Voor de appartementen is een parkeernorm aangehouden van 1,6 parkeerplaatsen per woning en voor de grondgebonden woningen geldt een parkeernorm van 2,0. de gemeente hanteert een parkeernorm van 0,6 voor de woningen van Domein (begeleid wonen), waarbij 4 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein en 4 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De parkeernormen zijn in de regels van voorliggend bestemmingsplan opgenomen.

5 Milieuhygiënische en planologische aspecten

In een bestemmingsplan dient aandacht te worden besteed aan de navolgende milieuhygiënische en planologische aspecten:

- 1 water;
- 2 natuur;
- 3 archeologie;
- 4 bodem en grondwater;
- 5 akoestiek;
- 6 hinderlijke bedrijvigheid;
- 7 externe veiligheid;
- 8 luchtkwaliteit;
- 9 kabels en leidingen.

Daarnaast wil de gemeente vooraf inzichtelijk maken in hoeverre er problemen te verwachten zijn met betrekking tot trillingen ten gevolge van de spoorlijn Eindhoven-Boxtel. Dit aspect komt aan de orde in paragraaf 5.10.

5.1 Water

Voor elke ruimtelijke ontwikkeling is de opstelling van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf dient te worden verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Door Lankelma is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek omvat een groter gebied dan voor voorliggend bestemmingsplan van belang is. Dit onderzoek is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden kort de voor het plangebied relevante conclusies weergegeven.

De bestaande bebouwing zal worden vervangen of worden uitgebreid. Het huidige verhard oppervlak zal toenemen met circa 6.300 m². Voor de afvoer van hemelwater geldt het uitgangspunt 'hydrologisch neutraal ontwikkelen'. Dit houdt in dat het hemelwater dat op daken en verhardingen valt, niet versneld mag worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Voor behandeling van dit water geldt de waterkwantiteitsrits.

- Gebruik als huishoudelijk of bedrijfswater; Dit wordt als onwenselijk beschouwd.
- Vasthouden/infiltreren; De fysieke ondergrond van het plangebied wordt grotendeels gekenmerkt door een hoge GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand in combinatie met een slechte doorlatende bodem. De westelijke delen, gesitueerd tegen de Stationsstraat, lijken gunstiger. Ondanks de fysieke eigenschappen hier en daar ziet de gemeente af van infiltratie van hemelwater. Slechte ervaringen uit het verleden zijn hier debet aan.

- Bergen; De gemeente en het waterschap zijn in het kader van de herontwikkeling van het centrum overeengekomen dat er geen zichtbaar open water binnen het plan zal worden gecreëerd. Wel is de gemeente voornemens het toekomstige HWA-riool te dimensioneren als retentieriool. Het retentieriool zal onder de Molenstraat worden aangelegd en zo worden gedimensioneerd dat het nieuw verhard oppervlak hydrologisch neutraal kan worden ontwikkeld.
- Afvoeren naar oppervlaktewater; Het HWA riool wordt via de Raadhuisstraat doorgetrokken naar de Hoofdstraat. In de Hoofdstraat wordt in de toekomst een gescheiden stelsel aangelegd. Deze wordt verbonden met de schoonwaterleiding in de Oranjestraat. De gemeente Best en het waterschap de Dommel zoeken momenteel naar een locatie ten noorden van het stedelijk gebied waar voorzieningen zullen worden gerealiseerd voor de retentie van regenwater.

Uit de berekeningen komt naar voren dat in onderhavige situatie bij een extreme neerslag ($T=10$) 251 m^3 berging is vereist, om een extreme neerslag ($T=100$) te kunnen verwerken is 325 m^3 berging vereist.

Voor het bruto verhard oppervlak geldt dat 9mm hemelwater ten noorden van Best in een open berging geborgen zal gaan worden.

Het retentieriool dat in het plangebied gerealiseerd zal worden dient 251 m^3 hemelwater te bergen om zo een neerslagreeks van $T=10 + 10\%$ te kunnen verwerken. Onder de Molenstraat wordt een retentieriool aangelegd. Het bergend vermogen is afhankelijk van de buisdiameter van het retentieriool. De buisdiameter wordt afgestemd op de benodigde berging.

Het retentieriool zal zo worden gedimensioneerd dat extreme neerslag ($T=100$) niet verwerkt kan worden. Overtollig neerslagwater zal op het maaiveld stagneren en naar laagten wegvloeien. Daarbij mag voor een korte tijd water op straat aanwezig zijn. De inrichting van de openbare ruimte wordt zodanig vorm gegeven dat geen water afvloeit naar de bebouwing of de spoortunnel.

5.2 Natuur

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. Omdat in voorliggend geval geen beschermde natuurgebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet aanwezig zijn ter plaatse of in de nabijheid van het plangebied, dient alleen rekening te worden gehouden met de Flora- en faunawet.

Ten behoeve van de ontwikkeling aan de Molenstraat wordt bebouwing gesloopt en plaatselijk wordt (opgaande) beplanting verwijderd. In dat kader dient onderzocht te worden of (strikt) beschermde soorten in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Derhalve is een quickscan uitgevoerd. Deze quickscan is als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna zijn de belangrijkste conclusies weergegeven.

5.2.1 Quicksan Molenstraat, Best

Hoewel er geen gerichte veldinventarisatie heeft plaatsgevonden, is op basis van de beschikbare literatuurgegevens en een veldbezoek vastgesteld dat het terrein een potentiële habitat biedt voor enkele licht beschermde soorten (tabel 1-soorten) en voor strikter beschermde broedvogels en vleermuizen.

De ingreep zal naar verwachting leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele soorten van tabel 1 van de Flora- en faunawet. Dit heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling. Een ontheffing Flora- en faunawet is derhalve niet noodzakelijk.

Met broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kapwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde.

Er is een aantal vogelsoorten waarvan de broedplaatsen jaarrond beschermd zijn en bij verwijdering van de broedplaats altijd ontheffing moet worden aangevraagd. Dit betreft ondermeer de huismus en de gierzwaluw. In voorliggend geval is nader onderzoek naar de concrete aanwezigheid van huismussen en gierzwaluwen in het gebied noodzakelijk. Daarnaast geniet het de aanbeveling het terrein te inventariseren op de zogenaamde Categorie 5-vogelsoorten.

De bebouwing in het plangebied biedt een groot aantal mogelijkheden voor vleermuisverblijfplaatsen. Indien verblijfplaatsen in het plangebied aanwezig zijn, is een ontheffing Flora- en faunawet noodzakelijk voor de ontwikkeling van het terrein. Er is derhalve een nader onderzoek noodzakelijk naar de concrete aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied. De resultaten van deze aanvullende onderzoeken zullen te zijner tijd in voorliggend bestemmingsplan worden opgenomen.

Aanvullend onderzoek vleermuizen en vogels

Door Croonen Adviseurs is een nader onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen en vogels. De rapportage is als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden kort de conclusies weergegeven.

Vleermuizen

Op basis van het uitgevoerde vleermuisonderzoek kan in alle redelijkheid worden gesteld dat de voorgenomen plannen weinig of geen invloed zullen hebben op de vleermuisactiviteiten die zijn vastgesteld binnen het plangebied. Voor wat betreft vleermuizen zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de Flora- en faunawet.

Vogels

Er zijn broedende huismussen aangetroffen onder dakpannen van Molenstraat 38/40. In de omgeving zijn echter voldoende alternatieve nestlocaties aanwezig, die de huismussen zelfstandig kunnen vinden. Vervolgstappen zijn daarom niet noodzakelijk. Wel geldt dat het huis waar de huismussen broeden pas gesloopt mag worden na het broedseizoen. Het broedseizoen loopt van half maart tot en met half augustus.

Met broedvogels die niet jaarrond beschermd zijn kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (halverwege maart tot en met halverwege augustus) indien concreet broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde.

Tevens zou men kunnen overwegen huismussen(nest)kasten op te hangen. Dit is wettelijk niet verplicht, maar zou een prima initiatief zijn.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

Het plangebied is zowel op de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant als de op de cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente niet gekarteerd. Een archeologisch onderzoek moet uitsluitsel geven over eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied.

In het plangebied zijn geen rijksmonumenten aanwezig. Er is één rijksmonument in de omgeving van het plangebied gesitueerd. Het betreft de omstreeks 1850 opgetrokken romp van een voormalige ronde bakstenen stellingmolen aan de Molenstraat. Deze molen wordt in 2010 weer maalvaardig gemaakt. Hierdoor moet rekening worden gehouden met de aanwezige molenbiotop.

5.3.1 Molenbiotop

Voor traditionele windmolens, aangemerkt als Rijksmonument (zijnde complete en incomplete molens, maar niet zijnde molenstompen en molenrestanten aangemerkt als Rijksmonument), moet de vrije windvang en het zicht op de molen voldoende zijn gegarandeerd. Daartoe dienen ruimtelijke plannen aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- Binnen de straal van 100 meter gerekend vanuit het middelpunt van de molen mag geen bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek.
- Binnen de straal van 100 tot 400 meter gerekend vanuit het middelpunt van de molen moet wat betreft bebouwing en beplanting het volgende zijn geregeld:
 - in het buitengebied mag de maximale hoogte niet meer bedragen dan 1/100 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 100-regel);

- in het stedelijk gebied mag de maximale hoogte van bebouwing/beplanting niet hoger zijn dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 30-regel).
- Indien sprake is van nieuwe intensieve ontwikkelingen op knopen en overige HOV-locaties, niet zijnde beschermde stads- of dorpsgezichten, kunnen op basis van onderling overleg afwijkende afspraken worden gemaakt. Onderdeel van deze afspraken kan een financiële compensatieregeling zijn voor maatregelen die nodig zijn om de vrije windvang van de molen te handhaven (bijvoorbeeld ophoging of verplaatsing van de molen). Het afsprakenkader dient te zijn voorzien van een financiële dekking. De vrije windvang van de molen, gebaseerd op een wind(vang)onderzoek, dient zoveel als mogelijk gehandhaafd te blijven.

De Molen aan de Molenstraat is gelegen in stedelijk gebied. Hiervoor geldt het volgende:

Tot de grens van het buitengebied geldt de 1 op 30-regel. De toegepaste bebouwings-/beplantingshoogte op deze grens wordt in het buitengebied horizontaal dogetrokken tot daar, waar op grond van de berekening voor het buitengebied een grotere hoogte kan worden toegestaan (1 op 100-regel, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek).

Berekening situatie in bestemmingsplan 'Molenstraat'

Voor voorliggende situatie is een berekening gemaakt, waarvan de resultaten in onderstaande tabel zijn opgenomen. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de hoogte van het onderste punt van de verticale staande wiek 7,2 meter bedraagt.

	<i>afstand tot</i>	<i>max. hoogte</i>	bestemmingsplan	
<i>Woningen</i>	<i>molen (m)</i>	<i>(m)</i>	<i>nokhoogte</i>	
			<i>(m)</i>	
H. Hartplein	60	9,2	9	voldoet
Molenstraat zuid	135	11,7	11	voldoet
				voldoet niet,
Molenstraat noord	123	11,3	13	eerste 50 m
Molenstraat-Stationsstraat	250	15,5	14	voldoet

De Molenstraat noord voldoet niet aan de gewenste molenbiotoop. Na 174 m voldoet de bebouwing wel aan de gewenste molenbiotoop, de eerste 50 m niet (westzijde bestemmingsplan). Omdat de heersende windrichting zuid-west is, heeft dit gedeelte maar een beperkte invloed op de molenbiotoop.

Gezien de windrichting en de relatief lagere bebouwing aan deze zijde wordt de nieuwbouw acceptabel geacht mede omdat de molen maar beperkt gaat draaien. Tevens zal deze niet commercieel worden gebruikt. Derhalve vormt de aanwezige molen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Een beschermingszone is dan ook niet opgenomen.

5.3.2 Archeologisch onderzoek

Becker & Van de Graaf heeft in januari 2009 een archeologisch bureauonderzoek en een Inventariserend veldonderzoek, verkennende fase uitgevoerd. De rapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden kort de conclusies weergegeven.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied op dekzand ligt. In het plangebied is gedurende de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd een dik plaggendek gevormd. Aangezien de ophoging dik genoeg is, is het oorspronkelijke niveau buiten het bereik van de (moderne) ploeg gebleven. Doordat deze bodem intact is gebleven, is er een goede kans dat ook archeologische sporen van de periode, voordat de ophoging plaatsvond, onder het plaggendek in relatief goede staat aanwezig zijn. Dit betreft de periode van het Laat-Paleolithicum tot en met de Volle Middeleeuwen.

Vanwege deze bodemopbouw achten wij dat de kans op het aantreffen van intacte archeologische waarden binnen het plangebied hoog. Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om vervolgonderzoek uit te laten voeren in de vorm van proefsleuven.

De rapportage is getoetst door de milieudienst van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Zij kunnen instemmen met de conclusies. De tekstuele opmerkingen zijn verwerkt in de rapportage.

Programma van Eisen

Door de milieudienst is een Programma van Eisen opgesteld voorafgaand aan het proefsleuvenonderzoek. Voor een deel van de locatie wordt gekozen voor archeologisch begeleiding tijdens de werkzaamheden en voor een deel wordt een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd.

Omdat het onderzoek nog niet is afgerond is een dubbelbestemming opgenomen op die gronden waar proefsleuven gegraven moeten worden. Hiermee zijn de eventueel aanwezige archeologische waarden voldoende beschermd. In die dubbelbestemming is geregeld dat pas kan worden begonnen met grondverstorende werkzaamheden als een archeologisch rapport is overlegd waaruit blijkt dat er geen archeologische waarden in het geding zijn.

Het Programma van Eisen is als (separate) bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

5.4 Bodem en grondwater

Voor elke functiewijziging, al of niet naar een gevoelige functie, dient een onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik. Om dit te bepalen moet de milieuhygiënische kwaliteit van een locatie inzichtelijk worden gemaakt.

Door Lankelma Ingenieursbureau is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd aan de Molenstraat. De rapportage (d.d. 19 november 2009) is als separate bijlage aan voorliggende bestemmingsplan toegevoegd. De conclusie wordt hierna weergegeven.

Formeel is de bodem op de locatie niet geheel vrij van bodemverontreiniging. Gezien de aard en mate van de aangetroffen verontreiniging is nader onderzoek niet noodzakelijk. Er bestaan uit bodemkwaliteitsoogpunt geen beperkingen ten aanzien van de geplande ontwikkeling.

5.5 Akoestiek

In voorliggend bestemmingsplan wordt de bouw van geluidgevoelige bebouwing op de percelen gelegen aan de Molenstraat te Best mogelijk gemaakt.

De te realiseren geluidgevoelige bebouwing is gelegen in de onderzoekszone van de Stationstraat/Molenstraat waardoor conform de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek dient te worden verricht.

5.5.1 Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek heeft tot doel om inzicht te verkrijgen in de huidige en toekomstige geluidbelasting op de gevels van de, in de onderzoekszone van de genoemde wegen gelegen, bestaande en toekomstige geluidgevoelige bebouwing.

Vanwege de te projecteren geluidgevoelige bebouwing is er sprake van een nieuwe situatie. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat, vanwege de Stationstraat/Molenstraat, de geluidgevoelige bebouwing ter plaatse van de waarneempunten 02, 03, 07, 11, 15, 19, 23, 27, 38, 39, 41 tot en met 47 en 49 niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting bedraagt 55 dB.

Voor de te projecteren woningen worden geluidbeperkende maatregelen overwogen. Maatregelen aan de bron, zoals verandering van verharding (er ligt reeds een asfaltverharding) en het overdrachtsgebied (woningen ontsluiten (in)direct op de weg, en vanwege ruimtegebrek) zijn niet doelmatig en stedenbouwkundig, verkeerstechnisch en financieel niet haalbaar.

Voor de geluidgevoelige bebouwing is bij het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde verzocht. De maximaal te verzoeken hogere waarde van 68 dB wordt niet overschreden. De te projecteren geluidgevoelige bebouwing heeft, op 1 woning na, een geluidluwe gevel en/of buitenruimte.

Voor de woningen die niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoen dienen geluidreducerende maatregelen te worden getroffen. De maatregelen bestaan uit maatregelen aan de gevels van de woningen om te voldoen aan de binnenwaarde, conform het bouwbesluit.

5.5.2 Besluit hogere grenswaarde

Het ontwerpbesluit hogere waarden is op 22 juni 2010 gepubliceerd. Daarbij is de gelegenheid geboden tot 4 augustus 2010 zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbesluit. In deze periode is één zienswijze ontvangen. Deze zienswijze leidt echter niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

Op xx september 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders het besluit genomen tot het vaststellen van een hogere grenswaarde voor het bestemmingsplan 'Molenstraat'. Dit besluit wordt als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

5.6 Hinderlijke bedrijvigheid

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukennmerken van typen bedrijven.

Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals rustig buitengebied), waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging.

Gebieden die direct langs de hoofdontsluiting liggen behoren eveneens tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het plangebied behoort, door de grote mate aan functiemenging, tot een gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevings- type rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omge- vingstype gemengd ge- bied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6.1	1.500 m	1.000 m

In de omgeving van het plangebied is een horecagelegenheid aanwezig aan de Molenstraat die behoort tot milieucategorie 1. Ook bevindt zich aan de Molenstraat 11 nog een dakbedekkingsbedrijf. De eigenaar zal zijn bedrijfsactiviteiten echter stopzetten. Daarnaast is in de omgeving van het plangebied een molen aanwezig. Draaiende wieken kunnen voor overlast zorgen.

De afstand van de bedrijven tot de nieuwe woningen is echter zodanig groot dat er geen invloed zal zijn op het woon- en leefklimaat. Tevens bevinden zich op kortere afstand al reeds gevoelige bestemmingen, waardoor de bedrijven niet hun bedrijfsvoering worden belemmerd.

Derhalve is er in de omgeving van het plangebied geen hinderlijke bedrijvigheid aanwezig dat een belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. Het aanwezige gasregestation wordt voorzien van een specifieke bestemming.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Algemeen

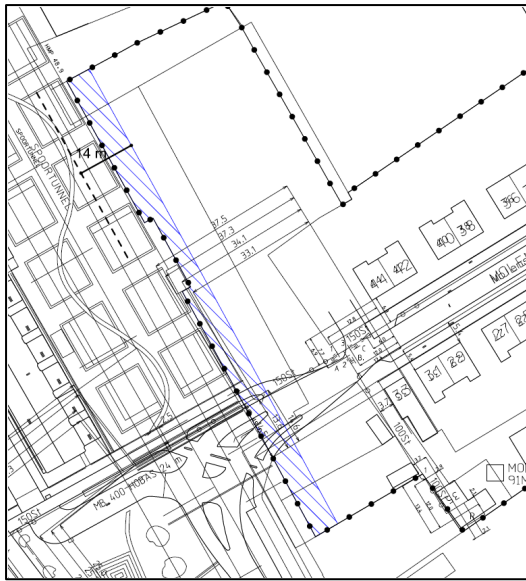
Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (onder andere van gevaarlijke stoffen).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

Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en leidingen (onder andere aardgas, vloeibare brandstof en elektriciteit). Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

In en in de omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarnaast zijn er geen risicovolle buisleidingen aanwezig die van invloed zijn op het plangebied. Het plangebied grenst in het westen aan het spoortracé Eindhoven-Boxtel. Deze spoorlijn is relevant in het kader van externe veiligheid gezien het transport gevaarlijke stoffen over het spoor.

5.7.2 Onderzoek externe veiligheid

Door Oranjewoud is een onderzoek externe veiligheid verricht, bestaande uit Deel A en Deel B. Deel A dateert uit mei 2010 en Deel B is van april 2010. Deze rapportages worden als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

Deel A

Ligging veiligheidszone

Direct langs het plangebied ligt de spoorlijn Boxtel - Eindhoven waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het bestemmingsplan moet daarom volgens de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen getoetst worden aan externe veiligheid. Dit rapport beschouwt het risico als gevolg van het transport over het spoor. Uit de berekening voor de spoorlijn blijkt een maximale PR 10^{-6} per jaar van circa 14 m vanuit het midden van de buitenste twee sporen. De PR 10^{-6} per jaar reikt niet tot functies binnen het bestemmingsplan.

Binnen deze contour mag het bestemmingsplan geen functies toe laten staan welke kwetsbaar zijn. Daarnaast geldt voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde.

Op basis van de berekeningen blijkt dat het groepsrisico in de huidige situatie boven de oriëntatiewaarde ligt. Door de ontwikkeling neemt het groepsrisico significant toe. In de cRvgs (circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen') is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

Vanuit de circulaire dient aandacht aan de verantwoording gegeven worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico (significant) toeneemt. De verantwoordingsplicht is voor het spoor van toepassing.

Een significante toename van het groepsrisico is volgens het gemeentelijk beleid externe veiligheid in principe niet toegestaan. Het bevoegd gezag zal in de verantwoording van het groepsrisico de diverse belangen moeten afwegen. Hierin dient de strijdigheid met het gemeentelijk beleid externe veiligheid meegenomen te worden.

Het aantal woningen in het Masterplan is echter veel hoger dan dat nu in de plannen is opgenomen, onder andere omdat ervan is uitgegaan dat het verzorgingshuis daar gebouwd zou worden met 132 wooneenheden.

Deel B

In deel B van het externe veiligheidsonderzoek wordt ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico. In de rapportage worden verschillende veiligheidsmaatregelen genoemd uitgesplitst in de volgende categorieën:

- ruimtelijke maatregelen;
- niet-ruimtelijke maatregelen;
- maatregelen ter verbetering van de bestrijdbaarheid;
- toekomstige maatregelen.

Enkele voor het bestemmingsplan relevante maatregelen worden hierna vermeld.

- Geadviseerd wordt het maximum aan nieuw te bouwen woningen op te nemen in het bestemmingsplan.
- Kwetsbare groepen dienen in de planregels te worden uitgesloten.
- Binnen de PR 10^{-6} -contour mogen geen kwetsbare functies worden geprojecteerd.

In voorliggend bestemmingsplan zijn deze maatregelen in acht genomen.

Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Molenstraat Gemeente Best

Door de gemeente Best is het groepsrisico verantwoord. De notitie (d.d. augustus 2010) waarin dit is gebeurd is als separate bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.

In de notitie is het groepsrisico berekend voor de huidige en toekomstige situatie. Het groepsrisico blijkt boven de oriëntatiewaarde te liggen. Door de ontwikkeling neemt het groepsrisico significant toe. Het spoortracé is echter in een tunnelbal gelegen. Er is gerekend alsof de spoorlijn zich in het open veld bevindt. Het beeld wat hierdoor geschetst wordt komt niet overeen met de werkelijkheid. Wat zeker is dat de spoortunnel een verlaging geeft op het groepsrisico, echter dit kan (nog) niet wetenschappelijk onderbouwd worden.

Er worden verschillende maatregelen genoemd, welke leiden tot een verbetering van de veiligheidssituatie:

- ruimtelijke maatregelen;
- niet-ruimtelijke maatregelen;
- maatregelen ter verbetering van bestrijdbaarheid;
- toekomstige maatregelen.

Het treffen van de genoemde maatregelen leidt tot een verbetering van de veiligheidssituatie. Het optreden van een incident waarbij de effecten niet bestrijdbaar zijn binnen de regionaal beschikbare capaciteit voor de rampenbestrijding is daarmee echter niet uitgesloten. In het te nemen besluit zal dit restrisico expliciet dienen te worden aangevaard.

5.8 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze 'Wet luchtkwaliteit' vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De kern van de nieuwe wetgeving bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen, zoals ook al het geval was onder het Besluit luchtkwaliteit. Nieuw zijn het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet langer te worden getoetst aan de grenswaarden.

In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Door de gemeente Best is daarnaast een luchtkwaliteitsplan (d.d. 2 juli 2009) opgesteld. Het doel van het opstellen van een luchtkwaliteitsplan is het ontwikkelen en uitvoeren van en communiceren over maatregelen. Dit heeft tot gevolg dat de luchtkwaliteit op leefniveau (een locatie waar burgers zich gedurende enige tijd kunnen bevinden) verbetert en blijft voldoen aan de grenswaarden, zoals gesteld in de Wet luchtkwaliteit.

Met het implementeren van het luchtkwaliteitsplan wil de gemeente bereiken dat de concentraties luchtverontreiniging waaraan de inwoners van Best worden blootgesteld jaarlijks afnemen. Om dit te bereiken zijn enkele maatregelen geformuleerd.

In principe vallen de meeste projecten binnen de gemeente Best onder de IBM (In betekende mate)-grens en hoeven om die reden niet te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen.

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'.

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 onze burgers, worden ruimtelijke plannen uitdrukkelijk getoetst aan de goede ruimtelijke ordening.

Dit beleid richt zich derhalve op twee sporen, waarbij gekeken wordt naar de ontwikkeling als bron (spoor 1) en de ontwikkeling als ontvanger (spoor 2).

5.8.1 Het plan als bron

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is onder andere het geval wanneer een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties van de betreffende stoffen in de buitenlucht. Om dit te bepalen zijn enkele gevallen benoemd die in ieder geval mogen worden aangemerkt als 'niet in betekenende mate' bijdragend aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit betreft onder andere woningbouwlocaties met 1.500 woningen op één ontsluitingsweg.

In voorliggend geval is er sprake van de bouw van circa 150 woningen. Een specifiek luchtkwaliteitsonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

5.8.2 Het plan als ontvanger

Inventarisatie van de locatie in het kader van spoor 2 houdt in dat wordt gekeken of redelijkerwijs te verwachten is dat er sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen ter plaatse van het project, zonder de bijdrage van dat project. Dit is het geval als er op korte afstand een drukke weg, of een veehouderij zijn gelegen. Als dit het geval is, is er sprake van een verdachte locatie.

Als omschrijving van de begrippen 'drukke weg' en 'korte afstand' hanteert de gemeente voor een drukke weg snelwegen, provinciale wegen en wegen met een dreigende overschrijding (3% van de grenswaarde) per etmaal en voor een korte afstand (300 m) van een snelweg en (50 m) van een provinciale weg of een drukke weg.

Uitzondering op de toetsing geldt enkel voor de gevoelige functies, scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Deze functies mogen niet binnen 100 m van de snelweg worden gerealiseerd.

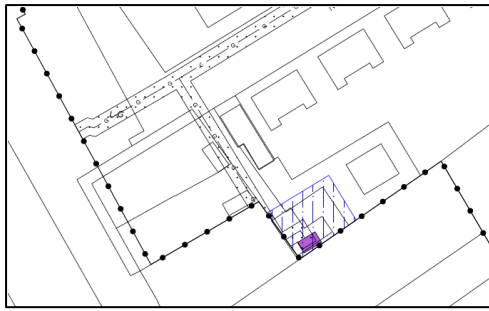
Uit een interne berekening (aangepaste intensiteiten voor de Molenstraat en de Raadhuisstraat) voor de toekomstige situatie blijkt dat er in de toekomst geen sprake is van een dreigende overschrijding.

Het plangebied ligt tevens niet binnen de richtafstanden, waardoor vanuit dit oogpunt geen specifiek luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk is.

5.8.3 Conclusie

Vanwege het aspect luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen aan de orde.

5.9 Kabels en leidingen



Ligging gasleidingen en veiligheidszone

In het plangebied loopt een tracé met leidingen van de Molenstraat naar het gasregelstation. Het gasregelstation en daarmee ook de leidingen worden niet verplaatst en ingepast in de nieuwe plannen.

Voor de hogedruk gasleiding die naar het gasregelstation loopt dient een minimale bebouwingsafstand te worden aangehouden van 2 m. De minimaal aan te houden afstand tot het gasregelstation bedraagt 10 m. Beide bebouwingsvrije zones zijn opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

5.10 Trillingen

Het plangebied ligt nabij het tracé van de spoorlijn Eindhoven-Boxtel, wat mogelijk trillingshinder tot gevolg heeft. Om deze reden is er door Peutz in september 2010 een onderzoek gedaan naar de te verwachten trillingsniveaus als gevolg van het railverkeer. Dit onderzoek is als separate bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.

5.10.1 Trillingenonderzoek

Op basis van de verrichte metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn' van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zullen worden overschreden. Op basis van het onderhavige onderzoek kan worden geconcludeerd dat, teneinde te voldoen aan de gehanteerde criteria, de trillingsniveaus in de hoogste belaste woningen met een factor van circa 4 dienen te worden gereduceerd.

Op basis van ervaring dient de situatie beoordeeld te worden als kritisch maar zeer wel technisch oplosbaar is. De exacte maatregelen kunnen pas in een later stadium worden gedimensioneerd. Middels deze maatregelen kan een acceptabel woonklimaat worden gewaarborgd zodat qua trillingen geen belemmeringen bestaan om vrijstelling van het bestemmingsplan te verlenen.

5.10.2 Beoordeling trillingenonderzoek

Het trillingenonderzoek van Peutz is beoordeeld door de SRE Milieudienst (d.d. 6 september 2010). De trillingsmetingen en berekeningen zijn volgens het SRE correct verricht en geven een indicatie voor de trillingssterkten die na de realisering van de woningen daar op kunnen treden.

De geprognosticeerde waarde voldoet niet aan de richtlijnen conform de Richtlijn deel B 'Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn' van de SBR. Middels het treffen van technische maatregelen in het overdrachtsgebied tijdens de bouw kan echter wel voldaan worden aan de richtwaarden. Een nader onderzoek waaruit blijkt welke maatregelen noodzakelijk zijn is in een later stadium echter wel noodzakelijk. Dat wil zeggen dat op het moment dat duidelijk is wat er gebouwd gaat worden (verlening bouwvergunning) een berekening uitgevoerd moet worden waaruit blijkt welke maatregelen noodzakelijk zijn.

6 Juridische aspecten

6.1 Standaard vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008

De oude WRO en BRO bevatten bijna geen bepalingen over de vorm van het bestemmingsplan. Alleen de artikelen 12 en 16 van het Bro (oud) bevatten voorschriften ten aanzien van de plankaart (gebruik van een duidelijke ondergrond, kaartschaal en noordpijl). Deze bepalingen lieten dan ook vele structuren, vormen en presentaties van het bestemmingsplan toe. Hierdoor zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk zeer veel verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Plannen met dezelfde inhoud en hetzelfde doel zagen er heel anders uit. Hierdoor ontbrak het aan helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. Deze constatering heeft geleid tot de wens om bestemmingsplannen op een vergelijkbare wijze op te stellen.

Op 1 juli 2008 zijn de nieuwe wet ruimtelijke ordening (Wro) en het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Onderdeel van deze regelingen vormt de verplichting om de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) toe te passen bij het opstellen van de verbeelding en de regels. Bovendien moet een (ontwerp)besluit digitaal raadpleegbaar zijn en langs elektronische weg worden vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Zij zorgen er voor dat deze digitaal beschikbaar zijn voor burgers, bedrijven en medeoverheden. Vanwege de organisatie die hiermee samenhangt (alle nieuwe ruimtelijke plannen moeten immers digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar worden gemaakt) is besloten de invoering van deze verplichting uit te stellen tot 1 januari 2010.

Het voorliggende bestemmingsplan Molenstraat wordt na de inwerkingtreding van de Wro en na 1 januari 2010 vastgesteld. Dit betekent dat de Wro het wettelijk kader vormt voor het bestemmingsplan en dat de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 moet worden toegepast.

6.2 Het juridische plan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken binnen het gebied Molenstraat in de kern Best.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels. De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot uitsluitend een beschrijving in hoofdlijnen. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft meer dan alleen de hoofdlijnen van het beleid, doch treedt niet al te zeer in details.

Uitgangspunt van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibele, juridische regeling, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid van de burger wordt geschaad. Door gebruikmaking van een grote mate van flexibiliteit en globaliteit kan op wijzigende omstandigheden en/of nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen adequaat worden ingespeeld.

Voor een deel van het plangebied is de planopzet gericht op beheer en instandhouding van de bestaande situatie, maar het plan is ook deels gericht op ontwikkeling. Eén en ander komt tot uitdrukking in de regels en blijkt ook uit de verbeelding. Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

6.3 Beschrijving van de bestemmingen

In dit bestemmingsplan komen de navolgende bestemmingen voor:

6.3.1 Bedrijf – Nutsbedrijf

De gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor bouwen ten behoeve van het openbaar nut, zoals transformatorgebouwen, gasregelstations en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwen en daarbij behorende voorzieningen zoals wegen, paden en groen.

Gebouwen mogen binnen het hele bestemmingsvlak worden gebouwd, en in de regels is de maximale bouwhoogte opgenomen. Ook is een regeling voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, opgenomen.

6.3.2 Dienstverlening

De gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor zakelijke dienstverlening en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals wegen en paden, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen.

Gebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Tevens is de toegestane goot- en bouwhoogte aangeduid. Binnen deze bestemming is geen bijgebouwenregeling opgenomen. Wel is er een regeling voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.3.3 Maatschappelijk

Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor zorgwoningen ten behoeve van begeleid wonen, ondergeschikte kantooractiviteiten, en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals wegen en paden, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

Hoofdgebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Tevens is de toegestane goot- en bouwhoogte aangeduid, evenals het maximum aantal wooneenheden. Er zijn aparte regels opgenomen voor bijgebouwen. Ook zijn er bouwregels voor ondergrondse bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.3.4 Verkeer – Verblijfsgebied

Binnen deze bestemming is ruimte voor wegen, fiets- en voetpaden, bermen en beplanting, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, parkeerplaatsen, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, en bij de bestemming behorende voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen alleen kleine gebouwtjes ten behoeve van nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

6.3.5 Wonen - 1

De tot 'Wonen - 1' bestemde gronden zijn onder andere bedoeld voor woonhuizen, een parkeerterrein ter plaatse van de betreffende aanduiding, een onderdoorgang ter plaatse van de betreffende aanduiding, en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals wegen en paden, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

Hoofdgebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Tevens is de toegestane goot- en bouwhoogte aangeduid. Een onderdoorgang is toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding. Verder zijn bouwregels voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen, en kleine hobbyruimten opgenomen, alsmede voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven zijn toegestaan tot een maximale oppervlakte van 40% van de vloeroppervlakte tot een maximum van 80 m². Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' mag de grond uitsluitend gebruikt worden voor parkeren.

6.3.6 Wonen - 2

De tot 'Wonen - 2' bestemde gronden zijn onder andere bedoeld voor woonhuizen, een kantoor ter plaatse van de betreffende aanduiding, en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals wegen en paden, groenvoorzieningen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

Hoofdgebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Tevens is de toegestane goot- en bouwhoogte aangeduid. Verder zijn bouwregels voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen, en kleine hobbyruimten opgenomen, alsmede voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven zijn toegestaan tot een maximale oppervlakte van 40% van de vloeroppervlakte tot een maximum van 80 m². Er zijn gebruiksregels voor de kantoorfunctie opgenomen.

Een bijgebouw mag uitsluitend gebruikt worden als afhankelijke woonruimte indien burgemeester en wethouders daarvoor ontheffing hebben verleend.

6.3.7 Leiding – Gas

Deze gronden zijn mede bestemd voor een gasleiding.

Op of in deze gronden mag alleen worden gebouwd ten dienste van de gasleiding of voor zover het vervangende nieuwbouw zonder uitbreiding van het oppervlak betreft. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen voor het bouwen ten behoeve van de overige bestemmingen van deze gronden. Ter bescherming van de gasleiding is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

7 Financiële haalbaarheid

Om de gemeentelijke kosten die gemaakt worden bij uitvoering van voorgestane ontwikkeling te verhalen, dient een overeenkomst te worden gesloten met de betreffende eigena(a)r(en) in het gebied. Indien deze overeenkomst niet privaatrechtelijk tot stand kan worden gebracht, is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen om haar kostenverhaal te verzekeren.

In voorliggend geval heeft de gemeente alle te ontwikkelen gronden verworven. De gemeente geeft deze gronden zelf uit en kan de gemaakte kosten derhalve doorberekenen in de verkoopprijs van de grond. De verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan vervalt hierdoor. De financiële haalbaarheid is zo voldoende gewaarborgd.

8 Procedures

8.1 Inspraak en vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan Molenstraat heeft tot 10 februari 2010 voor zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is iedereen de mogelijkheid geboden een inspraakreactie in te dienen. Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg toegezonden naar de betreffende personen en instanties. In deze termijn zijn 6 inspraakreacties ingediend en hebben 5 vooroverleginstanties een reactie gegeven.

De ingekomen reacties zijn samengevat en beantwoord in de als bijlage bijgevoegde Nota inspraak en vooroverleg. Op enkele punten hebben de reacties geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Daarnaast heeft de gemeente besloten enkele ambtshalve wijzigingen door te voeren, waaronder een wijziging van het stedenbouwkundig plan.

8.2 Verdere procedure

Na inspraak en vooroverleg heeft het plan de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Het ontwerpbestemmingsplan 'Molenstraat' heeft met ingang van 23 juni 2010 voor zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is voor iedereen de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen. In deze termijn is door 4 personen/instanties een zienswijze ingediend.

De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de als bijlage bijgevoegde Nota zienswijzen. De ingebrachte zienswijzen hebben op onderdelen geleid tot aanpassingen van het plan. Tevens zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd die met name betrekking hebben op het verwerken van aanvullende onderzoeksresultaten en het actualiseren van het beleidshoofdstuk. Voor een compleet overzicht van doorgevoerde wijzigingen wordt verwezen naar de Nota zienswijzen.

Het bestemmingsplan 'Molenstraat' is door de gemeenteraad van Best vastgesteld op 1 november 2010.

9 Bronnen

9.1 Boeken en rapporten

- Rijksoverheid (2005), *Nota Ruimte*
- Provincie Noord-Brabant en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (2005), *Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant*
- Provincie Noord-Brabant (2008), *Interimstructuurvisie en Paraplunota*
- Gemeente Best/Croonen Adviseurs (2009), *Concept-Structuurvisie Best deel A*
- Gemeente Best (2005), *Toekomstvisie 2020*
- Gemeente Best (2008), *Woonvisie 2008*
- Gemeente Best (2005), *Masterplan centrumgebied*
- Gemeente Best (2007), *Centrumplan projectfiche Molenstraat*
- Croonen Adviseurs (2007), *Concept-ruimtelijke onderbouwing Molenstraat Best*
- Gemeente Best (2009), *Luchtqualiteitsplan*
- Gemeente Best (2008), *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan*
- ANWB (2004), *Topografische Atlas Noord-Brabant*

9.2 Websites

- Microsoft Virtual Earth (2009), maps.live.com
- Cultuurhistorische Waardenkaart (2006), Provincie Noord-Brabant, chw.brabant.nl
- Risicokaart (2009), Provincie Noord-Brabant, risicokaart.brabant.nl