

X.4008.200.1358

GEMEENTE BEST
BESTEMMINGSPLAN
"RIJKSWEG 2 - BEST/NOORD"

TOELICHTING



Bureau voor
Ruimtelijke
Ordening
van Heesewijk b.v.
Postbus 68
5260 AB Vught
Taalstraat 36
Telefoon 073-579102

JULI 1988

Gemeente Best.

Bestemmingsplan "Rijksweg 2 - Best/Noord".

Het bestemmingsplan bestaat uit:

- een toelichting;
- de voorschriften;
- een plankaart (blad 1 en 2);
- een renvooiblad;
- een dwarsprofielenblad;
- en de volgende bijlagen:
 1. een technisch plan;
 2. een overzichtskaart vastgestelde bestemmingsplannen;
 3. een landschapsplan;
 4. een rapport akoestisch onderzoek.

INHOUDSOPGAVE.

	Pag.
1. INLEIDING.	1
2. BESLUITVORMING BIJ RIJK, PROVINCIE EN AGGLOMERATIE EINDHOVEN.	2
2.1. Besluitvorming bij het Rijk.	2
2.2. Besluitvorming bij de Provincie.	2
2.3. Besluitvorming bij de Agglomeratie.	3
3. INVENTARISATIE.	4
3.1. Huidige verkeerssituatie.	4
3.2. Huidige woonmilieu.	4
3.3. Toekomstige verkeerssituatie.	4
3.4. Toekomstig woonmilieu.	5
4. HUIDIG GRONDGEBRUIK EN INFRASTRUCTUUR BINNEN HET PLANGEBIED.	6
4.1. Landschap, natuur en huidig grondgebruik.	6
4.2. Infrastructuur.	6
5. HUIDIGE PLANOLOGISCHE REGELINGEN.	7
6. BESCHRIJVING VAN HET PLAN.	8
6.1. Wegtracé.	8
6.2. Dwarsprofielen.	9
6.3. Aansluitingen op de rijkswegenstructuur en de provinciale wegenstructuur.	9
6.4. De lokale wegenstructuur.	10
6.5. Geluidwerende voorzieningen.	11
6.6. Landschapsplan.	11
7. PLANECONOMISCHE ASPECTEN.	13
8. BESTEMMINGEN.	15
8.1. Verkeersdoeleinden I.	15
8.2. Verkeersdoeleinden II.	15
8.3. Agrarisch gebied.	15
8.4. Bos, bosschages en houtwallen.	15
8.5. Groenvoorzieningen.	15
8.6. Woondoeleinden.	15
8.7. Bedrijven.	15
8.8. Verkooppunt voor motorbrandstoffen.	16
8.9. Voorziening openbaar nut.	16
9. VERSLAG VOOROVERLEG.	17

1. INLEIDING.

Ter bevordering van de verkeersveiligheid en van een goede doorstroming van het toenemende verkeer was de aanleg van een nieuwe autosnelwegverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven in het Rijkswegenplan 1968 opgenomen.

Met de realisering van de nieuwe rijksweg 2 zou dan tevens een ontbrekende schakel in het autosnelwegennet in de belangrijke noord-zuidroute (E9) zijn aangebracht. Het tracé voor deze weg werd in januari 1970 door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

Onder meer op aandrang van milieugroeperingen en van enkele gemeenten is door de Rijkswaterstaat, in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat, een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden van de ombouw van de bestaande rijksweg 264 tot autosnelweg. Dit onderzoek is gepresenteerd in de nota "Rijksweg 2/264".

Op grond van deze nota en na een uitgebreide inspraak-procedure heeft de minister het tracé voor rijksweg 2 volgens de bestaande rijksweg 264 vastgelegd met in de gemeente Best een verlegging in oostelijke richting (variant 10 B-ster uit de nota rijksweg 2/264).

De Rijkswaterstaat in de directie Noord-Brabant heeft het ministerieel besluit na overleg met de betrokken gemeenten uitgewerkt in een ombouwplan rijksweg 264.

Dit ombouwplan is de gemeente Best toegezonden bij brief van 25 januari 1984.

Best heeft bij een Raadsbesluit van 27 juni 1983 te kennen gegeven in beginsel bereid te zijn mee te werken om het ombouwplan van rijksweg 264 planologisch mogelijk te maken.

Als eerste fase is voor het grondgebied van Best het zuidelijk gedeelte (vanaf Wilhelminakanaal tot en met de aansluiting op rijksweg 58) uitgewerkt en vastgelegd in het bestemmingsplan "Rijksweg 2 - Best Zuid". Dit plan is vastgesteld bij raadsbesluit d.d. 24 maart 1986. Thans is voor het overige gedeelte de planuitwerking door de Rijkswaterstaat zover gevorderd dat ook daarvoor een planologische regeling - i.c. het onderhavige bestemmingsplan - kan worden getroffen.

2. BESLUITVORMING BIJ RIJK, PROVINCIE EN AGGLOMERATIE EINDHOVEN.

2.1. Besluitvorming bij het Rijk.

De minister heeft in februari 1979 het tracé van Rijksweg 2 na een uitgebreide inspraakronde vastgesteld volgens model 10 B-ster uit de nota 2/264 van Rijkswaterstaat. Het vastgestelde tracé ligt op het grondgebied van de gemeenten 's-Hertogenbosch, St.Michielsgestel, Vught, Boxtel, Liempde, Best, Eindhoven en Son en Breugel. Volgens het tracé-vaststellingsbesluit zal de weg worden omgebouwd tot een autosnelweg en bestaan uit twee rijbanen, gescheiden door een middenberm. Iedere rijbaan wordt opgebouwd uit twee rijstroken met een doorgaande vluchtstrook. Er zal geen rekening worden gehouden met eventuele verbredingsmogelijkheden.

Het ombouwplan volgens variant 10 B-ster heeft voor Best de volgende betekenis.

- De aansluiting van de om te leggen provinciale weg nr. 432 (voorheen S-19, Best-St.Oedenrode) op rijksweg 2.
- De verdiepte ligging ter hoogte van de kern van Best. De rijksweg zal nabij de kern van Best met het oog op de geluidhinder en de barrièrewerking in een verdiepte ligging worden gelegd, even ten oosten van de huidige rijksweg. De rijksweg zal in het centrum worden gekruist door de Nieuwstraat/St.Oedenrodeseweg en een fietsoverbrugging ter plaatse van de Speelheideweg.
- De rijksweg ten zuiden van het centrum van Best.
Ten zuiden van de kern van Best wordt het tracé van de omgebouwde rijksweg 100 tot 250 m in oostelijke richting opgeschoven volgens het in de tracénota Rijksweg 2/264 beschreven model 10 B-ster.
Ten behoeve van de ontsluiting van het Industrierrein Noord en ten behoeve van een verbinding van de rijksweg met Best en Eindhoven (via de Boschdijk) kan een volledige aansluiting met de omgebouwde Rijksweg 2 worden gerealiseerd door het doortrekken van de Willem de Zwijgerweg. Het ruimtebeslag van deze aansluiting zal zoveel mogelijk beperkt blijven.
- De aansluiting van Rijksweg 58 met de verlegde Rijksweg 2 (model 10 B-ster) wordt uitgevoerd als een volledige T-aansluiting, zodat alle relaties tussen beide autosnelwegen ongelijkvloers worden afgewikkeld.

2.2. Besluitvorming bij de provincie.

De rijksweg RW 2/264 is in het streekplan Midden- en Oost-Brabant, dat is vastgesteld op 24 februari 1978, opgenomen als verbinding van de eerste orde.

Na de tracévaststelling in februari 1979 door de minister van Verkeer en Waterstaat heeft de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant aan het college van G.S. verzocht de in het streekplan opgenomen uitwerkingsbevoegdheid t.b.v. de ombouw van RW 2 toe te passen.

Dit heeft ertoe geleid dat het college van G.S. na een nieuwe bezwaren-procedure op 7 december 1983 het uitwerkingsplan wegverbinding 's-Hertogenbosch - Eindhoven heeft vastgesteld. In dit uitwerkingsplan is een beschrijving van het tracé opgenomen en zijn de bestuurlijke mid-delen aangegeven.

In de beschrijving van het tracé is t.a.v. het onderhavige bestemmingsplan in grote lijnen opgenomen hetgeen is vermeld in paragraaf 2.1.

Ten aanzien van de bestuurlijke middelen kan het volgende worden opgemerkt. Het tracé van RW 2, bestaande uit 2 x 2 rijstroken, uitgevoerd als autosnelweg, inclusief vluchtstroken en weefstroken, alsmede de volledige aansluitingen op RW 65 en RW 58 worden gerekend tot elementen van categorie II.

Tot de elementen van categorie III worden gerekend:

- aansluiting provinciale weg nr. 432 (voorheen S-19);
- kruising Nieuwstraat/St.Oedenrodeseweg;
- de aansluiting Best ter hoogte van de doorgetrokken Willem de Zwijgerweg;
- kruising van het Wilhelminakanaal met naastliggende parallelwegen;
- fiets/voetpadkruising ter hoogte van de Speelheideweg;
- de aan de ombouw van de rijksweg gestelde randvoorwaarden, inzake ruimtegebruik en behoud van landschap en natuur;
- parallelwegen.

Tot de elementen van categorie IV worden gerekend: de plaats (lokatie) van de aansluitingen, kruisingen en parallelwegen, de wijze van uitvoering alsmede de voorzieningen t.b.v. de waterhuishouding en tot instandhouding van de natuur en landschappelijke waarden.

Deze categorie-indeling is van belang voor toepassing van onder meer de afwijkingsbevoegdheid door het college van G.S. Indien de inhoud van het onderhavige bestemmingsplan niet voldoet aan het bovenstaande, dan dient de daarvoor aangegeven afwijkingsprocedure van het uitwerkingsplan te worden gevolgd.

2.3. Besluitvorming bij de Agglomeratie.

In december 1980 heeft de Agglomeratie Eindhoven het ontwerpstructuurplan fase 3 gepubliceerd. Ten aanzien van RW 2 heeft de P.P.C. in haar reactie op dit structuurplan aan het dagelijks bestuur van de Agglomeratie bij brief van 9 juli 1981 opgemerkt dat in afwachting van de resultaten van de studie naar de hoofdwegenstructuur Noord-Oost Brabant RW 2 de E9 functie blijft behouden.

Verder heeft de commissie opgemerkt dat RW 2 in het streekplan is aangegeven als verbinding van de eerste orde en derhalve als verbinding van categorie I in het structuurplan dient te worden opgenomen (in plaats van categorie II). De commissie stelt verder in haar brief van 9 juli 1981 dat het gedeelte RW 2-Kennedylaan van RW 58 in afwachting van de resultaten van de studie naar de hoofdwegenstructuur als stadsautoweg functioneert en derhalve opgenomen dient te worden als verbinding van categorie III. Dit weggedeelte is in het streekplan niet opgenomen als verbinding van de eerste orde. Het door de Agglomeratieraad op 3 maart 1982 vastgestelde structuurplan Agglomeratie Eindhoven is op 19 september 1983 in de P.P.C. besproken. In het vastgestelde structuurplan is RW 2 opgenomen als verbinding van categorie II en is het gedeelte RW 2-Kennedylaan van de RW 58 opgenomen als verbinding van categorie I. In het P.P.C.-advies over het vastgestelde structuurplan wordt gesteld dat de opmerkingen uit het advies van 9 juli 1981 inzake de (hierboven genoemde) infrastructuur van kracht blijven.

Het college van G.S. wordt, gelet op de verschillen tussen structuurplan en streekplan, geadviseerd het structuurplan niet over te nemen als uitwerkingsplan van het streekplan. Bij de brief van 8 februari 1984 aan het dagelijks bestuur van de Agglomeratie Eindhoven deelt het college van G.S. mede niet voornemens te zijn het structuurplan over te nemen als uitwerkingsplan van het streekplan.

3. INVENTARISATIE.

3.1. Huidige verkeerssituatie.

Het gedeelte van rijksweg 2 tussen de gemeentegrens met Liempde en het Wilhelminakanaal bestaat uit een verharding van 2 x 2 rijstroken. Binnen de bebouwde kom zijn voor het overgrote deel parallelwegvoorzieningen ten behoeve van het langzaam verkeer aanwezig. Daarbuiten zijn géén parallelwegen aanwezig en is de rijksweg dan ook opengesteld voor alle verkeer.

Daar waar géén parallelwegen aanwezig zijn, zijn verschillende doorsteken van de middenberm en perceelontsluitingen aanwezig, die de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden.

Voor de (brom)fietzers zijn wél langs het gehele wegvak aparte voorzieningen aangebracht (fietspad of parallelweg).

Ter plaatse van de Nieuwstraat (Quatre Bras), de Willem de Zwijgerweg en de overbrugging Wilhelminakanaal zijn verkeerslichten aanwezig. Deze verkeerslichten verhogen de verkeersveiligheid maar hebben een ongunstige invloed op de capaciteit van het doorgaande verkeer op rijksweg 2. Het onderhavige wegvak maakt deel uit van de A/N2 route (Amsterdam - Maastricht) en van de Europese E-25 (voorheen E-9) route. De gemiddelde werkdag verkeersintensiteit op dit wegvak, (geregistreerd door een mechanisch telpunt van de Rijkswaterstaat), in het jaar 1985 bedroeg 38.000 motorvoertuigen, waarvan 11% nachtverkeer.

Van het verkeer heeft 50% een ritlengte groter dan 25 km. Van het verkeer dat de A2-route via de west tangent van Eindhoven volgt is de gemiddelde ritlengte ca. 75 km.

De ongevallenfrequentie op het wegvak bedroeg in 1980 ca. 1.74 ongeval/10 voertuig/km (dit komt overeen met het gemiddelde op een verkeerskundig vergelijkbare weg).

Ter vergelijking; de gemiddelde ongevallenfrequentie op auto-snelwegen bedroeg in 1984, 0,54 ongeval/10 voertuig/km. Het aantal ongevallen op de kruispunten met de wegen langs het Wilhelminakanaal en met de op- en afritten van rijksweg 58 geven gemeten naar landelijke normen, een verkeersonveilig beeld (hoog ongevallen concentratie punt).

3.2. Huidige woonmilieu.

Binnen de bebouwde kom is een vrij gesloten front van bebouwing dicht bij de weg (ca. 20 m uit de as) aanwezig. De geluidhinder heeft hier dan ook een vrij ongunstige invloed op het woonmilieu. Daarnaast heeft de barrièrewerking van de rijksweg een negatieve invloed.

Buiten de bebouwde kom is verspreide woonbebouwing aanwezig op een afstand van ca. 20 tot 60 m uit de as van de rijksweg. Ook deze woningen liggen in de geluidhinderzone.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat voor het plangebied in de huidige situatie het leefmilieu zeker niet optimaal is.

3.3. Toekomstige verkeerssituatie.

De ombouw van rijksweg 2 tussen de gemeentegrens van Liempde en het Wilhelminakanaal wordt uitgevoerd als autosnelweg met 2 x 2 rijstroken en vluchtstroken.

Vanaf een punt ca. 500 m ten noorden van de Broekdijk/Nieuwedijk divergeert het tracé in zuidelijke richting t.o.v. het huidige rijkswegtracé. Ongeveer 500 m ten zuiden van de Broekdijk/Nieuwedijk is een nieuwe aansluiting op rijksweg 2 gepland. De kruisende weg wordt gevormd door

de om te leggen provinciale weg nr. 432 (Best-St.Oedenrode). Ten westen van rijksweg 2 is tussen de kruising Liempdse Barrière en de Hokkelstraat een parallelweg opgenomen.

Op één van de oude rijbanen van rijksweg 2 zal een wijkontsluitingsweg worden aangelegd vanaf de aansluiting provinciale weg nr. 432 tot de aansluiting Willem de Zwijgerweg.

Ter plaatse van de Nieuwstraat/St.Oedenrodeseweg wordt de ongelijkvloerse kruising Quatre Bras gemaakt voor de verbinding Best- St.Oedenrode/Son.

Ter plaatse van de Speelheideweg komt een fiets-voetgangersoverbrugging voor de relatie woongebied/recreatiegebied.

Bij de ombouw van rijksweg 2 wordt de in 1986 aangelegde kruising Willem de Zwijgerweg aangepast aan de dan aan te leggen aansluiting Willem de Zwijgerweg op rijksweg 2.

In verband met beperking van de geluidhinder en de barrièrewerking van de omgebouwde rijksweg 2 wordt het rijkswegtracé tussen de provinciale weg nr. 432 en de fietskruising ter plaatse van de Speelheideweg verdiept aangelegd in een open ingraving.

Door de uitvoering van rijksweg 2 als autosnelweg zal het verkeer op rijksweg 2 zich aanzienlijk sneller en veiliger af kunnen wikkelen. Deze vlottere afwikkeling geldt ook voor de kruisende wegen omdat deze na ombouw in niveaus het autosnelwegverkeer kruisen.

De gemeente Best heeft in de situatie voor de ombouw twee aansluitingen op rijksweg 2 (Quatre Bras en Willem de Zwijgerweg). Na de ombouw van rijksweg 2 blijven er twee aansluitingen waarbij de aansluiting Quatre Bras wordt verplaatst naar de omgelegde provinciale weg nr. 432. De aansluiting Willem de Zwijgerweg blijft gehandhaafd, zij het in aangepaste vorm. De interne wegenstructuur van de gemeente Best en de aan te leggen wijkontsluitingsweg ter plaatse van het bestaande tracé van rijksweg 2 maken het mogelijk om alle verkeer vrij gemakkelijk te verwerken.

Vooraf de wijkontsluitingsweg ter plaatse van het huidige rijkswegtracé zal de interne verkeerscirculatie van de gemeente Best ten goede komen. De geprognostiseerde verkeersintensiteit op de omgebouwde rijksweg bedraagt voor de periode 1995-2000 ca. 41.600 motorvoertuigen per etmaal tussen de aansluitingen provinciale weg nr. 432 en Willem de Zwijgerweg.

3.4. Toekomstig woonmilieu.

De ombouw van rijksweg 2 heeft voor de gemeente Best twee belangrijke gevolgen.

De bebouwing aan de oostzijde van de huidige rijksweg zal ten gevolge van de ombouw van rijksweg 2 geamoveerd worden. Dit betekent dat hier ca. 35 woonhuizen en ca. 16 bedrijven zullen moeten verdwijnen. De hierdoor gecreëerde ruimte wordt benut om de nieuwe rijksweg 2 verdiept aan te kunnen leggen naast de bestaande rijksweg. De rijksweg wordt zo dicht mogelijk tegen de bestaande rijksweg aangelegd om het kleinschalige akkerlandschap (in oostelijke richting) zo min mogelijk aan te tasten. Bovendien wordt de rijksweg verdiept aangelegd, zodat voor de resterende bebouwing aan de westzijde van de rijksweg de geluidhinder sterk verminderd wordt, hetgeen het woonmilieu zeer ten goede komt.

4. HUIDIG GRONDGEBRUIK EN INFRASTRUCTUUR BINNEN HET PLANGEBIED.

4.1. Landschap, natuur en huidig grondgebruik.

Het plangebied strekt zich uit vanaf het Wilhelminakanaal tot aan de noordelijke gemeentegrens.

Vanaf het kanaal wordt het gebied aan de oostzijde begrensd door het natuurgebied het Langven, vervolgens door het bosgebied Nieuwe Heide en ten zuiden van de kruising Nieuwstraat-Sint-Oedenrodeseweg door het landschappelijk waardevolle gebied gelegen tussen de Boslaan en de Sonseweg.

Aan de westzijde wordt dit gebied begrensd door achtereenvolgens industrieterrein Noord en de woonwijken Speelheide, De Hoge Akker en het Centrum.

Ten noorden van voormelde kruising grenst het gebied aan de westzijde aanvankelijk nog aan een gedeelte van het Centrumplan en plan Salderes, maar vervolgens aan beide zijden, eerst aan -uit landschappelijk oogpunt- waardevolle gebieden met enigszins verspreid liggende agrarische bedrijven en vervolgens -tot aan de gemeentegrens met de gemeente Liempde- aan beide zijden aan bosgebieden.

Binnen het gebied, dat grenst aan het Langven en de Nieuwe Heide komen thans een aantal bospercelen voor. Ook uit natuurwetenschappelijk oogpunt is dit gebied van minder betekenis, met name vanwege de ligging ten opzichte van Rijksweg 2/264.

Aan het gebied dient voornamelijk de betekenis van overgangszone -naar het ten oosten gelegen natuur- en bosgebied- te worden toegekend.

Het gebied ten noorden van deze overgangszone tot aan de kruising Nieuwstraat-Sint-Oedenrodeseweg, kenmerkt zich door in hoofdzaak gebruik ten behoeve van agrarische doeleinden.

Daarnaast treft men ter plaatse verschillende bouw- en gebruiksvormen aan als een wegrerestaurant, een tankstation, een aantal ambachtelijke bedrijven en diverse woningen.

Aan het gebied kan geen natuurwetenschappelijke waarde worden toegekend. De bestaande rijksweg 264 beslaat thans reeds het grootste gedeelte van het gebied ten noorden van de kruising Nieuwstraat-Sint-Oedenrodeseweg. Aan de oostzijde vindt op beperkte schaal nog industriële bevrijvigheid plaats.

Daarnaast komen ter plaatse nog een aantal woningen voor, een horecagelegenheid met stallingsruimte voor paarden, alsmede een agrarisch bedrijf en een kwekerij.

Het gebied waar de aansluiting van de nog om te leggen provinciale weg nr. 432 op rijksweg 2 is gepland is thans voornamelijk in gebruik ten behoeve van agrarische doeleinden. Aan dit gebied kan enige landschappelijke waarde worden toegekend.

4.2. Infrastructuur.

Naast de bestaande rijksweg 264 komen als belangrijkste onderdelen in het plangebied voor de kruising Willem de Zwijgerweg-verlengde N.C.B.-weg, alsmede de kruising Nieuwstraat-Sint-Oedenrodeseweg. Daarnaast treft men een aantal verharde en onverharde wegen aan, alsmede parallelwegen.

Behoudens aanpassingen binnen de bestemming en voor zover niet gelegen onder het weglichaam van de nieuwe rijksweg 2, blijven deze wegen in hun huidige vorm bestaan.

5. HUIDIGE PLANOLOGISCHE REGELINGEN.

Bij de begrenzing van het plangebied is uiteraard zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij vigerende of in procedure zijnde bestemmingsplannen. Dit betekent dat:

- aan de oostzijde de begrenzing wordt gevormd door het bestemmingsplan "Buitengebied";
- aan de westzijde de begrenzing achtereenvolgens wordt gevormd door de bestemmingsplannen . Buitengebied
 - . Salderes
 - . Centrum
 - . De Hoge Akker
 - . Speelheide
 - . Industrierrein Noord;
- aan de zuidzijde wordt de grens gevormd door het plan "Rijksweg 2-Best-Zuid".

Binnen het plangebied gelden of zijn de volgende bestemmingsplannen vastgesteld:

1. Plan in hoofdzaak, Uitbreidingsplan "De Hoge Akker" en "Kom Best" voor zover betreffende het gedeelte tussen het Wilhelminakanaal en de Middelste Broekweg;
2. het bestemmingsplan "Buitengebied", voor zover betreffende het gedeelte tussen de Middelste Broekweg en de gemeentegrens (Liempde) en de aansluiting van rijksweg 2 met de Sint-Oedenrodeseweg alsmede de verlengde Koppelstraat;
3. het bestemmingsplan "Speelheide", voor zover betreffende de groenvoorziening met de geluidwerende wal;
4. het bestemmingsplan "Salderes", met name voor zover betreffende de gronden, die bestemd zijn voor een ondergrondse waterberging.

6. BESCHRIJVING VAN HET PLAN.

6.1. Wegtracé.

Vanaf de gemeentegrens met Liempde tot een punt ca. 500 m' ten noorden van de Broekdijk/Nieuwedijk volgt de omgebouwde rijksweg het tracé van de huidige rijksweg. Hierna verschuift de as ca. 50 m' in oostelijke richting om werkruimte te creëren om de nieuwew rijksweg (verdiept) aan te leggen en daarmee het verkeer niet te hinderen.

Ten zuiden van de kruising Quatre Bras (Nieuwstraat) verschuift de as nog verder in oostelijke richting om de aansluiting Willem de Zwijgerweg te kunnen maken en aan te kunnen sluiten op het nieuwe knooppunt rijksweg 2/rijksweg 58.

In verband met beperking van de geluidhinder en de barrièrewerking (zicht, oversteekbaarheid) wordt de rijksweg tussen de provinciale weg nr. 432 (voorheen S-19) en de Speelheideweg verdiept aangelegd in een open ingraving.

De aansluiting van de om te leggen provinciale weg nr. 432 (S-19) op rijksweg 2 is als een half klaverblad met de verbindingswegen aan de noordzijde ontworpen, in verband met de ter plaatse geprojecteerde uitbreiding "Salderes".

De bestaande westbaan van rijksweg 2 tussen het noordelijk aansluitpunt en de Willem de Zwijgerweg zal gebruikt worden om een gemeentelijke ontsluitingsweg aan te leggen.

Ten westen van rijksweg 2 is tussen de kruising Liempdse Barrier en de Hokkelstraat een parallelweg geprojecteerd. De huidige provinciale weg Sint-Oedenrode-Oirschot (Nieuwstraat) wordt via een viaduct over de verdiept gelegen rijksweg gevoerd. Doordat de Nieuwstraat op maaiveldniveau dient te blijven is de verdiepte ligging van de rijksweg hier bepaald door de doorrijhoogte onder het viaduct Nieuwstraat (Quatre Bras). Ten westen van de nieuwe rijksweg wordt een kruising gemaakt van de Noord-Zuid ontsluitingsweg en de Nieuwstraat. Deze kruising dient met verkeerslichten beveiligd te worden vanwege de verkeersintensiteiten op de kruisende wegen en ten behoeve van een veilige afwikkeling van het fietsverkeer.

Ter plaatse van de Speelheideweg zal een fiets-voetgangersoverbrugging worden gemaakt om het fietsverkeer buiten de aansluiting van de Willem de Zwijgerweg op rijksweg 2 te kunnen afwikkelen en de relatie tussen woon- en recreatiegebied te kunnen versterken. Deze fiets-voetgangersverbinding zal enigszins verhoogd over rijksweg 2 worden gevoerd, omdat de rijksweg hier al stijgt, om over de Willem de Zwijgerweg te kunnen worden gevoerd.

Direct ten zuiden van de verdiepte ligging is de aansluiting van de Willem de Zwijgerweg op rijksweg 2 gesitueerd, waarbij de huidige rijksweg 2 (Boschdijk, vanuit Eindhoven Noord) als belangrijkste verbinding onder de (hoog gelegen) rijksweg wordt doorgevoerd.

De verbindingswegen van en naar de rijksweg sluiten aan op deze afgebogen Boschdijk. Op ca. 100 m' afstand van de verbindingswegen van en naar de rijksweg sluit de Willem de Zwijgerweg haaks aan op de afgebogen Boschdijk. De Noord-Zuid ontsluitingsweg op het oude rijkswegtracé wordt ter plaatse van de Willem de Zwijgerweg in westelijke richting uitgebogen om haaks aangesloten te worden op de Willem de Zwijgerweg.

De voornoemde kruispunten worden ten behoeve van de verkeersveiligheid beveiligd met verkeersregelininstallaties. Verder zal de Boslaan tussen de NCB-weg en de fiets-voetgangersoverbrugging ter plaatse van de Speelheideweg worden verhard ten behoeve van het ontsluitings- en fietsverkeer.

6.2. Dwarsprofielen.

Gelet op de tracé-beslissing van de minister van Verkeer en Waterstaat en de ROA* is voor de hoofdrijbanen van de om te bouwen rijksweg 2 uitgegaan van het normaal dwarsprofiel van een 2x2-strooks autosnelweg. De middenberm wordt 6,00 m' breed (gemeten tussen de binnenkant van de kantstrepen). De rijstrookbreedte bedraagt 3,50 m' en langs de rechterzijde van de rijbaan wordt een vluchtstrook van 3,00 m' aangebracht. Voor de zijbermen op weghoogte is uitgegaan van een minimumbreedte van 3,00 m'; maar in verband met de landschappelijke inpassing variëren de ontworpen bermbreedten tot ca. 15,00 m'. De geluidwerende voorzieningen in het kader van de Wet Geluidhinder kunnen op de bermen en taluds worden opgericht. Het dwarsprofiel van de viaducten sluit aan bij het wegprofiel.

6.3. Aansluitingen op de rijkswegenstructuur en de provinciale wegenstructuur.

6.3.1. Willem de Zwijgerweg.

In het plangebied zijn voor de gemeente Best twee aansluitingen op de rijksweg voorzien. De aansluiting Willem de Zwijgerweg blijft op dezelfde plaats. Om het verkeersaanbod op een veilige manier te verwerken wordt de vormgeving van de kruising Willem de Zwijgerweg aangepast. Volgens een prognose voor de periode 1995-2000 zal de aansluiting Willem de Zwijgerweg ca. 28.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm.) moeten verwerken. De Boschdijk (richting Eindhoven) zal dan naar verwachting ca. 20.000 mvt/etm. verwerken, de Willem de Zwijgerweg ca. 14.000 en de noord-zuid ontsluitingsweg op het oude rijkswegtracé ca. 4.000 mvt/etm.

6.3.2. De tweede aansluiting betreft de provinciale weg nr. 432 (voorheen S-19).

Huidige situatie.

In de huidige situatie is de S-19 de verbinding tussen de kommen van Sint-Oedenrode-Best-Oirschot. De verbinding loopt daarbij dwars door de kom van Best via de Nieuwstraat-Hoofdstraat. Reeds jaren is daarbij sprake van verkeersoverlast ten gevolge van het doorgaande verkeer. In het provinciaal secundaire wegenplan '68 was dan ook voorzien in de aanleg van een noordelijke omleiding om Best.

Situatie ten gevolge van de nieuwe provinciale wegenplannen.

Bij de herziening van de provinciale wegenplannen in 1986 is gestreefd naar een meer functionele ordening van de wegen.

In deze filosofie paste geen provinciale doorgaande verbinding Sint-Oedenrode-Best-Oirschot.

In het kader van deze functionele ordening werd geconstateerd dat de onderhavige weg alleen een functie zou moeten vervullen tussen de kommen van Sint-Oedenrode-Best enerzijds en Best-Oirschot anderzijds. Een omlegging Best is dan ook niet meer voorzien in het nieuwe wegenplan. De status van de weg werd daarmee samenhangend gewijzigd van secundaire weg in tertiaire weg. In de ordening van wegen werd daarbij een 4e orde aan deze wegen toegedacht. Deze ordening wordt tot uiting gebracht in de nieuwe nummering van de wegen. De S-19 wordt nu de tertiaire weg nr. 428 (Oirschot-Best) en 432 (Best-Sint-Oedenrode).

* Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen.

Consequentie van het nieuwe wegenplan.

Bij de planvorming ten aanzien van de ombouw van rijksweg 2 is steeds uitgegaan van een noordelijke omlegging Best. In het ombouwplan is dan ook voorzien in een aansluiting van Best aan de noordzijde.

In het uitwerkingsplan van het streekplan Midden en Oost-Brabant ten behoeve van onderhavige rijksweg is ter plaatse voorzien in een volledige aansluiting.

Het nu niet meer aanleggen van een noordelijke aansluiting zou enerzijds leiden tot een afwijking van het uitwerkingsplan, anderzijds tot ernstige verkeersproblemen op het lokale wegennet. Het provinciaal bestuur heeft dan ook toegezegd, gezien de in het verleden gewekte verwachtingen en toezeggingen, een financiële bijdrage te leveren ten behoeve van een noordelijke randweg (in lokale sfeer) die aansluit op het daarvoor geëigende lokale wegennet.

Ten behoeve van het doorgaande verkeer wordt de provinciale weg 432 direct op het noordelijke aansluitpunt van de rijksweg aangesloten. Hierdoor wordt voorkomen dat het lokale wegennet in Best wordt belast met verkeer vanuit het ten oosten van de rijksweg gelegen gebied (Son, Sint-Oedenrode) dat van de rijksweg gebruik wil maken. Voor het verkeer in de relatie tussen Sint-Oedenrode en Best blijft de Sint-Oedenrodeseweg ter beschikking staan.

6.4. De lokale wegenstructuur.

De lokale hoofdwegenstructuur zal worden afgestemd op de nieuwe situatie, die als gevolg van de ombouw van de rijksweg ontstaat. De belangrijkste gevolgen van deze ombouw tot autosnelweg voor Best zijn het vervallen van de aansluiting Quatre Bras en het als vervanging daarvan aanleggen van een nieuw, meer noordelijk gelegen aansluitpunt en het opheffen van een aantal ondergeschikte aansluitingen aan de huidige rijksweg. Als gevolg daarvan zal de bestaande verdeelfunctie, die de rijksweg voor het externe verkeer in relatie met Best vervult, verloren gaan.

Tussen de beide nieuwe aansluitpunten op de rijksweg zal daarom op de westelijke rijbaan van de huidige rijksweg een nieuwe wijkontsluitingsweg worden ingericht, die deze verdeelfunctie in de toekomst kan overnemen. In de lokale wegenstructuur zal deze weg tevens een belangrijke functie vervullen bij het verminderen van de noord-zuid gerichte verkeersstromen in het centrumgebied van Best.

Over het gedeelte tussen de Willem de Zwijgerweg en de langzaamverkeersroute in het verlengde van de Speelheideweg zal deze nieuwe ontsluitingsweg worden voorzien van vrijliggende fietspaden.

Tussen de Speelheideweg en de Nieuwstraat worden geen voorzieningen ten behoeve van het langzaam verkeer aangebracht. Over dit gedeelte kan dit worden afgewikkeld over de bestaande als woonstraat te handhaven parallelweg (Eindhovenseweg).

Op het tussen de Nieuwstraat en de noordelijke aansluiting aan de rijksweg gelegen wegvak van de gemeentelijke ontsluitingsweg kan ten behoeve van het langzame verkeer gelet op de ter plaatse verwachte verkeersintensiteit worden volstaan met aanliggende fietsstroken.

De Willem de Zwijgerweg blijft zijn aansluiting op de rijksweg behouden. De relatie met rijksweg 2 wordt echter iets minder direct, doordat deze verloopt via de afgebogen bestaande rijksweg 264. Deze weg, die direct op rijksweg 2 wordt aangesloten, verzorgt enerzijds de aansluiting van Eindhoven-noord op rijksweg 2, anderzijds blijft deze weg een belangrijke rol spelen in de relatie tussen Best-Eindhoven.

De aansluiting van de Kanaaldijk op deze weg zal na het gereedkomen van rijksweg 2 weer worden hersteld, waardoor een goede ontsluiting van het industrieterrein Noord is gegarandeerd.

Aan de noordkant van Best wordt een nieuwe randweg om het plan "Salderes" gerealiseerd. Deze zal via de nieuwe noordelijke aansluiting op de rijksweg een directe externe relatie tussen deze rijksweg en de westelijke woongebieden in Best gaan verzorgen, waardoor de verkeersdruk op het centrumgebied wordt verminderd.

Nabij de aansluiting "Best-noord" wordt deze randweg ook in contact gebracht met de nieuwe, op de westelijke rijbaan van de bestaande rijksweg gelegen, ontsluitingsweg.

Het viaduct dat ten behoeve van de aansluiting "Best-noord" over de rijksweg wordt gebouwd zal een extra rijbaan krijgen ten behoeve van het langzame- en het landbouwverkeer.

Hierdoor wordt een nieuwe relatie gecreëerd tussen de aan weerszijden van de rijksweg gelegen agrarische gebieden als vervanging voor de huidige verbinding via de Nieuwedijk en de Broekdijk.

De Hokkelstraat, een belangrijke ontsluitingsweg voor het ten noorden van Best gelegen buitengebied, wordt aangesloten op de noordelijke randweg van Salderes. Via deze weg ontstaat een verbinding naar zowel het westelijk gedeelte in Best (Hoofdstraat) als naar het oostelijk centrumgebied (via de nieuwe ontsluitingsweg over de westelijke rijbaan van de huidige rijksweg).

Bovendien wordt hierdoor aansluiting verkregen op de ten behoeve van het agrarische en langzame verkeer aan te leggen parallelweg op het viaduct van de noordelijke aansluiting.

6.5. Geluidwerende voorzieningen.

In de zin van de Wet geluidhinder komen in het plangebied de volgende situaties voor:

- a. nieuwe situatie (nieuwe weg, woningen bestaand);
- b. bestaande situatie (weg bestaand maar wordt gereconstrueerd terwijl woningen aanwezig zijn;
- c. idem als b, met dien verstande dat de woningen zijn geprojecteerd.

Voor de situaties genoemd onder a t/m c is de wegaanlegger verplicht een akoestisch onderzoek te verrichten. Eventuele geluidwerende maatregelen t.b.v. de onder a genoemde situatie komen ten laste van de wegaanlegger. Voor de situatie onder b en c is de gemeente mede-verantwoordelijk voor de voorgestelde voorzieningen welke worden betaald uit een subsidiepot van VROM.

In het als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegde "geluidhinderrapport rijksweg 2-Best Noord" worden de resultaten van het akoestisch onderzoek en gekozen maatregelen weergegeven.

6.6. Landschapsplan.

6.6.1. Inleiding.

De aanleg van een autosnelweg betekent normaal een belangrijke ingreep in het aanwezige landschap. Daarom is bij de ombouw van rijksweg 2 het tracé van de omgebouwde rijksweg zo veel mogelijk hetzelfde gebleven. Niettemin sluiten verloop van het tracé als de hoogteligging ervan niet

zonder meer aan op de structuur, de geomorfologie en de schaal van het gebied. Om de omgebouwde rijksweg zo goed mogelijk in te passen in het landschap en de weggebruiker een goede visuele begeleiding en oriëntatie te bieden, is op verzoek van Rijkswaterstaat door het Staatsbosbeheer een landschapsplan opgesteld, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

6.6.2. Landschappelijke basisstructuur.

Rijksweg 2 vormt een noord-zuid gerichte as tussen Den Bosch en Eindhoven, welke ten zuiden van Best aansluit op de oost-west gerichte verbinding rijksweg 58 en ten noorden op de oost-west gerichte verbinding rijksweg 65.

De weg doorsnijdt afwisselend dekzandruggen en beekdalen.

Landschappelijk is dit onder meer te zien aan de beplanting en het grondgebruik: voornamelijk naalddhout en akkerbouw op de dekzandruggen en populieren en grasland in de beekdalen.

Ter plaatse van de beekdalen wordt géén of een open beplanting aangebracht om het open karakter te kunnen handhaven. Ter plaatse van de dekzandruggen zal aangesloten worden op de vaak aanwezige laanbeplanting.

Ter plaatse van het bosgebied bij Best zullen bosachtige beplantingen worden aangebracht.

6.6.3. Beschrijving van het landschapsplan.

Rijkswaterstaat stelt in overleg met Staatsbosbeheer en de gemeente Best een landschapsplan op, dat gelijktijdig met de uitvoering van de reconstructie van rijksweg 2 wordt uitgevoerd. Dit landschapsplan zal binnen de bestemmingsplangrenzen kunnen worden uitgevoerd en door en voor kosten van Rijkswaterstaat.

In het onderstaande zal het landschapsplan trajectsgewijze van noord naar zuid worden toegelicht.

Vanaf de kruising Liempde Barrier in de gemeente Liempde tot de aansluiting van de provinciale weg nr. 432 is een laanbeplanting ontworpen aansluitend op de door populieren omzoomde weilanden.

Voor het gedeelte van de rijksweg tussen de beide aansluitingen in de gemeente Best (verdiepte ligging) zal in de besteksfase de beplanting nader gedetailleerd worden in overleg tussen de Rijkswaterstaat en de gemeente Best. De op de oude rijksweg te maken ontsluitingsweg zal voorzien worden van een laanbeplanting aansluitend op het stedelijk lanenstelsel.

Het gedeelte van de rijksweg tussen de Willem de Zwijgerweg en het Wilhelminakanaal wordt voorzien van bosbeplanting in aansluiting op de reeds aanwezige bossen.

De bestaande rijksweg (Boschdijk) zal voorzien worden van een laanbeplanting.

Het landschapsplan zoals dat is opgesteld door het Staatsbosbeheer is als bijlage bijgevoegd en maakt als zodanig onderdeel uit van dit plan.

7. PLANECONOMISCHE ASPECTEN.

De aanleg van de rijksweg met bijbehorende werken (zoals onder meer blijkt uit het landschapsplan van de rijksweg) komt voor rekening van de Rijkswaterstaat. Het is mogelijk dat derden schade lijden als gevolg van de bepalingen van het bestemmingsplan of als gevolg van de aanleg van de weg en bijbehorende werkzaamheden zelf. Niet in alle gevallen kan dergelijke schade worden vergoed in het kader van de grondverwerving.

Hoewel de hierbedoelde schade een gevolg is van rechtmatig overheidshandelen, rust op de veroorzaker in beginsel de verplichting compenserende maatregelen te treffen. Dat kan op drie verschillende manieren gebeuren:

1. door de desbetreffende handeling een zodanige vorm en inhoud te geven dat de nadelen bij voorbaat worden gecompenseerd;
2. door de nadelen met behulp van indirecte maatregelen te compenseren;
3. door een financiële uitkering te verstrekken voor het nadeel dat niet voldoende wordt gecompenseerd door de onder 1 en 2 bedoelde maatregelen.

In het laatste geval spreekt men van bestuurscompensatie in geld.

De vraag of in een bepaald geval bestuurscompensatie in geld behoort te worden toegekend en, zo ja, tot welk bedrag moet worden beoordeeld aan de hand van de vier onderstaande normen:

1. Er moet sprake zijn van een voldoende hechte samenhang tussen de bestuurshandeling en het nadeel.
2. Geen nadeel wordt voor compensatie in aanmerking genomen als en voor zover dat nadeel geacht moet worden te behoren tot het normaal maatschappelijk risico van de getroffene, dan wel tot het extra door de getroffene aanvaarde risico.
3. Het nadeel behoort redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de getroffene te blijven.
4. De hoogte van de bestuurscompensatie wordt naar billijkheid bepaald.

Uit het bovenstaande blijkt dat deze normering nauw verwant is aan de schaderegeling uit artikel 49 WRO. In ieder geval zal de schade als bedoeld in artikel 49 WRO, die bij de gemeenteraad kan worden geclaimd, door de Rijkswaterstaat worden beoordeeld volgens de normen van de bestuurscompensatie.

Opdat deze gevallen op de daartoe geëigende wijze kunnen worden afgehandeld, draagt de gemeente de eventueel bij haar ingediende claims vooreerst ter behandeling over aan de minister van Verkeer en Waterstaat (i.c. de Rijkswaterstaat). Deze zal de claims dan behandelen, samen met claims voor het toekennen van bestuurscompensatie uit andere hoofde dan artikel 49 WRO.

Daartoe zal aan (een commissie van) onafhankelijke deskundigen worden verzocht de claim te beoordelen en ter zake advies uit te brengen. Na het uitbrengen van het advies zal de minister over de eventuele toekenning van bestuurscompensatie in geld beslissen. De beslissing zal, met de daaraan ten grondslag liggende gegevens en de motivering aan de belanghebbende en aan de gemeente worden meegedeeld (Betreft het claims die geen verband houden met artikel 49 WRO, dan wordt de beslissing alleen aan belanghebbende meegedeeld).

Omdat op bovenstaande wijze de vergoeding van de eventuele schade die voortvloeit uit de bepalingen van het bestemmingsplan "anderszins" is verzekerd, behoeft de gemeenteraad geen schadevergoeding uit hoofde van artikel 49 WRO meer toe te kennen. De raad zal de claim daarom afwijzen, tenzij zij van mening is dat de toegekende bestuurscompensatie onvoldoende is. De raad kan dus een hogere vergoeding toekennen, maar in dat

geval worden de extra kosten niet door de Rijkswaterstaat gedragen. Het kan voorkomen dat bij toepassing van het stelsel van bestuurscompensatie wordt geconcludeerd dat er geen gronden zijn bestuurscompensatie in geld toe te kennen. Omdat de normen voor toekenning van bestuurscompensatie ruimer zijn dan die voor toepassing van artikel 49 WRO zal dat betekenen dat in een dergelijk geval de claim ook ex artikel 49 WRO moet worden afgewezen.

Wordt de claim voor planschade door de gemeenteraad afgewezen omdat reeds anderszins schadevergoeding is verzekerd of omdat er geen gronden zijn schadevergoeding toe te kennen, dan kan de indiener van de claim daartegen beroep op de Kroon instellen. Ook kan hij tegen de hoogte van een eventuele schadevergoeding opkomen. De Kroon kan dan alsnog beslissen dat wel schadevergoeding, dan wel een hogere schadevergoeding op zijn plaats is. Is dat het geval dan zal het Rijk de alsdan ten laste van de gemeente komende planschade terugbetalen.

8. BESTEMMINGEN.

8.1. Verkeersdoeleinden I.

Gebieden met waarop verhardingen voor het wegverkeer c.a. en landschappelijke groenvoorzieningen worden aangelegd.
In artikel 3 is gespecificeerd om welke wegen het gaat en wat de bouwmogelijkheden zijn.

8.2. Verkeersdoeleinden II.

Heeft betrekking op het gedeelte van de Boslaan, dat onverhard blijft.

8.3. Agrarisch gebied.

Deze bestemming geldt voor enkele agrarische percelen die in het kader van de ombouw van de rijksweg hun functie kunnen behouden. De bouw van kleine hulpgebouwtjes is onder voorwaarden mogelijk.

8.4. Bos, bosschages en houtwallen.

Betreft de gronden tussen het te verharden gedeelte van de Boslaan en de rijksweg, welke thans de bestemming "landelijk gebied" hebben.

8.5. Groenvoorzieningen.

Deze bestemming geldt voor de gronden die in het kader van de wegaanleg worden ingericht als groenvoorziening met een ander karakter dan de in 8.4. bedoelde landschappelijke inpassing; de voorziening zal een meer "stedelijk" karakter hebben met een laagblijvende beplanting met incidentele boomaanplant. De bestemming heeft ook betrekking op de groenvoorziening met geluidwal in het woongebied Speelheide.

8.6. Woondoeleinden.

Betreft de in het plangebied gelegen woningen. De bestemingsregeling is inhoudelijk gelijk aan die van het plan "Buitengebied". Voor twee percelen aan de Boslaan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, teneinde de bouw van in totaal 4 woningen mogelijk te maken.

8.7. Bedrijven.

Deze bestemming geldt voor bestaande bedrijfsterrein aan de Sint-Oedenrodeseweg. Dit gebruik, dat ook is toegestaan volgens het plan in hoofdzaak, kan op het overblijvende gedeelte van het terrein worden gecontinueerd.

Aan de aard van de bedrijvigheid zijn voorwaarden gesteld door middel van koppeling aan de Categoriele indeling van bedrijfsvestigingen.

8.8. Verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Deze bestemming betreft een drietal lokaties:

- het bestaande verkooppunt bij het "Zwarte Bakje", welk punt gehandhaafd kan blijven. De ontsluiting van het perceel vindt plaats via de parallelweg;
- het bestaande verkooppunt aan de Eindhovenseweg, welk punt eveneens gehandhaafd kan blijven;
- een geprojecteerd verkooppunt aan de Boschdijk; deze mogelijkheid is opgenomen om een bestaand verkooppunt dat in het kader van de aanleg van de nieuwe rijksweg niet gehandhaafd kan worden, te kunnen verplaatsen.

8.9. Voorziening openbaar nut.

Deze bestemming geldt voor een terrein nabij de Salderes; op dit terrein zal een ondergrondse waterberging worden aangelegd.

9. VERSLAG VOOROVERLEG.

In het kader van het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening bedoelde vooroverleg is het ontwerp-plan ter beoordeling toegezonden aan de volgende instanties:

1. de Provinciale Planologische Commissie;
2. Rijksverkeersinspectie district Zuid-West;
3. De Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg in de provincie Noord-Brabant;
4. het Waterschap De Dommel;
5. De Rijksconsulent Handel, Ambacht en Diensten;
6. de Gemeente Eindhoven;
7. Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Noord-Brabant (Ministerie van Defensie);
8. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in de provincie Noord-Brabant en Limburg;
9. de Inspecteur van de Volkshuisvesting in de provincie Noord-Brabant;
10. de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat;
11. de Directeur Landbouw en Voedselvoorziening in de provincie Noord-Brabant;
12. Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Brabant;
13. het provinciaal bureau van de Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noord-Brabant;
14. de Gewestelijke Raad van het Landbouwschap voor Noord-Brabant;
15. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Liempde.

In de navolgende tekst zijn de binnengekomen reacties van de onder 1, 2, 4, 5 en 7 vermelde instanties integraal weergegeven; daarbij is tevens het gemeentelijk standpunt vermeld. De overige instanties hebben bericht dat het ontwerp-plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen c.q. hebben verwezen naar het advies van de PPC dan wel hebben geen reactie kenbaar gemaakt.

rijksverkeersinspectie
district zuid-westGEMEENTE BEST
INGEKOMEN

17 FEB 1987

Nr. A.93.822het College van Burgemeester
en Wethouders van de
gemeente Best
Postbus 50
5680 AB BEST

uw brief van: 18 december 1986

Breda, 11 februari 1987

VK,

uw kenmerk: VROM/vR/JS

ons kenmerk: RVI/ZW-Plan/

toestelnummer: 23

onderwerp: vooroverleg ontwerp-
best.- plan "RW2 Best-Noord"

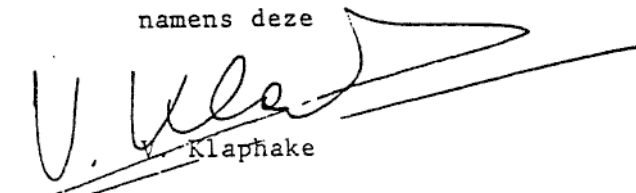
bijlage(n): - 721127

verzonden: 15 77

Onder dankzegging voor de toezending van het bovenvermelde plan ik hierbij uw aandacht voor het navolgende.

In zijn algemeenheid geeft het plan geen aanleiding tot het maken opmerkingen. De plankaarten en de toelichting gaan weliswaar niet op de gevolgen van de voorgenomen verbetering van RW2 voor de op vervoerontsluiting van Best, doch ervan uitgaande dat de huidige route Eindhoveneweg - Kanaaldijk V.V. op gelijke wijze kan blijven functioneren als nu het geval is, kan instemming worden betuigd met het plan.

Tot slot maak ik u attent op de adreswijziging van mijn dienst per 1-3-1987 gehuisvest zal zijn op het onderstaande adres:

Rijksverkeersinspectie district Zuid-West
Postbus 90115
4800 RA Breda.Coll.: *B*De Rijkshoofdinspecteur van het verkeer
in het district Zuid-West
namens deze
Klaphake

Brief van de Rijkshoofdinspecteur van het verkeer in het district Zuid-West d.d. 11 februari 1987, kenmerk RVI/ZW-Plan/721127.

Reactie Gemeente.

Geen opmerkingen.



WATERSCHAP DE DOMMEL

Aan
het college van burgemeester
en wethouders van Best
Postbus 50
5680 AB BEST

ons kenmerk: 86.3067
uw kenmerk: VROM/vR/JS
uw brief van: 18-12-1986
onderwerp: voorontwerp-bestemmingsplan
"Rijksweg 2 Best Noord"; overleg
ex. art. 10 BRO

Boxtel, 27 januari 1987
verzonden: 30 JAN. 1987
bijlagen:

GEMEENTE BEST
INGEKOMEN

03.FEB1987

Geacht college,

Nr. A.93.731

In antwoord op uw bovenvermelde brief delen wij u het volgende mede.

1. Het geprojecteerde wegtracé c.a. wordt op diverse plaatsen gekruist door watergangen van overwegend belang voor de waterbeheersing. Ook loopt langs een gedeelte van het geprojecteerde weglichaam een watergang van overwegend belang voor de waterbeheersing die in onze administratie de code Do. 101 heeft.

Op de betreffende percelen is de bestemming "verkeersdoeleinden I verharde wegen" gelegd.

Wij wijzen u er op dat de onderhavige watergangen, daar zij van overwegend belang zijn primair als waterstaatkundige voorzieningen moeten worden aangemerkt.

Wij hebben dan ook bezwaar tegen de bestemming verkeersdoeleinden (verharde wegen) voorzover deze zich uitstrekt over bedoelde watergangen zonder dat recht wordt gedaan aan de aanwezigheid c.q. betekenis van deze waterstaatkundige voorzieningen. Wij verzoeken de omschrijving van de bestemming met inachtneming van onze opmerking aan te passen.

Brief van het dagelijks bestuur van het Waterschap De Dommel d.d. 27 januari 1987, kenmerk 86.307.

Reactie Gemeente.

1.

Aan het verzoek is gevolg gegeven.

In dit verband wijzen wij er op dat voor een aantal handelingen met betrekking tot de watergangen ontheffing is vereist ingevolge het Reglement op de watergangen in Noord-Brabant. Voor nadere inlichtingen daarover kunt u zich wenden tot de heer van de Ven, toestel 311 van onze technische dienst.

2. In het plangebied is een bufferbassin van ons waterschap geprojecteerd, op welk waterstaatswerk de bestemming "voorziening openbaar nut" is gelegd.

Als bebouwingsvoorschriften zijn o.a. de bepalingen opgenomen, dat de hoogte van de waterberging over een oppervlak van ten hoogste 50 m² maximaal 0,5 m' mag zijn en het oppervlak van het pompgebouw ten hoogste 25 m² met een hoogte van maximaal 2,5 m'.

Met betrekking tot deze bepalingen merken wij op dat, het maaiveld ter plaatse van het bufferbassin op 14.00 m + N.A.P. komt te liggen. Het peil van het bassin zelf is 14.20 m + N.A.P. Het zal nog afgedekt worden met een laag grond van 40 cm zodat het peil gebracht wordt op 14.60 m + N.A.P.

De maalgangen van de vijzels zijn gelegen op een peil van 14.75 m + N.A.P. en hebben een oppervlak van $\pm$ 30 m².

Het pompgebouw krijgt een oppervlak van 55 m² met een hoogte van 18.00 m + N.A.P. Dit is 4 m' boven maaiveld. De oppervlakte van het pompgebouwtje is afwijkend van de maten zoals op de tekeningen behorend bij de bouwvergunning d.d. 29 juli 1986 staan aangegeven. De reden hiervan is dat ten behoeve van de electravoorzieningen een traforuimte opgenomen moest worden in het pompgebouw.

Het lijkt ons gewenst dat de bouwvoorschriften aan deze nieuwe omstandigheden worden aangepast. Gaarne vernemen wij van u of in verband met de vergroting van de oppervlakte van het pompgebouw een wijzigingsvergunning moet worden aangevraagd. Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de heer Brands van onze technische dienst, toestel 315.

3. De rioolwaterpersleiding Best - Sint-Oedenrode loopt gedeeltelijk door het plangebied. Dit gedeelte zal bij de aanleg van de weg vervangen worden door een transportriool $\varnothing$ 1000 mm, dat op 10 meter uit het hart van de bestaande leiding komt te liggen. Het is gewens op de plankaart het nieuwe transportriool aan te geven alsmede de

2. De maatvoering in de voorschriften is overeenkomstig verzoek aangepast.

3. Bedoeld transportriool is thans op de plankaart opgenomen. De beperkingen ten gevolge van de leiding met betrekking tot het grondgebruik zijn in artikel 3 opgenomen.

zakelijke rechtstrook van 3 meter aan weerszijden van dit transport
riool. Uit de met u gesloten zakelijk rechtsovereenkomst vloeit een
aantal beperkingen voort ten aanzien van het gebruik van de gronden
gelegen binnen de zakelijke rechtstrook.

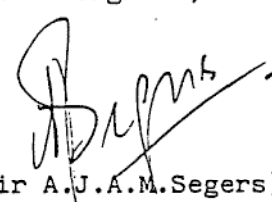
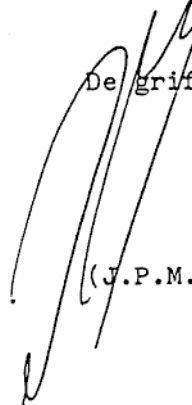
Wij verzoeken u met betrekking tot het transportriool en de
zakelijke rechtstrook aan het ingevolge de bestemming toegelaten
gebruik van de betreffende gronden nadere beperkingen op te leggen
in de zin van voormelde overeenkomst.

Hoogachtend,

Het dagelijks bestuur,

De griffier,

De watergraaf,



(J.P.M.v.d.Eerden) (ir A.J.A.M.Segers)

TER KENNISNAME

 Ministerie van Economische Zaken

GEMEENTE BEST
INGEKOMEN

03.FEB1987

Nr. A.93.732

Aan: Secr. voor de gem. plannen
van de Prov. Planologische
Dienst
Brabantlaan 1
5216 TV DEN BOSCH

Datum 27 januari 1987

Kenmerk 87.023 Gr

Onderwerp ontwerp-bestemmingsplan "Rijksweg 2 Best-Noord"
van de gemeente Best.
Brief d.d. 18-12-'86. No. VROM/vR/JS

Bij het hierbovengenoemd ontwerp-plan, door de gemeen-
te Best mij toegezonden in het kader van het voorover-
leg ex art. 10 BRO., zou ik het volgende willen op-
merken.

In art. 1, begripsbepalingen, dient het begrip "am-
bachtelijk bedrijf" te worden omschreven als:
"Een bedrijf, dat is gericht op het geheel of over-
wegend door middel van handwerk vervaardigen, bewer-
ken of herstellen van goederen".

In art. 9, sub 1 a is sprake van een categorale inde-
ling van bedrijfsvestigingen. Bij het ontbreken van
een Staat van Inrichtingen bij het mij ter beschikkin-
staande plan ga ik ervan uit dat het hier betreft de
St.v.I. conform het Structuurschema Bedrijventerreinen

In artikel 9 sub 5a wordt een vrijstellingsmogelijk-
heid t.b.v. detailhandel in ter plaatse vervaardigde,
bewerkte of herstellde goederen omschreven. Overeen-
komstig het K.B. Nuenen, Telefoonstraat Noord ware de
omschrijving te wijzigen in "ter plaatse vervaardigde
of geproduceerde goederen"

In artikel 9 sub 5 b wordt omschreven de vrijstelling
mogelijkheid t.b.v. detailhandel in volumineuze goe-
deren zoals bouwmarkten, caravan- en botenhandel,
meubelhandel, garagebedrijf/bandenhandel, handel in
keukens, sanitair enz. De hier aangegeven mogelijk-
heden acht ik, mede gezien de relatie tot de functie
en ligging van dit gebied, veel te ruim.

Directoraat-
Generaal
voor handel,
ambacht en
diensten

Rijksconsulent-
schap
in de provincie
Noord-Brabant

St. Josephstraat 93
5017 GD Tilburg

Telefoon
013 240.121

Ministerie van Economische Zaken

GEMEENTE BEST
INGEKOMEN

03 FEB 1987

Nr. H.93.732Aan: Secr. voor de gem. plannen
van de Prov. Planologische
Dienst
Brabantlaan 1
5216 TV DEN BOSCH

Datum 27 januari 1987

Kenmerk 87.023 Gr

Onderwerp ontwerp-bestemmingsplan "Rijksweg 2 Best-Noord"
van de gemeente Best.
Brief d.d. 18-12-'86. No. VROM/vR/JS

Bij het hierbovengenoemd ontwerp-plan, door de gemeen-
te Best mij toegezonden in het kader van het voorover-
leg ex art. 10 BRO., zou ik het volgende willen op-
merken.

In art. 1, begripsbepalingen, dient het begrip "am-
bachtelijk bedrijf" te worden omschreven als:
"Een bedrijf, dat is gericht op het geheel of over-
wegend door middel van handwerk vervaardigen, bewer-
ken of herstellen van goederen".

In art. 9, sub 1 a is sprake van een categorale inde-
ling van bedrijfsvestigingen. Bij het ontbreken van
een Staat van Inrichtingen bij het mij ter beschikkin-
staande plan ga ik ervan uit dat het hier betreft de
St.v.I. conform het Structuurschema Bedrijventerreinen

In artikel 9 sub 5a wordt een vrijstellingsmogelijk-
heid t.b.v. detailhandel in ter plaatse vervaardigde,
bewerkte of herstellde goederen omschreven. Overeen-
komstig het K.B. Nuenen, Telefoonstraat Noord ware de
omschrijving te wijzigen in "ter plaatse vervaardigde
of geproduceerde goederen"

In artikel 9 sub 5 b wordt omschreven de vrijstelling
mogelijkheid t.b.v. detailhandel in volumineuze goe-
deren zoals bouwmarkten, caravan- en botenhandel,
meubelhandel, garagebedrijf/bandenhandel, handel in
keukens, sanitair enz. De hier aangegeven mogelijk-
heden acht ik, mede gezien de relatie tot de functie
en ligging van dit gebied, veel te ruim.

Directoraat-
Generaal
voor handel,
ambacht en
diensten

Rijkscensu-
lent-
schap
in de provincie
Noord-Brabant

St. Josephstraat 93
5017 GD Tilburg

Telefoon
016 250-125

Brief van de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten d.d. 27 januari 1987, nr. 87.023 Gr.

Reactie Gemeente.

De voorschriften zijn overeenkomstig de opmerkingen aangepast.



Ministerie van Economische Zaken

M.i. kan worden ingestemd met de vestiging van detailhandel in auto's, boten en caravans.

Het begrip volumineuze goederen ware in eerste instantie hiertoe te beperken.

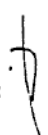
Voor wat betreft de detailhandel in keukens en sanitair dient in een vrijstellingsprocedure het horen van mij dienst te worden aangegeven.

De detailhandel in meubelen en bouwmarkt tenslotte is slechts toelaatbaar indien hierbij het rijks- en provinciaal beleid terzake van detailhandel buiten winkelgebieden is gevolgd, waarbij mijn dienst eveneens dient te worden gehoord. (Regeringsstandpunt Perifere Detailhandelsvestigingen, T.K. stuk 18786, 15 mei 1986).

In tegenstelling tot hetgeen vermeld is in artikel 9 sub 6 wordt terzake van deze problematiek voor art. 9 sub 5 geen procedure in artikel 12 sub V aangegeven.

Het Ministerie van Economische Zaken
De Rijksconsulent in de provincie
Noord Brabant.

ing. J.R.M. Kraakman

coll: 

i.a.a: gem. Best.

Ministerie van Defensie

Dienst Gebouwen Werken en Terreinen
Directie Brabant

GEMEENTE BEST
INGEKOMEN

02 OKT 1987

Nr. _____

Postbus 90195
4800 RN Breda
Telefoon 076-27 49 11

— Het College van Burgemeester
en Wethouders van Best
Postbus 50
5680 AB BEST.

Uw brief

Uw kenmerk

Ons nummer

Datum

Onderwerp

Vorbereidings-
besluit.

H.9007/7.342

30 september 1987

1. In antwoord op het mij toegezonden raads-
besluit van 30 maart 1987, waarbij werd verklaard dat
een bestemmingsplan wordt voorbereid voor het noorde-
lijke gedeelte van de te herstructureren Rijksweg 264,
deel ik Uw College het volgende mede.

2. Het plangebied is in het zuiden nog juist
gelegen onder het hellend vlak 1:7 behorende tot de
invliegfunnel van vliegbasis Eindhoven.

3. Omdat de obstakelhoogtebeperking aldaar
reeds 120 m + NAP bedraagt en vervolgens nog oploopt
tot 150 m + NAP, heeft dit evenwel geen consequenties
voor de planvorming.

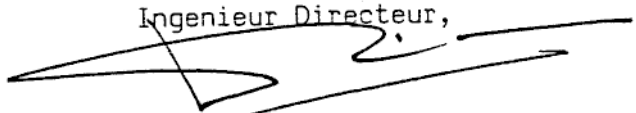
4. Uit het oogpunt van bescherming van het
defensie-belang heb ik dan ook op voorhand geen be-
zwaren tegen de reconstructie-werken.

5. Voor de toezending van het voorbereidings-
besluit dank ik U zeer.

MS/JD

Koll: 

De Eerst aanwezende
Ingenieur Directeur,


H. J. RIETVELD.
Kolonel der Genie

Bijlagen

Bezoekadres
Fellenoordstraat 162

Doorkiesnummer
273272

Verzoeken bij beantwoording datum, nummer en onderwerp te vermelden.

Brief van het Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en
Terreinen, Directie Brabant d.d. 30 september 1987, nr. H.9007/7.342

Reactie Gemeente.

Geen opmerkingen.



Provincie Noord-Brabant

Justitie exemplaar.

Provincie
Correspondentie-adres
Postbus 4000, 5200 CA 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 441111

Provinciale Planologische Commissie
Subcommissie voor de Gemeentelijke Plannen

Verzonden
telefoon 073-612612

25 MAART 1987

Ons kenmerk: 8701897
Uw kenmerk: VROM
Afdeling: ROB
Doorkiesnr.: 812393 (C.v.d. Meijden)
Bijlagen: 1
Datum: 19 maart 1987
Onderwerp: ontwerp-bestemmingsplan
Rijksweg 2 Best-Noord.

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente
BEST

Antwoord op brief d.d.
18 december 1986.

GEMEENTE BEST
INGEKOMEN

27. MAI 1987

Nr. A.94.110

Geacht college,

Bovenbeschreven aangelegenheid is behandeld in de vergadering van de commissie voor de gemeentelijke plannen d.d. 9 maart 1987.

De opmerkingen welke de commissie uw college ten aanzien van dit plan wil kenbaar maken zijn vervat in bijgaande adviesnota. De zwaarte van de gemaakte opmerkingen is onderscheiden in drie categorieën, zulks op grond van de Nota inzake overleg bij voorbereiding van een structuur- of bestemmingsplan, aangeboden bij brief van 29 november 1984.

Hoogachtend,
de secretaris,

(drs C.J.M. van der Meijden).



Adviesnota.

Best; ontwerp-bestemmingsplan "Rijksweg 2 Best-Noord".

Planbeschrijving.

Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een gedeelte van RW 2 met aansluitingen en kruisingen tussen het Wilhelminakanaal en de gemeentegrens met Liempde. In het plan wordt tevens voorzien via wijzigingsbevoegdheid, in de bouw van 3 vrijstaande woningen en de aanleg van een ondergrondse waterberging ten behoeve van het Waterschap de Dommel.

I. Planologische uitgangspunten.

1. Algemeen.

In februari 1979 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het tracé van RW 2 vastgesteld volgens model 10B ster uit de nota RW 2/64 van R.W.S..

Daaropvolgend is door GS op 7 december 1983 het Uitwerkingsplan Wegverbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven vastgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan is in overeenstemming met dat uitwerkingsplan.

In de commissievergadering van 8 juli 1985 is het ontwerpplan van het aansluitende gedeelte, tussen het Wilhelminakanaal en de aansluiting op RW 58, aan de orde geweest. Met dat plan kon in principe worden ingestemd.

2. Inhoudelijke aspecten.

a. In het kader van de ombouw/aanleg van RW 2 zullen aan de oostzijde van de huidige rijksweg ± 30 woningen moeten worden gesloopt. Teneinde voor enige mensen met een sterke sociale binding met het desbetreffende gebied de mogelijkheid te kunnen bieden tot hervestiging is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het oprichten van een 3-tal vrijstaande woningen.

De wijzigingsbevoegdheid is gelegd binnen een gebied dat vrijwel uitsluitend voor burgerbouw in gebruik is en als zodanig is bestemd. De geluidsbelasting ten gevolge van de rijksweg zal ter plaatse, mede door het treffen van al voor andere woningen noodzakelijke, voorzieningen (scherm) beneden de 50 dD(A) blijven.

De commissie kan gelet op de concrete situatie hiermee instemmen. Wel acht de commissie het gewenst dat de uitgangspunten van de terugbouwmogelijkheden (sociaal/medisch) verder worden uitgewerkt in de toelichting.

Cat. II

b. In het bestemmingsplan is tevens voorzien in een verlegging van de Provincialeweg 432 (voormalige S 19) en een aansluiting daarvan op de nieuwe rijksweg. In het gedeeltelijk goedgekeurde bestemmingsplan "Buitengebied", R.B. 23 augustus 1982, GS 25 januari 1984 G nr. 105312, was deze oostelijke omlegging ook reeds opgenomen, doch op grond van onvoldoende motivering is hieraan goedkeuring onthouden.

Brief van de Provinciale Planologische Commissie, Subcommissie voor de Gemeentelijke Plannen d.d. 19 maart 1987, nr. 870.1897.

Reactie Gemeente:

I. Planologische uitgangspunten.

1. Algemeen.

--

2. Inhoudelijke aspecten.

- a. Aan het verzoek om de uitgangspunten voor de terugbouw mogelijkheden nader uit te werken, is niet tegemoetgekomen. Naar het oordeel van het gemeentebestuur legt de relatie tussen herbouwmogelijkheid en sociale binding met het gebied een onnodige beperking op aan de bouw van enkele woningen. Tegen de bouw van bedoelde woningen bestaat geen enkel overwegend planologisch bezwaar. Daarbij is overwogen dat - afgezien van de forse ingreep in dit gebied vanwege de aanleg van de rijksweg - de mogelijke bouwpercelen aan de Boslaan in een gebied liggen dat als kernrandzone van het buitengebied kan worden aangemerkt. De bebouwing in dit gebied bestaat thans reeds uitsluitend uit burgerwoningen.

b. --

Ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan zijn de consequenties nagegaan van het niet aanleggen van deze omlegging en aansluiting daarvan op de rijksweg ten opzichte van het handhaven van het huidige tracé.

Een en ander zou in de nieuwe situatie leiden tot een onaanvaardbare verkeersdruk op onder andere de westelijke parallelweg en de kruisingen langs de nieuwe rijksweg.

Door de aanleg van de rijksweg vindt tevens een wijziging plaats van de ontsluitingsstructuur van Best. De centrale aansluiting van de Nieuwstraat op de huidige rijksweg komt daarmee te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een zuidelijke aansluiting (Willem de Zwijgerweg) en een noordelijke aansluiting (ter plaatse van de te realiseren noordelijke randweg/oostelijke omlegging Provincialeweg 432).

Een handhaving van de huidige provincialeweg leidt dan tevens tot aanhaking op het gemeentelijk wegensstelsel dat hier minder voor geschikt is. Op grond van bovenstaande is gekozen voor een omlegging van de provincialeweg.

De commissie kan hiermede instemmen. (Bij brief van 8 oktober 1985 G nr. 138.648 heeft ook het college van GS met voornoemde omlegging ingestemd).

- c. In voornoemd bestemmingsplan "Buitengebied" was ook voorzien in een westelijke omlegging van de S 19. Voor wat dit gedeelte betreft is in verband met een functieverandering van deze weg niet meer voorzien in een omlegging (zie Provinciale Wegenplannen 1986).

Gezien de planontwikkeling van de rijksweg zal daarvoor in de plaats een lokale randweg worden aangelegd. De tracerings is nog nader onderwerp van studie. Te zijner tijd zal hiervoor een apart bestemmingsplan worden opgesteld.

Bij het nu voorliggende bestemmingsplan is echter nog uitgegaan van een provinciale omleiding. De aanzet voor deze omlegging is nog in dit bestemmingsplan opgenomen. De wijziging in de functie van de omlegging heeft geen gevolgen voor de aansluiting op de rijksweg zelf (1/2 klaverblad) doch wel voor de verdere vormgeving en situering.

Naar verwachting zal deze wijziging geheel binnen de nu gelegde verkeersbestemming kunnen worden gerealiseerd. De commissie kan instemmen met deze gewijzigde functie van de omlegging en de vorm van een lokale randweg. Zij acht het wel gewenst dat in het vastgestelde plan nader inzicht wordt verschaft in de situering van de weg, met name voor wat betreft het gedeelte aansluitend aan de rijksweg.

Cat.II

Ten behoeve van het Waterschap de Dommel is nabij bovenbedoeld aansluitpunt voorzien in de aanleg van een ondergrondse waterberging. Hiermee kan worden ingestemd.

c.

De situering van bedoelde rondweg is momenteel in studie bij een projectgroep waarin Gemeente en Provincie vertegenwoordigd zijn. Een standpuntbepaling wordt in de loop van 1988 verwacht. Het gevraagde inzicht kan derhalve thans niet gegeven worden.

3. Resultaten inspraak Wet R.O..

Tijdens de door de gemeente ten behoeve van dit bestemmingsplan gehouden inspraakavond is onder meer ten aanzien van de oostelijke omlegging van de Provincialeweg 432 bezwaar tegen de situering geuit in verband met de minder gunstige perceelsdoorsnijdingen.

Deze bezwaren zijn voor de gemeente aanleiding geweest de situering nader te bezien. Het bleek dat door een enigszins verschuiven in noordelijke richting en verlenging van de omlegging (eerdere aanvang) aan de bezwaren tegemoet kan worden gekomen. De gemeente is voornemens in bovenstaande zin het bestemmingsplan aan te passen.

De commissie kan met deze intentie instemmen.

II. Ruimtelijke inrichting.

Van de zijde van het Landbouwschap zijn opmerkingen gemaakt ten aanzien van de ruimtelijke inrichting (profiel) van de weg, inclusief de parallelwegen en landschappelijke inpassing. Gesteld wordt dat zonder noodzaak een te ruim beslag wordt gelegd op landbouwgronden.

Bezwaren tegen het profiel zijn gebaseerd op twee overwegingen die hier inclusief nadere toelichting onverkort worden aangehaald.

"a. Het handhaven van zeer ruime zijbermen langs de hoofdrijbaan, ondanks dat ter plaatse de aanwezige fietspaden en de beplanting komen te vervallen. Volgens de toelichting (bladzijde 9) zou uitgegaan zijn van zijbermen met een minimum breedte van 3 meter. Blijkens de dwarsprofielen I en II bedraagt de zijbermbreedte 6 à 7 meter.

b. Het hanteren van zeer ruime beplantingsstroken c.q. plantbermen langs de parallelwegen, variërend van 6 meter bij een enkele bomenrij tot 10,50 meter bij een dubbele bomenrij.

Een en ander leidt ertoe dat bij handhaving van de bestaande rijksweg toch beslag wordt gelegd op een strook grond van 24,5 meter aan de westzijde en een strook grond variërend van 12,50 meter (zonder parallelweg) tot 21,5 meter (inclusief parallelweg) aan de oostzijde.

Dit beslag op landbouwgrond brengt in het bijzonder nadelige gevolgen met zich mee, in de gevallen waar het betrekking heeft op delen van de huiskavels van de agrarische bedrijven, gevestigd aan de adressen Bosseweg 59 en 61. Vooral voor het agrarisch bedrijf Bosseweg 59 levert grondafstand zo als voorgesteld grote problemen met zich mee in verband met de ruwvoeropslag en de bebouwingsmogelijkheden".

Inkrimping van het profiel tot de minimum maten en beperking van het landschapsplan acht het Landbouwschap noodzakelijk. Met betrekking tot bovenstaande opmerkingen overweegt de commissie het volgende.

Voor dit profiel is gekozen omdat op enige afstand een watervoerende sloot aanwezig is die gelet op de "natte" situatie in dit gebied niet kan worden gemist.

3. Resultaten inspraak Wet R.O.

Zie in dit verband ook het verslag van de gehouden inspraak, de terzake binnengekomen schriftelijke reacties en het standpunt van de Gemeente.

II. Ruimtelijke inrichting.

--

Gekozen is om deze sloot op de bestaande situatie te handhaven, waardoor aan die zijde, gelet op de afstand tussen de sloot en de hoofdrijbaan geen vangrail behoeft te worden aangelegd, hetgeen in landschappelijke zin te prefereren is boven het dempen van de sloot en het "naar binnen" aanleggen van de sloot.

Dit heeft tot gevolg dat aldaar is gekozen voor een wat ruimere uitvoering van het profiel. Verder is in het kader van de landschappelijke inpassing van de weg bewust gekozen voor de aanplant van een dubbele bomenrij, waardoor een laanbeplanting wordt gerealiseerd die de inpasbaarheid van de weg in positieve zin beïnvloedt.

Op basis van het bovenstaande kan de commissie instemmen met de uitgangspunten die aan het gegeven profiel ten grondslag liggen. Handhaving van het profiel en derhalve ook uitvoering daarvan acht de commissie dan ook van belang. Indien bestaande agrarische bedrijven daardoor op hun huispercelen schade lijden zal daaraan aandacht moeten worden besteed in het kader van de grondverwerving. De commissie acht het wel van belang dat de toelichting op dit punt wordt aangepast.

In het kader van de reeds plaatsgehad hebbende inspraak (zie hoofdstuk I.3. van deze adviesnota) hebben de direct belanghebbenden hierover geen opmerkingen gemaakt.

III. Geluidsaspecten.

1. Algemeen.

Het bij de plantoelichting gevoegde akoestisch onderzoek is in opdracht van de Rijkswaterstaat opgesteld, onder begeleiding van een groep, waarin naast de Rijkswaterstaat ook vertegenwoordigd waren de RIMH (eventueel vergezeld van medewerker Directie Geluid VROM), de gemeente en de PPD.

Het eindrapport d.d. oktober 1986 heeft de begeleidingsgroep niet meer besproken; met het maatregelenpakket heeft de groep in principe ingestemd.

Belangrijke keuze in het rapport, en voorafgaande daaraan in de begeleidingsgroep, is geweest het onderscheid in een weggedeelte waarbij sprake is van een reconstructie en een weggedeelte waarin sprake is van nieuwe wegaanleg. Van reconstructie is dan sprake over het gehele weggedeelte van de nieuwe rijksweg met uitzondering van het gedeelte tussen de Willem de Zwijgerlaan en de brug over het Wilhelminakanaal. Daar blijft een gebied tussen de oude en de nieuwe weg met een woning. In het rapport wordt zowel de geluidsbelasting van de rijksweg als de parallelweg getoetst aan de geluidsbelasting rijksweg in de huidige situatie (1985).

In een nader overleg d.d. 16 februari 1987 van de Rijkswaterstaat, gemeente en provincie is gezamenlijk geconcludeerd, dat in de omgebouwde situatie wat betreft Wet geluidhinder inderdaad sprake is van twee wegen, namelijk rijksweg en parallelweg; zij dienen afzonderlijk gezien te worden wat betreft vergelijking met de huidige situatie en wat betreft toetsing aan het normstelsel.

Toetsing van beide wegen aan de huidige geluidsbelasting van de rijksweg is niet juist te achten.

Wat betreft mogelijke schade aan huispercelen wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van de Toelichting.

III. Geluidsaspecten.

In het bijgevoegde rapport akoestisch onderzoek zijn de opmerkingen van de PPC geheel verwerkt. Bij besluit van 24 november 1987, nr. 15314 is inmiddels door Gedeputeerde Staten ontheffing verleend voor hogere grenswaarden.

Dat rijksweg en parallelweg apart moeten worden gezien bleek ook uit een nader contact met de heer Jacobs van Directie Geluid Minister VROM d.d. 11 februari 1987, over de wetsinterpretatie zoals aangegeven in de VROM-brochure "Reconstructie van een weg en de Wet geluidhinder".

Daarin bevindt zich ook een voorbeeld van ombouw van autoweg naar autosnelweg. Om te kunnen spreken van reconstructie van de rijksweg naar de nieuwe rijksweg is volgens Directie Geluid niet zozeer bepalend de afstand tussen oude en nieuwe weg; wel of tussen de wegen een geluidsgevoelige bestemming blijft.

In een notitie van de Rijkswaterstaat ten behoeve van het gesprek d.d. 16 februari 1987 is een keuze voorgesteld ten aanzien van de juridische situatie Wet geluidhinder ten aanzien van de rijksweg en de parallelweg bij de ombouw van de rijksweg, ook voor gedeelten buiten de gemeente Best. Ten aanzien van keuze voor reconstructie rijksweg binnen de gemeente Best kan het overleg instemmen; ten aanzien van de situatie van de parallelweg (reconstructie bestaande weg en aanleg nieuwe weg) in principe eveneens.

Ten aanzien van de deels te reconstrueren parallelweg dient de bestaande geluidsbelasting nog te worden berekend. De RIMH heeft laten weten d.d. 16 februari 1987 dat zij in principe kan instemmen met de gemaakte keuze in de notitie van de Rijkswaterstaat.

2. Inhoudelijke opmerkingen.

Cat. III

- In het overleg is tevens gebleken, dat voor de verkeersintensiteit van de parallelweg niet is uitgegaan van de gemeentelijke omlegging, waarvan de aansluiting in het onderhavige bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt en welke verder reeds voor een gedeelte is opgenomen in het bestemmingsplan "Salderes". Het tijdstip van realisering van de omlegging is op dit moment nog onvoldoende duidelijk. Derhalve is bij de verkeersprognoses vooralsnog geen rekening gehouden met deze omlegging.

De verkeersintensiteit op de parallelweg (west) en de Stationsstraat is daarom waarschijnlijk overschat, evenals de daarmee samenhangende geluidsbelasting en de maatregelen.

- In de inspraak bij het bestemmingsplan heeft een der bewoners (P. Lukkenaar) gesteld, dat Rijkswaterstaat steeds spreekt over een reconstructie, terwijl er zijns inziens sprake is van een nieuwe situatie. Hij verwijst daarbij naar de uitspraak van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State d.d. 15 december 1983, nr. A-31.0061 (1982) Hoorn.

De commissie merkt hierbij op, dat bedoelde uitspraak betreft een spoorwegverdubbeling waarbij de afdeling het niet onredelijk acht, dat maatregelen worden getroffen om een toename van de geluidsbelasting door de spoorverdubbeling bij een bestaande woonwijk te voorkomen. Eenzelfde beleid ligt (minstens) ten grondslag aan de keuze voor een reconstructie van de rijksweg waarbij zich deels reconstructie in de nieuwe situatie voordoet.

De commissie maakt verder nog de volgende opmerkingen:

- het is een goede zaak, dat tegelijk met de ombouw ook de saneringssituatie is gezien en daarvoor maatregelen worden gekozen.

In de tabellen zou voor de duidelijkheid aan de bewoners onderscheid kunnen worden aangebracht in te melden situaties en situaties waarvoor ontheffing door minister VROM zal worden gevraagd. De commissie gaat ervan uit, dat het de bedoeling is om de saneringsmaatregelen getroffen te hebben bij de opening van de omgebouwde weg. Snel inzetten door de gemeente van de procedure, latere reconstructies in de bestaande situatie, is daartoe nodig.

Cat.III

De commissie ondersteunt het streven om bij aaneengesloten woonbebouwing zoveel als mogelijk te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) per weg.

Aangezien er samenhang is tussen de maatregelen nieuwe situatie en bestaande situatie ligt het voor de hand om ook de bewoners van de saneringssituatie nu reeds te informeren, zo mogelijk met een overzichtelijke samenvattingsrapport;

- gemist wordt aandacht voor het handhaven of verzorgen van een geluidsluwe plek bij de woning of een geluidsluwe gevel begane grondlaag van woningen. Dit in het bijzonder wanneer de woning geluidsbelasting ondervindt van kruisende wegen, waarvan een met meer dan 55 dB(A); maar ook bij verspreid liggende woningen met een overschrijding van 55 dB(A) door rijksweg (of parallelweg) zal een afscherming op het perceel een nog te overwegen maatregel vormen. Dit zowel in de nieuwe als in de saneringssituatie;

Cat.II

- de maatregel van toepassing van de bronmaatregel ruisarm asfalt krijgt in het rapport nog niet de voorkeur; afhankelijk van prijsontwikkeling en ervaring elders wordt toepassing niet onmogelijk geacht. Bij verdiepte ligging van rijksweg is effect zeer gering wordt gezegd. De commissie merkt op, dat het experimentenstadium van toepassing ruisarm asfalt thans voorbij is; met de regelmaat van de klok verschijnen in principe positieve berichten over de toepassing van dit soort asfalt, om meer redenen dan geluidreductie. Verdere ervaring en prijsontwikkeling zijn mede afhankelijk van toepassing bij dit soort grote wegenprojecten. Daar waar het gaat om verspreid liggende woningen bij de rijksweg op maaiveld is wel een forse winst te bereiken, terwijl afscherming langs de aldaar meestal niet aanvaardbaar is.

Ook elders in de provincie, maar bijvoorbeeld ook bij de ombouw van de rijksweg te Vught, zal ruisarm asfalt worden toegepast. Bij de vaststelling van het plan, en daaraan voorafgaand bij de ontheffingen, verdient toepassing ruisarm asfalt daarom opnieuw verdere aandacht.

Cat.III

Dit soort asfalt leidt bij dit soort wegen in het algemeen tot een aanzienlijke vermindering van het invloedsgebied, en is daarmee ruimtelijk relevant. Naast het in het rapport genoemde zeer open asfaltbeton kan ook poro-elastisch asfaltbeton als ruisarm asfalt worden afgewogen, een asfaltsoort met minder kans op technische beschadigingen.

Cat.II

Op pagina 15 van het rapport wordt gesteld dat bij een toename van minder dan 2 dB(A) een onderzoek naar de gevelisolatie achterwege kan blijven. Aangezien in het uiterste geval een gevelisolatie van circa 27 dB(A) nodig kan zijn, is een nader onderzoek naar de gevelisolatie noodzakelijk. Overigens is bij elk ontheffingsverzoek een globaal inzicht in de benodigde gevelisolaties noodzakelijk;

- de commissie kan thans nog niet in alle gevallen bezien of door haar een positief advies zal worden uitgebracht over een ontheffingsverzoek. Immers in het bijzonder zullen uit de aanpassing akoestische rapport ten aanzien van de parallelweg nog ontheffingssituaties voortvloeien. In hoofdzaak stemt de commissie in met de voorgestelde afschermbare maatregelen, zoals die tot stand komen door de ingraving van de rijksweg met deels aanvullende afscherming van die weg vooral bij de meer aaneengesloten bebouwing. Op die wijze wordt binnen de ontheffingswaarde zoals GS die kunnen verlenen gebleven en wordt bij de genoemde bebouwing ook gestreefd naar voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van sanering (55 dB(A)).

Cat.III

De ingraving leidt reeds tot een lagere geluidsbelasting dan thans van de rijksweg wordt ondervonden. Aan de oostzijde van die ingraving komt deels in verband met ontheffing reconstructie een afscherming van circa 1 meter hoog; aan de westzijde aldaar wordt een afschermingsalternatief afgewezen in verband met eventuele barrièrewerking. Aangezien aldaar zo een forsere saneringssituatie zou blijven bestaan dan aan de oostzijde, acht de commissie het gewenst dat nog bezien wordt of een eveneens lage afscherming van circa 1 meter de geluidsbelasting verder terug zou kunnen brengen naar 55 dB(A). Een lage afscherming zal toch benodigd zijn in verband met veiligheid. Met het in het algemeen niet afschermen van verspreid liggende woningen stemt de commissie om landschappelijke en financiële redenen in;

Cat.III

- de commissie adviseert, om de aanpassing van het akoestisch rapport in overleg met provincie en de RIMH te verrichten. Zij adviseert tevens om bij de ontheffingsprocedure ook de onderbouwing van de verkeersprognose en het rekenrapport ter visie te leggen.

IV. Financiële aspecten. Geen opmerking.

Om de visuele barrièrewerking en om de geluidhinder vanwege de rijksweg in de bebouwde omgeving van Best zoveel mogelijk te beperken wordt de rijksweg verdiept aangelegd.

Akoestisch betekent dit dat de gevelbelasting op 1.5 m. hoogte afneemt van 70 naar 56 dB(A). Bovendien wordt als extra (niet in de berekening meegenomen) zeer open asfalt-beton toegepast.

Uiteindelijk blijft er een gevelbelasting over van 54 à 55 dB(A).

De parallelweg, waar maatregelen in de overdrachtsfeer niet mogelijk zijn levert een geluidbelasting van 56 dB(A). Een muurtje langs de rijksweg is derhalve weinig effectief en gezien het rendement erg duur.

Zo er al afscherming t.b.v. de veiligheid komt, zijn hiervoor constructies bekend die aanmerkelijk goedkoper zijn dan een combinatieconstructie geluidsscherm/veiligheidsscherm.

V. Juridische aspecten.

Artikel 1 (Begripsomschrijvingen).

Cat.I In artikel 1 dient het begrip "ambachtelijk bedrijf" te worden omschreven als: "Een bedrijf, dat is gericht op het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen".

Artikel 4 (Verkeersdoeleinden II - Onverharde wegen).

Cat.II Bestemming heeft betrekking op de Boslaan. Deze laan bezien op natuur- en/of landschapswaarden. In het bevestigend geval dienen deze waarden in bestemmingsbenaming en aanlegvergunningvoorschriften (aanlegvergunningenstelsel) te worden opgenomen en veilig gesteld.

Artikel 5 (Agrarisch gebied - onbebouwd).

Cat.I - Lid 2.c. en 3.c. is in strijd met het provinciaal beleid (geen gebouwen ten behoeve van hobby-achtige activiteiten in het buitengebied).

Cat.I - In lid 2.a. opnemen dat hulpgebouw ter plaatse noodzakelijk moet zijn uit een oogpunt van doelmatige bedrijfsvoering en/of ontwikkeling van het agrarisch bedrijf, alsmede verklaring van geen bezwaar van GS.

Artikel 6 (Bos, bosschages en houtwallen).

Cat.II Gelet op doeleind 1b relevante gebruiks- en aanlegvergunningvoorschriften opnemen. (Zie ter zake modelregeling hoofdstuk 4 Groene Nota).

Idem voor zover nodig artikel 7.

Artikel 9 (Bedrijven).

Cat.III - In lid 1 sub a wordt verwezen naar een bijlage, te weten de categorale indeling van bedrijfsvestigingen op bedrijventerreinen en in woongebieden. Deze bijlage is niet bijgevoegd. Advies: alsnog bijvoegen; de commissie gaat ervan uit dat hier bedoeld wordt de Staat conform het Structuurschema Bedrijventerreinen of het model van de VNG.

Cat.I - In lid 5 sub "bewerkte of herstelde" vervangen door "en geproduceerde, mits dit als een niet-zelfstandig van het bedrijf betreft".

In lid 5 sub b is opgenomen de vrijstellingsmogelijkheid ten behoeve van detailhandel in volumineuze goederen zoals bouwmarkten, caravan- en botenhandel; meubelhandel, garagebedrijf/bandenhandel, handel in keukens, sanitair enzovoorts. De hier aangegeven mogelijkheden acht de commissie mede gezien de relatie tot de functie en ligging van dit gebied te ruim.

Cat.II - Ingestemd kan worden met de vestiging van detailhandel in auto's, boten en caravans.

Het begrip volumineuze goederen dient in eerste instantie hiertoe te worden beperkt.

- Voor wat betreft de detailhandel in keukens en sanitair dient in een vrijstellingsprocedure het horen van de Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten te worden opgenomen.

De detailhandel in meubelen en bouwmarkt tenslotte is slechts toelaatbaar indien hierbij het rijks- en provinciaal beleid ter zake van detailhandel buiten winkelgebieden is gevolgd, waarbij de Rijksconsulent eveneens dient te worden gehoord. (Regeringsstandpunt Perifere Detailhandelsvestigingen, T.K. stuk 18786, 15 mei 1986).

V. Juridische aspecten.

Artikel 1 : is aangepast.

Artikel 4 (thans art. 5): Dit gedeelte van de Boslaan heeft op zichzelf geen speciale waarden, die een regeling zoals die gesuggereerd wordt, rechtvaardigen.

Artikel 5 (thans art. 6): de regeling is thans inhoudelijk gelijk aan die van het - door Gedeputeerde Staten goedgekeurde - bestemmingsplan "Buitengebied".

Artikel 6 (thans art. 7): bedoelde regeling is opgenomen in artikel 13, lid V. Wat betreft gebruiksvoorschriften wordt de algemene bepaling van art. 13, lid I en II i.c. voldoende geacht.

Voor de in artikel 7 (thans art. 8) bedoelde gronden wordt een aanlegvergunningregeling niet nodig geoordeeld.

Artikel 9 (thans art. 10): is aangepast.

In tegenstelling tot hetgeen vermeld is in artikel 9 sub 6 wordt ter zake van deze problematiek voor artikel 9 sub 5 geen procedure in artikel 12 sub V aangegeven, hetgeen overigens wel van belang wordt geacht.

Conclusie.

De commissie adviseert het plan met inachtneming van de gemaakte opmerkingen verder in procedure te brengen.