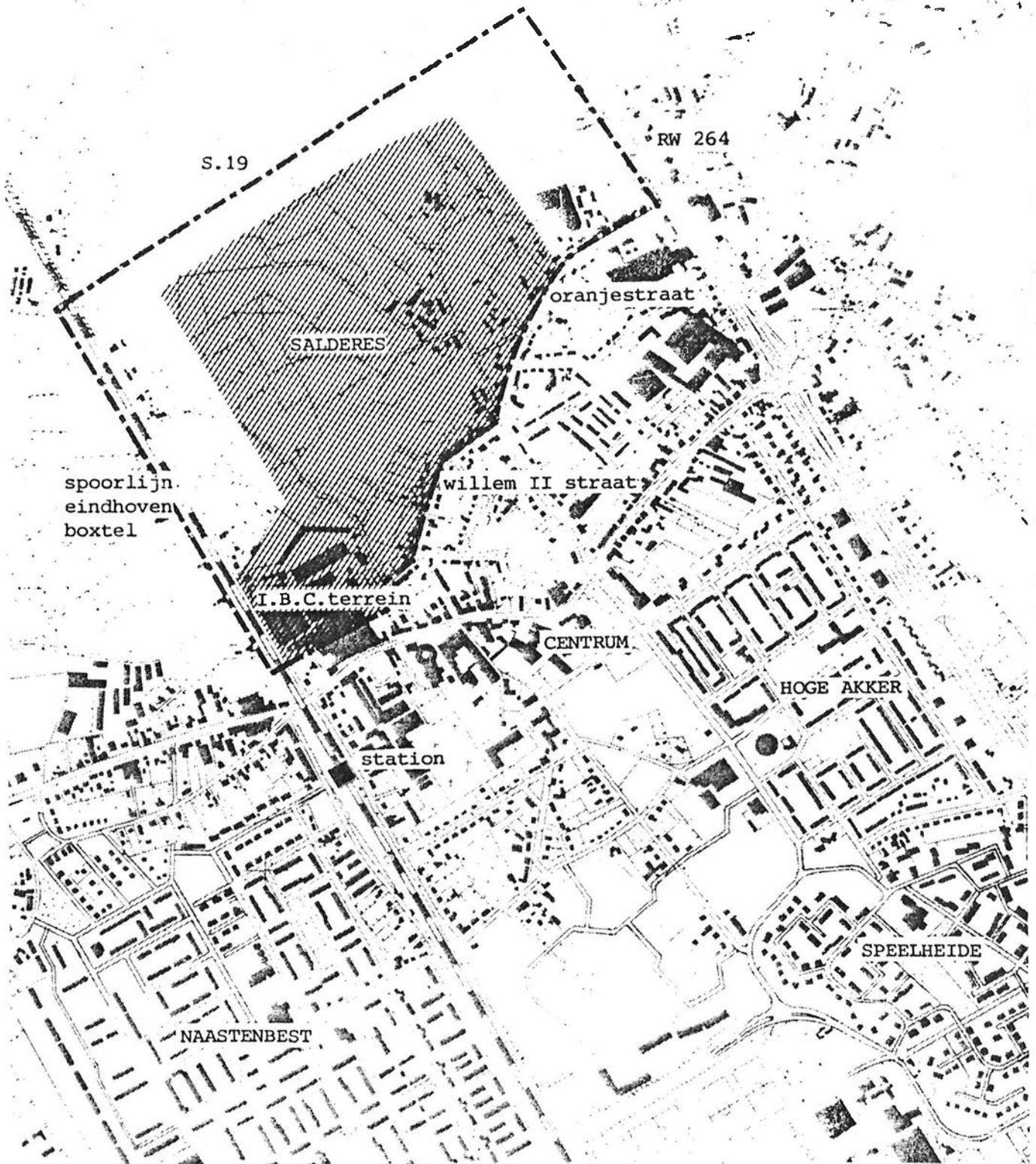


TOELICHTING

INHOUD

	<u>Pagina</u>
1. Inleiding en voorgeschiedenis.	1
1.1. Veranderingen op de woningmarkt en planekonominische overwegingen.	1
1.2. De geluidshinderaspecten.	1
1.3. De resultaten van het vooroverleg.	2
1.4. De bezwaren tegen het ontwerp-plan 1980.	2
2. Bestaande situatie.	3
2.1. Landschap.	3
2.2. Grondgebruik.	3
2.3. Bebouwing.	3
2.4. Infrastructuur.	4
2.5. Konklusie.	4
3. Woningbouwprogramma en voorzieningen.	5
4. Milieuhygiënische aspecten.	7
4.1. Agrarische- en niet-agrarische bedrijven.	7
4.2. Akoestisch onderzoek.	7
4.2.1. Verkeerslawaaai.	7
4.2.2. Spoorweglawaaai.	7
4.3. Opslag en verkoop van vloeibaar autogas (L.P.G.).	8
5. Planekonomische aspecten.	9
6. Planbeschrijving.	11
6.1. Bestaande bebouwing.	11
6.2. De geprojecteerde nieuwbouw.	11
6.2.1. De ontsluitingsstructuur.	12
6.2.2. De bebouwingsopzet.	12
6.3. De groenstructuur.	14
7. Aanbouwen en bijgebouwen bij woningen.	17
8. Verslag vooroverleg.	21
BIJLAGE I. Akoestisch onderzoek Salderes.	25
BIJLAGE II. Bebouwingsvoorschriften ten aanzien van het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen bij woningen.	31

TOELICHTING



LIGGING PLANGEBIED

- plangrens
- ////// geprojecteerde woonbebouwing

1. Inleiding en voorgeschiedenis.

Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van het centrum van Best. De begrenzing wordt bepaald door de bebouwing van de Willem II-sstraat en de Oranjestraat in het zuiden, de rijksweg 264 in het oosten, de toekomstige provinciale weg S 19 in het noorden en de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven in het westen.

Het plan vormt, in juridische zin, een gedeeltelijke herziening van de bestemmingsplannen in hoofdzaak en het bestemmingsplan in onderdelen Kom Best, beide door de raad bij besluit van 5 febr. 1954 vastgesteld en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 10 november 1954.

In het begin van de zeventiger jaren werd het gebied "Salderes" reeds aangewezen als nieuw woongebied. Eind 1979 kwam het ontwerp-plan Salderes gereed. Dit plan voorzag in de bouw van ± 600 woningen, grotendeels te realiseren in de vrije sektor met een looptijd van ± 5 jaar.

Spoedig werd duidelijk dat op grond van een aantal ontwikkelingen en het gevoerde overleg over dit plan een ingrijpende aanpassing van het plan noodzakelijk was. Dit heeft geleid tot het voorliggende nieuwe (ontwerp) bestemmingsplan dat qua programma en structuur wezenlijk afwijkt van het vorige plan. Voor een goed begrip van dit plan is het dan ook noodzakelijk dat allereerst stilgestaan wordt bij de aanleidingen tot de aanpassing.

1.1. Veranderingen op de woningmarkt en planeconomische overwegingen.

Ca. 60% van het aantal woningen in het oorspronkelijke ontwerp-plan (± 350 woningen) was gepland als vrije sektorwoning. De vraag naar vrije sektorkavels in de gemeente is echter praktisch geheel weggevallen. De vraag naar woningwet- en premiehuurwoningen nam daarentegen verder toe. Een verschuiving binnen het woningbouwprogramma van Salderes ten gunste van de woningwet- en premiehuurwoningen werd zodoende noodzakelijk geacht.

Deze verschuiving heeft planeconomisch belangrijke konsekventies. Het grote aandeel van vrije sektorkavels zorgde ervoor dat, ondanks de ruime opzet, de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd was. Bij het gewijzigde bouwprogramma dient de uitvoerbaarheid door een verdichting van het plan bevorderd te worden.

1.2. De geluidshinderaspecten.

De wijze waarop in de planopzet met het spoorweglawaaï rekening werd gehouden diende opnieuw bezien te worden. Van het plaatsen van een geluidwerend scherm is uiteindelijk afgezien op grond van kostenoverwegingen en bezwaren van omwonenden. Hierdoor werd het noodzakelijk rekening te houden met een (woon)bestemmingsvrije zone van 150 m'. In overleg met de provinciale planologische dienst is desondanks om planeconomische redenen besloten het voormalig terrein van de Internationale Bouw Compagnie toch voor woningbouw te bestemmen. Hierbij zullen geluidwerende voorzieningen aan de woning getroffen worden.

1.3. De resultaten van het vooroverleg.

Eind 1979 werd het ontwerp-plan officieel naar een groot aantal instanties voor vooroverleg toegezonden. In het bijzonder de reacties van de provincie en de agglomeratie Eindhoven hebben samen met de eerdergenoemde aanleidingen geleid tot een grondige herziening van het plan. De betreffende reacties hadden betrekking op het woningbouwprogramma en de verkeersstructuur binnen het plan. In hoofdstuk 8 wordt uitvoerig ingegaan op het gevoerde vooroverleg.

Naar aanleiding van hun reacties zijn de provinciale planologische dienst en agglomeratie beide nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het voorliggende, gewijzigde, plan. Met de genoemde dienst heeft daarbij in de loop van 1981 regelmatig overleg plaatsgehad. Dit heeft ertoe geleid dat van de zijde van de provinciale planologische dienst het officieel opnieuw in vooroverleg brengen van het voorliggende plan niet meer noodzakelijk wordt geacht.

1.4. De bezwaren tegen het ontwerp-plan 1980.

De tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingediende bezwaren hebben tot de volgende structurele aanpassingen geleid. Niet alleen met de bezwaren van de bewoners van de woningen langs de spoorweg tegen het plaatsen van een geluidwerend scherm is rekening gehouden, ook is tegemoet gekomen aan de bezwaren van de bewoners aan de Willem II-sstraat. Deze maakten bezwaar tegen de aantasting van hun achter de woning gelegen eigendommen. Om hieraan tegemoet te komen werd een andere verkaveling van het zuidelijk plandeel noodzakelijk. Daarnaast zijn tengevolge van ingediende bezwaren nog enkele aanpassingen aangebracht, welke vermeld zijn in hoofdstuk 6, de planbeschrijving.

Bovenstaande overwegingen hebben als uitgangspunt gediend voor de nieuwe planopzet. Een ander belangrijk uitgangspunt vormde de bestaande situatie in het plangebied. Ook in de gewijzigde opzet is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande situatie zoals beschreven in hoofdstuk 2.

In de hoofdstukken 3 t/m 5 wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan de aspecten die een belangrijk stempel drukken op de opzet en inrichting van dit plan: het woningbouwprogramma en de voorzieningen, de milieuhygiënische aspecten en de plan-economische aspecten.

Een beschrijving van het voorliggende plan is te vinden in hoofdstuk 6. Hieraan gekoppeld wordt ook aan juridische aspecten aandacht besteed.

De in het plan opgenomen aan- en bijgebouwenregeling wordt toegelicht in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 8 bevat het verslag vooroverleg.

2. Bestaande situatie.

2.1. Landschap.

Het gebied Salderes maakt geologisch gezien deel uit van het zogenaamde laagterras van de Maas, een in noordelijke richting afhellend gebied met een sterk lemige en fijnzandige struktuur. De hierop in kultuur gebrachte bouwlanden en weidegronden maken onderdeel uit van het tussen de Broeklanden en het heidegebied in gelegen zogeheten Dorpsgebied.

Dit is een landschapstype dat gekenmerkt wordt door een kleinschalige verkaveling met vooral populieren maar soms ook met hakhoutwallen op de perceelsgrenzen.

Vooraf het westelijke gedeelte van Salderes, aansluitend aan de spoorlijn Venlo-Den Bosch/Tilburg, vertoont het meest duidelijk deze karakteristiek.

2.2. Grondgebruik.

Het merendeel van de gronden in Salderes is in gebruik voor agrarische doeleinden. Behalve de teelt van landbouwgewassen worden met name langs de Spoorweglaan bomen en heesters gekweekt.

Ook aan de Hokkelstraat is een dergelijke kwekerij gevestigd. De gronden aan de noordzijde van Willem II-straat en Oranjestraat worden in beslag genomen door woningbouw.

Achter de hier gesitueerde woningen liggen diepe sier- en moestuinen. Ook langs de Spoorweglaan, de Hokkelstraat en de Oude Hokkelstraat komt, meer incidenteel, een huiskavel voor.

In de zuidwesthoek van het plangebied, tussen Spoorweglaan en Kerkstraat bevindt zich een terrein waarop tot voor kort een bouwbedrijf was gehuisvest.

Aan de Oranjestraat is behalve de hier aanwezige woningbouw een agrarisch bedrijf gevestigd (intensieve veehouderij), voorts is er een garage en een verfspuiterij annex moffelinrichting gehuisvest.

Aan de parallelweg langs Rijksweg 264 bevindt zich een caravanhandel/groothandel in hout.

2.3. Bebouwing.

Bebouwing en bebouwingspatroon hangen sterk samen met het grondgebruik binnen de grenzen van Salderes.

De agrarische bebouwing (woningen en bedrijfsgebouwen) van boeren en kwekers ligt verspreid langs de Spoorweglaan, de Hokkelstraat en de Oude Hokkelstraat. Ook langs de Oranjelaan ligt nog een enkele bestaande boerderij of voormalig boerenwoonhuis.

Slechts één pand heeft duidelijk cultuurhistorische waarde. Het betreft het woonhuis en de stal van de nog in bedrijf zijnde boerderij op de hoek Oranjestraat/Hokkelstraat. Vooral de samenhang met het fraai ingerichte voorerf is hierbij aantrekkelijk.

Langs de Hokkelstraat is de bebouwing soms wel karakteristiek (langgeveltype) maar niet van dezelfde waarde als het hiervoor genoemde pand. De opstallen op het onder 2.2. vermelde bedrijfsterrein staan momenteel leeg en verkeren in slechte staat.

Het betreft vooral langs de Spoorweglaan een serie open houten loodsen. De woonbebouwing langs Willem II-straat en Oranje-straat is in hoofdzaak vrijstaande danwel half-vrijstaande bouw in één en twee bouwlagen. De kavelbreedte van de percelen is zelden meer dan cirka 15 meter waardoor een betrekkelijk gesloten straatbeeld ontstaat zonder veel doorkijk naar het achtergelegen gebied.

Opvallend is de ligging van een vrijstaand huis op een drie-hoekige kavel in de splitsing van de Oranje-straat en de Hokkel-straat.

2.4. Infrastructuur.

De bestaande infrastructuur is beperkt. Smalle landbouwwegen ontsluiten een groot deel van het plangebied. Dit zijn met name de Spoorweglaan, de Hokkelstraat en de Oude Hokkelstraat. Aan de zuidzijde van het plangebied liggen enkele woonstraten, de Kerkstraat en de Willem II-straat. De Oranje-straat heeft behalve een woonfunctie ook een ontsluitende functie voor het centrum. Een busroute voert via de parallelweg (ter hoogte van de Oranje-straat) langs Rijksweg 264 naar het centrum van Best (via de Nieuwstraat).

Karakteristiek voor het gebied zijn enkele onverharde paden die de bestaande akkers en weidegronden ontsluiten naar de verharde landbouwwegen.

Aan de noordzijde van het plangebied is, binnen de grenzen van het plan, het tracé geprojecteerd voor de S 19. Deze weg gaat in de nabije toekomst de doorgaande functie van de Hoofdstraat, die dwars door het centrum van Best voert, vervangen.

2.5. Konklusie.

Om in het nieuwe woongebied Salderes de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied herkenbaar te doen zijn wordt ernaar gestreefd om, zoveel als mogelijk, bestaande structuurlijnen in de vorm van wegen en paden, authentieke bebouwing en beplanting in onaangetaste vorm in het plan op te nemen.

Dit geldt ook voor bestaande bedrijvigheid, voor zover deze qua schaal en activiteit is in te passen in het nieuwe woongebied.

De woonbebouwing binnen de grenzen van het plan vooral langs de Spoorweglaan, Willem II-straat en Oranje-straat wordt groten-deels, met behoud van bestaande erven, ingepast in de planopzet.

De Hokkelstraat en Oude Hokkelstraat zijn door hun smalle profiel slechts geschikt als ontsluitingsstraat voor vrijstaande en half-vrijstaande woningen.

Kerkstraat en Oranje-straat zijn geschikt als ontsluitende wegen voor het toekomstige woongebied. Het nieuwe woongebied dient een aansluiting te krijgen op het geplande S 19 tracé. De "verlengde" Hokkelstraat en de Spoorweglaan blijven gehandhaafd als landbouwwegen en vormen de ontsluiting naar het buitengebied vanuit Salderes.

3. Woningbouwprogramma en voorzieningen.

Om de taak die de gemeente Best is toebedeeld, nl. de opvang van de overloop uit de agglomeratie Eindhoven te kunnen vervullen, zal het aantal jaarlijks te bouwen woningen in de gemeente toenemen tot ca.360.

In de komende jaren vindt daartoe de woningbouw plaats in de plannen Centrum, Salderes en Uitbreiding Wilhelminadorp, alsmede op een aantal kleinere lokaties buiten deze plannen. De totale capaciteit van deze plannen bedraagt ± 2000 woningen. Het plan Salderes neemt daarbij qua omvang de belangrijkste plaats in met cirka 1100 woningen.

In het plan Salderes ligt het aksent op de gesubsidieerde woningbouw. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de heersende marktvraag naar woningen. Het aandeel van de woningwetwoningen en de premie A-sektor bedraagt ca.90%; hiervan is ca.15% als kleine woning gepland.

Het aandeel van de vrije sektor woningen/-kavels plus premie B bedraagt ca.10%.Sinds medio 1981 stagneert de uitgifte van vrije sektorkavels in de gemeente. De nu geplande kavels zijn dan ook hoofdzakelijk bedoeld voor een latere planfase.

Met de realisering van het plan zal zo snel mogelijk een aanvang genomen worden. Het gedeelte gelegen ter plekke van het huidige IBC-terrein en binnen de buurtontsluitende weg komt het eerst voor realisering in aanmerking. Rekening wordt gehouden met een looptijd van ca.5 jaar voor het gehele plan.

Salderes wordt primair een woongebied. De ligging nabij het centrum, waar de meeste voorzieningen gelegen zijn is hier debet aan.

Om de aantrekkingskracht van het centrum in de dorpskom te verhogen wordt gestreefd naar een verdere konsentratie van winkels in dit gebied. De ontwikkeling van winkelkonsentraties buiten het centrum dient tegengegaan te worden; reden waarom in Salderes geen plaats is ingeruimd voor winkels.

Uit een prognose van het aantal kleuters en leerlingen in Salderes voor de periode tot 1995 blijkt, dat er behoefte zal zijn aan een 6-klassige basisschool in het gebied. De toekomstige kleuters en leerlingen uit Salderes kunnen te zijner tijd behalve van deze nieuwe school eveneens gebruik maken van de nabij het plangebied gelegen St.Bernardusschool.

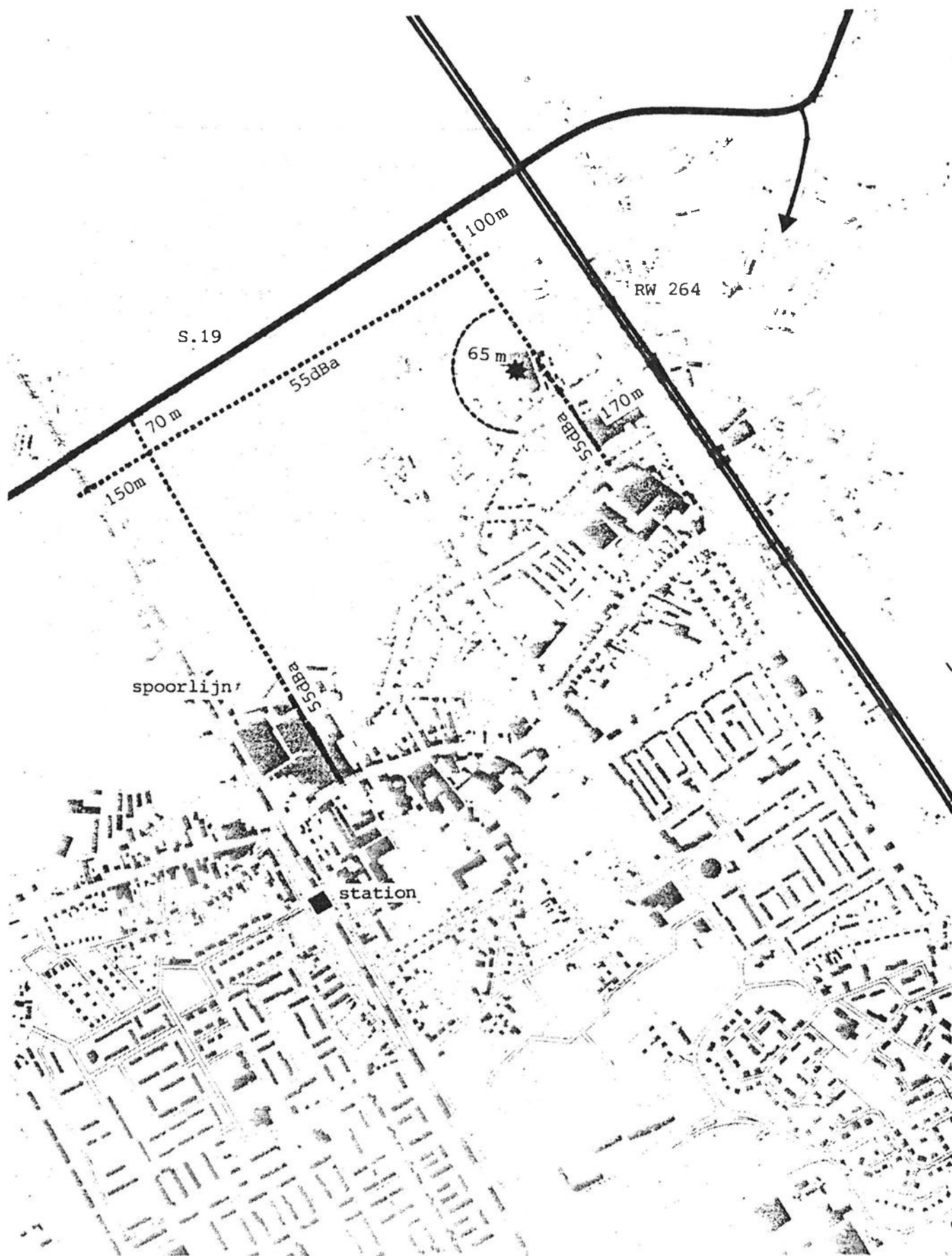
Voor het voortgezet onderwijs zal de bevolking van Salderes vooralsnog aangewezen zijn op de nu in het centrum gelegen scholengemeenschap, die echter te zijner tijd verplaatst zal worden.

Ook aan de behoefte aan sociaal-kulturele voorzieningen wordt grotendeels tegemoet gekomen door de voorzieningen in de kom van Best. Het verdient aanbeveling in Salderes zelf één of meerdere bestaande boerderijen te reserveren voor ontmoetingsfunctie. Hierbij valt te denken aan een functie ten behoeve van het verenigingsleven, het buurtwerk, muziek- en toneelverenigingen, peuterspeelzalen etc.

De toekomstige bevolking van Salderes zal voor wat betreft de medische voorzieningen geheel gericht dienen te zijn op het medische voorzieningenapparaat in het centrum van Best. Gezien de omvang van Salderes en de nabijheid van de kom lijkt het reserveren van ruimte hiervoor in Salderes niet op zijn plaats.

Dit wil echter niet zeggen dat de toekomstige mogelijkheden voor het realiseren van voorzieningen op dit gebied afgesneden worden; bij een toekomstige intensivering van de medische dienstverlening zal altijd plaats zijn voor deze voorzieningen (b.v. door gebruikmaking van de ruimte der sociaal-kulturele voorzieningen).

Uitgebreide sportvoorzieningen zijn te vinden in het sportpark "De Leemkuilen", dat op ongeveer 1500 meter van Salderes ligt. Voor rekreatieve voorzieningen in de nabijheid van de woning is in het plan Salderes ruimte ingebouwd.



OVERZICHT MILIEUHYGIENISCHE BELEMMERINGEN

★ verfspuiterij/moffelinrichting

4. Milieuhygiënische aspecten.

4.1. Agrarische- en niet-agrarische bedrijven.

Bij de inventarisatie van bedrijfsvestigingen binnen en in de nabijheid van het plangebied bleek slechts één agrarisch bedrijf op de hoek van de Hokkelstraat/Oranjestraat hinder te kunnen veroorzaken voor het nieuwe woongebied. Het bestemmingsplan voorziet slechts in het handhaven van het cultuurhistorisch interessante boerderij-woonhuis, als vrijstaande woning of gesplitst als twee halfvrijstaande woningen. Een tweede agrarisch bedrijf, gelegen aan de noordwestzijde van Salderes aan de overzijde van het spoor, vormt geen belemmering voor de woningbouw.

Een ander bedrijf dat vanuit milieuhygiënisch oogpunt nader werd gezien, is de verfspuiterij/moffelinrichting aan de Oranjestraat.

Het bedrijf is positief bestemd zonder uitbreidingsmogelijkheden. Gezien de huidige produktiekapaciteit dient met een hinderzone van 65 meter ten opzichte van de geprojecteerde nieuwbouw rekening te worden gehouden.

4.2. Akoestisch onderzoek (zie bijlage I).

4.2.1. Verkeerslawaaai.

Gezien de verkeersintensiteit op de Rijksweg 264 aan de oostzijde van Salderes en de te verwachten verkeersintensiteit op de geprojecteerde S 19 aan de noordzijde van het plangebied zijn deze wegen in een akoestisch onderzoek betrokken.

De resultaten van dit onderzoek zijn als volgt:

- vanaf een afstand van 170 meter vanuit de as van de Rijksweg 264 is het te verwachten geluidsniveau akseptabel voor woningbouw;
- vanaf een afstand van 100 tot 70 meter uit de as van de geprojecteerde S 19 is het te verwachten geluidsniveau akseptabel.

Binnen de hierboven genoemde belemmeringszones langs de rijksweg en de S 19 is in Salderes geen nieuwe woningbouw geprojecteerd. Ook voor wat betreft de Hoofdstraat is voor de woningen in het plangebied geen overschrijding van de grenswaarden gekonstateerd.

4.2.2. Spoorweglawaaai.

Ook de spoorweg Venlo-Utrecht/Tilburg is bij het akoestisch onderzoek betrokken. Het geproduceerde geluidsniveau vooral gedurende de nacht is zodanig, dat pas vanaf 150 meter uit de as van de spoorlijn zonder bezwaar woningbouw kan worden gerealiseerd. Ook het voormalig bedrijfsterrein van de Internationale Bouw Compagnie ligt binnen deze 150 meter-zone. Om planekonomische redenen is, in overleg met de provinciale planologische dienst besloten hier toch woningbouw te projecteren.

Om toch te kunnen voldoen aan de eisen die de Wet Geluidhinder stelt met betrekking tot een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woning zal aan de woningbouw qua geluidsisolatie en situering speciale aandacht moeten worden besteed.

4.3. Opslag en verkoop van vloeibaar autogas (L.P.G.).

Momenteel vindt bij het garagebedrijf/benzineverkooppunt aan de Oranjestraat de opslag en de verkoop van vloeibaar autogas (L.P.G) plaats. Vanwege de daaraan verbonden gevaren, gelet op de omliggende woonbebouwing, is dit ongewenst. Derhalve is in de voorschriften de opslag en verkoop van L.P.G. onder het overgangsrecht gebracht.

5. Planekonomische aspecten.

Bij de planopzet hebben de planekonomische aspecten een belangrijke rol gespeeld. De hoge verwervingskosten en de verschuiving binnen het woningbouwprogramma ten gunste van woningwet- en premie A-woningen zetten de economische uitvoerbaarheid van het plan onder druk. Toch moet gestreefd worden naar een sluitende exploitatie-opzet met inachtneming van redelijke kavel-prijzen.

Om dit te bereiken gelden als uitgangspunten voor het plan:

- een efficiënte planopzet met een verhoogd uitgiftepercentage;
- een op de eigendomssituatie afgestemde planopzet en fasering;
- het vermijden van een kostenverhogende opzet.

De na te streven verdichting van de bebouwing, welke wordt bereikt door het hoge percentage geschakelde bebouwing en de kleine kavels voor de resterende vrije sektor, betekent dat vooral de oppervlakte van de verharding binnen het nieuwe woon-gebied beperkt dient te blijven. Ook de groenvoorzieningen zullen minder ruim kunnen worden opgezet dan in woongebieden tot nu toe gebruikelijk was.

Vermindering van verharding kan worden bereikt door parkeren op eigen terrein, ook bij een deel van de geschakelde bebouwing, (b.v. in de vorm van carports aan de voorzijde van de woning) mogelijk te maken.

Aan één zijde bebouwde wegen en aan de achterzijde voor de auto ontsloten woningen vereisen normaal gesproken meer verharding en zullen in de planopzet worden vermeden.

Bij de opzet van de groen- en speelvoorzieningen dient het onderhoudsaspect mee te spelen; aanleg van zogenaamd snipper-groen dient vermeden te worden.

Gezien de omvang van het plangebied zullen eerst die gronden in aanmerking dienen te komen voor woningbouw die al in eigendom zijn van de gemeente. De planopzet en de fasering dienen in te spelen op deze eigendomssituatie.

Om hoge kosten te vermijden ten behoeve van geluidwerende voorzieningen zal over het algemeen geen woningbouw worden geprojecteerd op gronden die vallen binnen een zone met een te hoog geluidsniveau.

Een uitzondering hierop vormt het zogenaamde IBC terrein.

De hier gelegen gronden dienen, gezien de gunstige ligging ten opzichte van de centrumvoorzieningen en de noodzakelijke hoge opbrengst van de gronden in verband met de voormalige bedrijfsbestemming, wel voor woningbouw bestemd te worden.

Door direkt langs de spoorlijn de woningen aaneengesloten te bouwen, gaat deze bebouwing fungeren als geluidsafschermende bebouwing ten opzichte van de daarachter gelegen woningen.

Om de geluidsbelasting binnen de woningen direkt langs de spoorlijn te beperken, dient geluidsisolatie aangebracht te worden alsmede dienen de geluidongevoelige vertrekken aan de zijde van de spoorlijn te worden gebouwd.

Rekening houdend met hierboven genoemde factoren heeft de plan-
opzet geleid tot de volgende globale grondbalans voor het ge-
bied Salderes.

percentage uit te geven grond	58,9 %
percentage verharding	23,5 %
percentage groenaanleg	17,6 %

verharding/woning	84,5 m ²
groen/woning	63,4 m ²
gem.kavel woningwet	172,0 m ²
gem.kavel vrije sektor	392,0 m ²
woningdichtheid	27,8 wo/ha

6. Planbeschrijving (zie hiervoor ook schetsbebouwing tekening nr.49.60.119.3788).

6.1. Bestaande bebouwing.

De bestaande bebouwing maakt vooral langs de Willem II-straat en Oranjestraat een belangrijk onderdeel uit van het plan. Het plan voorziet in een zoveel mogelijk vastleggen van de bestaande toestand en biedt slechts uitbreiding van de bestaande bebouwing in de sfeer van een aan- en bijgebouwenregeling voor individuele woningen. Ook bestaande en te handhaven bedrijfsgebouwen hebben slechts dan een uitbreidingsmogelijkheid gekregen indien dit in overeenstemming te brengen is met de overige (woningbouw)-plannen. De bedrijfsbebouwing tussen Spoorweglaan en Kerkstraat is wegbestemd ten behoeve van de toekomstige woningbouw.

De bestaande en te handhaven bebouwing langs de Hokkelstraat is positief bestemd; bij een drietal voormalige boerderij/woonhuizen is gekozen voor een bestemming die ruimer is dan de huidige woonbestemming (E.1.O). Ook voor een tweetal panden langs de Oranjestraat is deze wijze van bestemmen gekozen om de handhaving van deze typerende gebouwen in hun bestaande verschijningsvorm mogelijk te maken.

Tussen de bestaande bebouwing in wordt slechts incidenteel de bouw van nieuwe woningen toegestaan (behalve dan langs de Oude Hokkelstraat en de Hokkelstraat).

Aan de Oranjestraat kunnen twee vrijstaande of vier halfvrijstaande woningen worden gebouwd op een nu braakliggend perceel. Aan de Spoorweglaan is de bouw van een vrijstaande woning mogelijk via wijzigingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders. In verband met het spoorweglawaaï is hier als voorwaarde gesteld, dat de woning geen onevenredige geluidhinder ondervindt (gehoord de Inspekteur van de Volksgezondheid).

Langs de geprojecteerde buurtontsluitingsweg is voor een bestaande boerderij, welke de bestemming "E.1.O/HO" gekregen heeft, een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de bouw van drie woningen in gesloten bebouwing mogelijk maakt.

Voor de bestaande en in het plan gehandhaafde niet-agrarische bedrijven (caravanhandel/groothandel in hout-, verfspuiterij/moffelinrichting en garagebedrijf) is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de vestiging van een ander bedrijf ter plekke mogelijk te maken. Voorwaarden zijn opgenomen om te voorkomen dat zich milieuhinderlijke bedrijven zullen vestigen. Met name aan de Oranjestraat, op de plek van het garagebedrijf, zou dit ongewenst zijn, gezien de ligging tussen twee woongebieden in.

6.2. De geprojecteerde nieuwbouw.

Behalve de hiervoor geschetste bouwmogelijkheden biedt het plan de Salderes de mogelijkheid tot het bouwen van circa 1100 woningen en een zesklassige basisschool in een gebied globaal begrensd door:

- de noordelijke begrenzing van de percelen langs Hoofdstraat, Willem II-straat en Oranjestraat;
- de Spoorweglaan;
- het geprojecteerde tracé van de S 19;
- de Oude Hokkelstraat.



ONTSLUITINGSSTRUKTUUR

1. interne hoofdwegenstructuur
2. buurtontsluiting SALDERES

6.2.1. De ontsluitingsstructuur. (3)

De toekomstige woonbuurt Salderes vindt op drie plaatsen voor het gemotoriseerd verkeer aansluiting op de bestaande danwel geprojecteerde (S 19) wegenstructuur.

De buurtontsluitingsstraat is bedoeld voor de afwikkeling van het verkeer binnen de nieuwe woonbuurt. Het profiel varieert van 11 tot 13.5 meter. De breedte van het rabat is afhankelijk van de aard van de geprojecteerde bebouwing langs de weg.

De buurtontsluitingsstraat draagt bij aan de structuur en herkenbaarheid van Salderes; dit kan nog benadrukt worden door de materiaalkeuze van de bestrating, de beplanting en de verlichting.

Het tracé en het profiel van de buurtontsluitingsstraat is zodanig gekozen, dat het voor sluipverkeer onaantrekkelijk is vanaf de aansluiting op de S 19 naar de Hoofdstraat te rijden. Het bestaande beloop van de Oranjestraat wordt gewijzigd; het verkeer richting centrum zal in de toekomstige situatie afslaan, het noordelijk deel van de Oranjestraat wordt vloeiend aangesloten op de buurtontsluitingsstraat. De aansluiting van de nieuwe woonbuurt op de S 19 is geprojecteerd in het noordoosten van het plangebied en voert vanaf de buurtontsluitingsstraat in de richting van het geprojecteerde verkeersknooppunt van de S 19 met de te rekonstrueren rijksweg.

Vanuit het bestemmingsplangebied voeren twee landbouwwegen naar het open gebied ten noorden van Salderes. De bestaande Spoorweglaan wordt over de S 19 heen geleid, de Hokkelstraat wordt vanaf de kruising met de aansluitingsstraat op de S 19 in oostelijke richting verschoven en voert onder deze weg door.

De overige bestaande wegen, Willem II-straat, Hokkelstraat en Oude Hokkelstraat krijgen in de nieuwe situatie geen andere functie dan die van woonstraat. Slechts de Hokkelstraat zal ook als route voor het langzaamverkeer richting centrum van belang zijn. Hiertoe zal de kruising met de buurtontsluitingsweg zorgvuldig moeten worden vormgegeven.

Alle overige binnen de verschillende woonvlekken te realiseren woonstraten hebben geen doorgaand karakter. Zonder dit als zodanig vast te leggen kunnen alle straten als woonerf worden ingericht danwel zo worden vormgegeven dat slechts lage rij-snelheden voor het gemotoriseerd verkeer mogelijk zijn.

Een aantal langzaamverkeerrelaties vanuit het plangebied, naar het centrum en het buitengebied, zijn in het bestemmingsplan veiliggesteld.

De belangrijkste zijn de aansluiting van het nieuwe woongebied binnen de buurtontsluiting op de Willem II-straat, richting basisschool en centrumvoorzieningen, de Hokkelstraat zelf en de geprojecteerde langzaamverkeersaansluitingen van het woongebied op de Spoorweglaan.

6.2.2. De bebouwingsopzet. (4)

Door het beloop van de buurtontsluitingsstraat en de aansluitingsweg richting S 19 wordt het gehele geprojecteerde woongebied opgedeeld in herkenbare onderdelen.



HOOFDOPZET PLANGEBIED

-  bestaande bebouwing
-  "open" ruimte
-  woningbouw gedetailleerd bestemd
-  woningbouw globaal bestemd

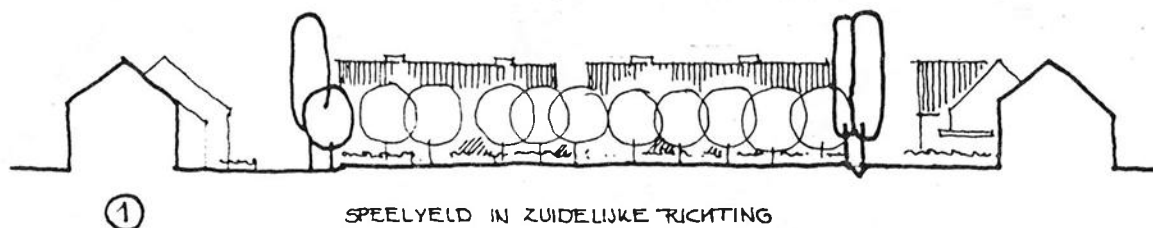
Het gedetailleerd bestemde gedeelte.

Het grootste deelgebied ligt ten noorden van de Willem II-straat, beslaat een oppervlakte van ca. 11 ha. en biedt ruimte aan circa 350 eengezinswoningen.

Dit gedeelte is gedetailleerd bestemd. Geprojecteerd zijn geschakelde woningen in twee bouwlagen en halfvrijstaande- en vrijstaande eengezinshuizen, eveneens in twee bouwlagen. Binnen de bestemming E.2.G kan ook in drie bouwlagen worden gebouwd ten behoeve van kleine woningen. In de voorschriften is het aantal te bouwen kleine woningen aan een maximum gebonden.

De bebouwingsopzet binnen de buurtontsluitingsstraat wordt gekarakteriseerd door twee grote open ruimten: een rechthoekige groene ruimte direkt ten zuiden van de geprojecteerde basis-school en een driehoekige meer "stenen" ruimte meer naar het zuiden toe gesitueerd.

De groene ruimte (zie 1) is een in zijn huidige vorm en inrichting gehandhaafde kavel met randbegroeiing van populieren en elzen.



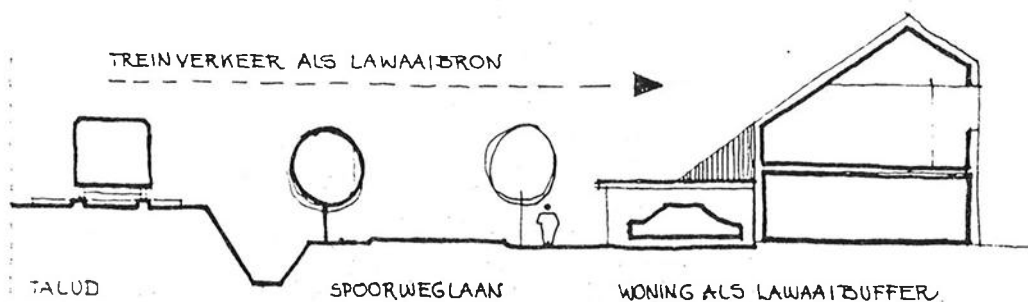
De driehoekige vorm van het plein komt voort uit de oorspronkelijke verkavelingsstructuur. Bij de projektering van de bouwblokken is immers uitgegaan van bestaande structuurlijnen. Een bijkomend voordeel is dat in een enkel geval bestaande populierenbeplanting kan worden gehandhaafd, hetgeen vooral in de aanvangsperiode van de buurt kan zorgdragen voor een "stofferend" van de woonomgeving.

In contrast met de hiervoor genoemde grotere ruimten staan de relatief smalle woonstraten. In de woonstraten is in een aantal gevallen geen ruimte gereserveerd voor parkeren voor alle aanliggende woningen; op de bestemmingsplankaart is aangegeven waar in de voortuin geparkeerd dient te worden. Hier mag dan ook ten behoeve van het stallen van de eigen auto een carport worden gebouwd.

Vanuit de woonbebouwing naar de buurtontsluitingsstraat toe zijn een aantal voetgangerspaden geprojecteerd (waar ook fietsers gebruik van mogen maken). Een dergelijke opzet vergroot de wandelmogelijkheden vanuit het gebied zonder dat er teveel aansluitingen ontstaan voor het gemotoriseerd verkeer.

Ten westen van de in noordelijke richting doorgetrokken Kerkstraat is een sterk verdichte groep woningen geprojecteerd op het voormalig bedrijfsterrein van de Internationale Bouw Compagnie. De capaciteit van dit gebied bedraagt circa 200 woningen. Alle in dit gebied geprojecteerde woningen zijn geschakelde woningen. De woningen zijn gedetailleerd bestemd. Langs de Spoorweglaan en de noordwestgrens van het gebied zijn twee langgerekte ononderbroken woningblokken geprojecteerd.

Deze woningen dienen als "geluidscherm" tegen het door de treinen, op het baanvak Best-Boxtel, geproduceerde lawaai (zie 2).



Het verdient aanbeveling aan de zijde van de geluidbron in deze woningen slechts geluidongevoelige ruimten te situeren. Het kan raadzaam zijn aan dezelfde zijde de goothoogte van de woningen te beperken (zie tekening).

Binnen de hiervoor besproken gedetailleerd bestemde deelgebieden van het toekomstig woongebied Salderes kan ongeveer de helft van het aantal binnen het gehele gebied te realiseren woningen worden gebouwd.

Het globaal bestemde gedeelte.

Gezien de capaciteit van het bestemmingsplan Uitbreiding Wilhelmadorp (cirka 650 woningen) en de nog te realiseren woningbouw in het centrumgebied van Best is voor het noordelijk en oostelijk plandeel gekozen voor een globale woonbestemming. Het oostelijk plandeel gelegen ten westen en ten oosten van de Hokkelstraat heeft een oppervlakte van ca. 9 ha. en heeft een capaciteit van 300 woningen. Ongeveer 1/3 deel van de hier geprojecteerde woningen bestaat uit vrijstaande en half-vrijstaande huizen.

Deze ruimere verkaveling is juist hier gekozen om het landelijke karakter van beide bestaande en te handhaven wegen (Hokkelstraat en Oude Hokkelstraat) te benadrukken.

Het noordelijk plandeel heeft een capaciteit van ± 150 woningen en een oppervlakte van circa 4,5 ha. Ook hier bestaat ongeveer 1/3 deel van de woningen uit vrij- of half-vrijstaande huizen, de overige woningen zijn gedacht als geschakelde eengezinswoningen.

Zowel voor het noordelijk als voor het oostelijk plandeel is op de plankaart een zone opgenomen, waarbinnen de (goot)hoogte van de woningen ten hoogste 4,5 m' mag bedragen. Deze eis is opgenomen teneinde een meer vloeiende overgang van het woongebied naar het aangrenzende landschap te verkrijgen.

6.3. De groenstructuur.

De groenstructuur van het geprojecteerde woongebied is sterk verweven met de bebouwingsopzet en de wegenstructuur van het plan.

De opzet van de groenvoorzieningen levert een bijdrage aan de herkenbaarheid van het plan tot in de kleinste onderdelen. Door de gekozen hoge bebouwingsdichtheid van vooral de nabij het centrum van Best gesitueerde deelgebieden van Salderes is hier behalve boombeplanting weinig ruimte voor andere groenvoorzieningen.

Een beplanting in het rabat van de buurtverzamelstraat van inlandse eiken benadrukt het ruimtelijk structurerend karakter ervan. De boombeplanting binnen de woongebieden dient dan ook hiervan af te wijken.

De in het plangebied gehandhaafde populieren langs de buurtverzamelweg zullen na verloop van tijd ook door voornoemd boomtype vervangen worden. Elders in het plan, vooral rondom het grote open veld ten zuiden van de school kan de bestaande beplanting gehandhaafd blijven. Op alle plaatsen waar populieren staan in een niet verharde omgeving is handhaving zinvol; als "woonstraatbomen" zijn ze minder geschikt vanwege het beschadigen van het wegdek door de wortels.

Ook de routes voor het langzaamverkeer kunnen in de groenstructuur herkenbaar worden gemaakt door een aangepaste beplanting. Deze routes maken samen met de speelvoorzieningen deel uit van de groenstructuur.

Speelvoorzieningen zijn in de planopzet opgenomen; van kleinschalige peuterspeelplekken in de direkte woonomgeving tot grotere speel- en trapvelden voor oudere kinderen op grotere afstand van de woning.

De noordrand van Salderes wordt gevormd door een gemiddeld 70 meter brede groenzône. Deze zône vormt de overgang naar het landschap ten noorden van de geprojecteerde S 19. Juist omdat de S 19 onder de spoorlijn door wordt gevoerd is de visuele relatie tussen het landschap ten noorden van Salderes en het woongebied heel direkt.

In de groenzône zal de boombeplanting daarom aan dienen te sluiten op het populierenlandschap ten noorden van Best. Deze groenzône heeft de bestemming "Groenvoorziening/Recreatieve doeleinden" gekregen.

De betreffende gronden hebben velerlei gebruiksmogelijkheden, hetgeen ook in artikel 13 van de Voorschriften tot uiting is gebracht. Genoemd kunnen worden:

- de aanleg van een hertenkamp, volkstuinen, speel- en sportgelegenheid. Wat dit laatste betreft valt o.a. te denken aan de aanleg van een trimparcours;
- de uitoefening van kleinschalige - al dan niet bedrijfsmatige - agrarische activiteiten, zoals sierteelt, bloementeelt en bomenteelt.

Bebouwing ten behoeve van deze activiteiten is toegestaan, zij het van beperkte omvang. Voor grootschaliger bebouwing (ten behoeve van dezelfde activiteiten) is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

In de groenzône is tevens de aanleg van een ondergrondse waterberging mogelijk gemaakt. Een dergelijke voorziening mag de recreatieve mogelijkheden van de zône niet beperken en noch visueel noch anderszins hinder opleveren voor de nabijgelegen woonbebouwing. Derhalve is in de voorschriften de hoogte van het (grotendeels) ondergrondse bouwwerk op ten hoogste 0,5 m' bepaald. Een passende functie van deze gronden kan ook zijn kamperen, mits dit beperkt blijft zowel qua tijdsduur als wat betreft het aantal kampeermiddelen. In dit verband is van belang de binnenkort in werking tredende Kampeerwet. Deze wet onderscheidt een negental kampeervormen. Indien het bestemmingsplan deze kampeervormen niet expliciet mogelijk maakt, dan kan de gemeente geen toestemming geven voor de betreffende kampeervorm. Een van deze kampeervormen betreft het "ten behoeve van recreatief nachtverblijf geplaatst houden van ten

hoogste drie kampeermiddelen gedurende ten hoogste 72 uur". In de voorschriften (artikel 13) is deze kampeervorm expliciet mogelijk gemaakt in de in het plan opgenomen groenzône. In de door de gemeenteraad op grond van de Kampeerwet verplicht vast te stellen Kampeerverordening zullen voorschriften worden opgenomen ten aanzien van o.a. deze kampeervorm (voorschriften ten aanzien van bijvoorbeeld orde en rust en milieuhygiëne). Met betrekking tot (mogelijke functies van de) groenzône kan tot slot het volgende genoemd worden.

Op een perceel, gelegen ten noorden van de Oranjestraat, is de bouw/aanleg van een zwemgelegenheid mogelijk gemaakt. Dit is gedaan naar aanleiding van een toezegging op een bezwaarschrift dat is ingediend tegen het oorspronkelijk ontwerp-bestemmingsplan "Salderes" (1980). Het betreft hier een zwembad uitsluitend voor partikulier gebruik. Een zwemgelegenheid past binnen de bestemming "Groenvoorziening/Recreatieve doeleinden".

7. Aanbouwen en bijgebouwen bij woningen.

Hieronder wordt ingegaan op de regeling met betrekking tot het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen bij woningen. Deze regeling is te vinden in artikel 11 der voorschriften, regelende de bestemming "Achtertuin".

Ingegaan wordt op de uitgangspunten, die aan deze regeling ten grondslag hebben gelegen.

In de bijlage (bijlage II) wordt een toelichting gegeven per bebouwingsvoorschrift.

Uitgangspunten.

Bij het opstellen van de regeling terzake van de bouw van aanbouwen en bijgebouwen bij woondoeleinden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De regeling mag zich, gelet op de doelstelling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, slechts richten op die aspecten welke ruimtelijk relevant zijn:
 - welke gronden moeten voor de bouw van aanbouwen en bijgebouwen worden bestemd?
 - waar, binnen welke zône, op deze gronden mag worden gebouwd? En waar is dit ongewenst? (zôneringsvoorschriften).
 - de situering van de verschillende soorten gebouwen (aanbouwen en vrijstaande bijgebouwen) ten opzichte van elkaar (situeringsvoorschriften).
 - de omvang van de bebouwing (breedte, diepte, hoogte, oppervlakte) (maatvoorschriften).
2. Bij de regeling van de omvang en de situering van de aanbouwen en bijgebouwen gaat het in de eerste plaats om de regeling van de totale bebouwing op het (gehele) bouwperceel. Dit betekent dat de regeling moet zijn geënt op de bestemmingsmethode die voor het gehele bouwperceel gehanteerd wordt.

Deze methode komt i.c. op het volgende neer: er is een aparte bestemming "Woondoeleinden" (uitgesplitst per type woning), waarbij op de plankaart een bebouwingsoppervlak wordt aangeduid waarbinnen één dan wel meerdere woningen (inklusief aanbouwen) mogen worden gebouwd; naast de woondoeleindenbestemming rusten op het bouwperceel nog twee andere bestemmingen: "Tuin" en "Achtertuin".

Het verschil tussen deze laatste twee bestemmingen is, dat op de gronden met de bestemming "Tuin" (meestal aan de vóór- en, deels, de zijkant van het bebouwingsoppervlak voor de woning(en), meestal geen gebouwen mogen worden gebouwd (behoudens b.v. portieken of erkers), terwijl op de tot "Achtertuin" bestemde gronden aanbouwen en bijgebouwen mogen worden gebouwd.

Mede gelet op het onder 1 genoemde uitgangspunt betekent dit uitgangspunt dat de voorschriften t.a.v. aanbouwen en bijgebouwen op de tot "Achtertuin" bestemde gronden, in combinatie met de regeling m.b.t. de voor woondoeleinden bestemde gronden de volgende aspecten moeten omvatten:

- a. waar op deze gronden mogen de hoofdbebouwing, de aanbouwen en de bijgebouwen worden gebouwd? Dat wil zeggen, in welke zône kan deze bebouwing worden toegestaan en in welke zône moet dit, uit ruimtelijke overwegingen,

- worden uitgesloten? (zôneringsvoorschriften).
- b. hoe moeten, binnen de zône waar bebouwing in principe is toegestaan, de verschillende gebouwen (hoofdbebouwing, aanbouwen, bijgebouwen) ten opzichte van elkaar gesitueerd worden? (situeringvoorschriften).
- c. wat is, binnen de zône waar in principe bebouwing is toegestaan, de omvang die de bebouwing ten hoogste mag hebben? (maatvoorschriften).

Ad a. (zôneringsvoorschriften).

Deze zône bestaat in elk geval uit het bebouwingsoppervlak voor de woning(en), dat geheel mag worden volgebouwd. Bij de bebouwingsregeling van de bestemming "Achtertuin" gaat het er dus om te regelen binnen welke zône de woning zich door het bouwen van aanbouwen buiten het bebouwingsoppervlak mag uitbreiden.

Bij het geven van zôneringsvoorschriften hiertoe wordt derhalve gemeten vanaf de grenzen van het bebouwingsoppervlak voor de woning(en).

Zônes, waarbinnen de uitbreiding van de woning middels het bouwen van aanbouwen in elk geval niet mag plaatsvinden, zijn:

- een gedeelte van de gronden achter de woning vanaf de achterperceelsgrens. Het is namelijk ongewenst dat de ruimte achter de woning geheel wordt volgebouwd, waardoor een minimale bij de woning behorende buitenruimte te zeer wordt aangetast;
- bij vrijstaande woningen moet aan ten minste één zijde een bepaalde afstand tussen de bebouwing en de zijdelingse perceelsgrens open blijven. Het is namelijk ongewenst als in opzet "open" gedachte bebouwing door het bouwen aan beide zijgevels tot op de zijdelingse perceelsgrenzen een gesloten karakter gaat krijgen.

Ad b. (situeringvoorschriften).

De situeringvoorschriften vormen een beperking op de zôneringsvoorschriften. Binnen de zône op de tot "Achtertuin" bestemde gronden waar de woning zich in principe mag uitbreiden is het gewenst om het onderscheid tussen de hoofdbebouwing en een aanbouw aan de zijgevel ruimtelijk tot uitdrukkelijk te brengen, door voor te schrijven dat de afstand van een aanbouw aan de zijgevel tot de voorgevelrooilijn ten minste twee meter moet bedragen.

Indien op de plankaart wordt gewerkt met een bebouwingsoppervlak voor meerdere woningen is de noodzaak van een dergelijke bepaling nog sterker aanwezig. In deze situatie (behalve bij hoekwoningen) kan de afstand van een aanbouw aan de zijgevel van de woning namelijk niet tevens geregeld worden door de grens van de bestemming "Achtertuin" aan de zijkant iets terug te leggen.

Ook voor de situering van vrijstaande bijgebouwen (ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de woning) dienen enkele regels gegevens te worden om ruimtelijk ongewenste situaties tegen te gaan.

Ad c.

Een verdere inperking op de zôneringsvoorschriften geven de maatvoorschriften: binnen de omschreven zône mag gebouwd worden, mits de maatvoorschriften in acht worden genomen. Het belangrijkste maatvoorschrift dat gegeven moet worden is de maximaal toegestane oppervlakte van de bebouwing op het (gehele) bouwperceel.

Daarnaast is het ook voor vrijstaande bijgebouwen belangrijk om de (gezamenlijke) oppervlakte aan een maximum te binden. De zône waarbinnen deze gebouwen gebouwd mogen worden is namelijk erg ruim: met inachtneming van de situeringsvoorschriften, in principe op alle gronden met de bestemming "Achtertuin".

Andere voorbeelden van maatschriften zijn:

- de regeling van de breedte van een aanbouw aan de zijgevel(s) van de woning. Om het karakter van de hoofdbebouwing (als hoofdbebouwing) te beschermen moet bepaald worden dat de breedte van de aanbouw aan de zijgevel c.q. de gezamenlijke breedte van de aanbouwen aan de zijgevels nooit meer dan de breedte van de hoofdbebouwing mag bedragen;
- de regeling van de hoogte van aanbouwen en bijgebouwen.

3. Het derde uitgangspunt luidt:

de funktie waartoe aanbouwen gebruikt worden is niet relevant.

Ter toelichting hierop het volgende.

Met betrekking tot de funktie van gebouwen op het bouwperceel kan het volgende onderscheid worden gemaakt.

- gebouwen welke direkt ten dienste van de woonfunctie staan, zoals woonkamer, slaapkamer, keuken e.d.
- gebouwen welke niet direkt ten dienste van de woonfunctie staan, zoals garage, berging, hobby- of praktijkruimte e.d.

Uitbreiding van de woning kan plaatsvinden door aan de woning een gebouw vast te bouwen dan wel door een van de woning vrijstaand gebouw te bouwen.

Ten aanzien van deze vrijstaande gebouwen bepaalt de Bouwverordening (artikel 66 lid 1) dat deze niet (direkt) voor woondoeleinden mogen worden gebruikt (als woonkamer, slaapkamer, keuken e.d.). Op grond hiervan kan van een onderscheid in funktie bij deze vrijstaande gebouwen geen sprake zijn. Deze gebouwen mogen alleen als garage, berging, e.d. gebouwd en gebruikt worden (vandaar: bijgebouwen).

Van een funktioneel onderscheid kan wel sprake zijn als uitbreiding van de woning plaatsvindt door het bouwen van een gebouw aan de woning (vandaar: aanbouwen). Aanbouwen mogen zowel direkt als indirekt ten dienste van de woning staande gebouwen zijn.

Het hier bedoelde uitgangspunt - voor de voorschriften ten aanzien van aanbouwen is het funktionele onderscheid niet relevant - berust op de gedachte dat dit onderscheid ruimtelijk niet relevant is.

Een uitzondering op dit uitgangspunt vormen overigens kleine hobbyruimten zoals kassen, voliëres en duivenhokken.

Voor gebouwen met een dergelijke funktie is een enigszins afwijkende maatvoering gerechtvaardigd.

4. De regeling moet zoveel mogelijk voor gelijke situaties gelijke regels geven, maar ook rekening houden met afwijkende situaties, welke afwijkende regels rechtvaardigen. Bedacht moet overigens worden dat het welhaast onmogelijk is het eksakte midden te vinden tussen een te ruime regeling, welke ongewenste situaties toelaat en een te strakke regeling, welke toelaatbare situaties verbiedt.

De volgende criteria moeten worden gesteld:

- a. het type woning: tussenwoning, hoekwoning, half-vrijstaande of vrijstaande woning.
Bij hoekwoningen kunnen b.v. grotere bebouwingsmogelijkheden worden gegeven dan bij tussenwoningen.
- b. de grootte van het bouwperceel.
Dit criterium geeft aanleiding tot het werken met een bebouwingspercentage.
- c. Stedebouwkundige belangen kunnen nadere beperkingen van de bebouwingsmogelijkheden motiveren.
Onder deze belangen vallen bijvoorbeeld:
 - de stedebouwkundige karakteristiek (eis van een lage kap, lage goothoogte);
 - aanwezige landschappelijke waarden (beperking van de bouwmogelijkheden aan de zijgevel van een woning om een fraai "doorkijkje" open te houden);
 - verkeer (geen situering in de uitzichtshoek);
 - woonmilieu (veiligstelling van een redelijke eigen buitenruimte).

8. Verslag vooroverleg.

Het verslag vooroverleg heeft betrekking op het in 1980 ter visie gelegen ontwerp-plan, welk plan betrekking had op de bouw van $\pm$ 600 woningen.

In het kader van het in artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening bedoelde overleg is het plan in ontwerp ter beoordeling toegezonden aan:

1. de Provinciale Planologische Commissie;
2. de Agglomeratie Eindhoven;
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
4. het Direktoraat Gebouwen, Werken en Terreinen, 1e Genie-Commandement, Eerst aanwezendschap 's-Hertogenbosch;
5. de N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten "B.B.A.";
6. het Rijkskonsulentschap voor Handel, Ambacht en Diensten in de provincie Noord-Brabant;
7. het Waterschap De Dommel.

De onder 4, 5 en 6 vermelde instanties hebben bericht dat het ontwerp-plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen; van de onder 7 vermelde instantie is geen reactie ontvangen.

De Provinciale Planologische Commissie, Subcommissie voor de Gemeentelijke Plannen heeft bij brief van 21 mei 1980, nr. 80.04672 geadviseerd het plan, rekening houdend met de door de commissie gemaakte opmerkingen, verder in procedure te brengen.

De opmerkingen van de commissie hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

1. De woningdifferentiatie.

Op basis van de veronderstelling, dat de eerste fase van Best-West (Uitbreiding Wilhelminadorp) niet voorziet in de bouw van woningwetwoningen, wijst de commissie erop, dat de mogelijkheden om ontstane tekorten in de woningwetsfeer later alsnog te kunnen realiseren, gering zullen zijn.

Reactie Gemeente: Het woningbouwprogramma van zowel het plan Uitbreiding Wilhelminadorp als het voorliggende plan is grondig herzien. Beide plannen voorzien in de bouw van goedkope gesubsidieerde woningen (woningwet, premie A) op korte termijn.

2. De hoofdwegenstructuur.

a. Geadviseerd wordt om, gelet op het huidige stadium, waarin de plannen voor de omlegging van de S 19 en voor de nieuwe rijksweg 264 verkeren, in het onderhavige bestemmingsplan te werken met een uit te werken c.q. te wijzigen bestemming.

Reactie Gemeente: met betrekking tot het tracé van de omlegging van de S 19 bestaan weinig onzekerheden meer, althans voorzover het het gedeelte ten westen van rijksweg 264 betreft.

De vorm van de aansluiting van de S 19 op genoemde rijksweg is echter minder zeker, evenals het exakte tracé van de nieuwe rijksweg. Aangezien ook voor een uit te werken/ te wijzigen bestemming verkeersdoeleinden enige zekerheden nodig zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot

het ruimtebeslag, samenhangend met de vorm van de verkeersoplossing, is besloten de in het ontwerp-plan gekozen vorm te handhaven en over te gaan tot een planherziening indien de wegenplanning ter plaatse voor wat de vorm en uitvoering betreft in een meer definitief stadium verkeert.

- b. In verband met het feit dat de geprojecteerde buurtontsluitingsweg enerzijds is aangesloten op de regionale wegenstructuur en anderzijds op de Hoofdstraat/Stationsstraat, zou de volgens de commissie bedoelde ontsluitingsweg een andere functie kunnen krijgen dan thans in het plan wordt beoogd; gevraagd wordt om op dit punt inzicht te geven.

Reactie Gemeente: De wegenstructuur is in zijn geheel aangepast aan de veranderde uitgangspunten. Verwezen wordt naar de betreffende paragrafen in de toelichting.

3. Geluidhinder.

- T.a.v. de rijksweg: uit een oogpunt van zuinig en economisch grondgebruik wordt geadviseerd te onderzoeken of met behulp van maatregelen tegen de geluidhinder een groter deel van de onbebouwde zone langs de rijksweg toch bebouwd zou kunnen worden.

Reactie Gemeente: bedoelde bebouwingsvrije strook maakt weliswaar deel uit van het plangebied, doch oefent als zodanig geen invloed uit op de exploitatie. Verwerving van de gronden ligt uitdrukkelijk niet in de bedoeling van het gemeentebestuur.

- T.a.v. de buurtontsluitingsweg: een akoestisch onderzoek voor de buurtontsluitingsweg wordt wenselijk geacht.

Reactie Gemeente: In het kader van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat geen maatregelen nodig zijn. Verwezen wordt naar bijlage I.

- T.a.v. de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch: de commissie merkt op, dat het gestelde in de toelichting m.b.t. de geluidhinder van de spoorlijn niet juist is; handhaving van de geprojecteerde bebouwing zal inhouden dat een geluidwerende voorziening zal moeten worden getroffen. Geadviseerd wordt over een akoestisch onderzoek en de te nemen maatregelen overleg te plegen met de Inspectie van de Volksgezondheid.

Reactie Gemeente: Uit overleg met de Inspectie Volksgezondheid en de Nederlandse Spoorwegen is gebleken, dat in verband met de recent verzwaarde normen en het intensieve spoorwegverkeer, met name 's-avonds en 's-nachts, een geluidwerende voorziening langs de spoorlijn in de vorm van een scherm ter hoogte van 1 - 1,5 m', zo dicht mogelijk bij de spoorlijn, noodzakelijk is om de geprojecteerde woningbouw binnen een straal van 150 m. uit het hart van de spoorlijn te kunnen realiseren (zie bijlage I). De kosten van een dergelijke voorzieningen zijn echter hoog terwijl ook anderzijds een scherm door omwonenden is afgewezen. In het plan wordt derhalve de eerder genoemde afstand in acht genomen. Waar dit niet gebeurt zullen geluidwerende maatregelen aan de woningen getroffen worden. Verwezen zij ook naar hoofdstuk 2.2.

4. School.

Geadviseerd wordt de beslissing over de bouw van een nieuwe basisschool uit te stellen tot het moment dat voldoende inzicht bestaat in de werkelijke behoefte en het terrein een uit te werken bestemming te geven waarbinnen ofwel een school of woningen kunnen worden gebouwd, al naar gelang de behoefte.

Reactie Gemeente: Door de uitbreiding van het aantal woningen is het vooruitberekende aantal kleuters en leerlingen dermate toegenomen dat de toekomstige noodzaak van een nieuwe school vrijwel zeker is. Bij het opstellen van de prognose zijn de uitgangspunten die het Ministerie van Onderwijs hanteert gebruikt.

5. Tennispark.

Volgens de commissie stijgt de aanleg van een tennispark van 0,6 ha. - via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk op de gronden met de bestemming "Groenvoorzieningen/recreatieve doeleinden" - boven de behoefte uit.

Reactie Gemeente: aan de betreffende voorschriften is een bepaling toegevoegd, dat de behoefte moet worden aangetoond alvorens tot bedoelde planwijziging kan worden overgegaan. Overigens is de wijzigingsbevoegdheid verruimd (nu: sportterrein).

6. Te handhaven beplanting.

Gesuggereerd wordt om ter veiligstelling van de bestaande beplanting in de voorschriften een aanlegvergunningenstelsel op te nemen.

Reactie Gemeente: de intentie is om het aanwezige groen zoveel mogelijk te sparen; het betreft hier echter grotendeels produktiehout (populieren), zodat aan de suggestie van de commissie geen gevolg is gegeven.

7. Rotonde.

Geadviseerd wordt om i.p.v. de in het ontwerp-plan geprojecteerde "rotonde" aan de zuidzijde van de Hokkelstraat een minder ruimtevergende oplossing te kiezen.

Reactie Gemeente: dit advies is opgevolgd.

8. Relatie met het buitengebied.

Geadviseerd wordt om de rijbaanbreedte van de twee wegen, die een direkte verbinding vormen met het ten noorden van de provinciale omlegging gelegen buitengebied, beperkt te houden tot 3 m'.

Reactie gemeente: voor wat betreft de Spoorweglaan wordt dit advies opgevolgd. De verlengde Hokkelstraat krijgt een wegprofiel met een verharding van 5,50 meter. Deze weg wordt gebruikt voor het interlokaal busverkeer.

9. Verfspuiterij aan de Oranjestraat.

Gevraagd wordt om in de toelichting meer expliciet in te gaan op de eventuele hinder van dit bedrijf.

Reactie Gemeente: zie hoofdstuk 4.1.

10. Financiële-ekonomische aspecten.

Het plan wordt in principe ekonomisch uitvoerbaar geacht; de terzake nog gegeven adviezen hebben betrekking op de bovenvermelde punten.

Reactie Gemeente: korthedshalve wordt verwezen naar bovenstaande reacties en de bijgestelde exploitatie-opzet.

11. Juridische aspecten.

Gewezen wordt op een vermeende onduidelijkheid in de voorschriften, voor zover betreffende het hanteren van de begrippen "intensieve veehouderij" en "kleinschalige agrarische activiteiten" en de daarmee samenhangende gebruiksvoorschriften.

Reactie Gemeente: het betreft hier het tot "agrarische doeleinden" bestemde perceel aan de Spoorweglaan; naar de mening van het gemeentebestuur is de bestemmingsregeling voldoende duidelijk.

Het college van voorzitter en gedelegeerden van de Agglomeratie Eindhoven heeft bij brief van 21 april 1980, nr.80.1555 bericht met het plan te kunnen instemmen onder de voorwaarden, dat:

- in het plan de bouw van 230 woningen in de gesubsidieerde sektor zoveel mogelijk verzekerd is;
- de fasering van de vrije sectorbouw feitelijk plaatsvindt over een periode van 5 jaar;
- in het plan Best-West compensatie wordt gevonden voor de in de afgelopen jaren opgelopen achterstand in de gesubsidieerde sektor.

Reactie Gemeente: aan deze voorwaarden is resp. wordt voldaan; verwezen wordt naar het gestelde terzake hiervoor en in de betreffende paragrafen van de toelichting.

De hoofdingenieur-direkteur van de Rijkswaterstaat, direktie Noord-Brabant, heeft bij brief van 14 maart 1980, nr.RFO 3842 voorgesteld om i.v.m. de nog uit te werken verkeersoplossing voor de omlegging S 19 en het nieuwe tracé van rijksweg 264 voor de bestemming van een ruim gebied een wijzigingsbevoegdheid in het plan op te nemen.

Reactie Gemeente: zie hiervoor onder de brief van de p.p.c. onder punt 2.

BIJLAGE I. Akoestisch onderzoek Salderes.

1.0. Wet geluidhinder.

Vanaf 1 januari 1982 kennen alle wegen en straten met het inwerking treden van de artikelen 74-87 van de Wet geluidhinder (zônes langs wegen, nieuwe situaties), een geluidszône. Deze geluidszône is te omschrijven als het gebied aan weerszijden van de weg, waarbinnen onderzoek naar geluidhinder moet plaatsvinden, indien binnen de zône door middel van het bestemmingsplan de bouw van woningen en andere geluidgevoelige bebouwing mogelijk wordt gemaakt. De omvang van de geluidszône is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en van de verkeersbelasting. Indien de verkeersbelasting lager is of in de bestemmingsplanperiode van 10 jaar zal zijn dan 2450 motorvoertuigen per etmaal dan kan de geluidszône middels een verklaring van de gemeenteraad opgeheven worden en is verder onderzoek naar geluidhinder van deze weg niet meer nodig. De verklaring dat de geluidszône opgeheven kan worden, dient vóór de vaststelling van het bestemmingsplan afgegeven te worden.

Bij een hogere verkeersbelasting dan 2450 motorvoertuigen per etmaal wordt het akoestisch onderzoek verder uitgevoerd. Na de bepaling van het geluidsniveau (aan de gevel) van de nieuwe woningen worden deze vergeleken met de grenswaarden.

Grenswaarden bij wegverkeerslawaaï.

	aan de gevel*	binnenshuis
nieuwe woningen	50 + 5 dB(A)	35 dB(A)
bestaande woningen	55 + 5 dB(A)	45 dB(A)

*De motorvoertuigen zullen in de toekomst 5 dB(A) stiller worden. Ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder mogen de berekende geluidsniveau's met 5 dB(A) verlaagd worden. Eenzelfde resultaat wordt bereikt door de grenswaarde buiten aan de gevel met 5 dB(A) te verhogen.

Indien blijkt dat bovenstaande grenswaarden worden overschreden dan dienen maatregelen getroffen te worden die ervoor zorgen dat het geluidsniveau voldoende verminderd wordt. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk via een procedure bij Gedeputeerde Staten ontheffing te vragen van de grenswaarden. Deze ontheffing kan tot maximaal 70 dB(A) gegeven worden.

Het hoofdstuk VII, zônes langs spoorwegen van de Wet geluidhinder is momenteel nog niet in werking getreden. Dit wordt eerst in 1984-1985 verwacht. Er bestaat daardoor formeel nog geen verplichting om te voldoen aan enige grenswaarden met betrekking tot spoorweglawaaï. In de "Circulaire Spoorweglawaaï" van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1979), wordt het hanteren van de voorlopige beleidsgrenswaarden spoorweglawaaï voor woonbestemmingen sterk aanbevolen, waardoor wordt voorkomen dat nieuwe knelpunten zullen ontstaan.

Grenswaarden bij spoorweglawaai in dB(A).

	dag	avond	nacht	etmaal
algemeen	60	55	50	60
nabij stations (straal 1500 m')	65	60	55	65

In het voorliggende bestemmingsplan wordt het op de gevel invallende geluidsniveau op nieuwe woningen vergeleken met bovenstaande grenswaarden. Bij overschrijding van de grenswaarden dienen maatregelen gezocht te worden die het geluidsniveau doen verminderen.

2.0. Geluidniveau's aan de gevels van woningen.

De berekeningen van het geluidsniveau aan de gevel van woningen worden uitgevoerd aan de hand van het Reken en Meetvoorschrift wegverkeerslawaai.

Voor de berekening van het spoorweglawaai wordt de Circulaire Spoorweglawaai van het Ministerie Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1979) aangehouden.

In het hierna volgende wordt voor een 4-tal soorten geluidbronnen op een of meerdere doorsneden het geluidsniveau aan de gevel van woningen bepaald.

2.1. Rijksweg 264 ('s-Hertogenbosch-Eindhoven).

Uit verkeerstellingen van de rijkswaterstaat blijkt dat rijksweg 264 ter hoogte van de gemeente Best in 1977 belast werd door 36.800 motorvoertuigen per etmaal. Aannemende dat dit inmiddels (1982) met ca.15% is gegroeid, zal de verkeersbelasting ca.42.000 motorvoertuigen per etmaal zijn. Verwacht wordt dat deze verkeersbelasting niet veel verder zal groeien.

Uitgangspunt voor de berekening:

verkeersbelasting : 42.000 m.v.t. per etmaal

gemiddelde uur-

intensiteit dagperiode: 6,9% : 2940 m.v.t. per uur

gemiddelde uur-

intensiteit nachtperiode: 1,0% : 420 m.v.t. per uur

zônebreedte : 400 m.

Overige uitgangspunten:

- vrachtverkeer:

15% van het etmaaltotaal, waarvan 15% bestaat uit zwaar vrachtverkeer.

- snelheid:

aangehouden wordt een gemiddelde snelheid van 80 km/u. voor alle categorieën.

- afstand wegas-bebouwing: 170 m.

- Dempingsfactoren.
In verband met de afstand tussen de wegas en de bebouwing, lucht-, bodem-en meteo-effekten kan op de berekende waarden 31,7 dB(A) in mindering worden gebracht.

Uit de berekening met voorgaande uitgangspunten blijkt, dat op een afstand van 170 m' uit de as van de weg het geluidsniveau gedaald is tot 55 dB(A).

De grenswaarde wordt dus niet overschreden bij een afstand van 170 m. uit de as van de weg.

2.2. Omlegging S 19.

Het bestaande tracé van de S19, Hoofdstraat en Nieuwstraat zal vervangen worden door een ten noorden van Best gelegen omleiding. In de nota: "Toetsing verkeerstructuur", 1979 is een prognose van het gemotoriseerde verkeer opgenomen, waaruit blijkt, dat deze omleiding door ca. 7.000 motorvoertuigen per etmaal belast zal worden. Er is rekening gehouden met een doortrekking van de omleiding in oostelijke richting naar de Boskantseweg. Aangezien deze voortzetting nog niet vaststaat wordt met een verkeersbelasting van ca. 6000 motorvoertuigen per etmaal rekening gehouden.

Uitgangspunt voor de berekening:

Verkeersbelasting : 6000 motorvoertuigen/etmaal.

Gemiddelde uurinten-
siteit in de dagperiode : 6,9% : 414 m.v.t./uur

Zônebreedte 250 m.

Overige uitgangspunten:

- Vrachtverkeer:
15% van het etmaaltotaal, waarvan 15% bestaat uit zwaar vrachtverkeer.
- Snelheid:
voor alle categorieën wordt een gemiddelde snelheid van 80 km/uur aangehouden.
- Afstand bebouwing tot de as van de weg:
op een drietal dwarsdoorsneden wordt het geluidsniveau aan de gevels van woningen bepaald. De weg ligt op doorsnede 1, ca. 5 m. beneden maaiveld, op doorsnede 2, op maaiveld en op doorsnede 3, op ca. 5 m. boven het maaiveld. De afstand van de wegas tot de bebouwing is respectievelijk 70, 80 en 100 m.
- Damping:
op de voornoemde dwarsdoorsneden wordt rekening gehouden met damping als gevolg van afstand, bodem-, lucht- en meteo-effekten van respectievelijk 1 : 25 dB(A), 2 : 25,8 dB(A) en 3 : 27,4 dB(A).
Het geluidsniveau aan de gevel van de woningen als aangegeven in de schetsbebouwing is op de doorsneden 1 : 53 dB(A), 2 : 52,4 dB(A) en 3 : 53 dB(A).
De grenswaarde 55 dB(A) wordt niet overschreden, indien een afstand van 70 à 100 m. aangehouden wordt.

2.3. Overige wegen binnen het plangebied.

Het totale plangebied, dat ca. 1100 woningen zal gaan bevatten, wordt door 3 wegen ontsloten. Aannemende dat per woning op een gemiddelde werkdag 5 autoritten zullen plaatsvinden, waarvan 1,5 intern en 3,5 extern (buiten het plangebied) kunnen op de 3 ontsluitingswegen tesamen maximaal 3850 motorvoertuigen per etmaal aangetroffen worden. Aangenomen mag worden dat bij een gelijke verdeling van het verkeer over de 3 ontsluitingswegen de verkeersbelasting van de wegen binnen het plangebied niet hoger zal zijn dan $(3850/3)$ ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal.

De geluidszones van deze wegen kunnen derhalve opgeheven worden. Verder onderzoek naar geluidhinder is dan niet meer nodig.

2.4. Spoorweglawaaai.

Uit de opgave van de Nederlandse Spoorwegen blijkt zowel de verkeersbelasting van het baanvak Best-Boxtel gedurende 3 verschillende perioden per dag, alsook de geluidsbelasting op 175 m. afstand. Op basis van de formules uit de "Circulaire Spoorweglawaaai" is het geluidsniveau tijdens de dag-, avond- en nachtperiode, berekend.

De volgende gegevens zijn daarvoor gebruikt:

	snelheid	aantal dagpe- riode	draaistellen/assen per uur	
			avond- periode	nacht- periode
stoptreinen	60 km/u	64	48	10
sneltreinen	120 km/u	68	65	4
goederentreinen	75 km/u	142	348	344

Met deze gegevens werd op verschillende afstanden het geluidsniveau bepaald. Daarnaast staat in de volgende tabel de aan te houden grenswaarde in "stationssituaties" vermeld.

afstand	30 m.	90 m.	150 m.	175 m.	grenswaarde in stations- situatie
periode					
dagperiode 7-19.00 uur	68 dB(A)	62 dB(A)	56 dB(A)	55 dB(A)	65 dB(A)
avondperiode 19.00-23.00 uur	69,5 "	63,5 "	57,5 "	56,5 "	60 "
nachtperiode 23.00-7.00 uur	68 "	62 "	55 "	54 "	55 "

Uit bovenstaande tabel blijkt dat op 150 m' uit de as van de spoorlijn de grenswaarde niet wordt overschreden.

Een deel van de bebouwing in het meer zuidelijk gedeelte van het plangebied ligt op een afstand van ± 30 m' uit de as van de spoorlijn.

De grenswaarde wordt in alle perioden overschreden.

2.5. Hoofdstraat.

Uit de verkeersprognose van de Hoofdstraat blijkt, dat ter hoogte van het plangebied "Salderes" een verkeersbelasting verwacht wordt van ca. 5900 motorvoertuigen per etmaal. De Kerkstraat, bedoeld als een van de ontsluitingswegen voor het plangebied "Salderes" zal door ca. 1300 motorvoertuigen per etmaal worden belast. De verkeersbelasting van de Hoofdstraat, ten oosten van de Kerkstraat wordt geschat op 4600 motorvoertuigen per etmaal.

Hieruit volgt, dat het oostelijk deel van de Hoofdstraat niet als toevoeroute voor het plan "Salderes" gedacht is. In de inrichting van deze weg komt dit ook tot uitdrukking.

Uitgangspunten voor de berekening:

- Verkeersbelasting:

Hoofdstraat, ten westen van de Kerkstraat :	5900 m.v.t./etm.
Hoofdstraat, ten oosten van de Kerkstraat :	4600 m.v.t./etm.
Kerkstraat :	1300 m.v.t./etm.

Gemiddelde verkeersintensiteiten:	dagperiode	nachtperiode
Hoofdstraat en Kerkstraat:	6,9%	1,0%

Zonebreedte:

Hoofdstraat, ten westen van de Kerkstraat :	200 meter
Hoofdstraat, ten oosten van de Kerkstraat :	100 meter
Kerkstraat :	0 meter

(De geluidszone van de Kerkstraat kan eventueel opgeheven worden).

- Vrachtverkeer:

Voor alle wegvakken geldt: 5% vrachtverkeer. Zwaar vrachtverkeer wordt niet aangetroffen.

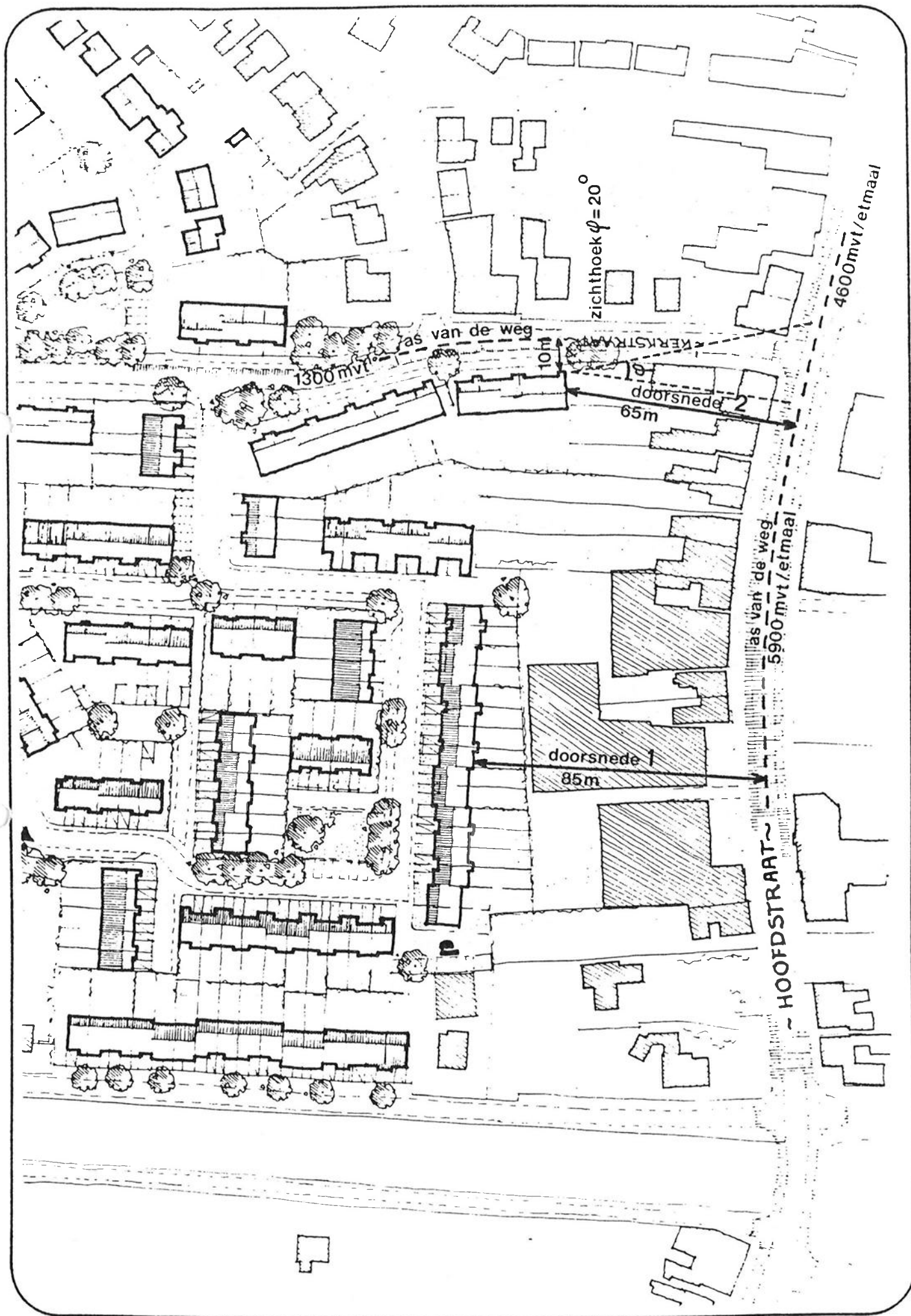
- Snelheid:

Aangenomen wordt, dat alle categorieën voertuigen een gelijke gemiddelde snelheid hebben. De wegen en straten zijn verschillend van karakter en inrichting, waardoor de gemiddelde snelheid beïnvloed wordt.

Hoofdstraat, ten westen van de Kerkstraat :	50 km/u
Hoofdstraat, ten oosten van de Kerkstraat :	35 km/u
Kerkstraat :	35 km/u

- Wegdek:

De Hoofdstraat heeft een klinkerverharding. De Kerkstraat is geasfalteerd.



- Afstand as van de weg tot waarnemingspunt:

Het geluidsniveau aan de gevel wordt op twee verschillende plaatsen bepaald.

Doorsnede 1: afstand Hoofdstraat-bebouwing: 85 meter

Doorsnede 2: afstand Hoofdstraat-bebouwing: 65 meter
afstand Kerkstraat-bebouwing : 10 meter

De doorsnede 2 is genomen op de plaats waar de Kerkstraat op de Hoofdstraat aansluit.

Als bebouwingshoogte wordt 6 meter aangehouden.

Op basis van voorgaande uitgangspunten wordt het geluidsniveau aan de weg berekend:

Hoofdstraat, ten westen van de Kerkstraat : 78 dB(A)

Hoofdstraat, ten oosten van de Kerkstraat : 77 dB(A)

Kerkstraat : 66 dB(A)

- Demping:

Met demping van het geluid door afstandsoverbrugging, bodem-, lucht- en meteo-effecten wordt rekening gehouden.

Hoofdstraat, ten westen van de Kerkstraat : 25,6 dB(A)

Hoofdstraat, ten oosten van de Kerkstraat : 20,4 dB(A)

Kerkstraat : 11,8 dB(A)

- Zichthoekcorrectie:

Hoewel de zichthoekcorrectie met Standaard Rekenmethode I slechts als indicatie kan gelden, omdat deze buiten het toepassingsbereik van deze methode ligt, kan hiermee aan de uitkosten een hogere nauwkeurigheid gegeven worden. Bij een eventuele overschatting van het resultaat, wordt dit gecompenseerd.

Hoofdstraat : een vrijwel gesloten bebouwingsrand met gevels van ca. 6 meter hoogte.

: zichthoekcorrectie: ± 10 dB(A)

Hoofdstraat : aansluiting van de Kerkstraat, met een opening van 12 meter in de bebouwing. De zichthoek is ca. 5° . Ter compensatie van eventuele extra reflectie wordt een zichthoek van 200 aangehouden.

: zichthoekcorrectie: ± 8 dB(A)

Zonder rekening te houden met de afschermende werking van de bebouwingsrand langs de Hoofdstraat is het geluidsniveau aan de gevels van de woningen in het plan "Salderes" $78 - 25,6 = 52,4$ dB(A). Rekening houdend met de afscherming, ware dit getal te verminderen met 10 dB(A). De grenswaarde van 55 dB(A) wordt in deze situatie niet overschreden.

Op dwarsdoorsnede 2 wordt het geluidsniveau aan de gevel gevormd door 2 geluidsbronnen:

Kerkstraat : $67 - 11,8 = 54,2$ dB(A)

Hoofdstraat : $77 - 20,4 - 8 = 48,6$ dB(A)

De sommatie van beide geluidsbronnen geeft een geluidsniveau aan de gevel van 55 dB(A).

De grenswaarde van 55 dB(A) wordt ook in deze situatie niet

BIJLAGE II. Bebouwingsvoorschriften ten aanzien van het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen bij woningen.

Het belangrijkste gedeelte van de regeling van aanbouwen en bijgebouwen wordt gevormd door de bebouwingsvoorschriften (artikel 11). Deze voorschriften, uiteindelijk, bepalen waar wat gebouwd mag worden.

Hieronder volgt, in aanvulling op de hierboven (in hoofdstuk 7) opgenomen algemene toelichting, een toelichting per bebouwingsvoorschrift.

Ad artikel 11 lid A I.1.

Deze bepaling vormt het belangrijkste maatvoorschrift. Het relateren van de maximaal toegestane bebouwing aan de twee genoemde criteria vloeit voort uit het in hoofdstuk I genoemde vierde uitgangspunt: voor gelijke situaties zoveel mogelijk gelijke regels.

Ad artikel 11 lid A I.2.

Het betreft hier een zoneringsvoorschrift, aangevende waar op de tot "Achtertuin" bestemde gronden, dus buiten het bebouwingsoppervlak, een aanbouw mag worden gebouwd.

Omdat binnen het bebouwingsoppervlak ook aanbouwen mogen worden gebouwd, is bepaald dat een aanbouw buiten het bebouwingsoppervlak zowel aan de hoofdbebouwing als aan de woning (hoofdbebouwing inclusief aanbouwen) kan worden aangebouwd.

Ad artikel 11 lid A I.3.

Deze bepaling vormt een zoneringsvoorschrift; vastgelegd wordt de diepte van de zone waarbinnen gebouwd mag worden.

Middels deze bepaling wordt tweërlei beoogd:

- het concentreren van de (woon)bebouwing binnen een bepaalde zone om zo te sterke uitwaaiing over het bouwperceel te voorkomen. Het stellen van de 4 m'-norm is hiertoe niet voldoende omdat ook woningen met reeds een grote diepte dan nog eens met 4 m' aan de achtergevel zouden mogen uitbreiden. Om deze reden is de maximale diepte van de zone waarbinnen gebouwd mag worden gekoppeld aan de diepte van de woning.
- het regelen van de verhouding tussen de diepte van de hoofdbebouwing en de diepte van een aanbouw aan de achtergevel. De diepte van een aanbouw aan de achtergevel buiten het bebouwingsoppervlak mag nooit meer dan 4 m' bedragen. Meestal wordt het bebouwingsoppervlak zodanig gelegd, dat daarbinnen ook nog enige aanbouwmogelijkheid aan de achtergevel open blijft. Middels deze 4m'-grens wordt voorkomen dat de diepte van een aanbouw aan de achtergevel meer bedraagt dan de diepte van de hoofdbebouwing.

Ad artikel 11 lid A I.4.

Dit voorschrift regelt hetzelfde als het voorschrift onder 3, met dien verstande, dat het hier een aanbouw aan de zijgevel betreft.

Ad artikel 11 lid A I.5

Het betreft hier een zoneringsvoorschrift, aangevende een zone waarbinnen geen aanbouwen aan de achtergevel gebouwd mogen worden. Vrijstaande bijgebouwen mogen daar overigens wel worden gebouwd.

Aanleiding tot dit voorschrift is de wens om achter de woning een bepaalde eigen buitenruimte te handhaven. Het verschil tussen (half-)vrijstaande woningen en woningen in gesloten bebouwing komt voort uit het feit dat deze laatste woningen meestal op een kleiner en ondieper bouwperceel worden gebouwd. Daarnaast speelt mee dat bij woningen in gesloten bebouwing aanbouwen alleen aan de achtergevel kunnen worden gebouwd.

Ad artikel 11 lid A I.6.

Dit voorschrift regelt hetzelfde als het voorschrift onder 5, met dien verstande, dat het hier de open te houden zône aan (het verlengde van) de zijgevel betreft.

Ad artikel 11 lid A I.7.

Dit maatvoorschrift regelt de maximale breedte van een aanbouw aan de zijgevel van de hoofdbebouwing. Deze maximale maat is nodig om het karakter van de hoofdbebouwing (als hoofdbebouwing) ruimtelijk tot uitdrukkelijk te doen komen. Randvoorwaarde bij het bouwen aan de zijgevel van een vrijstaande woning is, dat de afstand van de bebouwing tot ten minste één der zijdelingse perceelsgrenzen ten minste 3 m' bedraagt (zie I.9).

Het hier besproken voorschrift, regelende de breedte van een aanbouw aan de zijgevel, beperkt zich tot de situaties dat op de plankaart een bebouwingsoppervlak voor één woning of voor één blok van twee aangegebouwde woningen is aangeduid.

De reden hiervan is dat slechts in deze situaties het bouwen van een aanbouw aan de zijgevel plaatsvindt op de tot "Achtertuin" bestemde gronden.

Indien op de plankaart een bebouwingsoppervlak voor meer dan twee (vrijstaande of half-vrijstaande) woningen is getekend, vindt het bouwen aan de zijgevel plaats binnen de woondoel-eindenbestemming. Het bouwen binnen deze woondoeleinden-bestemming mag uiteraard niet geregeld worden in voorschriften met betrekking tot de bestemming "Achtertuin".

Ad artikel 11 lid A.I.8.

Dit voorschrift regelt hetzelfde als het hierboven (onder 7) genoemde, maar dan ook voor een hoekwoning in een woningblok voor geschakelde woningen.

Ad artikel 11 lid A I.9.

Bij vrijstaande woningen moet aan ten minste één zijde een bepaalde afstand tussen de bebouwing en de zijdelingse perceelsgrens open blijven. Het is namelijk ongewenst als in opzet open gedachte bebouwing door het bouwen aan beide zijgevels tot op de zijdelingse perceelsgrenzen een gesloten karakter gaat krijgen.

Ad artikel 11 lid A I.10.

Het betreft hier een situeringsvoorschrift. De bepaling beoogt het volgende. In de eerste plaats wordt aldus geregeld dat direkt achter en naast de woning een bepaalde eigen buitenruimte gehandhaafd blijft. In de tweede plaats vormt deze bepaling een waarborg voor voldoende lichttoetreding in de woning.

Dit laatste is ook reeds in de Bouwverordening geregeld, middels dit voorschrift echter wordt een en andere ook ruimtelijk vastgelegd.

Ad artikel 11 lid A I.11.

Dit maatvoorschrift relateert de hoogte van de aanbouw aan de hoogte van de hoofdbebouwing. De maten zijn zo gesteld dat de hoogte van een aanbouw altijd minder bedraagt dan de hoogte van de hoofdbebouwing. Dit is gedaan om het verschil tussen hoofdbebouwing en aanbouw ruimtelijk te aksentueren.

Ad artikel 11 lid A I.12.

De aanleiding tot dit situeringsvoorschrift is de wens om het onderscheid tussen de hoofdbebouwing en een aanbouw aan de zijgevel ruimtelijk tot uitdrukking te brengen.

Ad artikel 11 lid A II.1.

Zie de toelichting bij I.1.

Ad artikel 11 lid A II.2.

Dit voorschrift beoogt te versnipperde bebouwing op het bouwperceel tegen te gaan.

Ad artikel 11 lid A II.3.

Deze bepaling behoeft geen toelichting.

Ad artikel 11 lid A II.4.

Zie de toelichting bij I.10.

Ad artikel 11 lid A II.5.

Deze bepaling legt vast wat ook reeds in de Bouwverordening is geregeld. Motieven, genoemd in de Bouwverordening, zijn:

- de toegankelijkheid van gebouwen;
- het open houden van de mogelijkheid voor reiniging en onderhoud van gebouwen.

Ad artikel 11 lid A II.6.

De zône waarbinnen vrijstaande bijgebouwen mogen worden gebouwd is erg ruim: met inachtneming van de situeringsvoorschriften, in principe op alle gronden met de bestemming "Achtertuin".

Het is derhalve belangrijk de (gezamenlijke) oppervlakte van deze gebouwen aan een maximum te binden. Het maatvoorschrift onder 1 is niet voldoende, omdat met die bepaling alléén een te sterke "verstening" van de ruimte achter de woning vaak niet zal kunnen worden voorkomen.

Ad artikel 11 lid A II.7.

Zie de toelichting bij I.12.

Met betrekking tot de bebouwingsvoorschriften sub III en in lid B zij volstaan met de volgende toelichting.
In de bepalingen ten aanzien van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (sub III) wordt onderscheid gemaakt tussen bouwwerken

gelegen vóór en achter de voorgevelrooilijn. De reden van dit onderscheid is, dat voorkomen moet worden, dat het straatbeeld verstoord wordt door (te) hoge bouwwerken, welke op geringe afstand van de weg zijn gesitueerd. Daarnaast speelt in sommige situaties ook mee het openhouden van de voor het verkeer noodzakelijke uitzichtshoek.

In lid B worden voor het bouwen c.q. plaatsen van kleine hobby-ruimten van lichte konstruktie (b.v. duivenhokken, volières, kassen e.d.) enige afwijkingen van de eerder gestelde maatvoorschriften (met betrekking tot oppervlakte en hoogte) mogelijk gemaakt.