



GEMEENTE
BEST

Raadhuisplein 1

Correspondentie-adres:
Postbus 50, 5680 AB Best

Telefoon 0499-360911

Telefax 0499-360232

OPENBARE BEKENDMAKING

Burgemeester en wethouders maken bekend

ter voldoening aan het bepaalde in artikel 31 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, dat door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 17 mei 1999, onherroepelijk is geworden het bestemmingsplan "Spoorzone". Bij deze uitspraak is alsnog goedkeuring onthouden aan enkele plandelen, gelegen aan de oostzijde van het spoorbaantraject, met de bestemmingen "Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad (UC)" en "Verblijfsdoeleinden".

Genoemd bestemmingsplan is bij raadsbesluit van 16 december 1996 vastgesteld en is bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 18 april 1997 goedgekeurd.

De betreffende uitspraak en het bestemmingsplan "Spoorzone" liggen vanaf heden ter inzage op de afdeling Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van de directie Bestuurszaken (loket 0.16).

Het bestemmingsplan voorziet in het verdubbelen van het aantal hoofdsporen van twee naar vier. Vanaf de voormalige gemeentegrens met Oirschot tot globaal nabij de toekomstige noordelijke Ringweg en vanaf het Wilhelminakanaal tot de gemeentegrens met Eindhoven, wordt het aantal sporen in westelijke richting en in de bebouwde kom in oostelijke richting uitgebreid.

Tussen de Hoofdstraat/Oirschotseweg en de Willem de Zwijgerweg is sprake van een verdiepte ligging in een tunnelbak.

Verder omvat het plan ondermeer de bouw van een stationsgebouw, de realisering van centrumbebouwing op een tweetal locaties aan de westzijde van het spoorbaantraject, de bouw van een overdekte rijwielstalling, de aanleg van een onderdoorgang ten behoeve van de noordelijke Ringweg, de aanleg van weginfrastructuur en de bouw van twee betonnen bruggen over het Wilhelminakanaal.

Best, 1 november 1999.

Burgemeester en wethouders van B e s t
de secretaris de burgemeester




Drs. P.W.G.C.M. Peels Mr. P.J.J.M. Mangelmans.

Postbus 20019
2500 EA 's-Gravenhage
Telefoon (070) 4 26 44 26

RAAD DER GEMEENTE BEST
POSTBUS 50
5680 AB BEST

GEMEENTE
BEST

NO.: 30632.....

INGEKOMEN
- 3 OKT. 1997

CL - 1.733.21

DNR. AZ 1
Afd.

Datum *Inlichtingen toestel* *Uw kenmerk*

2 oktober 1997 370

Onderwerp

Ons nummer

BEST

F01.97.0198

Schorsing/voorlopige voorziening

Hierbij deel ik u mede, dat bij de Afdeling het voornemen bestaat met betrekking tot onderwerpelijke aangelegenheid (de/het) STICHTING ADVISERING BESTUURSRECHTSPRAAK als deskundige(n) te benoemen, aan wie zal worden verzocht een onderzoek in te stellen als bedoeld in artikel 8:47 van de Algemene wet bestuursrecht en de bevindingen in een verslag kenbaar te maken. Het onderzoek zal zich met name richten op de aan het geschil ten grondslag liggende feiten en omstandigheden.

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,
voor deze,



Behandelend ambtenaar: KNAAP, K. V.D.

100 - 600 000

Aan de (partijen)

1. A.M.J.C. van Hak
2. gedeputeerde staten van Noord-Brabant
3. raad van de gemeente Best
4. NS Railinfrabeheer B.V.

F01.97.0198

Bestemmingsplan "Spoorzone", gemeente Best

Met betrekking tot de hiervoor genoemde zaak deel ik u het volgende mee.

Naar aanleiding van het verhandelde ter zitting op 19 september 1997 heeft de Voorzitter besloten aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening advies te vragen met betrekking tot het verzoek om voorlopige voorziening van de heer Van Hak.

Ik verwijs u naar het bijgevoegde afschrift van mijn brief aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak.

U wordt te zijner tijd in de gelegenheid gesteld uw reactie te geven op het door deze stichting uitgebrachte advies.

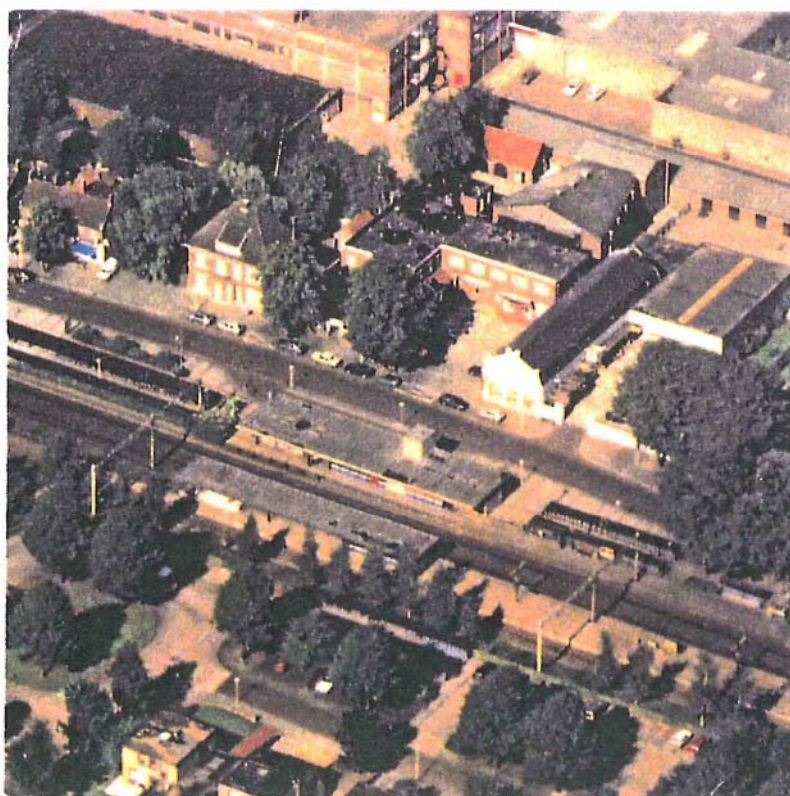
De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,
voor deze,

exemplaar BWT/m

GEMEENTE BEST

BESTEMMINGSPLAN

SPOORZONE



Behoort bij besluit van de raad
der gemeente Best van 16 DEC. 1996

Mij bekend,

De gemeentesecretaris,

Wim de Leeuw



ADVISEURS

GEMEENTE BEST

BESTEMMINGSPLAN 'SPOORZONE'

Toelichting en voorschriften

concept	0 maart 1996
voorontwerp	0 mei 1996
ontwerp	0 augustus 1996
vaststelling	0 16 december 1996

december 1996
X.4008.090.2066



ADVISEURS

Adviesbureau voor Onderzoek, Planvorming en Realisatie in Ruimtelijke Ordening, Economie en Milieu

Bureau voor Ruimtelijke Ordening van Heesewijk B.V.
Adres: Taalstraat 36, Vught. Postadres: Postbus 68, 5260 AB Vught, Nederland.
Telefoon: 073 - 657 91 02, Telefax: 073 - 656 16 65.

toelichting

INHOUDSOPGAVE

Pagina

HOOFDSTUK 1.	INLEIDING	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Het plangebied	1
1.3	Aanleiding	5
1.4	Voorgeschiedenis	6
1.5	Overeenkomst gemeente/NS Railinfrabeheer	8
1.6	Opbouw van de toelichting	8
HOOFDSTUK 2.	BELEIDSKADERS	9
2.1	Rijksbeleid	9
2.2	Provinciaal beleid	10
2.3	Gemeentelijk beleid	11
HOOFDSTUK 3.	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE PER DEELGEBIED	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Het gebied ten noorden van de Ringweg	15
3.3	Het gebied ten zuiden Van de Ringweg tot aan de Hoofdstraat	17
3.4	Het gebied ten zuiden van de Hoofdstraat tot aan de Willem de Zwijgerweg	19
3.5	Het gebied ten zuiden van de W. de Zwijgerweg tot aan het Wilhelminakanaal	23
3.6	Het gebied ten zuiden van het Wilhelminakanaal	25
HOOFDSTUK 4.	PLANBESCHRIJVING	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Technisch programma van eisen	27
4.2.1	Keerspoor Best ($\pm$ km 47)	27
4.2.2	Wisselcomplex ($\pm$ km 47,3)	27
4.2.3	Kruisende infrastructuur	29
4.2.4	Spoorweginfrastructuur	31
4.2.5	Station Best ($\pm$ km 49)	32
4.2.6	Landschappelijke en ecologische inpassing	32
4.2.7	Planontwikkeling	33
4.3	Centrumontwikkeling	33
4.3.1	Inleiding	33
4.3.2	Centrum	33
4.3.3	Ontsluiting	35
4.3.4	Ruimtelijke en functionele aspecten	35
4.4	Bijzondere ruimtelijke situaties	36
4.5	Landschapsplan	37

Inhoudsopgave (vervolg)

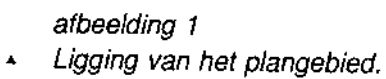
HOOFDSTUK 5.	MILIEU-ASPECTEN/WATERHUISHOUDING	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Bodem/grondwater	39
5.3	Waterhuishouding	41
5.4	Trillinghinder	41
5.5	Geluidshinder	41
5.5.1	Algemeen	41
5.5.2	Railverkeerslawaaï	42
5.5.3	Wegverkeerslawaaï	42
5.6	Fysieke belemmeringen	44
HOOFDSTUK 6.	JURIDISCHE REGELING	45
6.1	Inleiding	45
6.2	Beschrijving van de bestemmingsregelingen	46
HOOFDSTUK 7.	FINANCIEEL-ECONOMISCHE HAALBAARHEID	55
7.1	Inleiding	55
7.2	Centrumontwikkeling	55
HOOFDSTUK 8.	RESULTATEN VOOROVERLEG/INSPRAAK	57
8.1	Vooroverleg	57
8.2	Inpraak	76

Bijlagen:

1. Reacties vooroverleg

Bijlagen (separaat):

1. Spoortraject Oirschot-Eindhoven, Akoestische situatie, gemeente Best (km 46.000 - 52.040), Project- en saneringsmaatregelen, rapportnr. R70278A0.HDK, Lichtveld Buis en Partners B.V., Utrecht, april 1996.
2. Akoestisch onderzoek t.b.v. het bestemmingsplan 'Spoorzone', rapportnr. XA.4008.090.2066, Vught, april 1996.
3. 'Landschapsplan Oirschot-Best', Ingenieursbureau Nederlandse Spoorwegen, Productgroep Landschapsarchitectuur, april 1994
4. Gemeente Best, Verslag inspraakresultaten voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone', augustus 1996.



HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Het onderhavige plan strekt ertoe op het grondgebied van de gemeente Best de plannen van NS Railinfrabeheer B.V. (NS Railinfrabeheer) in het kader van het project 'Rail 21' te kunnen realiseren. De plannen van NS Railinfrabeheer op het baanvak Oirschot-Eindhoven zijn een onderdeel van Prorail, welk plan weer onderdeel is van Rail '21. Wat het project concreet inhoudt, wordt verderop in de onderhavige toelichting behandeld.

Behalve de plannen voor de spoorbaanverbreding (verdubbeling van het aantal hoofdsporen) biedt het voorliggende plan tevens de basis voor de plannen van het gemeentebestuur met betrekking tot de stationsomgeving; ter plaatse van het centrum komt het spoorwegtracé in een tunnel te liggen, waardoor mogelijkheden ontstaan voor de ontwikkeling van de omgeving. Op deze plannen wordt eveneens een toelichting gegeven.

De aanleiding van het voorliggende bestemmingsplan is in paragraaf 1.3 behandeld, de geschiedenis in paragraaf 1.4.

1.2 Het plangebied

Het plangebied is op de afbeelding (1) hiernaast weergegeven.

De bestemmingsplangrens volgt grotendeels het spoorwegtracé van het baanvak Boxtel-Eindhoven, zoals dat ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van het plan aanwezig is, voorzover gelegen op het grondgebied van de gemeente Best.

Het gebied is in een vijftal deelgebieden onderscheiden die elk een eigen karakteristiek bezitten. Deze deelgebieden zijn (van noord naar zuid):

- het gebied ten noorden van de (geprojecteerde) Ringweg (tot aan de gemeentegrens);
- het gebied tussen de Ringweg en de Oirschotseweg;
- het centrumgebied tussen de Oirschotseweg en de Willem de Zwijgerweg;
- het gebied tussen de Willem de Zwijgerweg en het Wilhelminakanaal;
- het gebied ten zuiden van het Wilhelminakanaal (tot de gemeentegrens/A58).

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie per deelgebied beschreven.

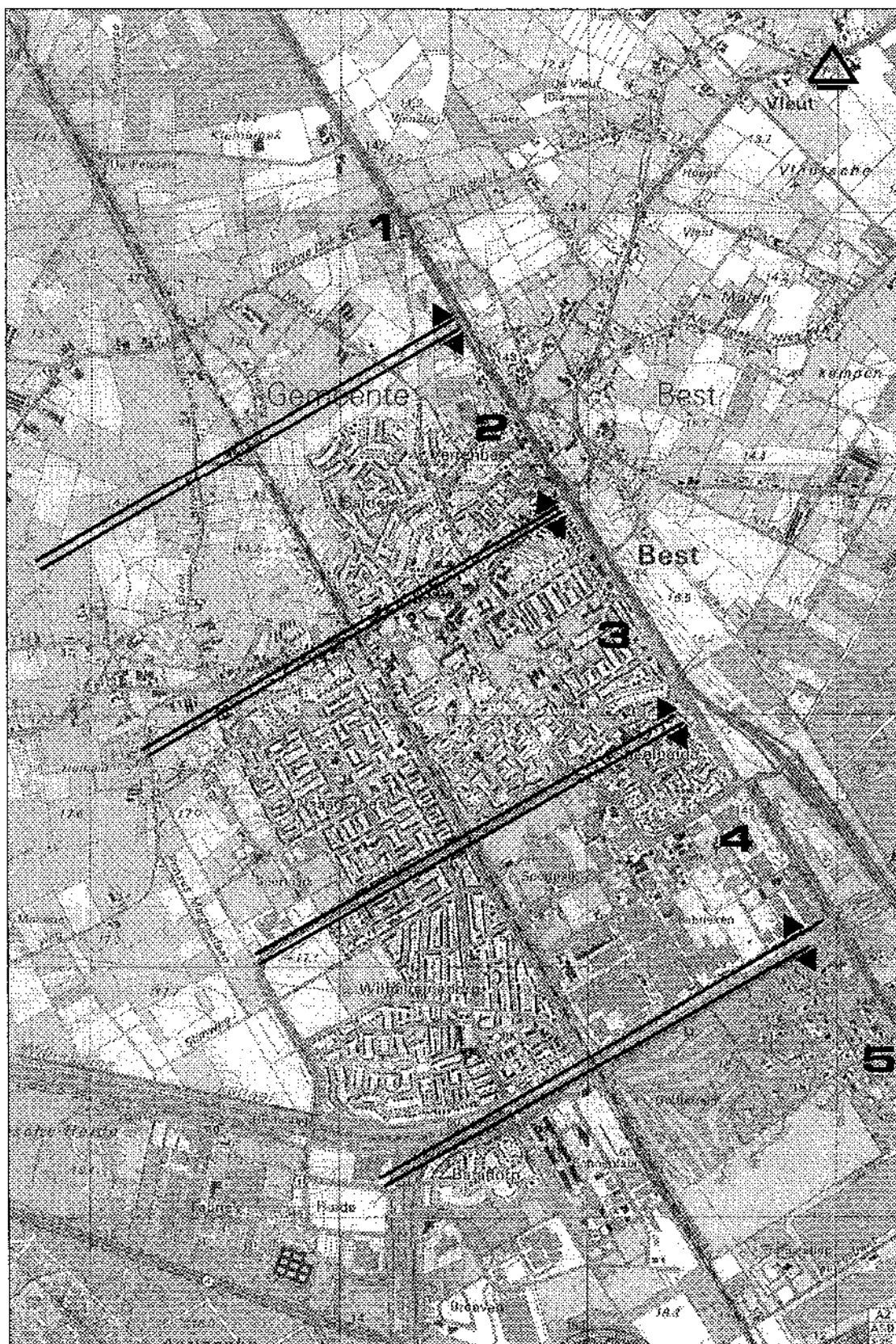
De bestemmingsplangrens wordt per deelgebied grofweg gevormd door de hierna per deelgebied aangegeven wegen/gebieden. De op pagina 2 opgenomen afbeelding (2) geeft de deelgebieden aan. Verder worden van de vigerende bestemmingsplannen de belangrijkste bestemmingen vermeld.

• **deelgebied 1 (ten noorden van de Ringweg):**

Grens oostzijde: het Zandpad en de Spoorweglaan

Grens westzijde: de Broekstraat (de toekomstige Broekstraat is in het plangebied meegenomen) en een aantal particuliere percelen aan de Broekstraat.

In dit deel vigeert het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 23 augustus 1982, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 25 januari 1984, nr. 105.312 en door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 27 augustus 1987.



afbeelding 2

▲ Verdeling in deelgebieden.

De vigerende bestemmingen zijn naast de agrarische bestemmingen onder meer 'Spoorwegdoeleinden' (het spoorwegtracé en bijbehorende werken), 'Verkeersdoeleinden' (de wegen) en 'Handelsbedrijf' (met aanduiding 'Handel in ruitersportartikelen alsmede de handel in/het fokken van paarden') voor het bedrijf aan de Broekstraat.

• **deelgebied 2 (tussen de Ringweg en de Oirschotseweg)**

Grens oostzijde: de Spoorweglaan, een aantal percelen van woningen en de kwekerij/een aantal landbouwpercelen aan de Spoorweglaan (nrs. 11 t/m 15a);

Grens westzijde: de Broekstraat, het spoorwegtracé, de Parallelweg alsmede enkele particuliere percelen langs de Parallelweg.

De vigerende bestemmingsplannen zijn:

- het bestemmingsplan 'Buitengebied' (westzijde van het spoorwegtracé; zie hiervoor);
- het bestemmingsplan 'Salderes' (oostzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 13 december 1982, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 1 februari 1984, nr. 105.154 en door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 19 december 1985);
- het bestemmingsplan 'Centrum' (oostzijde van het spoorwegtracé, westzijde van het spoorwegtracé ten noorden van de Oirschotseweg) vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 22 oktober 1979, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 2 december 1980, nr. 246.746 en door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 29 november 1984, nr. 22).

De vigerende bestemmingen zijn onder meer:

- 'Spoorwegdoeleinden' voor het spoorwegtracé, 'Verkeersdoeleinden' voor de Broekstraat en de Parallelweg (aan de geprojecteerde ringweg is goedkeuring onthouden), 'Woondoeleinden' voor de woningen en tuinen langs de Ringweg en 'Agrarisch bouwblok A (met woning)' voor een perceel langs de Parallelweg (bestemmingsplan 'Buitengebied');
- 'Spoorwegdoeleinden' voor het spoorwegtracé, 'Verkeersdoeleinden' voor de Spoorweglaan, 'Kwekerij' voor de kwekerij langs de Spoorweglaan, 'Eengezinshuizen in open bebouwing', 'Eengezinshuizen in half-open bebouwing' en 'Eengezinshuizen in gesloten bebouwing' voor de woningen langs de Spoorweglaan (bestemmingsplan 'Salderes');
- 'Eengezinshuizen in open bebouwing' voor de woning ten noorden van de Hoofdstraat, 'Horecabedrijf' voor het bedrijf ten noorden van de Oirschotseweg en 'Spoorwegdoeleinden' (bestemmingsplan 'Centrum').

• **deelgebied 3 (het centrumgebied tussen de Oirschotseweg en de Willem de Zwijgerweg)**

Grens oostzijde: Hoofdstraat, Kerkhofpad, het kerkhof (ligt buiten het plangebied), de Molenstraat, de 'De Leeuwerik'-straat en de Stoelenmatter en de Stationsstraat tot aan de Willem de Zwijgerweg;

Grens westzijde: de Oirschotseweg, de Vincent van Goghstraat, de Spoorstraat, de Jan van Speyklaan.

De vigerende bestemmingsplannen zijn:

- het bestemmingsplan 'Centrum' (oostzijde van het spoorwegtracé; zie hiervoor);
- het bestemmingsplan 'Heilig Hartstraat e.o.' (oostzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 29 maart 1993, goedgekeurd door Gedeputeerde

- Staten bij besluit van 22 juni 1993, nr. 103.703);
- het bestemmingsplan 'De Leeuwerik' (oostzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 20 juni 1978, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 29 november 1978, nr. 240.644);
- het bestemmingsplan 'Naastenbest' (westzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 21 juni 1976, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 20 april 1977, nr. 232.391 en door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 19 juli 1980, nr. 79).

De vigerende bestemmingen zijn onder meer:

- 'Spoorwegdoeleinden' voor het spoorwegtracé en voor de gronden ten oosten van het spoorwegtracé diverse bestemmingen, van 'Eengezinshuizen in open bebouwing', 'Bijzondere doeleinden', 'Bioscoop', 'Winkels met woningen' en 'Horecabedrijf' (voor o.a. het hotel) (bestemmingsplan 'Centrum');
- 'Spoorwegdoeleinden' voor het spoorwegtracé, 'Verkeersdoeleinden' voor de Stationsstraat, 'Bedrijfsdoeleinden' voor een gedeelte van een bedrijfsperceel van een bedrijf aan de Heilig Hartstraat aan de oostzijde van de Stationsstraat, 'Woondoeleinden' voor een aantal woningen aan de oostzijde van de Stationsstraat (bestemmingsplan 'Heilig Hartstraat e.o.');
- 'Bijzondere doeleinden', 'Openbaar Groen' en 'Verkeersdoeleinden' (bestemmingsplan 'Naastenbest');
- 'Spoorwegdoeleinden', 'Hoofdverkeersroute', 'Woonerf', 'Bergingen en carports', 'Bergingen', 'Achtertuin', 'Eengezinshuizen in open bebouwing' en 'Openbaar Groen' (bestemmingsplan 'De Leeuwerik');

deelgebied 4 (tussen de Willem de Zwijgerweg en het Wilhelminakanaal)

Grens oostzijde: de Sportlaan;

Grens westzijde: de Karel Doormanstraat, de Loek Verstrijdenstraat en de Kapelaan Nausstraat.

De vigerende bestemmingsplannen zijn:

- het bestemmingsplan 'Plan in Hoofdzaak' (oostzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 5 februari 1954, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 10 november 1954, nr. 83822);
- het bestemmingsplan 'Industrieterrein Noord' (vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 27 januari 1975, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 23 december 1975, nr. 227.429);
- het bestemmingsplan 'Naastenbest' (westzijde van het spoorwegtracé; zie hiervoor).

De vigerende bestemmingen zijn onder meer:

- 'Bijzondere doeleinden', 'Spoorweg' en 'Wegen' (bestemmingsplan 'Plan in Hoofdzaak');
- 'Spoorwegdoeleinden' en 'Verkeersdoeleinden' (bestemmingsplan 'Industrieterrein Noord');
- 'Verkeersdoeleinden' (bestemmingsplan 'Naastenbest').

deelgebied 5 (ten zuiden van het Wilhelminakanaal)

Grens oostzijde en westzijde: het talud van de spoorloot.

De vigerende bestemmingsplannen zijn:

- het bestemmingsplan 'Golfterrein' (oostzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 29 juni 1987, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij

besluit van 24 februari 1988, nr. 87.03434 en door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 7 september 1989, nr. 89021736);

- het bestemmingsplan 'Buitengebied' (oostzijde van het spoorwegtracé; zie hiervoor) en het bestemmingsplan 'Breeven' (westzijde van het spoorwegtracé; vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 22 juni 1981, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 3 augustus 1982, nr. 86.647 en door de Kroon bij Koninklijk Besluit van 24 mei 1985, nr. 42).

De vigerende bestemmingen zijn onder meer:

- 'Spoorwegdoeleinden' (bestemmingsplannen 'Golfterrein' en 'Buitengebied');
- 'Verkeersdoeleinden' (bestemmingsplan 'Breeven').

1.3 Aanleiding

Met het plan 'Rail 21- sporen naar een nieuwe eeuw'¹ wil de Nederlandse Spoorwegen (NS) een wezenlijke bijdrage leveren aan de uitvoering van het rijks- en provinciaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, meer specifiek het streven naar een beter openbaar (personen)vervoer. Het beleid is er onder andere op gericht de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen terug te dringen en een versterking van de spoorweg-infrastructuur te bewerkstelligen². Rail '21 streeft onder andere naar een verdubbeling van de huidige vervoerscapaciteiten tot het jaar 2005. Het plan voorziet tevens in een volledig nieuwe opzet van de treindienst met een scheiding in drie treinsystemen, te weten:

- het Eurocity-/Intercitynet;
- het Interregio-snelnet;
- het aggloregio-net.

Dit systeem komt in de plaats van het huidige stelsel met snel- en stoptreinen.

De spoorbaanverdubbeling van het lijngedeelte tussen Boxtel en Eindhoven is een uitvloeisel van deze uitbreidingsplannen. De eerste fase van de plannen is in het plan Pro-Rail opgenomen.

Het baanvak Boxtel-Eindhoven vormt namelijk een belangrijke schakel in zowel het huidige als het nieuw te vormen railnet. Het gaat dan om internationale, nationale en regionale verbindingen voor reizigers- en goederenvervoer. In de toekomst zullen er twee Eurocity/Intercity treinen met snelheden van 140 km/uur over dit traject rijden. Ten eerste de lijn vanuit Tilburg via Boxtel-Eindhoven naar Venlo (met een verbinding naar Keulen). Ten tweede de lijn vanuit Utrecht-Den Bosch via Boxtel-Eindhoven naar Weert-Maastricht (met een verbinding naar Luik). Daarnaast zal het traject onderdeel zijn van het Interregionet en het Aggloregionet. Overigens zullen de treinen in Best, ook al wordt het traject in Best geschikt om harder te rijden, niet harder rijden dan 140 km/uur. Bij het uitgevoerde akoestisch onderzoek (zie verder in hoofdstuk 5) is daarvan dan ook uitgegaan.

Voorgaande betekent dat er minimaal zesentwintig treinen per uur (beide richtingen opgeteld) op dit traject rijden. Het verwachte aantal in- en uitstappende reizigers in de toekomst voor het

¹ Nederlandse Spoorwegen: Rail 21, sporen naar een nieuwe eeuw, Hoofdrapport, Utrecht 1988

² Ministerie van VROM: Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, Den Haag 1988
Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Den Haag 1991

station in Best bedraagt 5.000 à 6.000 per etmaal.

Om het treinverkeer volgens het nieuwe stelsel goed te kunnen afwikkelen is een verdubbeling van het aantal hoofdsporen noodzakelijk, van 2 naar 4 hoofdsporen. Dit heeft voor de gemeente Best ingrijpende gevolgen. Het huidige tracé loopt immers over een groot deel van het grondgebied van de gemeente, en bovendien over een lengte van ± 2 km dwars door het centrale deel van Best. Aangezien de aanleg van twee extra hoofdsporen buiten de kom niet haalbaar is gebleken, wordt de spoorbaanverdubbeling door de kern van Best gerealiseerd. Dit heeft uiteraard verregaande stedenbouwkundige consequenties, gezien het ruimtebeslag dat een spoorbaanverdubbeling inneemt en vanwege het feit dat een spoorwegtracé met vier hoofdsporen niet op hetzelfde niveau gekruist kan worden. Daarom is bij de uitwerking van deze plannen nadrukkelijk de inrichting van de stationsomgeving in relatie tot de ontwikkelingen in het centrumgebied betrokken. Deze ontwikkelingen kunnen niet los worden gezien van de functie die Best in de regio Eindhoven vervult. De gemeente Best, met een huidig inwonertal van ongeveer 24.000, is namelijk een groeigemeente binnen de regio Eindhoven-Helmond. Medio 1994 is in het ontwerp-Uitwerkingsplan van het Streekplan voor Noord-Brabant aan Best een substantiële bouwtaak toegewezen, mede om te voorzien in de regionale woningbehoefte.

De gemeente Best onderschrijft de doelstellingen in bovengenoemde plannen en wil dan ook haar medewerking verlenen om de infrastructurele plannen te realiseren. Daartoe is gedegen onderzoek verricht dat in een groot aantal rapporten en nota's is neergelegd³. Een reeks van alternatieven is tegen elkaar afgewogen waaruit uiteindelijk een keuze is gemaakt. Kort samengevat bestaat deze keuze uit de aanleg van een verdiepte spoorweg. De spoorbaanverdubbeling vindt ten noorden van de (nieuwe) ringweg plaats aan de westkant, in het centrumgebied aan de oostkant en ter hoogte van het Wilhelminakanaal weer aan de westkant. Het gedeelte tussen de Hoofdstraat en de Willem de Zwijgerweg wordt in de vorm van een gesloten betonconstructie aangelegd, waarop het nieuwe stationsgebouw zal worden gebouwd en verder hoofdzakelijk weginfrastructuur zal worden aangelegd. Welke afwegingen daarbij een rol hebben gespeeld komt in hoofdstuk 4 van de toelichting uitgebreid aan de orde. Met het in procedure brengen van het onderhavige bestemmingsplan wordt de weg vrij gemaakt om de geschetste plannen op een verantwoorde wijze tot stand te kunnen brengen.

1.4 Voorgeschiedenis

Voordat het onderhavige bestemmingsplan in procedure werd gebracht, is een traject van een aantal jaren doorlopen om zover te komen. Kort samengevat is het volgende de afgelopen jaren gebeurd:

In 1990 presenteerde NS Railinfrabeheer de toekomstplannen (Rail '21) met hierbinnen specifiek de plannen voor het baanvak Boxtel-Eindhoven. De presentatie betrof de eerste ideeën voor de inpassing van een hooggelegen spoor. Daarnaast werd in deze plannen voor de spoorbaanverdubbeling uitgegaan van een maaiveldligging, waarbij de beide overwegen in

³ RAIL 21 BEST, varianten afweging, BRO Adviseurs, Vught 1992.
Kwalitatieve vergelijking tracévarianten Best, Kolpron Consultants 1993.
Gemeente Best, ontwikkelingsvisie spoorzone variant laag-oost, BRO Adviseurs, Vught 1993.
Kwalitatieve vergelijking tracévarianten Best-TWEE, Kolpron Consultants 1994.
Vergelijking alternatieven spoorverdubbeling Best, NS Railinfrabeheer, Utrecht 1994.

de bebouwde kom van Best vervangen zouden worden door onderdoorgangen.

Het gemeentebestuur onderkende de noodzaak van de spoorbaanverdubbeling en wilde hier ook aan meewerken. Echter, de voorstellen vereisen meer aandacht voor de inpassing in de bestaande dorpsstructuur. Een onderdoorgang in met name de Hoofdstraat/Oirschotseweg zou leiden tot een grote ingreep in de stedenbouwkundige structuur van het centrumgebied. Vanaf 1990 is door het gemeentebestuur van Best dan ook intensief overlegd met NS Railinfrabeheer om tot een verantwoorde en maatschappelijk aanvaardbare wijze van ruimtelijke inpassing van de spoorbaanverdubbeling te komen. In verband met de ingrijpende plannen wordt in de daarop volgende jaren veel tijd en aandacht besteed aan de vraag hoe de spoorbaanverdubbeling in de bebouwde kom van deze gemeente vorm zou moeten krijgen. Het bestaande spoorwegtracé doorsnijdt de bebouwde kom van Best, waarbij het feit dat de bestaande overwegen (Hoofdstraat en Willem de Zwijgerweg) nu al vaak gesloten zijn in toenemende mate als een probleem wordt ervaren.

In het vervolg hierop wordt in opdracht van NS Railinfrabeheer een variantenafweging gemaakt (zie noot 3). In de rapportage worden de effecten zichtbaar gemaakt van de verbreding van het spoorwegtracé in een hoge en een lage ligging, ten westen en ten oosten van het bestaande spoorwegtracé.

De resultaten van de studie worden op een informatieavond op 15 oktober 1992 gepresenteerd aan de bevolking van Best.

Reeds op 25 februari 1991 is door de gemeenteraad in een unaniem gedragen motie het volgende standpunt bepaald:

- bij de planvoorbereiding moet in hoge mate rekening worden gehouden met de effecten van de spoorbaanverdubbeling op onder andere de stedenbouwkundige structuur, de visuele hinder, de geluidshinder, de barrièrewerking, de veiligheid, het behoud c.q. herstel van een optimale verkeersstructuur alsmede met het verkrijgen van een esthetisch verantwoorde inpassing;
- een algehele ondergrondse ligging is de beste oplossing.

De gemeenteraad kiest bij besluit van 14 december 1992 voor een verbreding op maaiveldniveau in westelijke richting buiten de bebouwde kom en in oostelijke richting met een verdiepte ligging in een tunnel tussen de Hoofdstraat en de Willem de Zwijgerweg.

Vervolgens wordt ter begeleiding van de verdere planvorming een bestuurlijk platform ingesteld waarin vertegenwoordigd zijn het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (een vertegenwoordiger van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer en de Regionale Directie Rijkswaterstaat Noord-Brabant), het Ministerie van VROM (Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening), NS Railinfrabeheer, de provincie en de gemeente.

Om meer eenduidigheid te krijgen en een beeld op te roepen van de meer subjectieve elementen in de kwaliteitsbeleving van de alternatieven, zijn 8 varianten die in de diverse rapportages naar voren zijn gekomen, op kwaliteit vergeleken. Daarna is besloten vier ontwerpvarianten integraal te beschouwen. Er volgt een periode van een verdere technische uitwerking van de diverse varianten. De studies spitsen zich toe op het gedeelte van het spoorwegtracé tussen de Hoofdstraat en de Willem de Zwijgerweg.

Deelstudies volgen met betrekking tot verschillende bouwmethoden, perronoplossingen en verschillende ruimtelijke verkenningen. Deze periode wordt afgerond met de rapportage van Kolpron (zie noot 3, rapport 1994) waarin op basis van een definitieve aspectenafweging (belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde) de duurzame kwaliteit van een verlaagde variant

aan de oostzijde van het bestaande spoorwegtracé wordt onderkend.

De resultaten van de Kolpronstudie zijn voor NS Railinfrabeheer aanleiding om twee verlaagde varianten verder technisch en financieel uit te werken. De verhoogde ligging op een aarden wal en de zogenaamde Weebervariant (hoge sporen op viaducten) worden nog slechts meegenomen in de rapportage als referentiekader.

In gezamenlijk overleg wordt besloten de voorkeur uit te spreken voor de variant die in hoofdstuk 4 wordt besproken. De inhoud van het Kolpronrapport wordt in 1994 aan de bevolking van de gemeente Best gepresenteerd. Het bestuurlijk platform concludeert in januari 1995 dat alle ingrediënten aanwezig zijn om tot besluitvorming over te gaan.

Het gemeentebestuur en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant leggen de voorkeur voor de verdiepte variant met een tunnel (zie hierna) in een gezamenlijke brief van 18 januari 1995 voor aan de Minister.

In februari 1995 volgt de standpuntbepaling van de minister en worden de voorbereidingen getroffen voor de uitvoering van de besluitvorming door middel van het opstellen van onderhavig bestemmingsplan.

In februari 1995 vindt wederom een algemene informatie-avond plaats voor de bevolking van Best waar de plannen zoals die op dat moment bekend zijn, worden ontvouwd. In februari 1996 wordt opnieuw de laatste stand van zaken aan de bevolking getoond en worden verder voor doelgroepen informatie-avonden gehouden.

1.5 Overeenkomst gemeente/NS Railinfrabeheer

De gemeente en NS Railinfrabeheer hebben overeenstemming bereikt over de realisering van het project spoorbaanverdubbeling. Op 25 maart 1996 heeft de gemeenteraad besloten om met NS Railinfrabeheer een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan, waarin in hoofdlijnen afspraken zijn vastgelegd met betrekking tot de wijze waarop partijen samenwerken, de financiële relaties onderling en de toedeling van taken over en weer.

1.6 Opbouw van de toelichting

In de toelichting op het voorliggende bestemmingsplan komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan de orde:

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van het voor het plan relevante beleid van de diverse overheden. In hoofdstuk 3 wordt de bestaande situatie in de hierboven genoemde deelgebieden beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de nieuwe situatie beschreven (planbeschrijving), dat wil zeggen de situatie die ontstaat na realisering van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 5 bespreekt de milieu-aspecten en de waterhuishouding die een belangrijke rol in dit plan spelen (geluidshinder, bodemverontreiniging, e.d.). In hoofdstuk 6 is aan de orde de toelichting op de voorschriften en de plankaart, waarna in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid wordt behandeld (en waarin de overeenkomst tussen de gemeente en NS Railinfrabeheer wordt besproken).

HOOFDSTUK 2. BELEIDSKADERS

2.1 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid is gericht op terugdringing van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen en het behoud en de versterking van de spoorweg-infrastructuur. Bereikbaarheid wordt als een essentiële voorwaarde genoemd voor het functioneren van steden en stadsgewesten. Daarbij wordt gestreefd naar terugdringing van de automobiliteit, onder andere door het versterken van de functie van het openbaar trein- en busvervoer. Dit beleid is onder meer verwoord in de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening van 1988 en de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening-extra (VINEX) van 1990.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is het lange termijnbeleid voor verkeer en vervoer nader geconcretiseerd. Dat gebeurt binnen het kader van een duurzame samenleving: een duurzame samenleving staat voor ontwikkelingen die voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om óók in hun behoeften te voorzien.

Het verbeteren van alternatieven voor de auto speelt hierin een belangrijk rol. Eén van de hoofddoelstellingen van het SVV-II is dan ook dat er een verschuiving moet plaatshebben van weg- naar spoorwegvervoer, zowel voor wat betreft personen als voor wat betreft goederen. Hiervoor zal de infrastructuur van de Nederlandse Spoorwegen aanzienlijk moeten worden aangepast en uitgebreid. Er wordt een relatie gelegd met de ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking tot woon-werk locaties. Het openbaar vervoer moet zorgen voor een adequaat aanbod van vervoersdiensten waarvan kwaliteit past bij de schaal en afstanden van de stadsgewesten. Het SVV-II noemt een aantal maatregelen, die leiden tot verbetering van de kwaliteit en uitbreiding van de capaciteit van het openbaar vervoer. Het SVV-II stelt voorts dat van de lagere overheden wordt verwacht dat zij bij hun ruimtelijk beleid de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe en uitbreiding van bestaande hoofdverbindingen in streek- of bestemmingsplannen opnemen.

In het Nationaal Milieubeleidsplan⁴ (NMP) wordt, in vergelijking met het SVV-II, gepleit voor een verdere vergroting van de capaciteit van het openbaar vervoer en bovendien voor realisering op kortere termijn. In het Nationaal Milieubeleidsplan-plus van 1990 (NMP-plus) zijn deze opties nog verder aangescherpt. Hetzelfde geldt voor het definitief vastgestelde SVV-II waarin op een versnelde uitvoering van het in 1988 door NS Railinfrabeheer gepubliceerde toekomstplan Rail 21 wordt aangestuurd. Een versnelde uitvoering die in het plan Pro-rail (de eerste fase van Rail 21) van NS Railinfrabeheer gestalte heeft gekregen. De spoorbaanverdubbeling Bostel-Eindhoven is een onderdeel van Pro-Rail.

⁴ Ministerie van VROM: Nationaal milieubeleidsplan. Den Haag 1988.

2.2 Provinciaal beleid

Blijkens het Streekplan Noord-Brabant⁵ en de Nota Kruispunt van Wegen⁶ sluit het provinciaal beleid aan op het rijksbeleid. Eveneens richt de aandacht zich op terugdringing van de groei van de automobiliteit en op een geleiding van de mobiliteit naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, onder meer door het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Om het gebruik van de trein als milieuvriendelijke vervoerswijze te bevorderen is de provincie Noord-Brabant voornemens de snelle aanpak van een aantal knelpunten in het spoorwegennet in Noord-Brabant door NS Railinfrabeheer te bevorderen. In het ontwerp-Regionaal Uitwerkingsplan Eindhoven/Helmond⁷ wordt de betekenis van een hoogwaardig regionaal vervoersnet voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsregio volledig onderschreven, evenals de betekenis van de ontwikkelingen van capaciteit van het spoorwegennet met hogere frequenties. In het plan wordt gesteld dat de capaciteit van bestaande lijnen voor het personenvervoer per spoor moet worden vergroot.

Als deelnemer aan het bestuurlijk platform ondersteunt de provincie de realisatie van de voorkeursvariant, bestaande uit de aanleg van een tunnel in combinatie met een verdiepte ligging.

Het provinciaal beleid inzake compensatie van natuurwaarden is neergelegd in de door Gedeputeerde Staten in concept vastgestelde notitie 'Toepassing compensatiebeginsel natuur- en landschapswaarden en uitoefening van bevoegdheden op basis van de WBO'. Ook de 'Uitwerking compensatiebeginsel structuurschema Groene Ruimte' vormt een grondslag voor compensatie. In deze beleidsstukken wordt ervan uitgegaan dat natuurwaarden die als gevolg van de aanleg van werken verloren gaan, worden gecompenseerd.

⁵ Provincie Noord-Brabant: Streekplan Noord-Brabant. Den Bosch 1992

⁶ Provincie Noord-Brabant: Nota Kruispunt van Wegen. Den Bosch 1989

⁷ Provincie Noord Brabant: Uitwerkingsplan Stadsgewest Eindhoven/Helmond. Den Bosch 1995

2.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Best onderschrijft de doelstellingen van de hogere overheden. In een gezamenlijke brief van 18 januari 1995 van provincie en gemeente aan de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt blijk gegeven van de bereidwilligheid om medewerking te verlenen aan de totstandkoming van de spoorbaanverdubbeling. In de brief wordt aan de Minister de voorkeur voor de variant kenbaar gemaakt, waarbij met betrekking tot de uiteindelijke oordeelsvorming en mening van provincie en gemeente het volgende wordt opgemerkt:

Spoorwegen bepalen voor langere tijd de regionale en lokale ruimtelijke structuur. Spoorwegprojecten kenmerken zich immers door een lange levensduur en een geringe flexibiliteit. Een keuze die gedurende meer dan 100 jaar zijn functie dient te behouden geeft overheden gezamenlijk een grote verantwoordelijkheid naar de samenleving. Varianten boven het maaiveld passen qua maat en schaalniveau niet binnen de bebouwde structuur van de kern. Mede gelet op een duurzame samenleving zijn deze 'hoge ontwerpen' maatschappelijk voor de kern en de gemeenschap van Best niet tot een acceptabele invulling te brengen.

De mogelijkheden voor verbetering van de ruimtelijke structuur en de kwaliteit van het woon- en leefmilieu worden in het ontwerp in de vorm van verdiepte ligging met een tunnel geoptimaliseerd. Een duidelijke versterking van functionele relaties en ruimtelijke samenhang binnen een ongedeelde dorpskern is gewaarborgd. Daardoor is het mogelijk een hoog niveau van stedelijke vormgeving te bereiken, passend bij een kern met een voorstedelijke functie.

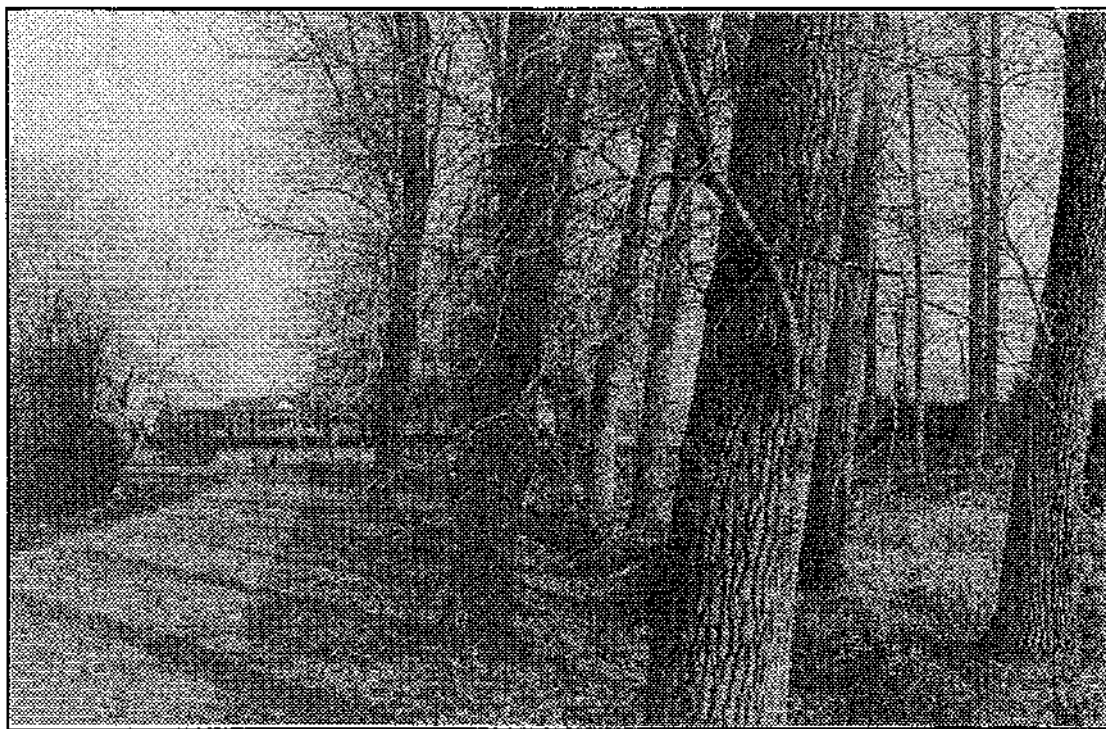
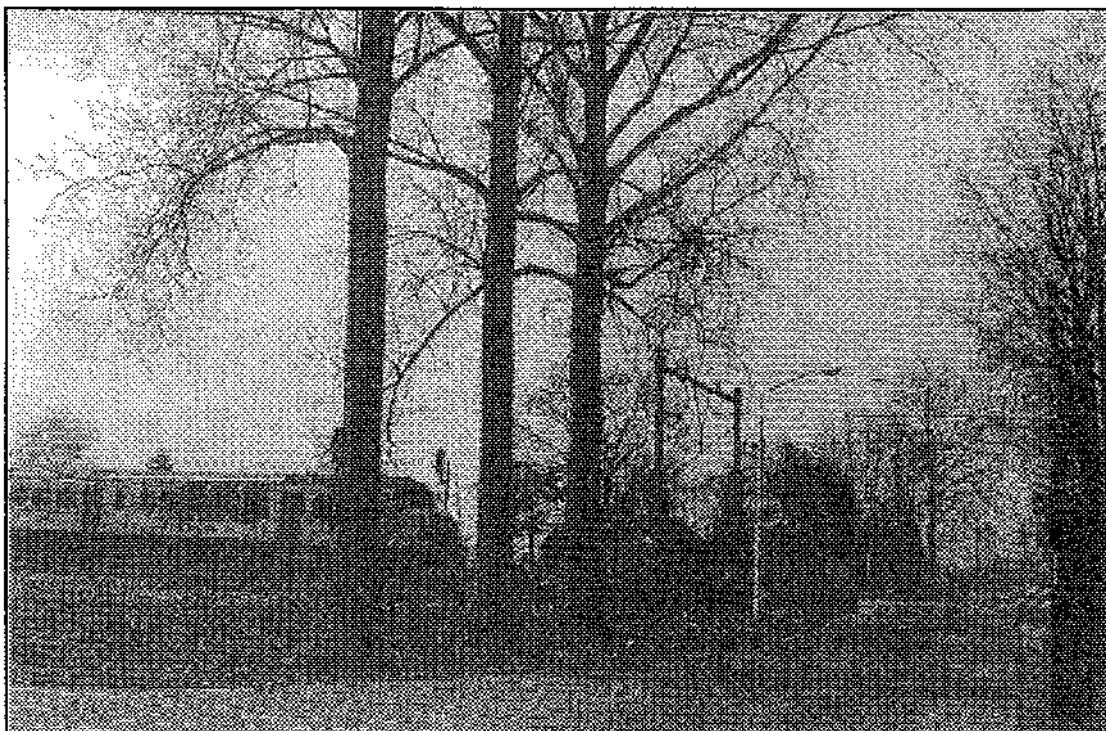
Er is in het centrumgebied geen ontheffing van de voorkeursgrenswaarde in het kader van de Wet geluidhinder nodig. Er zijn opties voor herbenutting van de gronden binnen de spoorzone en met het feit dat een kleiner aantal woningen wordt geamoveerd dan in een andere variant met daarmee instandhouding van het stedenbouwkundige inrichtingsconcept wordt de meerwaarde van deze variant onderstreept.

HOOFDSTUK 3. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE PER DEELGEBIED

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de bestaande situatie van het traject van het spoorwegtracé en de direct aangelegen gebieden, waaronder begrepen het centrumgebied, onder de loep genomen. Om de beschrijving van het gebied inzichtelijk te houden, is het totale traject opgedeeld in een vijftal deelgebieden (zie afbeelding pagina 2).

Het meest noordelijke deelgebied (ten noorden van de Ringweg) en het meest zuidelijke deelgebied (ten zuiden van het Wilhelminakanaal) worden meer in algemene zin besproken. Zoals uit de beschrijving blijkt speelt de variantenafweging hier geen rol.



afbeelding 3

- ▲▲ *Spoorwegovergang ten noorden van de Ringweg*
- ▲ *In het buitengebied bevinden zich ecologisch waardevolle gebieden.*

3.2 Het gebied ten noorden van de Ringweg (deelgebied 1)

In dit gebied is alleen sprake van uitbreiding van het spoorwegtracé van twee naar vier hoofdsporen. Tussen het toekomstig tracé van de Ringweg-noord en de gemeentegrens is (tot aan de Liempdsedijk) een inventarisatie uitgevoerd waarbij de situatie aan weerszijden van het spoorwegtracé zorgvuldig op de bestaande waarden is bezien.

Grondgebruik

Aan de oostzijde van het spoorwegtracé kunnen in grote lijnen twee vormen van gebruik worden onderscheiden. Ten zuiden van de Kruisbeemdenweg strekt zich een open agrarisch gebied uit, met de Nieuwe Dijk, Hokkelstraat en Krimpweg als ontsluitende wegen. Ten noorden van de Kruisbeemdenweg is er sprake van sterk afwijkend grondgebruik en wordt het karakteristieke populierenlandschap aangetroffen dat slechts een recreatieve functie vervult. Dit wordt in de randzone van het spoorwegtracé hier en daar afgewisseld met kleine weidepercelen.

In de randzone langs het spoorwegtracé bevinden zich acht woonhuizen met bijgebouwen. Deze woningen liggen alle ten zuiden van de Kruisbeemdenweg. Een enkele woning is een bedrijfswoning van een agrarisch bedrijf.

Ten westen van het spoorwegtracé vertoont het grondgebruik een meer homogeen karakter. Het gehele gebied heeft een agrarische functie. Ten noorden van de Mosselaarweg is de kavelopbouw relatief klein van schaal en bevindt zich meer begroeiing op de kavelgrenzen. Vergelijkbaar met de situatie ten oosten van het spoorwegtracé is dat ook op deze plaats woonbebouwing is geconcentreerd langs het spoorwegtracé ten zuiden van de Mosselaarweg. Een opmerkelijk verschil is dat de woningen gelegen langs de Broekstraat met de achterzijde naar het spoorwegtracé zijn gericht.

Landschappelijke waarden

Het populierenlandschap tussen Best en Liempde heeft ondanks de ingrepen van de ruilverkaveling en de aanleg van de nieuwe Rijksweg een bijzondere visuele kwaliteit. Het sterkst komt deze kwaliteit naar voren ten noorden van de Kruisbeemdenweg, aan de oostzijde van het spoorwegtracé. In dit gebied kan gesproken worden van belangrijke landschappelijke waarden. Het gebied ten zuiden van de Kruisbeemdenweg wordt in het bestemmingsplan 'Buitengebied' aangemerkt als een landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

Ook het gehele gebied ten westen van het spoorwegtracé is in het bestemmingsplan 'Buitengebied' aangemerkt als een landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

Natuurwaarden

De natuurwaarden in het onderzochte gebied ten oosten van het spoorwegtracé zijn beperkt. De populierenbossen zijn aantrekkelijk voor zangvogels en de onderbegroeiing biedt schuilmogelijkheden voor diverse kleinere zoogdieren. De onderbegroeiing is sterk verruigd en daardoor soortenarm en bestaat in hoofdzaak uit brandnetel en braam. Naast de populier komt hier en daar op de kavelgrenzen en langs de paden inlandse eik voor. Deze boomsoort is opvallend slecht ontwikkeld en vertoont veel dood hout.

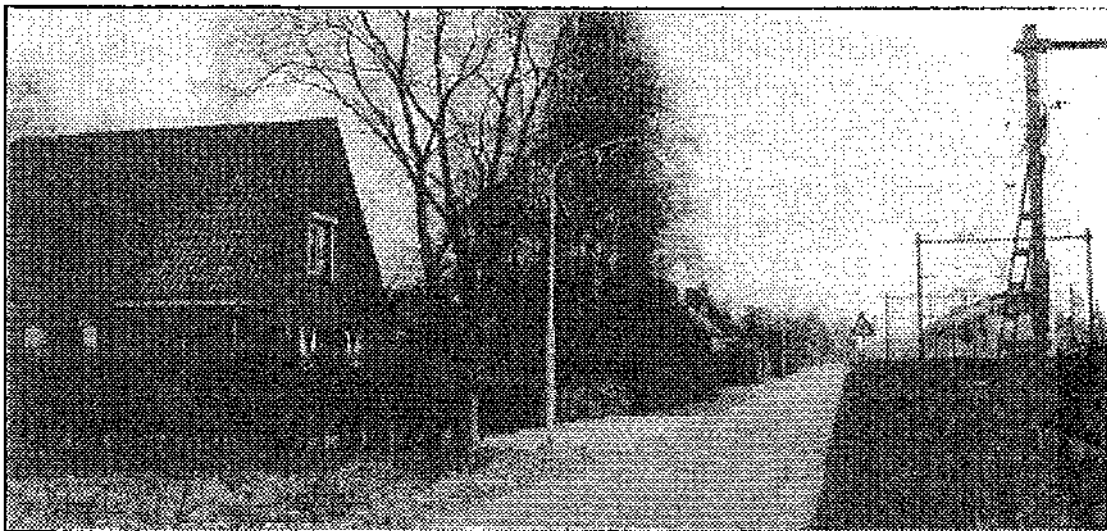
De natuurwaarden van het gebied ten westen van het spoorwegtracé zijn eveneens beperkt. De waarden zijn met name aanwezig in een klein gebied nabij de gemeentegrens waar zich een belangrijke concentratie van beplanting bevindt die als zodanig ook in het bestemmingsplan 'Buitengebied' is vastgelegd.



▲ *Woningen gelegen aan de parallelweg.*



▲ *Fraai zicht vanuit het buitengebied op de contouren van Best en het silhouet van de Odulphuskerk.*



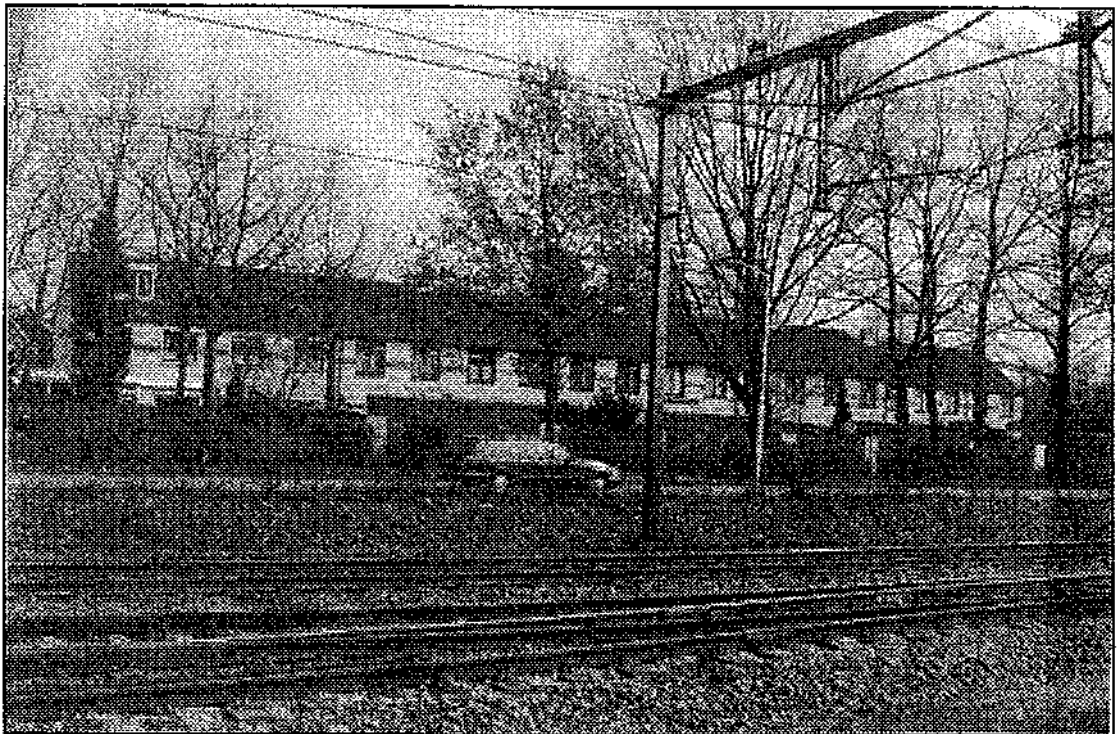
▲ *De woningen aan de Spoorweglaan.*

3.3 Het gebied ten zuiden Van de Ringweg tot aan de Hoofdstraat (deelgebied 2)

Aan de westzijde van het spoorwegtracé en ten noorden van de randbebouwing van de Oirschotseweg en Hoofdstraat strekt zich een open gebied uit dat in ruimtelijke zin aan de oostzijde wordt begrensd door het spoorwegtracé en de bebouwing van de woonwijk Salderes. Aan de parallelwegen van het spoorwegtracé, de Spoorweglaan en de Parallelweg, ligt van oudsher een verspreid patroon van vrijstaande huizen en bedrijfsgebouwen. Aan de westzijde van het spoorwegtracé ligt de nadruk op een bedrijfsmatige invulling. Hier bevinden zich met name veel kwekerijen van siergewassen. De Parallelweg heeft alleen een ontsluitende functie voor de aanliggende percelen.

Aan de oostzijde komt de bedrijfsfunctie veel minder voor. Daar liggen voornamelijk burgerwoningen die vrijwel direct aansluiten op het woongebied Salderes. Verder is er een kwekerij gevestigd. De Spoorweglaan heeft tot aan de Berk een ontsluitende functie voor een deel van het woongebied Salderes. Verder in noordelijke richting functioneert deze route als ontsluiting van het omringende buitengebied. Een opvallend element aan de Spoorweglaan is een blok garageboxen. Deze boxen vormen samen met het scherm direct langs het spoorwegtracé de geluidsafscherming tussen het spoorwegtracé en de woningen van deze wijk.

De bebouwing langs het spoorwegtracé is wat bouwtechniek en onderhoudsstaat betreft merendeels van redelijke tot goede kwaliteit. De bebouwing heeft geen bijzondere of cultuurhistorische waarde en er is daarnaast in het gebied geen sprake van beeldbepalende beplanting.



afbeelding 5

- ▲▲ *De woningen aan de Stoelenmatter.*
- ▲ *Bebouwing aan de stationsstraat tegenover het station en het (net zichtbare) Tapijtcentrum*

3.4 Het gebied ten zuiden van de Hoofdstraat tot aan de Willem de Zwijgerweg (deelgebied 3)

In de dorpskern bevinden zich de bebouwing en het stratenpatroon van aanliggende buurten op relatief korte afstand aan weerszijden van het spoorwegtracé.

In dit gebied sluit het deel van het centrum van Best in de stationsomgeving direct aan op het spoorwegtracé. De aangrenzende ruimtelijke milieus zijn over het algemeen kleinschalig van opbouw. Het straatbeeld wordt veelal verfraaid door groenvoorzieningen en boombeplanting. Door de beperkte breedte en de gelijkvloerse ligging van het spoorwegtracé is er sprake van een sterke ruimtelijke samenhang tussen gebieden ten westen en ten oosten van het spoorwegtracé. Deze continue ruimtelijke beleving is met name van betekenis door de ligging van het centrumgebied van Best aan de oostzijde van het spoorwegtracé, terwijl het merendeel van de woongebieden ten westen van het spoorwegtracé is gelegen. Door de relatief smalle maat van het bestaande spoorwegtracé en de korte afstand van de bestaande bebouwing en wegen in de richting van het spoorwegtracé is er geen sprake van een visueel ruimtelijke barrière. De barrièrewerking van het spoorwegtracé wordt vooral veroorzaakt door het veelvuldige gesloten zijn van de spoorwegovergangen bij de Hoofdstraat en de Willem de Zwijgerweg.

Bij het stationsgebouw is aan de centrumzijde (oostzijde) geen sprake van bijzondere ruimtevorming. Aan de westzijde verruimt de bebouwing van het woongebied Naastenbest zich tot een pleintje met parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen. Langs de Oirschotseweg en Hoofdstraat en langs de Stationsstraat bevindt zich een aantal panden die beeldbepalend zijn voor de geschiedenis van het dorp. Aan de Stationsstraat voor het stationsgebouw staan de directiewoningen van de voormalige tapijtfabriek en de brandweerkazerne. De cultuur-historische waarde van de betreffende panden is groter dan de architectonisch-esthetische waarde.

Aan weerszijden van het bestaande spoorwegtracé is sprake van structurele groenelementen. Het beheer van deze groenelementen heeft geleid tot een wezenlijke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving.

De toren van de Odulphuskerk is op de toegangswegen naar het centrum goed zichtbaar en ook op grote afstand is de toren duidelijk waarneembaar waardoor deze een belangrijk oriëntatiepunt vormt. De ontsluiting van en naar het kernwinkelgebied vindt vooral plaats via de route Raadhuisstraat-Lidwinahof en de Hoofdstraat-Nieuwstraat. Een belangrijke aanvulling op de ontsluitingsstructuur van het centrum is de route Stationsstraat-Molenstraat.

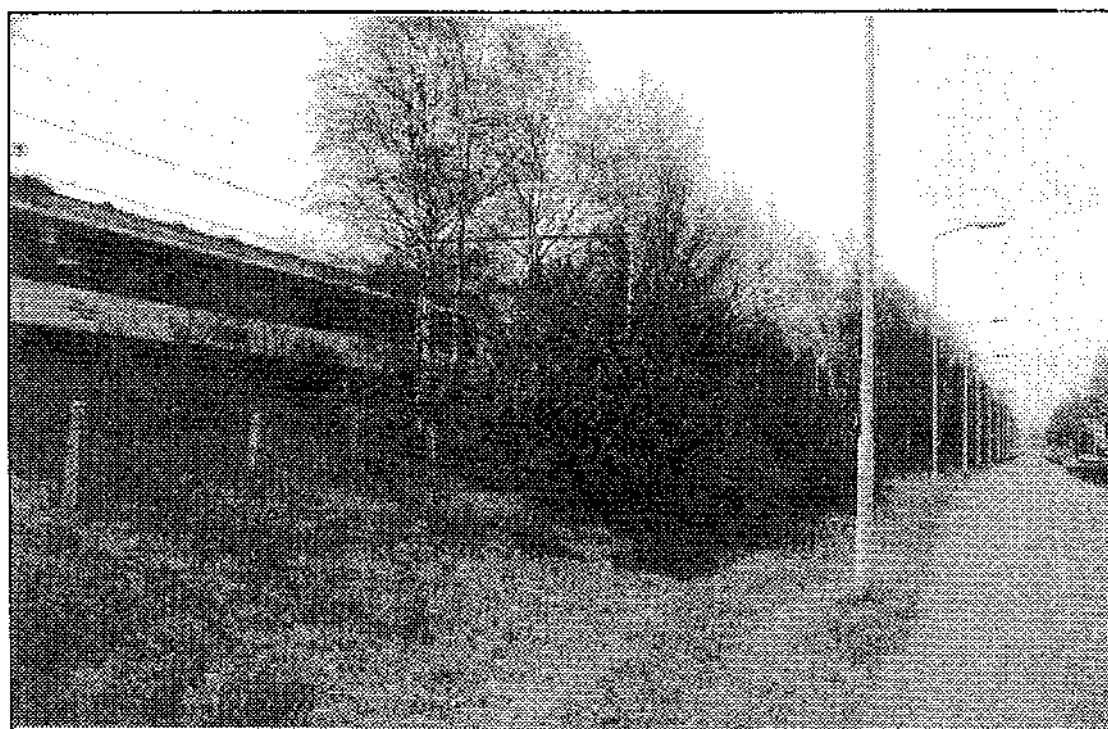
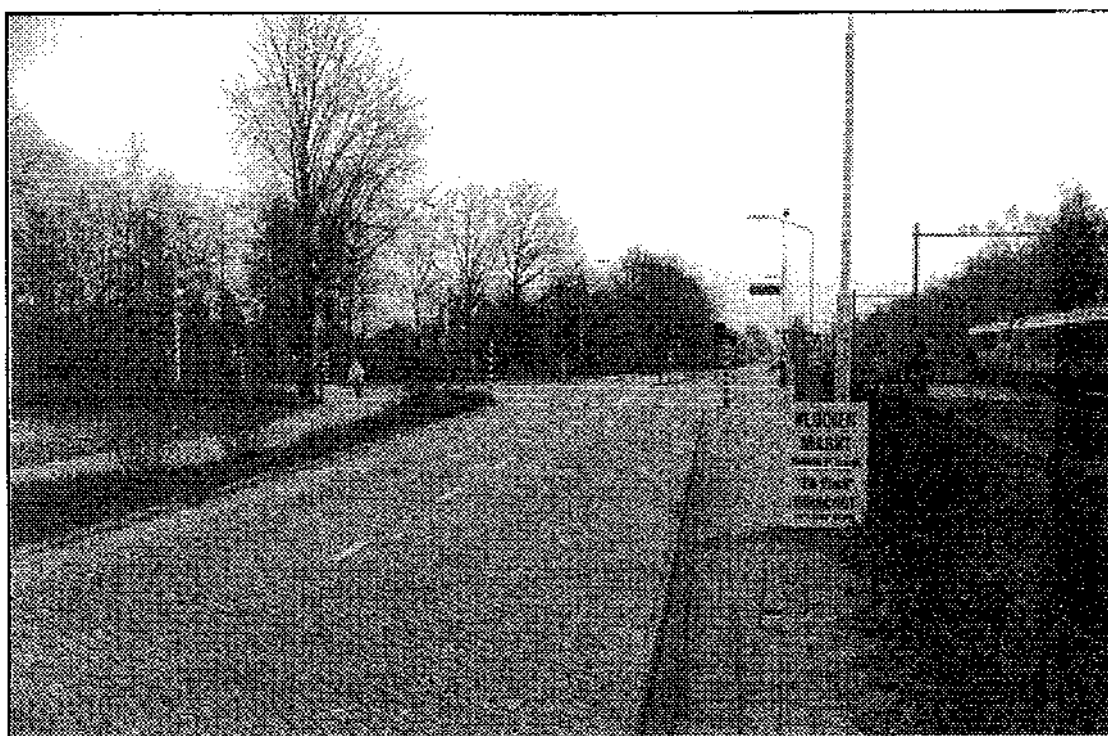
Aan de westzijde van het spoorwegtracé zijn de Vincent van Goghstraat, de Spoorstraat en de Jan van Speycklaan niet van belang voor de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Deze straten dienen slechts voor de ontsluiting van de aanliggende panden en voor de bereikbaarheid van het station.

Bijzondere functies worden vooral aangetroffen in de directe omgeving van het stationsgebouw. De Hoofdstraat/Oirschotseweg en Molenstraat markeren het gebied waar zich een diversiteit aan functies bevindt naast de woonfunctie.

Het bebouwingspatroon wordt gekarakteriseerd door panden met een beperkte bouwhoogte die gericht zijn op het spoorwegtracé. Er zijn hierop slechts twee uitzonderingen. Aan de Stoelenmatter in het woongebied 'De Leeuwerik' staan eengezinswoningen die met de achtertuin georiënteerd zijn op het spoorwegtracé. De andere uitzondering is de Jan van

Speycklaan; hier bevinden zich dwars op de richting van het spoorwegtracé etagewoningen in vier bouwlagen.

Aan de oostzijde van het spoorwegtracé aan de Stationsstraat bevinden zich naast de brandweerkazerne en het Tapijtcentrum ook een hotel en bioscoop. In de Molenstraat zijn seniorenappartementen in twee lagen gebouwd welke aansluiten op de bestaande oude bebouwing. Het voetpad dat naast deze woningen is gelegen loopt van de Molenstraat rechtstreeks naar de kerk en vormt zo de verbinding met het centrum. Tussen dit voetpad en het Tapijtcentrum is het kerkhof gelegen. Rondom de kerk is eveneens een verscheidenheid aan functies te onderscheiden. Naast de verschillende winkelfuncties aan de Hoofdstraat ligt aan de andere kant van de kerk bij de ingang van het kerkhof een botanische tuin (pastorietuin). Noemenswaardig is tenslotte de karakteristieke en beeldbepalende boom die nabij het kerkship staat in het verlengde van het eerder genoemde voetpad.



afbeelding 6

- ▲▲ De kruising van het spoor met de Willem de Zwijgerweg
- ▲ De Sportlaan. Het spoor loopt hier langzaam omhoog om het Wilhelminakanaal over te steken.

3.5 Het gebied ten zuiden van de W. de Zwijgerweg tot aan het Wilhelminakanaal (deelgebied 4)

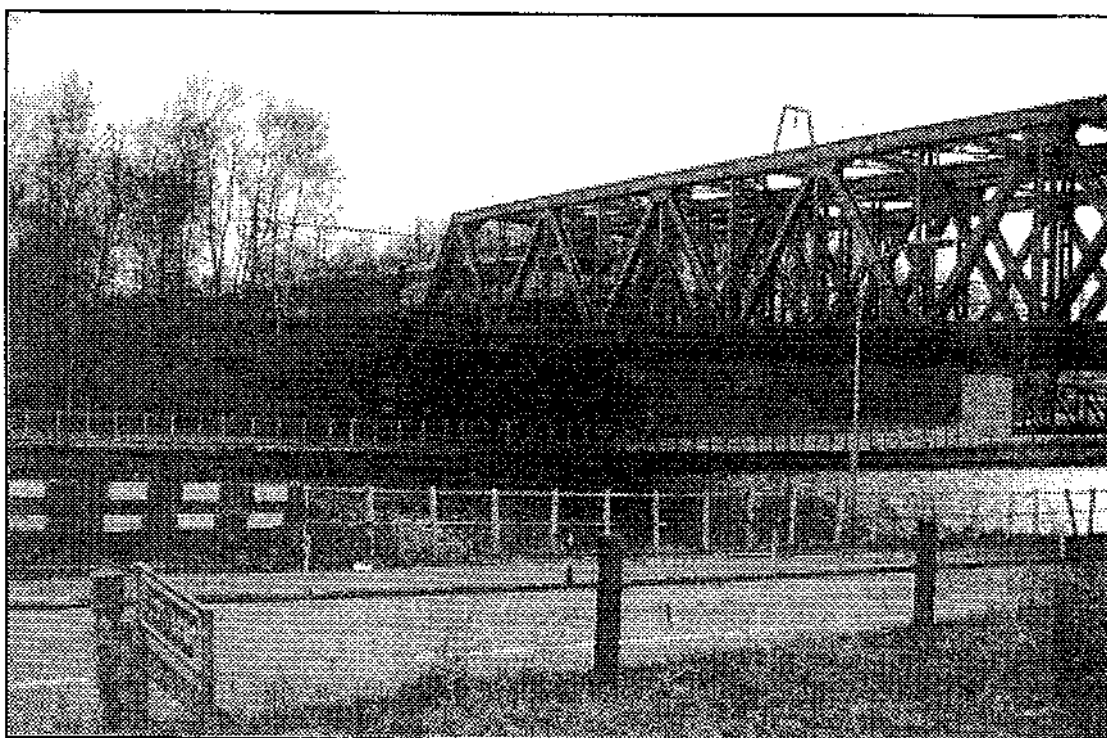
Ten westen van de huidige spoorweg ligt de wijk Wilhelminadorp. Deze woonbuurt wordt gekarakteriseerd door de sterke samenhang tussen de eenvoudige vooroorlogse bebouwing van eengezinshuizen en een strak stratenpatroon met een fraai uitgegroeide groenaanleg. Vooral de randzone langs het spoorwegtracé heeft een bijzonder karakter met bosplantsoenen en een volgroeide laanstructuur van inlandse eik. In de randzone van het woongebied Wilhelminadorp is nu sprake van een kwalitatief hoogwaardige groenstructuur die een goede overgang vormt tussen het woonmilieu en het spoorwegtracé en in belangrijke mate bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit.

In de randzone is een belangrijke langzaamverkeersroute naar het centrum ingepast.

Het spoorwegtracé gaat vanaf de Willem de Zwijgerweg geleidelijk omhoog om het hoogteverschil tot de brug over het Wilhelminakanaal te overbruggen. De woningen die grenzen aan het spoorwegtracé zijn merendeels met de voorzijde georiënteerd op de groene randzone.

Aan de oostzijde van het spoorwegtracé ligt het sportpark de Leemkuilen met onder meer een zwembad en voetbalvelden. In zuidelijke richting strekt zich vanaf de Randweg het bedrijventerrein 't Zand uit tot aan de Kanaaldijk langs het Wilhelminakanaal.

De Sportlaan loopt parallel met het spoorwegtracé en vormt de enige ontsluiting van het sportterrein en van een aantal bedrijven. De verbinding is tevens van belang voor het langzaamverkeer van en naar het bedrijventerrein.



afbeelding 7

▲▲ *De spoorbrug over het Wilhelminakanaal.*

3.6 Het gebied ten zuiden van het Wilhelminakanaal (deelgebied 5)

Op de gemeentegrens is de sporenligging reeds gefixeerd als gevolg van de bestaande kruising met de rijksweg A58. Bij de bouw van deze ongelijkvloerse kruising, waarbij het spoorwegtracé op maaiveldniveau ligt, is reeds rekening gehouden met een uitbreiding van het spoorwegtracé met twee (hoofd)sporen aan de westkant van het bestaande tracé.

Nu voor de situatie in Best in het centrumgebied de voorkeur wordt gegeven aan een uitbreiding van het spoorwegtracé in oostelijke richting, kan dit in zuidelijke richting slechts worden voortgezet tot en met de kruising van het Wilhelminakanaal. In dat geval wordt de nieuwe spoorbrug ten oosten van de bestaande gebouwd. De volledige afstand tussen het Wilhelminakanaal en het viaduct in de A58 is nodig om in het tracé de S-bocht aan te kunnen brengen om van de oostelijke uitbreidingsrichting bij het Wilhelminakanaal over te kunnen gaan naar de westelijke uitbreidingsrichting ter plaatse van de A58. Aan de oostzijde is tevens een golfbaan gelegen welke strak tegen het spoorwegtracé is aangelegd.

HOOFDSTUK 4. PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat in feite uit twee onderdelen, te weten de spoorbaanverdubbeling en de herinrichting van de zone rond het station. In dit hoofdstuk worden beide onderdelen beschreven. Voor de spoorbaanverdubbeling wordt het technisch programma beschreven en voor de herinrichting van de stationsomgeving de stedenbouwkundige eindsituatie. Tenslotte komt aan de orde het landschapsplan voor de inpassing van het spoorwegtracé.

4.2 Technisch programma van eisen

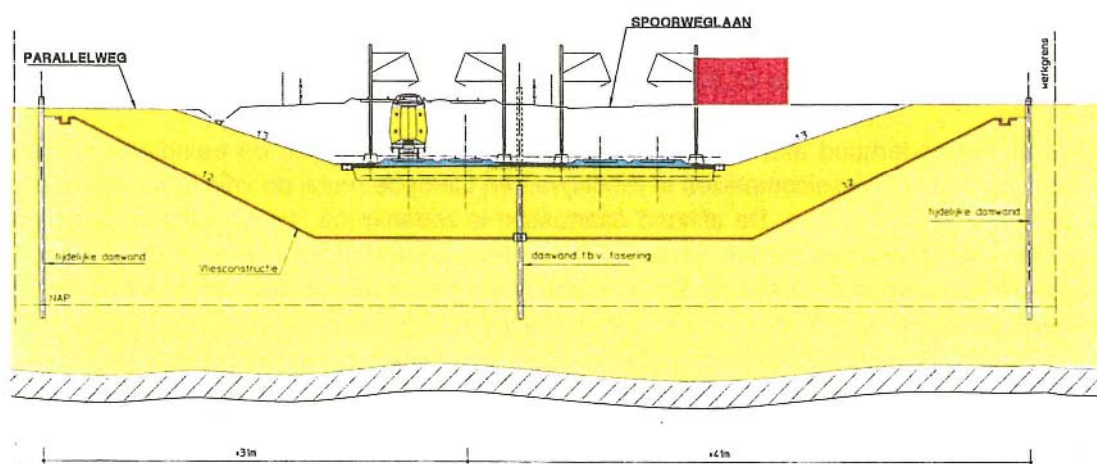
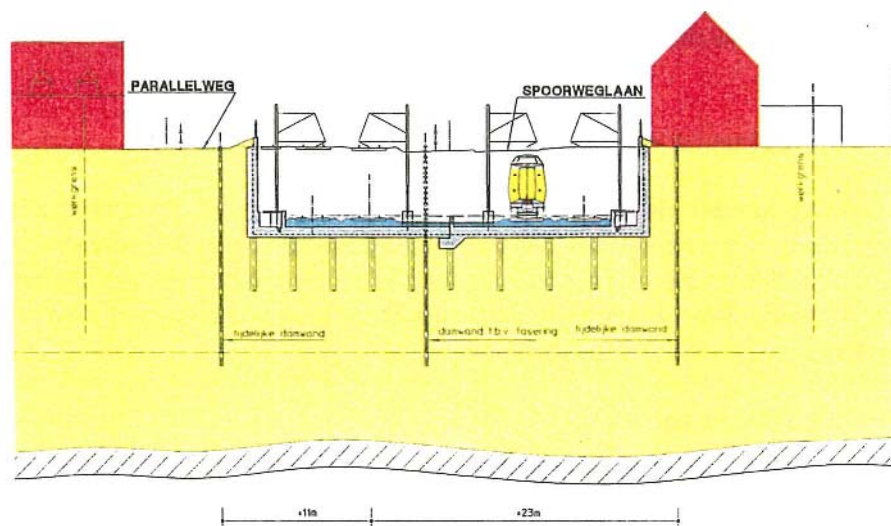
In deze paragraaf worden de bijzondere maatregelen beschreven die vereist zijn voor de verdubbeling van de spoorbanen. Niet alle technische aspecten van het spoorwegtracé worden besproken, maar slechts die welke noodzakelijk zijn als gevolg van de verbreding. Voor de plaats waar de maatregelen worden getroffen, wordt gebruik gemaakt van de kilometeraanduiding zoals die op de plankaart is aangegeven.

4.2.1 Keerspoor Best ($\pm$ km 47)

Ten behoeve van een frequenter treinverkeer tussen Best en Helmond in de vervoerregio Eindhoven in de toekomst is in Best een spoor voor wachten en keren van treinen (geschikt voor aggro-regio treinen, maximale lengte 270 m¹) nodig. Het gebruik van dit spoor mag niet ten koste van de capaciteit van de hoofdsporen gaan. In het buitengebied ten noorden van de bebouwde kom van Best is ruimte gereserveerd (tussen de beide middelste sporen). De meest in aanmerking komende plaats, namelijk aansluitend op het station van Best, zou in verband met de verdiepte ligging van dit station tot zeer hoge extra kosten leiden. Er is daarom gekozen voor een locatie bijna 2 km¹ noordelijker. Het keerspoor is door de bouwfasering noodzakelijk.

4.2.2 Wisselcomplex ($\pm$ km 47,3)

In geval van onderhoud aan het spoorwegtracé of bij verstoring van de treindienst kunnen treinen middels de wisselcomplexen in Eindhoven en Liempde (nabij de vrije kruising) op een ander spoor worden geleid. De afstand daartussen is zodanig (ca. 19 km¹) dat in dergelijke situaties onvoldoende capaciteit en flexibiliteit in het spoorgebruik over blijft. Er is daarom ongeveer halverwege het baanvak Boxtel-Eindhoven een wisselcomplex nodig, waarmee het mogelijk is om de ene helft van een spoor tijdelijk buiten dienst te stellen en het andere gedeelte te blijven gebruiken. Omdat in het verdiepte gedeelte geen wissels mogen voorkomen is gekozen voor een locatie nabij km 47,3.



afbeelding 8

▲▲ Dwarsdoorsnede open bak (indicatief: eindfase)

▲ Dwarsoorsnede ingraving met vliesconstructie (indicatief: eindfase)

4.2.3 Kruisende infrastructuur

Wegverkeer

Door de verbreding van het spoorwegtracé wordt de kruisende lengte voor wegverkeer groter. Bij het eventueel handhaven van bestaande gelijkvloerse kruisingen zou het gevolg zijn dat de oversteeklengte voor het wegverkeer toeneemt en tevens dat de situatie aanmerkelijk onoverzichtelijker wordt doordat niet 2 maar 4 hoofdsporen worden gekruist. Daarbij komt dat de snelheid van het spoorwegverkeer op die plaatsen waar nu gelijkvloerse overwegen zijn, zal toenemen. De veiligheid voor zowel het wegverkeer als het spoorwegverkeer wordt door elk van deze aspecten en ook voor de combinatie ervan, aanzienlijk minder. Dat is niet aanvaardbaar. Bestaande gelijkvloerse kruisende infrastructuur voor het wegverkeer, die in de toekomst moet worden gehandhaafd, wordt daarom omgebouwd tot ongelijkvloerse oplossingen.

Hokkelstraat/Mosselaarweg (± km 47.28)

De bestaande gelijkvloerse overweg voor alle verkeer komt te vervallen.

Noordelijke Ringweg (± km 47.87)

De stedenbouwkundige toekomstvisie van de gemeente Best voorziet nog voor de eeuwwisseling in een forse uitbreiding van woonbebouwing in de vorm van nieuwe wijken aan de westelijke kant van de huidige bebouwde kom. Om deze nieuwe wijken te ontsluiten is een ringweg geprojecteerd, die een inmiddels gerealiseerde aansluiting op de Rijksweg A2 ('Best Noord') heeft. Deze Noordelijke Ringweg zal tevens de functie van de bestaande provinciale verbinding via de Hoofdstraat/Oirschotseweg overnemen, waardoor de laatstgenoemde als lokale ontsluitingsweg en winkelstraat kan worden ingericht. De Noordelijke Ringweg zal het spoorwegtracé door middel van een tunnel kruisen ter hoogte van km 47.87. Deze kruising zal ook de functie overnemen van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang in de Hokkelstraat (km 47.28), die thans voornamelijk lokaal en agrarisch verkeer verwerkt.

Hoofdstraat/Oirschotseweg (± km 48.67)

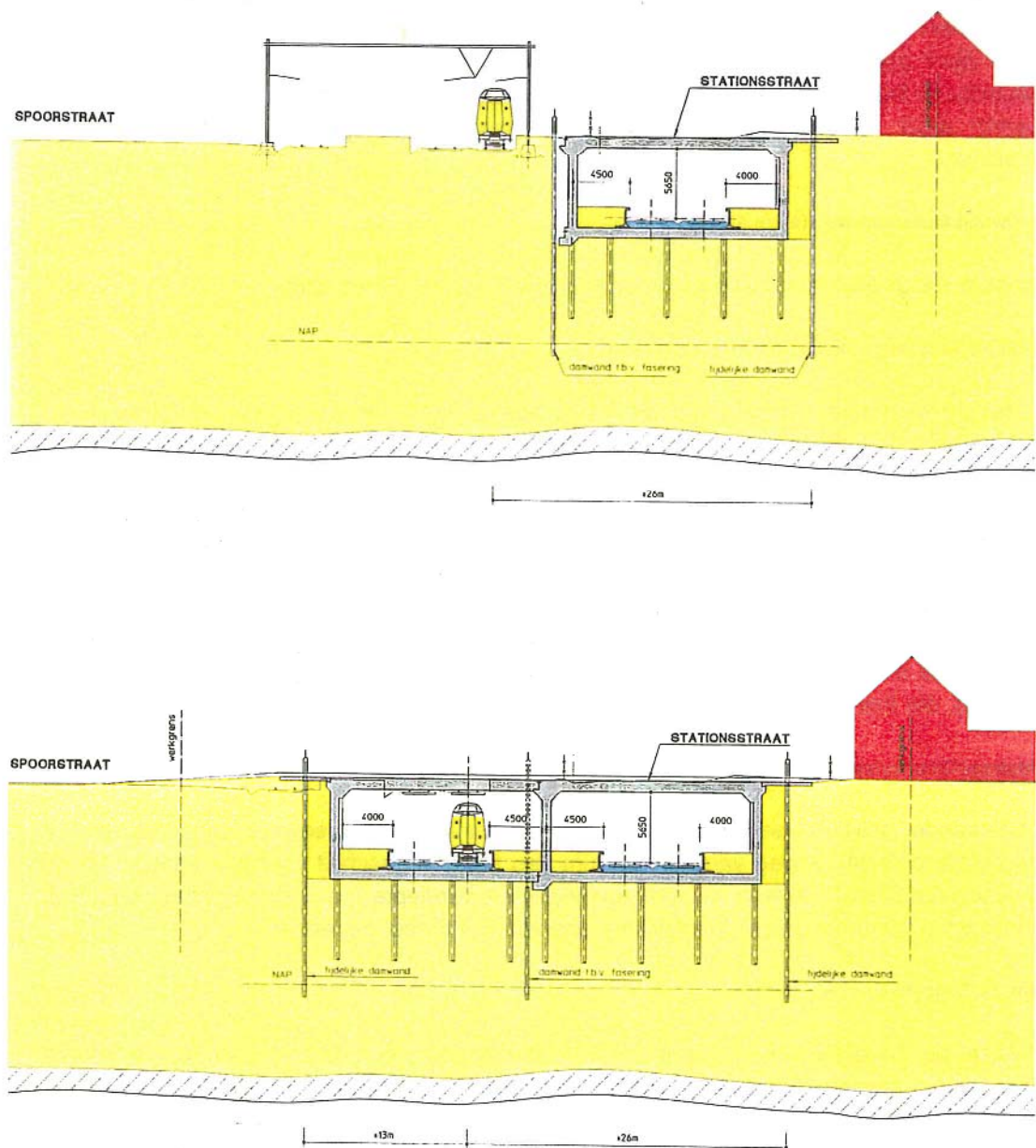
De bestaande gelijkvloerse overweg in de Hoofdstraat/Oirschotseweg, van oudsher de belangrijkste ontsluitingsweg van het centrum van Best, is geschikt voor alle verkeer. In de nieuwe situatie wordt deze weg over de geprojecteerde verdiepte ligging (tunnel) heen gevoerd. De Hoofdstraat vormt dan de noordelijke grens van het tunnel-gedeelte.

Willem de Zwijgerweg (± km 49.59)

De Willem de Zwijgerweg is de belangrijkste ontsluitingsroute voor de woonwijken ten zuidwesten van het spoorwegtracé. Deze weg kruist momenteel het spoor middels een gelijkvloerse overweg welke geschikt is voor alle verkeer. In de nieuwe situatie wordt deze weg over de geprojecteerde verdiepte ligging (tunnel) gevoerd. De Willem de Zwijgerweg vormt dan de zuidelijke grens van het tunnel-gedeelte.

Kanaaldijk en Dieze (± km 50.60 resp. 50.64)

Deze wegen lopen aan weerszijden van het Wilhelminakanaal onder de bestaande



afbeelding 9

▲▲ Dwarsdoorsnede 1^o fase (indicatief)

▲ Dwarsdoorsnede eindfase met tunnel (indicatief)

spoorbruggen door. Deze situatie wordt bij de nieuw te bouwen spoorbruggen over het Wilhelminakanaal gehandhaafd.

Scheepvaartverkeer

Spoorbruggen over het Wilhelminakanaal (± km 50.60)

Vanwege de verdubbeling van het aantal hoofdsporen van 2 naar 4 zal de bestaande kruising met het Wilhelminakanaal worden uitgebreid. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de Dienstkring Zuid-Willemsvaart van Rijkswaterstaat. Op grond van de klasse-indeling van de Nederlandse vaarwegen zijn door Rijkswaterstaat de volgende hoofdafmetingen van de hier nieuw te bouwen bruggen bepaald op een doorvaartbreedte van 22,10 m¹ (netto dagmaat) en een doorvaarthoogte van 5,75 m¹ ten opzichte van het kanaalpeil.

Hoewel het in principe mogelijk is om alleen een nieuwe dubbelsporige brug naast de bestaande 2 enkelsporige stalen bruggen te bouwen, is er toch voor gekozen om ook de bestaande bruggen te vervangen. De ontworpen betonnen spoorbruggen wijken qua afmetingen, constructie en uiterlijk zodanig af van de bestaande stalen exemplaren, dat een visueel bijzonder onaantrekkelijk geheel zou ontstaan. Hiertoe draagt ook bij dat de landhoofden en tussensteunpunten van de oude en nieuwe bruggen verschillend zouden zijn geplaatst. Het gedurende langere tijd naast elkaar bestaan van deze twee typen bruggen wordt daarom, vanuit het oogpunt van landschappelijke en stedenbouwkundige beleving, als ongewenst beschouwd. Voor de keuze voor beton als materiaal pleit eveneens dat beton geluidsarmer is.

4.2.4 Spoorweginfrastructuur

In het 4-sporig dwarsprofiel moet rekening worden gehouden met ruimte voor inspectiepaden tussen de hoofdsporen. Dit leidt tot hart-op-hart-afstanden tussen de sporen van 4,25-7,70-4,25 of 7,70-4,25-7,70 m¹ en de geleidelijke overgang tussen deze dwarsprofielen. Kunnen deze afstanden niet worden aangehouden, dan moet bij inspectie van de sporen of werkzaamheden in de sporen, tenminste 1 spoor buiten gebruik worden gesteld. De volgende overwegingen zijn voor het ontwerp van de sporen lay-out van noord naar zuid verder van belang:

Aansluiting op het trajectdeel Boxtel-Liempde (± km 44.00)

Het trajectdeel Boxtel-Liempde is ten tijde van de tervisielegging van het plan in uitvoering. De ontworpen sporen lay-out daarvan is dus een randvoorwaarde voor die van het trajectdeel Oirschot-Boxtel-Eindhoven.

Buitengebied Oirschot-Best (± km 44.00-48.00)

Gekozen is voor een uitbreiding aan de westzijde, omdat de oostelijk spoorberm deel uitmaakt van een ecologisch waardevol boscomplex, terwijl de begroeiing aan de westzijde een meer geïsoleerd karakter heeft. Bovendien kunnen hierdoor op het grondgebied van de gemeente Best acht woningen gespaard blijven, die in het geval van een oostelijke uitbreidingsrichting aangekocht en gesloopt zouden moeten worden.

Bebouwde kom Best ($\pm$ km 47.80-50.60)

In de bebouwde kom van de gemeente Best vindt een uitbreiding in oostelijke richting plaats. De oostelijke uitbreidingsrichting wordt gehandhaafd tot en met de spoorbrug over het Wilhelminakanaal ($\pm$ km 50.60). Aan de oostzijde kunnen twee hoofdsporen worden bijgebouwd zonder de bebouwing van het naastgelegen industrieterrein aan te tasten. Aan de westzijde zou uitbreiding ten kosten gaan van de groenstrook tussen het spoorwegtracé en Wilhelminadorp en het woonklimaat aldaar aantasten.

Bij het ontwerp van de spoortunnel in de bebouwde kom van Best is uitgegaan van een vrije hoogte van 5,75 m¹. Dit is voldoende voor het huidige 1500 Volt-bovenleidingsstelsel en voor een eventueel toekomstig bovenleidingsstelsel ten behoeve van energievoorziening met 25 Kv bij een maximale snelheid van 140 km/uur.

De voornaamste kenmerken van het tunnelontwerp kunnen als volgt worden samengevat:

- het ontwerp is gebaseerd op een waterdichte constructie (vanwege de eis van de provinciale overheid dat er in de gebruiksfase geen grondwater mag worden onttrokken);
- de sporen liggen tussen de Hoofdstraat en de Willem de Zwijgerweg in een 935 m¹ lange, gesloten tunnel op ca. 6,5 m¹ beneden maaiveld;
- de bodem van de tunnel ligt ter plaatse van de perrons vlak (op ca. 9,70 m¹+ NAP) en stijgt licht in de richting van de Willem de Zwijgerweg (10,65 m¹+ NAP);
- de opritten aan de noord- en zuidzijde worden uitgevoerd als een open ingraving met taluds op een waterdichte 'vliesconstructie' met overgangsconstructies.

4.2.5 Station Best ($\pm$ km 49)

Het stationsgebouw en de bijbehorende voorzieningen worden op het tunneldak, ter hoogte van $\pm$ km 48.80, gesitueerd in verband met de optimale bereikbaarheid voor diverse vormen van aansluitend vervoer en de stedenbouwkundige inrichting van de stationsomgeving. In of nabij het stationsgebouw komt de hoofdontsluiting van de 3 perrons met voor elk perron 1 vaste trap en 1 lift. In verband met het voorziene spoorgebruik dient er langs elk van de 4 hoofdsporen een perron te worden aangelegd waarlangs een aggro-regio trein kan stoppen (lengte 270 m¹).

Tussen de Molenstraat en de Willem de Zwijgerweg komt op het dak van de tunnel de (nieuwe) Stationsstraat terug. Deze straat moet tijdelijk wijken voor de aanleg van de verdiept gelegen spoorweg. Langs de in een ingraving met taluds gelegen spoorweg worden ten noorden en ten zuiden van het gesloten tunneldeel de bestaande parallelwegen teruggebracht.

4.2.6 Landschappelijke en ecologische inpassing

De spoorbaanverdubbeling vindt onder meer plaats in de ecologische kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden tussen Boxtel en Eindhoven. Gedurende de ontwikkeling van de plannen voor de spoorbaanverdubbeling op het traject Boxtel-Eindhoven is onderzocht hoe deze zo goed mogelijk landschappelijk en ecologisch ingepast kunnen worden⁸. Ongewenste (onomkeerbare) veranderingen in de ruimtelijke structuur, abiotische situatie en soortensamenstelling moeten daar worden voorkomen.

⁸ Landschapsonderzoek Boxtel-Eindhoven. Ingenieursbureau Landschapsarchitectuur Nederlandse Spoorwegen, Utrecht 1991.

Deze voorstellen zijn nader gedetailleerd tot het niveau van concrete maatregelen in een landschapsplan⁹. In paragraaf 4.5 worden de voorstellen nader besproken.

4.2.7 Planontwikkeling

Het ligt in de bedoeling om in 1997 met de werkzaamheden te beginnen. De werkzaamheden nemen een totale tijd van circa 6 jaar in beslag. In het centrumgebied wordt 3 jaar aan de oostzijde en 3 jaar aan de westzijde gewerkt. De werkzaamheden zullen naar verwachting in 2003 worden afgerond.

Er wordt naar gestreefd tijdens de uitvoering van de plannen de bereikbaarheid en kwaliteit van de verkeerscirculatie te handhaven.

4.3 Centrumontwikkeling

4.3.1 Inleiding

De spoorbaanverdubbeling heeft vergaande gevolgen voor de stedenbouwkundige structuur van het centrum van de gemeente Best. Met name de aanleg van de verdiepte ligging van het spoor bij het station betekent voor de stationsomgeving dat er een totaal nieuwe ruimtelijke situatie ontstaat. De relatie tot de ontwikkelingen in het centrumgebied is daarbij belangrijk. Een zorgvuldige opbouw van de stationsomgeving en de woongebieden aan weerszijden van de huidige spoorweg waarbij de relatie met het bestaande centrumgebied optimaal tot zijn recht komt, is voor het gemeentebestuur van Best uitgangspunt van de plannen.

4.3.2 Centrum

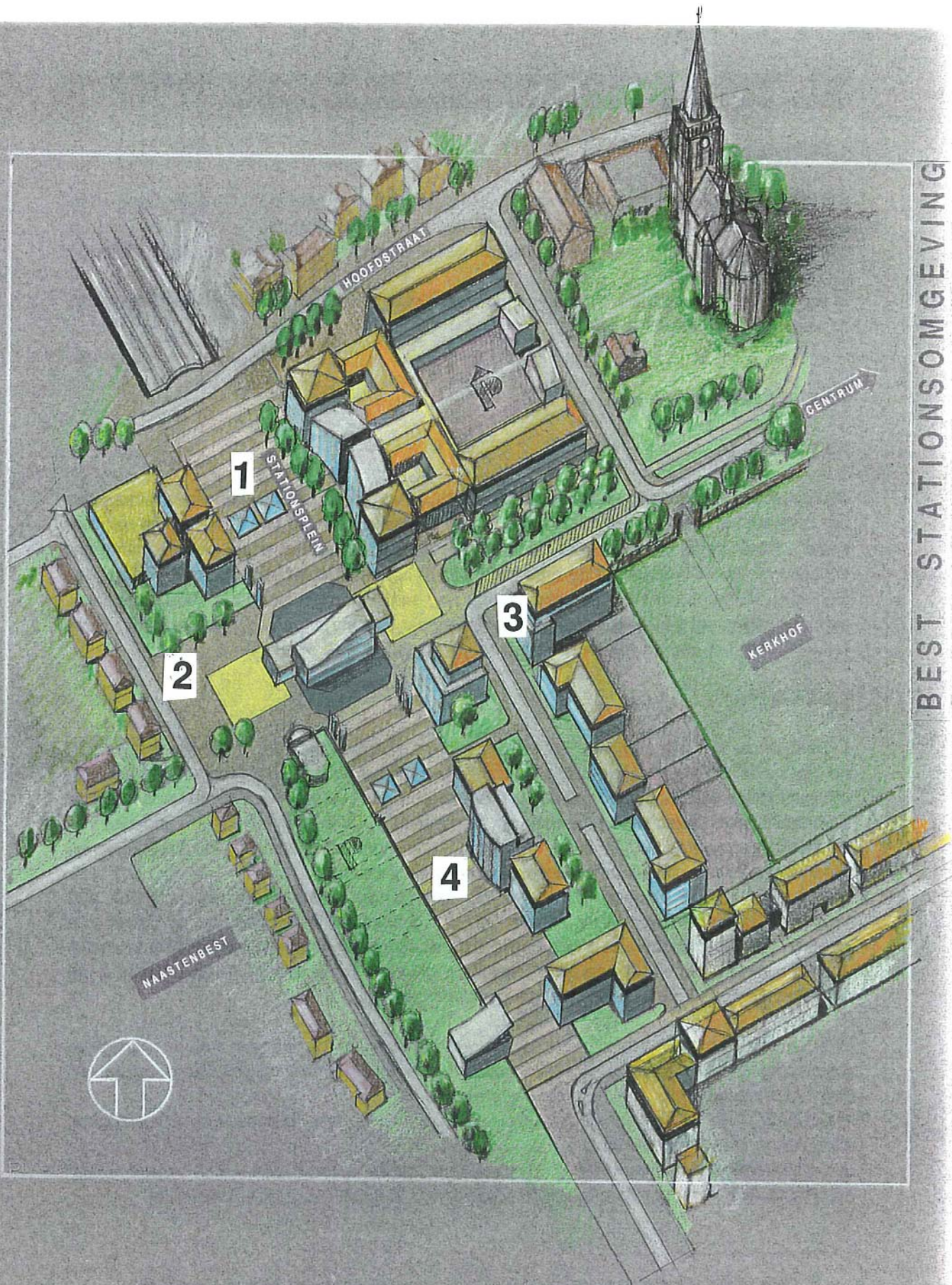
In de visie die is ontwikkeld voor het centrumgebied is een verbeterde inrichting voorzien van de openbare ruimte met hoge prioriteit voor de centrumbezoekers. Om dit te kunnen bewerkstelligen zullen bestaande doorgaande verkeersroutes in het centrum worden vervangen en zal de ontsluitingsstructuur worden aangepast. Na afronding van de ringweg zal een gedeelte van de Hoofdstraat worden ingericht als verkeersluw winkelgebied. Tussen de Hoofdstraat en de Molenstraat is een nieuwe ontsluitingsstructuur geprojecteerd.

In het centrum zijn plannen in ontwikkeling die moeten leiden tot de realisatie van een verpleeghuis en een wooncomplex met verzorgingsfuncties. De locatie van dit complex is gelegen ten noordoosten van de Molenstraat aansluitend aan het bestaande ouderencentrum Huize Nazareth. Het ouderencentrum krijgt in de toekomst zowel een goede aansluiting bij het voorzieningencentrum als bij de nieuwe stationsomgeving.

Bij een kwalitatieve inrichting van de stationsomgeving in combinatie met de ruimtelijke verbindingssas naar het winkelgebied, ontstaat een nieuwe ruimtelijk functionele structuur van het centrumgebied met een hoge toekomstwaarde.

Daarnaast is van belang de dorpsstructuur aan weerszijden van het spoorwegtracé zo goed mogelijk te verweven. Dat kan worden bereikt door de zorgvuldige ordening van de nieuwe structuurversterkende bebouwing in de nieuwe stationsomgeving. Een sterke visuele relatie tussen de delen van het dorp aan weerszijden van het spoorwegtracé voorkomt de

⁹ Ingenieursbureau Nederlandse Spoorwegen, Produktgroep Landschapsarchitectuur, Utrecht 1994.



barrièrewerking die een spoorweg normaal gesproken veroorzaakt. Het is daarbij van belang de zichtlijnen vanuit de woongebieden in stand te houden waardoor die visuele relatie wordt versterkt. Belangrijke zichtlijnen worden gevormd door de verkeersassen. Met name de lijn Oirschotseweg/Hoofdstraat met het zicht op de toren van de Odulphuskerk is van groot belang in de oriëntatie.

4.3.3 Ontsluiting

Essentieel in de planvorming is het inpassen van een op het centrum gerichte ontsluitingsstructuur. Met name de ontsluiting van het gebied aan de centrumzijde van het spoorwegtracé zal sterk wijzigen. Door de werkzaamheden aan het spoorwegtracé zal de huidige Stationsstraat verdwijnen, daarvoor in de plaats komt de (nieuwe) Stationsstraat terug welke grotendeels wordt gesitueerd op het dak van de tunnel. De (nieuwe) Stationsstraat begint bij een nieuw aan te leggen rotonde op de kruising met de Willem de Zwijgerweg. Deze vormt tevens de entree van de nieuwe route naar het centrum. Vanaf de rotonde buigt de (nieuwe) Stationsstraat naar het midden van de tunnelbak en geeft voor het autoverkeer aansluiting op de Molenstraat in de richting van het winkelcentrum en gemeentehuis. Fietzers kunnen wel rechtdoor naar het station.

De kruising van de (nieuwe) Stationsstraat met de 'De Leeuwerik'-straat/Koningin Emmalaan is alleen bedoeld voor het langzaamverkeer vanuit de woongebieden ten westen van het spoorwegtracé naar het centrumgebied en vice versa.

Vanuit de Molenstraat zal een nieuwe verbinding met de Hoofdstraat worden aangelegd. Deze nieuwe centrumontsluiting die langs het kerkhof en het parkje van de ouderenhuisvesting via de achterzijde van de kerk loopt, maakt het mogelijk om rond de Boterhoek de openbare ruimte te herstructureren waarbij het accent komt te liggen op een betere verblijfskwaliteit voor de voetganger. Aan deze route dient in het plangebied een substantiële parkeermogelijkheid geboden te worden ten behoeve van het bestaande centrum. De gedachten gaan hierbij uit naar een in de nieuwe bebouwingsstructuur ingepaste parkeergarage in één of meerdere lagen.

4.3.4 Ruimtelijke en functionele aspecten

(de nummers waarnaar in de hierna volgende tekst wordt verwezen, corresponderen met de nummers op afbeelding 10 op pagina 34)

De ontwikkeling van de nieuwe stedenbouwkundige structuur dient de bestaande dorpsstructuur van Best aan weerszijden van het spoorwegtracé sterker met elkaar te verbinden. Door de aanleg van de verdiepte spoorweg zal een deel van de bebouwing in de directe omgeving van het station, waaronder het huidige stationsgebouw, geamoveerd moeten worden. In de directe omgeving van het nieuwe stationsgebouw zal gestreefd worden naar een samenhang in de verschijningsvorm van de nieuwe bebouwing. De bijzondere verschijningsvorm van het stationsgebouw dat zich naar vier zijden presenteert, vormt hier een referentiekader voor de te ontwikkelen bouwplannen. Belangrijke elementen zijn hierbij de pleinvormige ruimten aan de vier zijden van het stationsgebouw.

Het stationsplein gelegen ten noorden van het stationsgebouw (1) richt zich op het historisch dorpslint, de Hoofdstraat. De pleinruimte ligt voor het grootste gedeelte op het dak van de spoortunnel en kan geheel autovrij worden gehouden. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijke ruimte voor onder meer terrassen ten behoeve van horecagelegenheden.

De ruimte tussen het station en het winkelgebied de Boterhoek zal zich in functionele zin

kunnen ontwikkelen tot een gevarieerd gebied met een aanbod aan horeca, dienstverlening en wonen. Als bijzondere kwaliteit van het gebied kan genoemd worden dat de bereikbaarheid onafhankelijk is van de auto; bezoek en werknemers kunnen via het station makkelijk op de locatie komen.

Aan de westzijde van het station (2) vormt het hier geprojecteerde entreegebied de beëindiging van de Rembrandtlaan. De nieuwe bebouwing aan deze zijde sluit aan op de Hoofdstraat en vormt tevens één van de wanden van het noordelijke stationsplein. De hoogte van de bebouwing bedraagt drie of vier bouwlagen. Bomen zijn ook in de toekomst een belangrijk en sfeervol onderdeel van de inrichting van de stationsomgeving. Met name de verbindingssas met de Boterhoek krijgt een nadrukkelijke begeleiding met een tweezijdige structuur van laanbomen. Daarnaast wordt ook het Stationsplein verlevendigd met een boogvormige bomenstructuur. Voor het autoverkeer is het stationsgebouw bereikbaar vanaf een entree aan de west- en aan de oostzijde. Hier bevinden zich ook mogelijkheden voor parkeren en ruime stallingsmogelijkheden voor fietsen.

Aan de oostzijde van het station (3) is het hier geprojecteerde entreegebied het beginpunt van de route in de richting van het winkelgebied de Boterhoek. In het gebied is de bushalte gesitueerd evenals taxi-standplaatsen en een plek voor de buurtbus.

Vanaf het stationsgebouw in zuidelijke richting (4) is zicht op de centrale fietsroute op het tunneldak en op een brede groenstrook. De breedtemaat van de groenzone draagt ertoe bij dat de bestaande bebouwing langs de Spoorstraat zich kan voegen ten opzichte van de nieuwe bebouwing in drie tot vier bouwlagen direct naast het spoorwegtracé.

4.4 Bijzondere ruimtelijke situaties

Direct ten noorden van het centrum en ten zuiden van de Molenstraat doen zich in ruimtelijk opzicht na de realisering van het overdekte deel van het spoorwegtracé (tunnelbak) de volgende ontwikkelingen voor:

- Ter hoogte van de Acacia in het woongebied Saideres (oostzijde).
In het bestemmingsplan wordt de bouw mogelijk gemaakt van een strook garages/bergingen aansluitend aan de achterzijde van de woningen.
- Ter hoogte van de Stoelenmatter in het woongebied 'De Leeuwerik' (oostzijde).
In het bestemmingsplan wordt de bouw mogelijk gemaakt van garages/bergingen, afgewisseld met een plantsoenstrook voor de aanplant van laanbomen. De garages/bergingen worden ontsloten vanaf een parallelweg die mede gebruikt wordt voor een fietspad in twee richtingen.
- Tussen de Molenstraat en de 'De Leeuwerik'-straat.
In dit gebied zal na de spoorbaanverdubbeling de mogelijkheid bestaan voor het terugbouwen van woningen die in het kader van de aanleg moeten worden afgebroken. Dit geldt voor woningen op kavels die daarvoor plaats bieden (één-op-één terug bouwen). In grote lijnen zal hierbij het straatbeeld terugkeren, zoals dit nu aanwezig is.

4.5 Landschapsplan

In 1991 is door de Produktgroep Landschaparchitectuur van het Ingenieursbureau van de Nederlandse Spoorwegen een rapportage (zie noot 8) uitgebracht waarin verslag wordt gedaan van een landschapsonderzoek met betrekking tot de spoorbaanverdubbeling op het traject Boxtel-Eindhoven.

Onderzocht is op welke wijze de verdubbeling optimaal landschappelijk en ecologisch ingepast kan worden. De adviezen zijn uitgewerkt naar een gedetailleerd schaalniveau in het landschapsplan Boxtel-Liempde (februari 1993) en in het landschapsplan Oirschot-Best (april 1994). In de landschapsplannen zijn complete pakketten inpassingsmaatregelen beschreven met een visualisatie op hoofdlijnen op een bijgevoegde plankkaart. De maatregelen worden in de ontwerpfase verder uitgewerkt tot een besteksklaar ontwerp.

De maatregelen die in het voorliggende bestemmingsplan aan de orde zijn, zijn beschreven in het landschapsplan Oirschot-Best.

De maatregelen worden onderscheiden in twee categorieën:

- mitigerende maatregelen (binnen NS-gebied ter verzachting van de gevolgen van de spoorbaanverdubbeling);
- compenserende maatregelen (buiten NS-gebied ter compensatie van onomkeerbare gevolgen van de spoorbaanverdubbeling).

Mitigerende maatregelen zijn maatregelen die de negatieve effecten van de ingreep op landschap en natuur zoveel mogelijk beperken door het treffen van voorzieningen direct gekoppeld aan de ingreep. Deze zijn:

- afwerking van het spoorwegtracé;
- ecologische voorzieningen/kunstwerken (langs- en dwarsverbindingen voor faunapassage);
- extra beplantingen en voorzieningen bij kunstwerken: rasters, hekwerken en vegetatie voor zowel het bieden van dekking en geleiding van de fauna als het visueel-ruimtelijk inpassen van de kunstwerken.

Compenserende maatregelen zijn maatregelen die genomen worden om onomkeerbare, niet te mitigeren effecten van de ingreep te compenseren.

De compenserende maatregelen die in dit deelproject worden voorgesteld en met de provinciale dienst REW zijn besproken, zijn de aanleg van houtsingels van ca. 20 m¹ breed. De totale lengte op grondgebied van de gemeente Best is ca. 1.060 m¹. Deze houtsingels sluiten aan bij de lokaal aanwezige landschappelijke en ecologische structuren en de aanwezige natuurwaarden. De houtsingels worden aangelegd aansluitend aan de te realiseren faunapassages. Door het creëren van deze extra migratiebanen in de omgeving van de spoorbaan wordt de invloedssfeer van deze voorzieningen vergroot en de geleiding van fauna vanuit het gebied naar deze voorzieningen verbeterd. Het verdwijnen van bestaande singelbeplanting is daarmee in kwantitatief opzicht afdoende gecompenseerd.

Deze compenserende maatregelen zijn in het bestemmingsplan opgenomen en bestemd tot 'Natuurontwikkelingsgebied'.

De compensatie van 0,4 ha. bosgebied zal niet in het voorliggende bestemmingsplan worden opgenomen. Voor deze compensatie zal, buiten de invloedsszone van de spoorbanen, in overleg met NS Railinfrabeheer en de provinciale dienst REW, een vervangend perceel worden aangewend. Daarbij zal overigens, gelet op de leeftijd van dit bosgebied, een compensatiefactor van 1:2/3 worden toegepast. Dit betekent, dat met het beplanten van 0,66 ha. bos, in kwantitatief opzicht, volledig is voldaan aan de compensatieverplichting.

Compensatie zal plaatsvinden bij voorkeur binnen de groene hoofdstructuur en zo mogelijk aansluitend aan de ecologische hoofdstructuur.

De kwalitatieve compensatie heeft betrekking op compensatie als gevolg van de ecologische verstoring die zich voordoet en die wordt veroorzaakt door dit spoorbaanproject. Compensatie behoeft slechts plaats te vinden voor die gronden, die in het Streekplan zijn opgenomen in de groene hoofdstructuur en daarin nader zijn aangeduid als natuurkerngebied.

In overleg met NS Railinfrabeheer en de provincie zal de effectafstand in die gebieden moeten worden berekend, waarbinnen zich die ecologische verstoring kan voordoen. Vervolgens zal aan de hand van een bepaalde compensatiefactor, concreet kunnen worden bepaald, hoeveel natuurkerngebied moet worden gecompenseerd. Ook deze compensatie zal plaatshebben buiten de berekende effectafstand. Ter voldoening aan deze compensatieverplichting, zal - voor het tijdstip, dat omtrent de goedkeuring van dit bestemmingsplan moet worden beslist - een afzonderlijk bestemmingsplan in procedure worden gebracht. Voorafgaand daaraan zal overleg plaatshebben met NS Railinfrabeheer en met de provinciale dienst REW.

HOOFDSTUK 5. MILIEU-ASPECTEN/WATERHUISHOUDING

5.1 Inleiding

In het kader van de opstelling van een bestemmingsplan is het noodzakelijk onderzoek te verrichten naar de milieu-aspecten van het plan alsmede naar de gevolgen van de plannen waarvoor in het bestemmingsplan de basis wordt gelegd, voor de waterhuishouding.

In twee opzichten zijn deze aspecten van belang: voor het beoordelen van de haalbaarheid van het plan - als de gevolgen van de plannen voor het milieu en de waterhuishouding in het plangebied zodanig zijn dat niet meer gesproken kan worden van een haalbaar plan, omdat er strijdigheid ontstaat met milieuwetgeving dan wel zodanig dure maatregelen moeten worden getroffen waarvoor geen dekking bestaat, heeft het geen zin door te gaan met het plan - en om te bezien of als gevolg van de plannen buiten het plangebied veranderingen optreden.

In het laatste geval moet voor het onderhavige plan gedacht worden aan (spoor)wegverkeersmaatregelen. Ingevolge de Wet geluidhinder moeten in het bestemmingsplan maatregelen worden getroffen, omdat als gevolg van de plannen buiten het plangebied op geluidsgevoelige bebouwing te hoge geluidsbelastingen ontstaan. Wat de maatregelen betreft moet worden gedacht aan het aanbrengen van geluidsschermen of het saneren van geluidsgevoelige bebouwing.

Vast staat dat de verdubbeling van de spoorbanen op het onderhavige tracé geen werk is waarvoor op grond van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Stb. 1995, 540) een milieu-effectrapportage moet worden opgesteld. Het werk wordt niet genoemd in Onderdeel C van de bijlage bij dit besluit.

5.2 Bodem/grondwater

Bodem

De bodemkwaliteit vormt een belangrijk element in de afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening dienen Burgemeester en Wethouders er op toe te zien dat onderzoek wordt verricht naar de bodemkwaliteit in verband met de beoordeling van de haalbaarheid van het bestemmingsplan. In de Woningwet is in artikel 8, lid 2 bepaald dat in de Bouwverordening voorschriften worden opgenomen over de onderzoeksverplichting naar de bodemgesteldheid en over het tegengaan van bouwen op verontreinigde grond. Dit is gebeurd in artikel 2.4.1 van de Model-Bouwverordening. Uiterlijk in het kader van de bouwvergunningverlening moet dit bodemonderzoek hebben plaatsgevonden. Dit geldt echter slechts voor zover bouwvergunningen moeten worden verleend.

In de meeste gevallen zal kunnen worden volstaan met een historisch of indicatief onderzoek. Als aangenomen kan worden dat een bepaalde locatie 'verdacht' is, is nader onderzoek nodig, zowel ruimtelijk als in financieel opzicht moet vaststaan dat de bestemming te verwezenlijken is.

De provincie Noord-Brabant gaat er van uit dat zoveel mogelijk voorkomen moet worden dat in de bestemmingsplanprocedure gevallen van bodemverontreiniging niet worden opgespoord.

In 1995 zijn zowel een historisch als verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd teneinde de

milieutechnische staat van de huidige bodem vast te stellen. Op grond van historisch onderzoek¹⁰ zijn locaties vastgesteld waar mogelijk verontreinigingen aanwezig zijn. Met behulp van de uitkomsten van het historisch onderzoek zijn verdachte locaties bepaald. Deze locaties zijn in een verkennend bodemonderzoek nader onderzocht.¹¹

Uit laatstgenoemde onderzoek zijn locaties naar voren gekomen waar de resultaten van het onderzoek zodanig waren dat nader onderzoek geboden was.

De resultaten van het nader onderzoek zijn de volgende (het onderzoek strekte zich uit over het gehele traject in de toplaag tot 0,5 m¹ beneden maaiveld)¹²:

- op de lokatie ten oosten van de spoorbaan tussen km 47.630 en km 48.180 zijn geen maatregelen noodzakelijk;
- op de lokatie ten oosten van de spoorbaan tussen km 47.780 en km 48.670 is sanering noodzakelijk;
- op de lokatie ten oosten van de spoorbaan tussen km 48.470 en km 48.570 zijn geen maatregelen noodzakelijk;
- op de lokatie ten oosten en westen van de spoorbaan tussen km 49.500 en km 50.600 is het slechts noodzakelijk het vrijgekomen puin visueel te scheiden tijdens de uitvoering;
- op de lokatie ten oosten van de spoorbaan tussen km 50.160 en km 50.670 zijn geen maatregelen noodzakelijk;
- op de lokatie ten oosten van de spoorbaan tussen km 50.683 en km 51.853 zijn geen maatregelen noodzakelijk;
- op de lokatie ten westen van de spoorbaan tussen km 51.850 en km 51.190 zijn geen maatregelen noodzakelijk.

De dieper liggende grond die met name bij de verdiepte ligging (km 48.153 - km 50.130) vrijkomt is schoon, zodat hiervoor geen hergebruiksbeperkingen gelden.

De grondwaterverontreiniging bij de gemeentewerf aan de Stationsstraat blijkt erg beperkt van omvang te zijn.

Grondwater

Het grondwater is niet verontreinigd, zodat met name het bij de bouw van de tunnel vrijkomende bemalingswater ten dele door middel van retourbemaling in de bodem zal kunnen worden geïnfiltrerd. Het overige bemalingswater zal op het Wilhelminakanaal worden geloosd, waarvoor een lozingsvergunning zal worden aangevraagd.

Slootslib

Het slootslib dat voor het dempen van sloten moet worden verwijderd is op enkele plaatsen licht verontreinigd, klasse II, wat op land mag worden verspreid.

¹⁰ Articon: 'Historisch Bodemonderzoek Bostel-Eindhoven km 44.300-52.000' Amersfoort december 1994; Ingenieursbureau NS: 'Historisch onderzoek Acht-Eindhoven km 52.000-58.000'. Utrecht juni 1994.

¹¹ Oir - EHV 4 sporig, Samenvatting bodemonderzoeken, Uitgave D, Samenvatting van uitgevoerd milieutechnisch bodemonderzoek t.p.v. aan te passen kunstwerken en op locaties binnen en buiten de NS grenzen, Amersfoort, 16 augustus 1996

¹² Oir - EHV 4 sporig, Samenvatting nader onderzoek, Uitgave B, Samenvatting van uitgevoerd milieutechnisch nader bodemonderzoek op locaties binnen en buiten de NS grenzen, Amersfoort, 19 augustus 1996

5.3 Waterhuishouding

In het algemeen wordt de waterhuishoudkundige inrichting in het plangebied niet structureel gewijzigd als gevolg van de spoorbaanverdubbeling.

Veel van de bestaande spoorsloten zijn zogenaamde zaksloten en worden in de nieuwe situatie na demping van de bestaande spoorstoot ook als zodanig wederom aangelegd.

Bermsloten van te verleggen wegen in het gebied buiten de bebouwde kom worden ook weer opnieuw met minimaal dezelfde dwarsprofielen als de bestaande bermsloten teruggebracht.

Een uitzondering vormt de spoorstoot aan de westzijde van het bestaande spoorwegtracé van km 46.46 tot km 48.00 (in verband met de bovenlokale functie in beheer en onderhoud bij het Waterschap de Dommel met kenmerk DO 112). Deze spoorstoot moet over de gehele lengte worden verplaatst en functioneert momenteel tevens als overstortstoot ten behoeve van de overstort aan de Parallelweg (km 48.00). In de toekomstige situatie kruist deze stoot ook de Ringweg. Ten behoeve van de afvoerfunctie wordt deze stoot verbreed tot een nader te bepalen breedte (in overleg met het waterschap) op de waterlijn en geheel om de toerit aan de westzijde van de kruising van de Ringweg met het spoorwegtracé heen geleid.

5.4 Trillinghinder

Er is onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten trillinghinder als gevolg van de trilling die wordt veroorzaakt door de toekomstige treinenloop met inachtneming van de ligging van de nieuwe spoorbanen. Op een aantal plaatsen in de directe omgeving van de spoorbaan zijn metingen uitgevoerd.

Uit het onderzoek is het volgende gebleken:¹³

- het niveau van de gemeten trillingen blijft, ook binnen de bebouwde kom, beneden de richtlijn die door de Stichting Bouwresearch (SBR) is opgesteld;
- door de ligging van het spoorwegtracé in de tunnelbak zal het trillingsniveau wellicht dalen ten opzichte van de huidige situatie;
- de relatief stijve ondergrond in de gemeente heeft een positieve invloed op de opvang van trillingen;
- het risico van storend contactgeluid in de bestaande woonbebouwing wordt tot een minimum beperkt door toepassing van ballastmatten van km 49.15 tot km 49.52.

De conclusie luidt dat de te verwachten trillinghinder voor de omgeving geen inbreuk maakt op de haalbaarheid van de plannen.

5.5 Geluidshinder

5.5.1 Algemeen

Met betrekking tot de geluidsbelasting op de bestaande en nieuwe woonbebouwing als gevolg van het spoorweg- en wegverkeerslawaai dient in het kader van de Wet geluidhinder onderzocht te worden in hoeverre vanuit akoestisch oogpunt hinder wordt ondervonden. Voor de geprojecteerde situatie kan in het kader van de Wet geluidhinder hinder ten gevolge van

¹³ NS Technisch Onderzoek: Prognose trillingsniveaus nieuwe situatie te Best. Utrecht oktober 1995

wegverkeer en van treinverkeer worden onderscheiden.

5.5.2 Railverkeerslawaai

Wijziging van de spoorbaan

Volgens het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) is sprake van 'wijziging' van een spoorbaan bij een verhoging van de intensiteit met meer dan 45%, een verhoging van de rijsnelheid met meer dan 20% en/of een verplaatsing van de spoorbaan in horizontale richting over meer dan 2 m¹, of in verticale richting over meer dan 1 m¹. Volgens het BGS is geen sprake van een wijziging bij een verhoging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of minder, waarbij de geluidsbelasting niet hoger zal zijn dan 65 dB(A) etmaalwaarde.

Voor een toekomstige geluidsbelasting van meer dan 60 dB(A) gaat het BGS in het geval van een 'wijziging' uit van het 'stand-still'-beginsel. In dit project is geen sprake van eerder vastgestelde hogere waarden. In dat geval betekent dit beginsel dat de geluidsbelasting door de wijziging niet hoger mag worden dan de laagste van de volgende twee waarden:

- . de geluidsbelasting ten tijde van het in werking treden van het BGS (1987);
- . de geluidsbelasting op het moment van aanvang van de wijziging.

Er zal moeten nagegaan of de gehele toename van de geluidsbelasting door bron- of overdrachtsmaatregelen kan worden weggenomen (projectmaatregelen).

Indien met bron- en overdrachtsmaatregelen een toename van de geluidsbelasting niet is te vermijden, kan bij de provincie een verzoek om een hogere grenswaarde ingediend worden. Deze ontheffing kan onder bepaalde voorwaarden worden verkregen, met dien verstande dat de geluidsbelasting nooit hoger mag zijn dan 73 dB(A).

Als de geluidsbelasting door de wijziging niet toeneemt, is het niet noodzakelijk om een hogere waarde te verzoeken, ook niet als de geluidsbelasting meer dan 73 dB(A) bedraagt.

Hierbij is de toename steeds gebaseerd op de niet afgeronde waarden van de geluidsbelasting. Het verschil wordt afgerond volgens dezelfde regels waarmee ook de geluidsbelasting wordt afgerond.

Saneringssituatie

Voor bestaande situaties met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) is er sprake van een saneringssituatie. Overeenkomstig de 'Nadere afspraken geluidssanering bij spoorwegwerkzaamheden' (waarbij de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat en de NS partij zijn) zal op het gehele traject te Best tevens worden gesaneerd. Dit houdt in dat daar waar sprake is van een saneringssituatie de geluidsbelasting zal worden teruggebracht naar 65 dB(A). Blijkt het niet mogelijk dan wel ongewenst om dit door middel van bron- en/of overdrachtsmaatregelen te realiseren, dan zal middels maatregelen aan de woning worden gesaneerd tot het gewenste binnenniveau.

5.5.3 Wegverkeerslawaai

Met het inwerking treden van de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, waarin de mogelijkheid wordt geboden van projectie van woonbebouwing en waarin een bestaande weg wordt verlegd, gepaard dient te gaan met het uitvoeren van een akoestisch onderzoek. In het onderhavige bestemmingsplan is hiervan sprake. Derhalve is akoestisch onderzoek voor het wegverkeerslawaai uitgevoerd. Dit

akoestisch onderzoek¹⁴ is als separate bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Uit het akoestisch onderzoek kunnen de onderstaande conclusies getrokken worden.

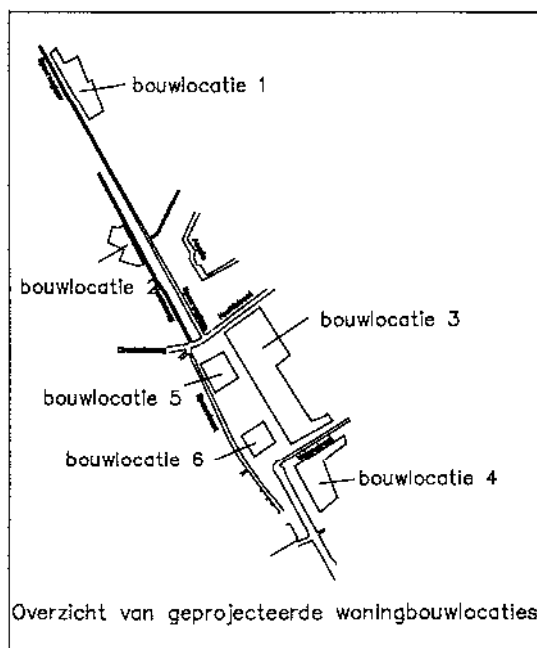
Nieuwe geprojecteerde situaties

Middels het bestemmingsplan wordt op een aantal locaties, via een uitwerkingsbevoegdheid door de gemeenteraad (voor de centrumdoeleinden) respectievelijk Burgemeester en Wethouders (voor de woondoeleinden), de mogelijkheid geboden om in de toekomst op deze locaties woonbebouwing te projecteren. In dit stadium dient reeds inzicht te worden verschaft in de haalbaarheid hiervan t.a.v. de Wgh.

In het akoestisch onderzoek worden 6 verschillende bouwlocaties aangewezen waar in de toekomst nieuwe woningen gebouwd kunnen worden. Op bijgaande overzichtstekening zijn de bouwlocaties onderscheiden.

Uit de berekeningen blijkt dat de woningen van bouwlocaties 1 en 2 ruim buiten de 50 dB(A)-contour van de wegen gesitueerd worden. Hieruit blijkt dat op deze locaties voldaan kan worden aan de eisen van de Wgh. Het projecteren van woningen is op deze locatie derhalve direct mogelijk.

Voor de overige locaties (3 t/m 6) blijkt op basis van de berekeningen, de gegeven bestemmingsplan- en bouwgrenzen dat woonbebouwing binnen de 50 dB(A)-contour van o.a. de Hoofdstraat/Oirschotseweg, De Molenstraat en de Stationsstraat geprojecteerd kan worden. Met name vanuit de rijlijn (= akoestische schematische weergave van de weg) Hoofdstraat-Oirschotseweg moet rekening worden gehouden met een zeer ruime 50 dB(A)-geluidscontour. Deze contour is op circa 200 m¹ vanuit de wegas gesitueerd. Ondanks het feit dat in dit stadium geen concrete bouwplannen zijn opgesteld, kan wel worden gesteld dat om stedenbouwkundige reden de woningen dicht bij de weg gesitueerd moeten worden. In de toekomst dient voor de locaties 3 t/m 6 dan ook rekening te worden gehouden met de noodzaak van het voeren van een hogere grenswaarde-procedure. Pas nadat deze procedure doorlopen is, kan op deze locaties worden overgegaan tot het projecteren van woonbestemming. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde, zowel t.a.v. het 'hoofd-' als 'subcriterium' voldoende argumenten aanwezig zijn. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het reëel is om voor de locaties 3 t/m 6 de bestemmingen 'Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad' en 'Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en



¹⁴ Akoestisch onderzoek t.b.v. bestemmingsplan Spoorzone, XA. 4008.090.2066, april 1996, BRO Adviseur in opdracht van de gemeente Best.

Wethouders' aan de gronden toe te kennen.

Reconstructiesituaties

In het akoestisch onderzoek is onderzocht welke wijzigingen aan de weg als een formele reconstructiesituatie (dit is bij een afgeronde toename van 2 dB(A)) kunnen worden beoordeeld. Grofweg kan een drietal plekken worden aangewezen waar sprake is van wijzigingen aan de weg:

- Verlegging van de Parallelweg i.v.m. de spoorwegverbreding.
- Wijziging van de Spoorweglaan i.v.m. de spoorwegverbreding.
- Wijziging van de bestaande Stationsstraat, Sportlaan, Molenstraat en Willem de Zwijgerweg. Het betreft hier voornamelijk verlegging van de Stationsstraat op de toekomstige tunnelbak, het verleggen van het kruispunt Willem de Zwijgerweg/Stationsstraat-Sportlaan in oostelijke richting en het herleiden van het verkeer naar het centrum via de Molenstraat.

Uit het gehouden akoestisch onderzoek blijkt dat alleen de wijzigingen aan de Molenstraat kunnen worden beschouwd als een formele reconstructiesituatie. In de overige situaties neemt de geluidsbelasting af of slechts gering toe. Omdat voor de Molenstraat wel sprake is van een formele reconstructiesituatie, is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn. Door het treffen van bronmaatregelen (van klinker- naar asfaltverharding) neemt de geluidsbelasting op de Molenstraat in plaats van 6 dB(A) toe met 3 dB(A). Deze toename is mede het gevolg van het feit dat de Molenstraat in de toekomst een belangrijke ontsluitingsfunctie naar het centrum zal gaan vervullen. Omdat aanvullende maatregelen, ter verlaging van de geluidsbelasting, niet mogelijk zijn, zal bij Gedeputeerde Staten (de woningen zijn niet gekenmerkt als een saneringssituatie¹⁵) voor de woningen aan de Molenstraat een verzoek moeten worden ingediend tot het verlenen van een hogere grenswaarde. Daarbij moet worden opgemerkt dat de geluidsbelastingen voor circa 40 woningen dusdanig zijn (onafgerond maximaal 66.94 dB(A)) dat speciale aandacht aan de gevelisolatie besteed moet worden. Deze gevelisolatie dient door de wegreconstrueerder betaald te worden. De gelden hiervoor dienen voor aanvang van de reconstructie beschikbaar te worden gesteld.

5.6 Fysieke belemmeringen

In het plangebied zijn diverse leidingen gelegen. Het gaat om de volgende:

- een 380 KV-hoogspanningsleiding ter hoogte van km 46.7/46.8 met een beschermingszone aan weerszijden van 39 m¹ in het noordelijk deel van het plangebied;
- een 150 KV-hoogspanningsleiding ter hoogte van het Wilhelminakanaal met een beschermingszone aan weerszijden van 20 m¹ in het zuidelijk deel van het plangebied;
- twee brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie (in het noordelijk deel evenwijdig aan de spoorlijn en in het zuidelijk deel het Wilhelminakanaal kruisend) met een beschermingszone van 3 m¹ aan weerszijden van de leiding;
- een aantal gasleidingen in het zuidelijk deel van het plangebied met een beschermingszone van 5 m¹ aan weerszijden van het plangebied.

De leidingen beperken de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het plangebied (zie onder 6.2)

¹⁵ Indien de geluidsbelasting bij een woning per 1 maart 1986 55 dB(A) of hoger was, geldt dat de woning gekenmerkt wordt als een 'saneringssituatie'. Indien hiervan sprake is, dient een hogere grenswaardeverzoek met tussenkomst van Gedeputeerde Staten door de Minister te worden afgehandeld.

HOOFDSTUK 6. JURIDISCHE REGELING

6.1 Inleiding

Het onderhavige bestemmingsplan bevat de juridische basis voor de realisering van de verbreding van het spoorwegtracé en de daarmee samenhangende werken/werkzaamheden alsmede voor de realisering van een aansprekend centrumgebied. De centrumontwikkeling wordt mogelijk omdat er bij de plannen voor de spoorbaanverdubbeling voor is gekozen de gehele spoorweg in een tunnelbak te leggen, ten gevolge waarvan het maaiveld vrij is gekomen voor andere ontwikkelingen.

In het bestemmingsplan zijn 12 bestemmingen opgenomen. De bestemmingen zijn:

- Spoorwegdoeleinden
- Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad -UC-
- Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders -UW-
- Woondoeleinden -W-
- Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad - S/UC -
- Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders -S/UW-
- Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Groenvoorzieningen/Woondoeleinden -SGW-
- Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Verblijfsdoeleinden -SV-
- Groenvoorzieningen
- Natuurontwikkelingsgebied
- Verkeersdoeleinden
- Verblijfsdoeleinden

Alle bestemmingen hebben te maken met de twee centrale ontwikkelingen, wat het spoorbaanverdubbeling betreft direct dan wel indirect. Direct, omdat zij een regeling bevat voor de gronden, waarop het spoorwegtracé ligt en komt te liggen dan wel voor de landschappelijke inpassing van het spoorwegtracé of het uitvoeren van compenserende werken voor de landschappelijke en natuurlijke waarden die verloren gaan bij de spoorbaanverdubbeling. Indirect, omdat zij een regeling bevat voor de gronden die nodig zijn bij de aanleg van het verbrede spoorwegtracé (werkstrook; hierbij gaat het om de voorlopige spoorwegbestemming) dan wel omdat de mogelijkheid wordt geboden woningen te herbouwen waar een woning als gevolg van de werken moet verdwijnen of een verlegging van een weg wordt geregeld (de uit te werken woonbestemming en de bestemming verkeersdoeleinden).

Naast de bestemmingsbepalingen zijn in de voorschriften een regeling opgenomen voor de bescherming van diverse leidingen (twee hoogspanningsleidingen, diverse gasleidingen en twee brandstoftransportleidingen) die in het plangebied lopen. Deze leidingen met de bijbehorende beschermingszones zijn op de kaart opgenomen. Een andere bepaling dient ter bescherming van de aan te leggen ondergrondse voorzieningen voor de spoorwegtunnel.

In dit hoofdstuk wordt kort uiteengezet hoe de voorschriften en de plankaart in elkaar steken en wordt waar nodig uitleg gegeven over de inhoud.

Leeswijzer bij de voorschriften

De indeling is als volgt:

Hoofdstuk I: 'Inleidende voorschriften' omvat twee artikelen; een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel, regelende de wijze van meten.

Hoofdstuk II: 'Bestemmingsvoorschriften' kent het volgende systeem:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;
- de bouwvoorschriften: i.c. regels omtrent hoogte, maximale bebouwingsoppervlakte, enz.;
- nadere eisen: de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders om ten aanzien van de situering en omvang van bouwwerken in bijzondere gevallen om bepaalde redenen eisen te stellen;
- gebruik: een regeling voor verboden vormen van gebruik die niet uitputtend is;
- vrijstelling: de bevoegdheid van Burgemeester en Wethouders om van de bouw- en gebruiksvoorschriften vrijstelling te verlenen als aan bepaalde voorwaarden is voldaan.

Hoofdstuk III: 'Algemene voorschriften' bevat o.a. bepalingen betrekking hebbend op:

- het gebruik; deze bepaling vormt het sluitstuk van de bestemmingssystematiek in die zin dat deze bepaling alle gebruik van gronden en opstallen verbiedt dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming;
- algemene vrijstellingsbevoegdheden; het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de voorschriften gegeven maten en normen met betrekking tot de ruimtelijke indeling en inrichting van het spoorwegtracé (in het kader van een praktische uitvoering van het plan kan via deze vrijstelling worden afgeweken van het Technisch Plan en het Landschapsplan die onderdeel uitmaken van de voorschriften);
- overgangsrecht; bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.
- procedurevoorschriften, strafbaarstelling, een dubbelteibepaling en de titel.

6.2 Beschrijving van de bestemmingsregelingen

Bescherming van de diverse leidingen/ondergrondse voorzieningen spoorwegdoeleinden (artikel 3 a/d)

Bij de leidingen gaat het om respectievelijk twee hoogspanningsleidingen, een gastransportleiding en een brandstoftransportleiding. Binnen de zones mag slechts beperkt worden gebouwd en zijn bepaalde werken en/of werkzaamheden aan een aanlegvergunning gebonden; bij het laatste moet gedacht worden aan het planten van bomen en het verrichten van heiwerkzaamheden, activiteiten die, wanneer deze zonder meer toegelaten zouden worden, een gevaar voor de belangen van de leidingen zouden betekenen.

Bij de vraag of via een vrijstelling (toch) gebouwd kan worden dan wel of de aanlegvergunning moet worden verleend, wordt het belang dat gemoeid is met de bouw resp. de aanleg van het werk/het verrichten van de werkzaamheden afgewogen tegen het belang van het gas-, brandstof- en elektriciteitstransport.

Een aparte belemmering heeft betrekking op de gronden met de bestemmingen 'Groenvoorzie-

ningen' en 'Verkeersdoeleinden' voor zover de gronden gelegen zijn binnen de in artikel 3b opgenomen kilometrages. Het spoorwegtracé wordt gedeeltelijk in een tunnelbak aangelegd. Vanaf het punt (aan twee zijden, ten noorden en ten zuiden van de tunnel) waar het tracé naar beneden gaat tot het punt waar deze in de tunnel komt, wordt het tracé in een vliesconstructie aangelegd. Om de ondergrondse (bouwkundige) voorzieningen te beschermen op de laatstbedoelde gronden - voor de gronden met de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' wordt zulks niet nodig geacht - is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor die werken en werkzaamheden die een gevaar zouden kunnen betekenen voor de ondergrondse voorzieningen. Gedacht moet worden aan graafwerkzaamheden en het planten van diepwortelende bomen. De aanlegvergunning kan worden verleend als er geen gevaar ontstaat/kan ontstaan voor de ondergrondse spoorwegvoorzieningen. Daarbij wordt de beheerder van de spoorlijn (Nederlandse Spoorwegen) gehoord.

In verband met de rechtszekerheid moeten aanduidingen die beschermd worden door een aanlegvergunningstelsel, gerelateerd worden aan een bestemming; derhalve is binnen de bestemmingen van de gronden waarover/-in de leidingen zijn gelegen, namelijk 'Spoorwegdoeleinden', 'Groenvoorzieningen' en 'Verkeersdoeleinden' als mededoeleind opgenomen de bescherming van de in de desbetreffende gronden gelegen leidingen.

Beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen (artikel 4)

In het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het instrument van de beschrijving in hoofdlijnen.

Het onderhavige bestemmingsplan is in elk geval wat de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' betreft een gedetailleerd plan, omdat middels de technische tekeningen in beginsel nauwkeurig is vastgelegd, waar de toegelaten voorzieningen zullen worden geplaatst (in het kader van de praktische uitvoering van het plan kan op details via een vrijstelling (artikel 19) van de tekeningen worden afgeweken; de hoofdlijnen liggen echter vast, zoals bijvoorbeeld de ligging van de hoofdsporen).

In artikel 12, lid 1 van het Bro '85 is duidelijker dan vroeger verwoord dat de inhoud van een bestemmingsplan mede wordt vastgelegd door 'een omschrijving van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven die met het oog op een goede ruimtelijke ordening aan de in het plan begrepen gronden worden toegekend'. Voorts mag het bestemmingsplan bestaan uit 'in voorkomend geval, een beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop met het plan dat doel of die doeleinden worden nagestreefd'. Hiermee opent het Bro '85 de weg naar een programmatisch bestemmingsplan, waarbij een kwalitatieve omschrijving kan worden gegeven van de verschillende bestemmingen. De beschrijving in hoofdlijnen koppelt als het ware de voorschriften aan de toelichting.

De beschrijving in hoofdlijnen is een juridisch hard element; een ieder is er aan gebonden. Dat wil zeggen dat bouwaanvragen er aan getoetst kunnen worden. De bedoeling is niet om de beschrijving in hoofdlijnen te zien als een compensatie voor gedetailleerde voorschriften. In de bestemmingsregelingen worden afzonderlijk de bouw- en gebruiksmogelijkheden geregeld. De beschrijving in hoofdlijnen kan ook niet louter indicatief van aard zijn; de ruimtelijke hoofdstructuur is op de kaart vastgelegd. De beschrijving in hoofdlijnen vormt samen met de plankaart en de voorschriften het bindend kader. In aanvulling daarop vervult het instrument van de nadere eisen een regulerende rol.

Bij de **toetsingsfunctie** van de beschrijving in hoofdlijnen richt het voorschrift zich direct tot degene die het plan ontwikkelt, in dit geval NS Railinfrabeheer en de gemeente; de norm is

objectief geformuleerd. Deze functie speelt een rol bij de beoordeling van de vraag of bepaalde activiteiten in overeenstemming zijn met het plan.

Bij de **uitvoeringsfunctie** gaat het om de rol van de beschrijving in hoofdlijnen bij het aangeven van de wijze waarop de doeleinden worden nagestreefd en het aangeven van de interne samenhang en de onderlinge verhouding van de afzonderlijke delen van het plan. Deze onderdelen zijn in de beschrijving in hoofdlijnen aangegeven met de woorden 'wordt aandacht besteed', 'wordt gestreefd naar'. Deze omschrijvingen richten zich derhalve tot de gemeente en dienen als handvat bij de uitvoering van het plan.

De bestemming Spoorwegdoeleinden (artikel 5)

Op de plankaart - schaal 1:1000 - zijn alle gronden die bij de aanleg en handhaving van de sporen zijn betrokken, opgenomen in meerdere bestemmingen. Waar de sporen op of nabij maaiveldniveau liggen, zijn de gronden opgenomen in de bestemming 'Spoorwegdoeleinden'. Waar het spoorwegtracé onder de grond verdwijnt, ter hoogte van het centrum, is het maaiveldniveau bestemd en zijn de voorzieningen onder het maaiveld in een differentiatievlak opgenomen.

Van het plan maken eveneens deel uit de technische tekeningen, waarop de inrichting van het plangebied is weergegeven. Dit plan is genaamd het Technisch Plan en bestaat uit tien kaarten. Het plan zal zoveel mogelijk worden uitgevoerd volgens de tekeningen, behorend bij het Technisch Plan (ook in de voorschriften van de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden', 'Verblijfsdoeleinden' en 'Groenvoorzieningen' wordt naar het Technisch Plan verwezen; op die gronden ligt het spoorwegtracé in een tunnelbak ofwel liggen onder het maaiveld ondergrondse (bouwkundige) voorzieningen ten behoeve van het spoorwegtracé).

In de voorschriften zijn de ongelijkvloerse kruisingen met wegen opgenomen in een differentiatievlak 'Verkeersdoeleinden'. Daar waar het spoorwegtracé het Wilhelminakanaal kruist en waar een watergang met een belangrijke waterhuishoudkundige functie is gelegen, is een differentiatievlak 'Waterstaatkundige doeleinden' op de kaart opgenomen.

Op de gronden zijn geluidsschermen toegelaten. De hoogte van de geluidswerende voorzieningen (schermen), die op de gronden zijn toegelaten, worden ofwel gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf ofwel vanaf maaiveld (peil); dit is op de kaart respectievelijk aangegeven met 'bs' (boven spoorstaaf) en 'bm' (boven maaiveld). Echter, ook waar geen geluidsschermen op de kaart zijn aangegeven, mogen deze worden gebouwd. Met name dient gedacht te worden aan de gronden ter hoogte van het gebied met de uit te werken woonbestemming in het noordelijk deel van het plangebied; om de woningen daar te kunnen bouwen, kan het noodzakelijk zijn dat geluidsschermen worden gebouwd om te kunnen voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder.

De toegelaten gebouwen mogen overal gebouwd worden. Op twee plaatsen zijn grotere gebouwen geprojecteerd, waaronder een relaishuisje; de grootte bedraagt circa 75 m² met een hoogte van 4 m¹. Ook gebouwen ter plaatse waar zogenaamde vluchttrappen worden gebouwd (een viertal kleinere stroken naast de tunnelbak) mogen groter zijn dan de algemeen toegelaten gebouwen; een oppervlakte van maximaal 21 m² en een hoogte van maximaal 4 m¹. Deze gebouwen zijn afzonderlijk in de voorschriften opgenomen.

In de voorschriften is een aparte regeling opgenomen voor de bouw van het nieuwe stationsgebouw. Verder kan vermeld worden dat de bouw van de tunnel waarin de Ringweg-Noord komt te liggen, in de voorschriften mogelijk wordt gemaakt; in het noordelijk deel van het plangebied is een 26 m¹ brede strook opgenomen, in een differentiatievlak 'Verkeersdoeleinden' waarbinnen de tunnel (onderdoorgang) wordt aangelegd. De hoogte van de ter plaatse toegelaten bouwwerken wordt gemeten vanaf het wegniveau.

Waar de nieuwe betonnen spoorbruggen het Wilhelminakanaal kruisen en waar een watervoerende sloot in het noordelijke plangebied de spoorbaan kruist, zijn differentiatievlakken 'Waterstaatkundige doeleinden' op de kaart opgenomen. Voor de spoorbruggen zijn bovendien aparte bouwvoorschriften in artikel 5 opgenomen.

In het landschapsplan wordt aangegeven dat op diverse plaatsen wildpassages en andere onderdoorgangen onder het spoorwegtracé worden aangelegd om ecologische verbindingen tot stand te brengen. Het landschapsplan is middels de voorschriften bindend; daarom worden in de doeleinden de wildpassages en onderdoorgangen uitdrukkelijk vermeld. Deze zijn via een indicatieve aanduiding op de kaart opgenomen, zoals dit ook bij de bestemming 'Verkeersdoeleinden' het geval is. Ook in het Landschapsplan zijn de diverse soorten onderdoorgangen indicatief vermeld.

Ten behoeve van de bescherming en instandhouding van de groenvoorzieningen is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, mede in verband met de belangrijke functie van de groenvoorzieningen. Een aanlegvergunning kan worden verleend, indien het karakter van de groenvoorziening - afscherming en landschappelijke inpassing van de sporen - niet onevenredig wordt aangetast.

Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad (artikel 6)

Deze bestemming is gereserveerd voor de gronden die herontwikkeld gaan worden als gevolg van het feit dat het spoorwegtracé ter plaatse van het centrum van de gemeente ondergronds gaat. In paragraaf 4.3 van de toelichting is beschreven wat op de betreffende gronden gerealiseerd zou kunnen worden.

In verband met het belang dat met de ontwikkelingen is verbonden, heeft de gemeenteraad besloten de bevoegdheid tot uitwerking aan zich te houden.

Omdat nog niet vast staat, wat er exact zal gebeuren, is gekozen voor een uit te werken bestemming. De bepaling is behoorlijk ruim omschreven. In beginsel is er een grote vrijheid wat de toegelaten functies betreft: horeca, diverse vormen van dienstverlening en wonen. Detailhandel is niet toegestaan, behoudens een detailhandel in woninginrichtingsartikelen (de artikelen die het Tapijtcentrum verkoopt) en een showroomfunctie. Andere detailhandelsfuncties worden niet toegelaten, omdat dit niet in het gemeentelijk beleid past.

Omdat het gemeentebestuur een grote vrijheid wenst in de mogelijkheden op de gronden, gelden slechts enkele uitgangspunten. Deze zijn in lid 2 opgenomen. Vermeldenswaard is dat de locatie een B-locatie in de zin van het mobiliteitsbeleid van de rijksoverheid is en dat de normering wat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen betreft daar op is aangepast; er geldt slechts een norm voor van 40 plaatsen per 100 werknemers dat ter plaatse zal gaan werken (alsmede voor woningen; 1 per woning).

In tegenstelling tot de functies bestaat er een minder grote vrijheid de bebouwing te situeren waar dit gewenst wordt. De bestemming is namelijk gegeven aan de gronden die (bijna) volledig bebouwd kunnen worden. De maximale bouwhoogte is in lid 5 aangegeven.

Voor de toegelaten woningbouw is noodzakelijk dat deze wordt gebouwd buiten de geluidscontouren als gevolg van het verkeerslawaaï, dit in verband met de werking van de Wet geluidhinder.

Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders (artikel 7)

Als gevolg van de aanleg van het verbrede spoorwegtracé is het noodzakelijk dat enkele woningen, aan de Parallelweg, de Stationsstraat en de Spoorweglaan verdwijnen. De percelen aldaar zijn echter groot (lees: diep) genoeg om een woning te kunnen herbouwen, dit met

inachtneming van de eisen die de Wet geluidhinder aan de maximale geluidsbelasting op de gevels van de woningen stelt. De mogelijkheid van herbouw wordt dan ook geboden. Omdat over de plaats nog geen duidelijkheid bestaat en de kandidaat-bouwers een bepaalde, overigens beperkte vrijheid wordt gelaten zelf de plaats te kiezen, is voor een uit te werken bestemming gekozen. In de voorschriften zijn de uitgangspunten bepaald, waaraan moet zijn voldaan voordat Burgemeester en Wethouders verplicht zijn mee te werken aan de uitwerking. De eisen waaraan vervolgens moet worden voldaan, zijn opgenomen in de leden 5 en volgende. Het betreft de in de gemeente gebruikelijke normen voor de bestemming 'Woondoeleinden'.

Een uitzondering wordt gevormd door het in lid 6 neergelegde uitgangspunt dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden die bestaan ten tijde van de tervisielegging van het plan, wederom kunnen worden benut. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat waar bij een woning een klein bedrijfje dan wel een kantoor is gevestigd met een grotere oppervlakte dan in de bestemming 'Woondoeleinden' normaal gesproken is toegestaan - een kantoor of bedrijf groter dan 45 m² - dezelfde mogelijkheden mogen worden gebruikt bij de herbouw.

Ter plaatse waar de woningen van de particulieren die afgebroken zullen worden, zijn gelegen, kan per bouwperceel één vrijstaande/halfvrijstaande woning worden gebouwd.

Voor de locatie op de hoek Molenstraat/Stationsstraat geldt voor een strook grond langs de Molenstraat niet de 1-op-1-regeling (terugbouwen van 1 woning per bouwperceel). Het gaat om een complex woningen dat eigendom is van de gemeente. In verband met de ontwikkeling van een centrumgebied aan de noordzijde van de Molenstraat, heeft het gemeentebestuur besloten op deze locaties nieuwbouw te ontwikkelen die past bij een (nieuwe) meer stedelijke omgeving; hier is in eigenlijke zin geen sprake van terugbouwen of herbouwen. Om die reden wordt daar dan ook gestapelde woningbouw met een goothoogte tot 8 m¹ toegelaten, terwijl dit voor de andere woningen maximaal 4 m¹ (Parallelweg en de Spoorweglaan) dan wel 6 m¹ (de Stationsstraat) is. Om de locatie langs de Molenstraat te onderscheiden van de andere gronden, is op de kaart voor dit gebiedje een differentiatievak 'UW I' op de kaart aangegeven. De andere percelen hebben geen specifieke aanduiding.

Woondoeleinden -W- (artikel 8)

Ten westen van enkele woningen aan de Acacia staan garages/bergingen (bijgebouwen) van de bewoners van de betreffende woningen en woningen elders in de gemeente. Deze bijgebouwen moeten worden afgebroken in verband met de spoorbaanverdubbeling. Om de bezitters van de bijgebouwen die aansluitend aan de garages wonen, de mogelijkheid te geven deze te herbouwen, is oostelijk van de plaats waar deze stonden, een strook gereserveerd om de bijgebouwen te herbouwen. Om enerzijds te voorkomen dat de percelen waar de bijgebouwen zijn geprojecteerd en de woningen op hetzelfde perceel in verschillende bestemmingsplannen zijn geregeld, en anderzijds dat de bouwvoorschriften voor bijgebouwen voor deze woningen niet sporen met die voor omliggende woningen, zijn de gehele percelen in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. De voor de gemeente gebruikelijke bouw- en gebruiksregeling is opgenomen die niet afwijkt van de geldende regeling voor deze woningen.

Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad -S/UC- (artikel 9)

De gronden ten noorden van de Molenstraat zullen in de toekomst worden gebruikt ten behoeve van een nieuw centrumgebied. Een beperkte strook grond van het gebied is echter de eerste tijd - voorlopig - benodigd voor de aanleg van de tunnelbak. Gedurende die periode heeft de grond de bestemming 'Spoorwegdoeleinden', om vervolgens, als het spoorwegtracé

gereed is, zijn definitieve bestemming te krijgen, 'Centrumdoeleinden, uit te werken door de gemeenteraad'.

Voor de voorlopige bestemming is een einddatum opgenomen in verband met de eisen van de rechtszekerheid. Als deze datum wijzigt, kan dit alleen met gebruikmaking van een wijzigingsbevoegdheid. Deze is in artikel 9 opgenomen en overigens ook in de andere voorschriften waarin een voorlopige spoorwegdoeleindenbestemming is geregeld (artikelen 10 t/m 12).

Het gaat niet om een dubbelbestemming, omdat de bestemmingen niet tegelijkertijd bestaan, maar na elkaar; eerst spoorwegdoeleinden, vervolgens de -definitieve- functie centrumdoeleinden (uit te werken door de gemeenteraad).

Omdat op dit moment nog geen zekerheid over de precieze invulling van de centrumdoeleinden bestaat, is ook hier, net als in artikel 6, gekozen voor een uit te werken bestemming. Daarop zijn de bepalingen van artikel 6 van overeenkomstige toepassing.

Over de bouwvoorschriften kan worden vermeld dat er kleine bouwwerken gebouwd kunnen worden. De maatvoering is opgenomen in lid 3 van artikel 9.

Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders (S/UW) (artikel 10)

Via deze bestemming worden in de tijd achtereenvolgende vormen van gebruik geregeld: de eerste tijd spoorwegdoeleinden - de gronden zijn nodig om voor de aanleg van de tunnelbak te worden gebruikt - welk gebruik voorlopig is, namelijk totdat de werkzaamheden aan de tunnelbak zijn beëindigd - waarna de gronden hun definitieve bestemming zullen krijgen, in dit geval woondoeleinden (uit te werken door Burgemeester en Wethouders). Het gaat om de strook grond ten oosten van de tunnelbak en ten zuiden van de Molenstraat.

De gronden zullen uiteindelijk, na de uitwerking van de bestemming, kunnen worden gebruikt voor woningen, tuinen en erven. Omdat de strook grond tamelijk dicht tegen de (nieuwe) Stationsstraat is gelegen, zal op de gronden uiteindelijk beperkt kunnen worden gebouwd, omdat de Wet geluidhinder zal verhinderen dat te dicht tegen de weg wordt gebouwd.

Daarom zal een deel van de gronden voor de voorgevelrooilijn van de te bouwen woningen zijn gelegen. Ten aanzien van de toepasselijke voorschriften voor de bestemming 'Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders' is verwezen naar de bepalingen van artikel 7.

Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Groenvoorzieningen/Woondoeleinden -SGW- (artikel 11)

Ten westen van de woningen aan de Stoelenmatter staan diverse garages/bergingen. Deze moeten worden afgebroken, omdat de gronden nodig zijn voor de aanleg van de tunnelbak. Gedurende de tijd dat de tunnelbak wordt aangelegd, hebben de gronden de (voorlopige) bestemming 'Spoorwegdoeleinden'. Daarna kunnen de gronden worden gebruikt voor enerzijds woondoeleinden, in de vorm van de bouw van garages/bergingen en tuin, en anderzijds als groenvoorzieningen.

Uiteindelijk zal het volgende beeld ontstaan: achter de (nieuwe, verlegde) Stationsstraat en de aansluitende parallelweg komt een muur te staan in zigzagvorm. Daar waar de garages/bergingen kunnen worden gebouwd, zal, ook als dit feitelijk niet gebeurt, ter plaatse een muur ontstaan om de weg die ten westen van deze woningen is geprojecteerd, van de woningen af te screenen. Tussen de garages worden hoogopgaande groenvoorzieningen aangelegd.

Als van de mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, maakt de muur deel uit van de garages/bergingen die ter plaatse gebouwd kunnen worden. De garages/bergingen kunnen niet onbeperkt

aaneengesloten worden gebouwd, maar maximaal per 2 stuks aaneengesloten. Daartussen worden, zoals gesteld, hoogopgaande bomen geplant. Verder kunnen worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van beperkte omvang.

Spoorwegdoeleinden (voorlopig)/Verblijfsdoeleinden -SV- (artikel 12)

De gronden met deze bestemming zijn de gronden in het geprojecteerde centrumgebied die uiteindelijk als verblijfsgebied zullen worden ingericht als de gronden niet meer nodig zijn voor de aanleg van de tunnelbak.

De definitieve functie is derhalve een verblijfsfunctie, een functie als woonstraat, langzaamverkeersroute, kortom een functie als openbaar verblijfsgebied, waar niet de nadruk ligt op de doorgaande verkeersfunctie.

Ook zal de grond een belangrijke functie vervullen voor de aanleg van groenvoorzieningen. Voor de toepasselijke bouwvoorschriften is verwezen naar de bouwvoorschriften bij de bestemming 'Verblijfsdoeleinden'.

Groenvoorzieningen (artikel 13)

Een belangrijke functie van de gronden met deze bestemming is het zorgen voor de afscherming van het spoorwegtracé en de landschappelijke inpassing ervan in de omgeving. Overigens kunnen op de gronden watergangen worden aangelegd, langzaamverkeersroutes en voorzieningen van openbaar nut. De bouwwerken die zijn toegelaten, mogen van beperkte omvang zijn. Ondergronds mogen bouwwerken voor de spoorwegdoeleinden worden gebouwd (zie ook artikel 3).

Voor de bescherming van de groenvoorzieningen is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Natuurontwikkelingsgebied (artikel 14)

Deze gronden zijn gereserveerd voor de compensatie van de landschappelijke en natuurlijke waarden die verloren gaan door de verdubbeling van het aantal hoofdsporen. In concreto zullen de gronden met bos worden ingeplant. In de doeleindenomschrijving is duidelijk tot uitdrukking gebracht dat op deze gronden compenserende werken worden uitgevoerd. De aanleg vindt plaats volgens het Landschapsplan dat onderdeel is van de voorschriften en dus bindende werking heeft; er kan niet van worden afgeweken.

Met de bestemming hangt samen dat er slechts beperkt mag worden gebouwd. Verder is voorzien in een uitgebreide regeling voor verboden gebruik en een aanlegvergunningstelsel, waarin die werken en werkzaamheden die een aantasting kunnen betekenen voor de (toekomstige) waarden van de gronden, niet zonder aanlegvergunning kunnen worden uitgevoerd. Gedacht moet worden aan het rooien van houtgewas en het aanleggen van verhardingen.

Verkeersdoeleinden (artikel 15)

Het verschil tussen deze bestemming en de bestemming 'Verblijfsdoeleinden' zit erin dat bij deze bestemming de belangrijkste functie de functie voor het doorgaande verkeer is. Bij Verblijfsdoeleinden is de verblijfsfunctie het voornaamst naast de ontsluiting van de direct aanliggende gronden. Een doorgaande weg zal niet spoedig tot Verblijfsdoeleinden worden bestemd.

Daar waar het spoorwegtracé in de tunnel loopt, wordt de nieuwe Stationsstraat geprojecteerd. Deze loopt over de tunnelbak. Vandaar dat in de bestemming een differentiatievlak voor spoorwegdoeleinden is opgenomen. Bij de bouwvoorschriften is een tweedeling aangebracht: voor de verkeersvoorzieningen en voor het spoorwegvoorzieningen.

Omdat het Technisch Plan ook betrekking heeft op hetgeen binnen het differentiatievlak 'Spoorwegdoeleinden' wordt gebouwd, is in lid 2 een verwijzing opgenomen naar het Technisch Plan. Ondergronds mogen buiten het differentiatievlak bouwwerken voor de spoorwegdoeleinden worden gebouwd (zie ook artikel 3b).

Er kunnen op de gronden ook geluidswerende voorzieningen worden aangebracht.

Ter plaatse van de (indicatieve) aanduiding 'Onderdoorgang' op de kaart kunnen wildpassages of andere onderdoorgangen (om ecologische verbindingen tot stand te brengen) worden aangelegd.

Verblijfsdoeleinden (artikel 16)

Deze bestemming is gelegd op de gronden die in gebruik zullen worden genomen/in gebruik zijn als gebied waarbij de nadruk ligt op het verblijf en niet op een doorgaande verkeersfunctie. De gronden hebben een pleinfunctie zoals bij het nieuwe station/centrumgebied met de mogelijkheid om een terras aan te leggen/te vestigen, of een functie voor het langzaamverkeer dan wel voor de ontsluiting van de aanliggende gronden. Op de gronden mag slechts in beperkte mate worden gebouwd.

Ondergronds zullen ten behoeve van de spoorwegdoeleinden binnen het differentiatievlak 'Spoorwegdoeleinden' wel de nodige voorzieningen worden aangelegd. In de eerste plaats natuurlijk de tunnelbak, maar ook de perrons.

Een uitzondering daarop zijn de gronden ten westen van het nieuwe stationsgebouw die zijn opgenomen in het differentiatievlak 'Rijwielstalling'. Hierop mag een gebouw worden gebouwd ter grootte van het vlak en met een maximale goothoogte van 3 m¹.

Bijzonder is dat op de tunnelbak vanaf de nieuwe Stationsstraat een pleinvormige ruimte wordt aangelegd naar het nieuwe stationsgebouw. Daar waar aan weerszijden van deze weg bebouwing ten behoeve van centrumfuncties wordt geprojecteerd, mag ter plaatse van de aanduiding 'overbouwing' op de kaart een gebouw vanaf circa de eerste bouwlaag worden gebouwd; de vrije doorgangshoogte moet 4 m¹ bedragen. De bebouwing mag een goothoogte hebben van 15 m¹.

Op de gronden mogen ook daglichtvides worden aangebracht; waar deze worden gebouwd kan men vanaf maaiveld de sporen en de perrons zien liggen. De vides volgens de bouwplannen hebben een behoorlijke omvang. Meer dan 300 m² en een (maximale) hoogte van 4 m¹. Deze zijn apart in de bouwvoorschriften geregeld.

Omdat het Technisch Plan ook betrekking heeft op hetgeen binnen het differentiatievlak 'Spoorwegdoeleinden' wordt gebouwd, is in lid 2 een verwijzing opgenomen naar het Technisch Plan.

HOOFDSTUK 7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE HAALBAARHEID

7.1 Inleiding

Ter zake van de aanleg van de werken in het kader van de spoorbaanverdubbeling en de bouw van het nieuwe station heeft de gemeente met NS Railinfrabeheer op 25 maart 1996 een overeenkomst gesloten.

In de overeenkomst zijn alle zaken neergelegd die samenhangen met de verdubbeling van de spoorbanen. Het betreft onder meer de volgende onderwerpen:

1. aanleg werken NS Railinfrabeheer
2. aanleg werken gemeente (wegen, verkeersvoorzieningen e.d.)
3. overleg over project
4. tijdsschema
5. afsluiting overwegen/bereikbaarheid
6. publiekrechtelijke procedures
7. kabels en leidingen
8. maatregelen spoorweglawaaï
9. trilling- en contactgeluidshinder
10. schade
11. voorlichting
12. verwerving gronden door NS Railinfrabeheer
13. verwerving gemeentelijke eigendommen
14. beschikbaarheid werkstroken en werkterreinen op gemeentelijke eigendommen
15. overdracht gronden NS Railinfrabeheer aan gemeente
16. opstal en gebruiksrechten
17. financiering
18. beheer/onderhoud/vernieuwing infrastructurele werken anders dan spoor
19. beheer/onderhoud/vernieuwing tunnelbak

De overeenkomst tussen de gemeente en NS Railinfrabeheer over de plannen van NS Railinfrabeheer en de gevolgen voor buiten de gronden van NS gelegen openbare en particuliere terreinen betekent dat over alle met de haalbaarheid samenhangende onderwerpen overeenstemming is bereikt.

Ten aanzien van de financiële haalbaarheid kan worden opgemerkt, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 augustus 1996, kenmerk DGV/PVI/V-622380, een beschikking heeft afgegeven, waarbij een financiële bijdrage is verstrekt voor het infrastructuurproject Oirschot-Eindhoven, waarmee de financiële haalbaarheid is zeker gesteld.

Het project spoorbaanverdubbeling Best - zoals opgenomen in dit bestemmingsplan - maakt deel uit van deze beschikking.

7.2 Centrumontwikkeling

De centrumontwikkeling voorziet in een herstructurering van dit centrumgedeelte - hetgeen een omvangrijk stads/dorpsvernieuwingsproject betekent - in combinatie met een ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk in een stationsomgeving waar een substantiële hoeveelheid structurele arbeidsplaatsen kunnen worden geacommodeerd.

Deze plannen zullen door samenwerking tussen particulieren en overheid in de toekomst

worden ontwikkeld. Voor de haalbaarheid van deze ontwikkeling zullen ook gemeentelijke reserves worden aangesproken. Daarnaast zal -voor zover mogelijk- ook een beroep worden gedaan op subsidiefondsen van hogere overheden. Juist met het oogmerk om ontwikkelingen, zoals die hierboven zijn omschreven, mede mogelijk te maken, zijn op regionaal, provinciaal, rijks- en Europees niveau verschillende fondsen opgericht.

Bij de concrete uitwerking van het bestemmingsplan zal de economische haalbaarheid cijfermatig worden onderbouwd.

HOOFDSTUK 8. RESULTATEN VOOROVERLEG/INSPRAAK

8.1 Vooroverleg

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 10 van de Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 is het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Spoorzone' toegezonden aan de daarvoor in aanmerking komende instanties.

Deze instanties zijn:

- . De Provinciale Planologische Commissie te 's-Hertogenbosch
- . De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Noord-Brabant en Limburg te Eindhoven
- . De Rijksconsulent voor Economische Zaken te 's-Hertogenbosch
- . De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat te 's-Hertogenbosch
- . de Inspecteur van de Volkshuisvesting te Eindhoven
- . De Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in het district Zuid-West te 's-Hertogenbosch
- . De Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu voor Noord-Brabant te Eindhoven
- . Het Regiokantoor BBA te Tilburg
- . Het Waterschap De Dommel te Boxtel
- . De Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Brabant te Eindhoven
- . De Kamer van Koophandel te Eindhoven
- . Het dagelijks bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven te Eindhoven
- . De Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist
- . Het Ministerie van Defensie, Directie Brabant te Breda
- . NS Railinfrabeheer te Utrecht
- . Platform Leefkwaliteit Spoorverdubbeling te Best
- . N.V. Nutsbedrijf Regio Eindhoven te Eindhoven
- . Waterleidingmaatschappij Oost-Brabant te 's-Hertogenbosch
- . N.V. P.N.E.M. te 's-Hertogenbosch
- . PTT Telecom te 's-Hertogenbosch

Voor zover de instanties (inhoudelijk) op het plan hebben gereageerd, zijn de reacties in bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen. Hieronder zijn de diverse reacties opgenomen met het antwoord van het gemeentebestuur.

1. Provinciale Planologische Commissie

De PPC merkt over het bestemmingsplan het volgende op:

ad a. Algemeen

1. De mogelijkheid die zich door de ondergrondse treinpassage voordoet om de stedenbouwkundige, doorsneden structuur te herstellen/opnieuw in elkaar te passen, wordt naar de mening van de PPC niet ten volle benut. Mede met het oog op het tot stand komen van een kansrijke stationslocatie is het van belang de stationsomgeving optimaal te benutten. In dit licht is het hanteren van een bestemming 'Verblijfsdoeleinden' en 'Groenvoorzieningen' - waarvoor het onbebouwde karakter dominant is - in de direct omgeving van het station een te laag bod dat kansen onbenut laat. De PPC vraagt herbezinning ten aanzien van dit punt (cat. II).

Reactie gemeentebestuur

Het feit dat de voorgestelde inrichting van het plangebied is, zoals in het plan is opgenomen, heeft bepaalde redenen.

In de aanlooperperiode naar de uiteindelijke planvorming van de verdubbeling van het aantal hoofdsporen in Best is in de periode dat de financiële haalbaarheid werd onderzocht naarstig geschrapt in 'overbodige' posten. Daarin heeft het bestuurlijk overlegplatform dat was samengesteld uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de N.V. Nederlandse Spoorwegen, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Best, een voortrekkersrol vervuld. Een verdiepte ligging en het afdekken van de bak werden daarbij als essentieel ervaren. Het bouwen op de bak leidde tot een sterke toename van de kosten van het dek en daarom is dit in de eindfase van de besluitvorming als randvoorwaarde geschrapt. Het dek van de spoorbak wordt nu benut als buitenruimte (wegen, stationsplein, fietsenstalling etc.). De haalbaarheid van het project gaf in deze fase de doorslag en vormt nu uitgangspunt voor de planvorming.

In de stedenbouwkundige opzet zoals die nu is vastgelegd in het bestemmingsplan is aan de oostzijde van het spoor nu sprake van een relatief verdichte bebouwingsopzet (maximaal 5 bouwlagen). Een hogere bebouwing zou te sterk afwijken van het stedenbouwkundige beeld van het overige centrum van de gemeente.

Dwars op de spoorzone is een voetgangerszone opgenomen in de richting van het winkelhart van de gemeente. Verder is er een ontsluitingsroute voor de kantoren langs de spoorzone geprojecteerd. Op de spoorbak zelf kan gezien de technische kwaliteit van het dek niet gebouwd worden en daarom is aan de noordzijde van het stationsgebouw het stationsplein als ruimtelijke relatie met het oorspronkelijke dorpslint (de Hoofdstraat en de Oirschotseweg) geprojecteerd. In zuidelijke richting gaat de stationsomgeving geleidelijk over in de buitenruimte bij de kantoren en een centrale langzaamverkeersroute. Nog verder in zuidelijke richting, voorbij de Molenstraat, wordt het dek benut voor de vervangende hoofdroute in de richting van het centrumgebied.

Ten westen van het verdiepte spoor is een structurele groenzone als onderdeel van het woonklimaat van het aangrenzende gebied Naastenbest gesitueerd. Het handhaven van deze groenstructuur is één van de redenen geweest om het spoortraject in oostelijke richting uit te breiden. In de toekomst is het niet volledig uitgesloten dat de randzone van Naastenbest zich onder invloed van de aanwezigheid van de stationslocatie verder zal verdichten en/of van functie zal veranderen. Vooralsnog gaat het gemeentebestuur uit van het handhaven van het bestaande woonmilieu en daarom is het betrokken gebied, voorzover opgenomen in het bestemmingsplan, overeenkomstig de bestaande situatie bestemd.

2. Door aantasting van natuurkerngebieden -in het meest noordelijk plandeel en ten zuiden van Best- en door het kappen van bosgebied is het provinciaal compensatiebeginsel van toepassing. Het is derhalve noodzakelijk inzicht te hebben en te bieden in de aantasting - zowel kwalitatief als kwantitatief - en in de wijze waarop wordt gecompenseerd (cat. I). Bovendien wijst de PPC op de noodzakelijkheid de compensatie planologisch vast te leggen. Bij de vaststelling van het plan zal dit moeten blijken (cat. I).
- NB. Ten behoeve van het inzicht in aantasting en compensatie vormt de door G.S. in concept vastgestelde notitie 'Toepassing compensatiebeginsel natuur- en landschapswaarden en uitoefening van bevoegdheden op basis van de WRO' een basis. Ook de 'Uitwerking compensatiebeginsel structuurschema Groene Ruimte' vormt een grondslag voor compensatie.

De PPC adviseert over dit punt overleg te voeren met de provinciale dienst REW.

Reactie gemeentebestuur

Overeenkomstig de suggestie van de PPC heeft met betrekking tot de aantasting van de natuurkerngebieden en de kwalitatieve en kwantitatieve compensatie overleg plaatsgehad met de provinciale dienst REW. Dat overleg heeft geleid tot een aantal principe-afspraken, die hieronder nader zijn verwoord.

In het 'Landschapsonderzoek Boxtel-Eindhoven' van 1991 is het compensatiebeginsel waarvan sprake is, reeds in principe als uitgangspunt gehanteerd. In dat onderzoek is aangegeven voor welke ecologische waarden compenserende maatregelen noodzakelijk waren. Tevens is een eerste aanzet gegeven voor mogelijke invulling van deze maatregelen. In het 'Landschapsplan Oirschot-Best', dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, zijn deze maatregelen verder uitgewerkt voor dit deelproject.

De compenserende maatregelen die in dit deelproject worden voorgesteld zijn de aanleg van houtsingels van ca. 20 m¹ breed. De totale lengte op grondgebied van de gemeente Best is ca. 1.060 m¹. Deze houtsingels sluiten aan bij de lokaal aanwezige landschappelijke en ecologische structuren en de aanwezige natuurwaarden.

De houtsingels worden aangelegd aansluitend aan de te realiseren faunapassages. Door het creëren van deze extra migratiebanen in de omgeving van de spoorbaan wordt de invloedssfeer van deze voorzieningen vergroot en de geleiding van fauna vanuit het gebied naar deze voorzieningen verbeterd.

Het verdwijnen van bestaande singelbeplanting is daarmee in kwantitatief opzicht afdoende gecompenseerd.

Deze compenserende maatregelen zijn in het bestemmingsplan opgenomen en bestemd tot 'Natuurontwikkelingsgebied'.

De compensatie van 0,4 ha. bosgebied zal niet in het voorliggende bestemmingsplan worden opgenomen. Voor deze compensatie zal, buiten de invloedsszone van de spoorbanen, in overleg met NS Railinfrabeheer en de provinciale dienst REW, een vervangend perceel worden aangewend. Daarbij zal overigens, gelet op de leeftijd van dit bosgebied, een compensatiefactor van 1:2/3 worden toegepast. Dit betekent, dat met het beplanten van 0,66 ha. bos, in kwantitatief opzicht, volledig is voldaan aan de compensatieverplichting.

Compensatie zal plaatsvinden bij voorkeur binnen de groene hoofdstructuur en zo mogelijk aansluitend aan de ecologische hoofdstructuur.

De kwalitatieve compensatie heeft betrekking op compensatie als gevolg van de ecologische verstoring die zich voordoet en die wordt veroorzaakt door dit spoorbaanproject. Compensatie behoeft slechts plaats te vinden voor die gronden, die in het Streekplan zijn opgenomen in de groene hoofdstructuur en daarin nader zijn aangeduid als natuurkerngebied.

In overleg met NS Railinfrabeheer en de provincie zal de effectafstand in die gebieden moeten worden berekend, waarbinnen zich die ecologische verstoring kan voordoen. Vervolgens zal aan de hand van een bepaalde compensatiefactor, concreet kunnen worden bepaald, hoeveel natuurkerngebied moet worden gecompenseerd. Ook deze compensatie zal plaatshebben buiten de berekende effectafstand. Ter voldoening aan deze compensatieverplichting, zal -voor het tijdstip, dat omtrent de goedkeuring van dit bestemmingsplan moet worden beslist- een afzonderlijk bestemmingsplan in procedure worden gebracht. Voorafgaand daaraan zal overleg plaatshebben met NS Railinfrabeheer en met de provinciale dienst REW.

3. Aandacht wordt gevraagd voor de te realiseren ecologische verbindingsszone langs het Wilhelminakanaal. Ervaring heeft geleerd dat kruisingen van (naar en/of spoor-) wegen vaak knelpunten zijn bij de realisatie van een verbindingsszone (cat. III).

Reactie gemeentebestuur

De bestaande spoorlijn en de verbreding ervan kruisen het Wilhelminakanaal. De voorwaarden voor het realiseren van een ecologische verbindingszone zijn aanwezig; de situatie zoals deze is vastgelegd in het bestemmingsplan biedt een aanvaardbaar ruimtelijk kader voor het functioneren van een ecologische verbindingszone.

De aanleg van de werken voor de verdubbeling van het aantal hoofdsporen hebben niet tot gevolg dat de mogelijkheden voor het realiseren van een ecologische verbindingszone verminderen. Bij het realiseren van de bestemming zal aan dit punt aandacht worden besteed. Het is echter niet noodzakelijk het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

4. Gemist wordt het overleg met het Waterschap De Dommel. Aandacht wordt gevraagd voor de huidige inzichten in benodigde maatregelen, dwarsprofielen, watergangen, e.d. in relatie tot verdroging. Bovendien dient het resultaat van het overleg tussen gemeente en waterschap in het plan vermeld te worden (cat. II).

Reactie gemeentebestuur

Het Waterschap is bij het vooroverleg van het bestemmingsplan betrokken geweest. Voor de opmerkingen die het waterschap heeft gemaakt, wordt verwezen naar de bespreking hieronder.

5. Wat het aspect geluidshinder betreft dienen de saneringswaarden voor geluidshinder te worden vastgesteld alvorens de ontheffingsprocedure kan worden afgerond (cat. II).
Het onderzoek naar de isolatie van de gevels dient bij het ontheffingsverzoek aanwezig te zijn (cat. II).

Reactie gemeentebestuur

Vastgesteld moet worden - hiervan is in de toelichting melding gemaakt (zie paragraaf 2.3) - dat alleen voor de woningen in De Berk hogere waarden ingevolge de Wet geluidshinder (de bedoelde ontheffing) moeten worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten. Deze procedure moet worden gevoerd voordat het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

6. Uit de toelichting blijkt dat een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd.
De PPC verzoekt (de resultaten van) dit onderzoek bij het vast te stellen plan te voegen (cat. II).

Reactie gemeentebestuur

De resultaten van het verrichte nader bodemonderzoek zijn in paragraaf 5.2 opgenomen.

7. Ten behoeve van het uitzicht in hoofdlijnen van de financieel-economische haalbaarheid verwacht de commissie uitwerking van hoofdstuk 7 van de toelichting (cat. II).

Reactie gemeentebestuur

Hoofdstuk 7 is nader aangevuld, waarbij rekening is gehouden met de opmerkingen van de PPC.

ad b. Voorschriften

8. In artikel 3 is aangegeven dat de gronden gelegen tussen km 48.153 en km 48.51 binnen de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden' en 'Groenvoorzieningen' zijn medebestemd voor spoorwegdoeleinden terwijl hier waarschijnlijk tot circa km 48.66 is bedoeld (cat. III).

Reactie gemeentebestuur

De veronderstelling van de PPC is niet correct. De bepaling zal ongewijzigd in stand blijven.

9. Het komt de duidelijkheid van artikel 13, lid 1 sub e en artikel 14, lid 1 sub c ten goede indien hier naar de medebestemming ex artikel 3 wordt verwezen (cat. III).

Reactie gemeentebestuur

Het gemeentebestuur onderschrijft de opmerking van de PPC en heeft de desbetreffende bepalingen aangepast in de doeleindenomschrijving door naar artikel 3 te verwijzen.

ad c. Plankaart

10. Ten aanzien van de plankaart is de PPC van mening dat de differentiatie spoorwegdoeleinden in de legenda opgenomen dient te worden binnen de 'Aanduidingen Bestemmingen' van de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden' en 'Verblijfsdoeleinden' (cat. III).

Reactie gemeentebestuur

Het systeem van de plankaart is aldus dat wanneer een aanduiding in meerdere bestemmingen voorkomt, de aanduiding niet onder de 'Aanduidingen binnen bestemmingen' wordt opgenomen, maar onder de 'Aanduidingen' in het renvooi van de plankaart. Daarom is de plankaart op dit punt niet veranderd.

11. Er is ten aanzien van de uit te werken bestemming UGW in het bestemmingsvlak zelf U/VW vermeld (cat. III).

Reactie gemeentebestuur

De plankaart is aangepast, zoals in de opmerking is aangegeven.

2. N.V. Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten BBA, regio Oost (BBA)

Bij het ontwerp van de stationsomgeving is het naar de mening van de BBA van belang om rekening te houden met een goede overstapmogelijkheid tussen de trein en het overig openbaar vervoer, waaronder de reguliere streeklijnen van de BBA.

Een goede overstapmogelijkheid houdt vooral in een korte, comfortabele en veilige looproute tussen het NS-station en de bushalte/busstation. De nieuwe stationsomgeving biedt hier zeker mogelijkheden toe. Daarmee kan een belangrijke verbetering gerealiseerd worden ten opzichte van de huidige overstap tussen de streekbus en de trein.

In het ontwerp-bestemmingsplan is echter (nog) geen aandacht besteed aan dit punt.

Reactie gemeentebestuur

Het gemeentebestuur is met de BBA van mening dat rekening gehouden moet worden met goede overstapmogelijkheden tussen trein en het overig openbaar vervoer. Hoewel daar in de toelichting op het plan geen melding van wordt gemaakt, staat het plan daaraan niet in de weg. Integendeel, het plan zoals dat voorligt, biedt goede mogelijkheden om de overstapmogelijkheden te realiseren. Hoe dit precies gebeurt, is een kwestie van overleg bij de uitvoering van het plan. Dit overleg zal dan ook plaatsvinden. Vanzelfsprekend is de BBA partij bij dat overleg.

3. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Het indicatieve eindbeeld van de nieuwe stationsomgeving schetst een grootstedelijke allure welke mogelijk enigszins wezensvreemd aandoet ten opzichte van de vriendelijkheid van de kern.

Mogelijk dat in de verdere uitwerking van het plan gezien zou kunnen worden of karakteristieke elementen van het te slopen stationnetje (zoals de staanders van de kap) verwerkt kunnen worden in de/een nieuwbouwelement.

Reactie gemeentebestuur

De eerste opmerking neemt het gemeentebestuur voor kennisgeving aan; deze leidt niet tot een aanpassing van het stedenbouwkundig plan.

Het gemeentebestuur merkt op dat het station als waarvan in de reactie van de Rijksdienst sprake is, al niet meer aanwezig is. Daarom kan aan de reactie overigens voorbij worden gegaan.

4. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Noord-Brabant (Rijksconsulent)

Het plan 'Spoorzone' voorziet in een majeure ruimtelijk-functionele ontwikkeling binnen de bebouwde kom van Best. Met name waar het gaat om de verbinding van de westelijke (woon-)gebieden met het centrumgebied is de richting van het gebied stationsomgeving-Hoofdstraat van belang (tussen Molenstraat en Hoofdstraat).

Met de functionele zowel als met de planologisch-juridische benadering (te weten door de gemeenteraad uit te werken gebied) kan de Rijksconsulent instemmen. Wel pleit hij voor enige detailhandelsontwikkeling ter ondersteuning van de functionele relatie enerzijds tussen station en centrum en anderzijds als 'aanloop-gebied' vanuit de westelijke (woon-)gebieden naar het hoofdcentrum van Best.

Teneinde een beheerste ontwikkeling te bewerkstelligen, gerelateerd aan de hoofdwinkelcentrum-functie van het centrum Best zouden, middels vrijstelling, beperkte detailhandelsontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt.

Tenslotte ware in artikel 1, begripsbepalingen, het begrip 'detailhandel' als volgt te omschrijven: Het bedrijfsmatige te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstraling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

Reactie gemeentebestuur

De definitie van het begrip detailhandel is in de voorschriften op de door de Rijksconsulent aangegeven wijze aangepast.

In de gemeente Best wordt momenteel - in relatie tot een toekomstige ontwikkeling van een winkelcentrum in de woongebieden Heuveleind/Heivelden en een herstructurering van bestaande winkelcentra - uitvoering gegeven aan een nieuw detailhandelsbeleid.

Teneinde dit beleid niet te frustreren, is het gewenst om in deze fase in het voorliggende bestemmingsplan geen detailhandelsontwikkelingen op te nemen.

Voor zover in de toekomst zal blijken, dat -distributie-planologisch gezien- er ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen, dan kan daaraan alsnog, middels een formele planherziening, medewerking worden verleend.

5. N.V. PNEM Transport & Opwekking (PNEM)

De PNEM heeft opmerkingen op de volgende punten:

ad a. Plankaart (3)

1. De belemmerende strook behorende bij de onderhavige hoogspanningslijn is niet op de plankaart weergegeven. De huidige breedte van de belemmerende strook bedraagt ter plaatse van het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan 35 m¹, dat wil zeggen, 17.5 m¹ aan beide zijden van de denkbeeldige hartlijn van de hoogspanningslijn.

Reactie gemeentebestuur

Op de plaats waar de bedoelde hoogspanningsleiding het plangebied kruist, ter hoogte van het Wilhelminakanaal, is deze op de kaart opgenomen met de beschermingszone. Artikel 3a van de voorschriften heeft de bedoeling de leiding te beschermen.

ad b. Voorschriften

2. In hoofdstuk II, art. 3 lid 2a is vermeld dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de aanleg en instandhouding van de hoogspanningslijnen alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de spoorweg ter plaatse van de hoogspanningslijn beide maximaal 45 m¹ mogen bedragen. Dit is niet correct. De maximale hoogte van de hoogspanningsmasten mag 45 m¹ bedragen, doch ten aanzien van de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de spoorweg dient een veilige afstand aangehouden worden tot aan de onderste geleiders van de hoogspanningslijn. Bovendien wordt opgemerkt dat de huidige hoogte van de hoogspanningsmasten aan weerszijden van de spoorbaan 48.50 m¹ bedragen.

Reactie gemeentebestuur

Naar aanleiding van deze opmerking en van de SEP (zie verder onder 7) wordt voor de hoogspanningsmasten een hoogte toegelaten van 60 m¹, derhalve een hoogte die ruimer is dan waar de PNEM om vraagt. Zie ook de onder b4 vermelde opmerking/reactie.

Voor het gevaar van de elektriciteitsvoorziening wordt verwezen naar het antwoord onder b3 hierna.

3. In hoofdstuk II, art. 3 lid 2b en lid 4b dient de toegestane maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van zeer beperkte omvang 2.50 m¹ te bedragen in plaats van 1.50 m¹.

Reactie gemeentebestuur

Het gemeentebestuur merkt op dat voor spoorwegportalen een hoogte wordt toegelaten van maximaal 10 m¹ - deze staan er ten tijde van de tervisielegging van het plan ook al - en van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een hoogte van maximaal 2,5 m¹. Naar de mening van het gemeentebestuur bestaat er bij die hoogten geen gevaar voor de elektriciteitsvoorziening.

4. Voor de goede orde wordt meegedeeld dat in de komende planperiode van het onderhavig ontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone', de PNEM het voornemen heeft de 150 kV-hoogspanningslijn Tilburg-Noord-Best te renoveren. In verband met de thans geldende normen (N-1060) voor nieuwe hoogspanningslijnen dient hierbij rekening te worden

gehouden met onder andere een grotere onderlinge afstand tussen de fase-geleiders dan de huidige afstanden, waardoor de masten hoger zullen moeten worden. Verzocht wordt dan ook nu reeds een toegestane maximale hoogte van 55 m¹ voor de hoogspanningsmasten in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen. Tevens wordt verzocht om in verband met de voorgenomen renovatie van de hoogspanningslijn de breedte van de belemmerende strook van 2 x 20 m¹ aan weerszijden van de denkbeeldige hartlijn van de hoogspanningslijn op de plankaart aan te geven.

Reactie gemeentebestuur

Verwezen wordt naar de onder b2 opgenomen reactie van het gemeentebestuur voor de toegelaten hoogte van de masten.

Op het punt van de noodzakelijke breedte van de beschermingszone is het plan aangepast; er wordt uitgegaan van een breedte van 2 x 20 m¹.

5. De PNEM streeft er naar dat haar hoogspanningslijnen in de gemeentelijke bestemmingsplannen op een uniforme wijze worden geregeld. Hiertoe is, in samenwerking met een stedenbouwkundig adviesbureau, een concept-tekst opgesteld. Deze is meegezonden met het verzoek deze tekst bij nieuwe en toekomstige herziening van bestaande bestemmingsplannen op te nemen.

Reactie gemeentebestuur

De gemeente hanteert in haar bestemmingsplan een eigen systeem. Het gemeentebestuur ziet geen aanleiding van dat systeem in dit geval af te wijken.

6. Ministerie van Defensie, directie Brabant

Het Ministerie van Defensie merkt ten aanzien van het bestemmingsplan op dat een aantal in bijlagen opgenomen brandstofleidingen, de invliegfunnel van de vliegbasis Eindhoven en de 35-45 KE-zonering niet op de kaart zijn opgenomen.

Ad a. Brandstofleidingen

1. Planologisch gezien worden zowel het noord-zuidtracé als het oost-westtracé thans beschreven in diverse bestemmingsplannen van de gemeente, waaronder het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Gedeelten van beide tracé's zullen in de toekomst onder het regime van 'Spoorzone' komen te vallen. Een en ander kan echter nog niet uit de plankaarten en -voorschriften worden gedestilleerd.

Verzocht wordt de toekomstige tracé's, voor zover liggend in het plangebied van 'Spoorzone' alsnog in te tekenen op de plankaarten en de bijbehorende beperkingen op te nemen in de planvoorschriften. De definitieve tracé's van beide leidingen zijn thans nog onderwerp van discussie.

Reactie gemeentebestuur

In het bestemmingsplan zijn opgenomen de twee bedoelde tracé's van de brandstofleidingen van het Ministerie van Defensie, zowel op de plankaart als in de voorschriften (artikel 3d). De regeling in het plan komt overeen met de regeling zoals die in het geldende bestemmingsplan voor het buitengebied is opgenomen. Het gemeentebestuur is ermee bekend dat de tracé's van beide leidingen onderwerp zijn van discussie. Dit heeft op dit moment echter geen gevolgen voor het plan, omdat de discussie nog niet is afgerond. Als dat het geval is, zal het plan

eventueel worden aangepast.

Ad b. Invliegfunnel en 35-45 KE-contouren

2. De nabijgelegen vliegbasis Eindhoven legt een aantal indirecte ruimtebeslagen weg in haar omgeving. Een van deze indirecte ruimtebeslagen is de zogenaamde invliegfunnel. Een funnel is ingesteld ten behoeve van de vliegverkeersveiligheid en stellen restricties aan de aanwezigheid en hoogte van obstakels, opdat een veilige aanvliegeroute wordt gewaarborgd. Verzocht wordt de aangeleverde obstakellijnen inclusief bijbehorende hoogtebeperkingen in meters + NAP (zoals vermeld op de kaart) op te nemen in de plankaarten en voorschriften.

De geluidsbelasting van de vliegbewegingen vanaf de vliegbasis Eindhoven is vastgelegd in een geluidszonering, vastgesteld in Kosteneenheden. Op grond van de Luchtvaartwet geldt binnen KE-zones een aantal beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van de vliegbasis. De contouren brengen beperkingen voor het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen met zich mee. Verzocht wordt de contouren op de kaart op te nemen en de beperkingen in de voorschriften mee te nemen.

Reactie gemeentebestuur

Omdat de ligging van de invliegfunnel en de KE-contouren geen gevolgen hebben voor de bestemmingsregelingen in het plangebied, zijn deze zaken niet in het plan opgenomen. De toegelaten hoogten van bouwwerken blijven beneden de maxima die in de invliegfunnel worden toegestaan in de luchtvaartwetgeving, en in het bestemmingsplan zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de invliegfunnel geprojecteerd. Omdat de voorgestelde regeling voor het plan niet relevant is, is het gemeentebestuur van mening dat het plan er niet mee moet worden belast.

7. N.V. Samenwerkende elektriciteits-productiebedrijven (SEP)

De SEP verzoekt in hoofdstuk II 'Bestemmingsvoorschriften', in art. 3 lid 2a de maximale bouwhoogte te wijzigen in 60 m¹, aangezien de huidige hoogspanningsmasten die hoogte hebben en bij herplaatsing van die hoogspanningsmasten, gelet op het karakter van de hoogspanningslijn, die hoogte eveneens noodzakelijk is.

Voorts deelt de SEP mede dat de belaste strook van de hoogspanningslijn wordt begrensd door zijden op 39 m¹ uit het hart van de hoogspanningslijn, in totaal 78 m¹ breed. Verzocht wordt op de plankaart(en) deze breedte te vermelden.

Reactie gemeentebestuur

Het gemeentebestuur heeft het plan aangepast met inachtneming van de voorstellen van het SEP (zie ook de reactie onder 5).

8. Waterschap De Dommel

Op de volgende punten heeft het waterschap op- en/of aanmerkingen op het plan.

ad a. Toelichting

1. Blz 40, par. 5.3:

. Het beheer en onderhoud van watergang DO 112 berust bij het waterschap. De

betreffende waterloop, DO 112, heeft namelijk een bovenlokale functie en er dient derhalve te worden gewaarborgd dat de waterhuishouding van het bovenstroomsgebied ongestoord blijft;

km 46.64 moet zijn 46.46.

Reactie gemeentebestuur

In de aangegeven paragraaf is uitdrukkelijk melding gemaakt van het feit dat de vermelde watergang in onderhoud en beheer is bij het waterschap. De genoemde kilometrage is aangepast.

2. Blz. 41, par. 5.3:

De beschreven breedte op de waterlijn is geen juiste maat om de dimensionering aan te geven. In het nadere overleg met de adviseur van de Nederlandse Spoorwegen zal de dimensionering worden bepaald.

Reactie gemeentebestuur

Op dit moment kan deze opmerking geen gevolgen hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Bij de uitvoering van het bestemmingsplan zal de juiste dimensionering worden bepaald. Op dit moment is het belangrijk om te constateren dat de sloot, waar het waterschap op doelt, opgenomen is in een toegesneden differentiatievlak ('Waterstaatkundige doeleinden'). Het differentiatievlak heeft een breedte zoals die is aangegeven door het waterschap; de nader te bepalen dimensionering kan gerealiseerd worden binnen de bestemming.

3. Blz. 48, par. 6.2:

Daar waterlopen, welke in het beheer en onderhoud zijn van het waterschap, een bovenlokale functie vervullen dienen zij in het belang van de waterhuishoudkundige situatie specifiek te worden bestemd. Dit kan om ook voor deze watergangen het differentiatievlak 'Waterstaatkundige doeleinden' toe te kennen.

Reactie gemeentebestuur

Aan het verzoek van het waterschap is gevolg gegeven: de genoemde sloot is in een differentiatievlak opgenomen (zie hiervoor).

ad b. Voorschriften

4. Blz. 12, artikel 5 - Spoorwegdoeleinden

- Doeleinden, lid 1 d. Verzocht wordt om na 'waterwegverkeer' toe te voegen: '.... en de waterhuishouding,'
- Inrichting, lid 2 c: Verzocht wordt de volgende wijziging aan te brengen: 'een watergang' in 'watergangen'.

Reactie gemeentebestuur

De door het waterschap gedane voorstellen zijn in de voorschriften overgenomen.

ad c. Bijlagen

- 5. Bijlage 1: niet beschreven is of de separaat meegezonden 'overeenkomsttekeningen' het technische plan betreffen. Indien dit het geval is, verzoeken wij u bovenvermel-

de opmerkingen in de zogenaamde versie A 6-3-1996 te verwerken.

Reactie gemeentebestuur

De tekeningen die zijn bedoeld, zijn aan veranderingen onderhevig. De veranderingen kunnen tot het stadium van vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad worden doorgevoerd. Voor zover noodzakelijk, zullen de tekeningen worden aangepast.

ad d. Plankaarten

6. Plankaart 1: van km 46.460 tot km 48.000 dient aan de westzijde van het verbrede spoor de te verleggen waterloop DO 112 te worden aangeduid met differentiatievlak 'Waterstaatkundige doeleinden'.

Reactie gemeentebestuur

Het voorstel is overgenomen. De plankaart is overeenkomstig het voorstel aangepast.

9. Platform Leefkwaliteit Spoorverdubbeling (platform)

Het Platform wenst de volgende opmerkingen over het bestemmingsplan 'Spoorzone' naar voren te brengen.

ad a. Toelichting

1. Pagina 5:
Onderaan deze pagina wordt gesproken over minimaal 26 treinen per uur. Zijn dit personen- en goederentreinen en wat is de prognose van de groei in de komende 6 jaar? Gaarne nadere specificatie.

Reactie gemeentebestuur

Bij het genoemde getal gaat het om zowel goederen- als personentreinen. Informatie van de kant van de NS leerde het volgende:

Op basis van studies (Prorail '96) is de verwachting dat in de toekomst sprake zal zijn van de volgende treinaantallen (per uur per richting):

jaar	personen treinen	goederen treinen	totaal
1996	7-9	2-4	11
1998	8-9	3-4	12
2005	10	3	12
2010	11-12	3	14-15

's-avonds 4 goederenpaden

2. Pagina 19:
Door de voorgestelde hoge bebouwing rondom het station vervalt mogelijk voor een aantal

bewoners vanuit Naastenbest het zicht op de kerk. Verzoek om de bestaande zichtlijn te handhaven.

Reactie gemeentebestuur

Met het integreren van de zichtlijnen op de kerktoren van Best is in de stedenbouwkundige opzet van de stationsomgeving nadrukkelijk rekening gehouden. Vanaf verschillende punten blijft het zicht op de toren onderdeel van het straatbeeld. Door het wijzigen van de bebouwingsopzet rond het station is niet te voorkomen dat hier en daar bestaand zicht op de toren zal verdwijnen.

3. Pagina 20:

De toekomst van het Airborne museum is onduidelijk. Een museum van deze importantie dient in de directe omgeving van het station gehandhaafd te blijven.

Reactie gemeentebestuur

In het kader van dit bestemmingsplan valt dit punt buiten de orde. Over dit punt wordt nader overleg gevoerd. Op dit moment kan het gemeentebestuur niet meer dan dat te constateren.

4. Pagina 29:

Wanneer en onder welke voorwaarden zal overweg Hokkelstraat/Mosselaarweg definitief gesloten worden? Gaarne opnemen in planontwikkeling.

Reactie gemeentebestuur

Ook dit punt wordt niet in het bestemmingsplan geregeld en kan daarin ook niet worden geregeld. Het gaat om een aspect dat bij de uitvoering van het bestemmingsplan een rol speelt zonder dat dit in het plan zelf kan worden geregeld. Een en ander hangt onder meer af van de snelheid waarmee de NS de plannen realiseert. In de planning van de activiteiten is er vanuit gegaan dat de overweg Hokkelstraat eerst buiten gebruik wordt genomen als de onderdoorgang van de Ringweg klaar is.

5. Pagina 32:

Het platform dringt aan op nadere studie van de haalbaarheid van het aanbrengen van roltrappen.

Reactie gemeentebestuur

Bij het ontwerp van het station wordt rekening gehouden met het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station. Op basis hiervan wordt de breedte van de trappen bepaald. Hierbij wordt ook ingeschat de tijd die nodig is om het station bij calamiteiten te kunnen ontruimen. Het toevoegen van roltrappen uit calamiteitenoverwegingen is niet nodig. Overigens kan dit punt via het bestemmingsplan niet afgedwongen worden en het kan daarin ook niet worden geregeld. Het gaat om een aspect dat pas bij de uitvoering (door de NS) van het bestemmingsplan een rol speelt.

6. Pagina 32:

De trappen dienen t.b.v. bereikbaarheid van de perrons door fietsers aan weerszijden voorzien te zijn van fietsgoten. De NS bepaalt in het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan of een en ander zal gebeuren; in het bestemmingsplan zelf kan dit niet worden geregeld. De NS heeft toegezegd dat aan dit punt bij de uitvoering aandacht wordt besteed en mee zal worden genomen.

Reactie gemeentebestuur

Dit punt wordt niet in het bestemmingsplan geregeld en kan daarin ook niet worden geregeld. Het gaat om een aspect dat pas bij de uitvoering van het bestemmingsplan een rol speelt.

7. Pagina 33:

Het Platform gaat er vanuit in een vroegtijdig stadium betrokken te worden bij het opstellen van het Verkeerscirculatieplan, zowel voor de korte termijn (tijdens bouwperiode) als de lange termijn (na de bouwperiode).

Reactie gemeentebestuur

Met het Platform is afgesproken dat bij de uitvoering van het bestemmingsplan met hem regelmatig overleg wordt gevoerd. Het punt van de verkeerscirculatie zal ongetwijfeld in dat overleg aan de orde komen. Overigens moet worden opgemerkt dat het aangevoerde punt met het bestemmingsplan in eerste instantie niet veel van doen heeft. In het bestemmingsplan kan met dat punt (nog) geen rekening worden gehouden.

8. Pagina 35:

Het Platform wil de enige groene oase van betekenis in het centrum behouden. Daarom het verzoek om de geplande route te heroverwegen.

Reactie gemeentebestuur

In het bestemmingsplan is eveneens voorzien in een forse groenstrook. Op dit punt wordt de bestaande situatie zoveel mogelijk gerespecteerd (zie ook de reactie van het gemeentebestuur onder 1.a1.).

9. Pagina 36:

De speeltuinen bij Acacia en 'De Leeuwerik'-straat/Stationsstraat komen te vervallen. Het Platform wil de toezegging dat bij herinrichting t.b.v. deze in het belang van de spelende kinderen noodzakelijke speelterreinen terugkomen.

Reactie gemeentebestuur

Dit punt is een uitvoeringskwestie. Het bestemmingsplan vormt geen weigeringsgrond voor de aanleg van een speelterrein. Er zal bij de uitvoering van het plan zo mogelijk rekening worden gehouden met de wensen van de bewoners.

10. Pagina 37:

Wat zijn mogelijkheden/voorwaarden waaronder teruggebouwd mag worden?

Reactie gemeentebestuur

Uitgangspunt bij de planvorming is geweest dat waar woningen herbouwd zouden kunnen worden, dit ook mogelijk is gemaakt. Met name op de gronden die in het bestemmingsplan een uit te werken woonbestemming hebben gekregen, is voorzien in een terugbouwmogelijkheid voor af te breken woningen. In het desbetreffende artikel (7) zijn de voorwaarden opgenomen, waaraan voldaan moet worden bij de herbouw. Een belangrijke voorwaarde is dat voldaan wordt aan de eisen van de Wet geluidhinder, waarin de maximale geluidsbelasting aan de gevel is bepaald. Verder staan in het artikel randvoorwaarden voor bebouwing opgenomen.

11. Pagina 41:

Welke garanties zijn er m.b.t. geluidshinder, effectiviteit geluidsschermen na realisatie

(treinen worden langer, gaan sneller, etc.)?

Reactie gemeentebestuur

In de Wet geluidhinder zijn de eisen opgenomen, waaraan in dit geval moet worden voldaan. Om niet boven de maximaal toegelaten geluidsbelasting aan de gevels uit te komen, is het noodzakelijk gebleken geluidsschermen als verplichte maatregel in het plan op te nemen. De schermen zullen zodanig worden uitgevoerd dat voldaan wordt aan de wettelijke eisen; de effectiviteit is daarmee gegarandeerd.

12. Pagina 42

Een vraag die gaat over het terugbouwen: over welke locaties gaat het? De afgebeelde kaart is zeer onduidelijk.

Reactie gemeentebestuur

Voor een antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de plankaart. Alle gronden die de bestemming 'Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders' hebben, zijn in beginsel de gronden waar terugbouwmogelijkheden worden geboden.

Verder is het mogelijk om op de gronden met de uit te werken centrumbestemming woningen te bouwen, ofschoon die gronden niet in eerste instantie zullen worden benut voor het herbouwen van woningen die voor de aanleg van de spoorbaanverbreding moeten wijken.

13. Pagina 43:

Genoemd is Alexanderweg, moet zijn W. de Zwijgerweg.

Reactie gemeentebestuur

De passage is volgens de aanwijzing aangepast.

14. Pagina 43:

Wat houdt gevelisolatie in en welke zekerheid hebben bewoners dat voldoen wordt aan voorwaarden?

Reactie gemeentebestuur

Onder gevelisolatie dient te worden verstaan maatregelen aan de gevel die bedoeld zijn om de geluidshinder in de woning terug te dringen.

In de Wet geluidhinder zijn de eisen opgenomen, waaraan in dit geval moet worden voldaan. Om niet boven de maximaal toegelaten geluidsbelasting uit te komen, is het noodzakelijk gebleken ter plaatse gevelmaatregelen te treffen. De wet is het kader waaraan moet worden voldaan. Aan de eisen zal daarom ook worden voldaan en daarmee is de effectiviteit gewaarborgd.

15. Pagina 51:

In het kader van sociale veiligheid lijkt het wenselijk dat het fietspad achter de Stoelenmat-ter aangelegd wordt op de tunnelbak.

Reactie gemeentebestuur

Bij de uitvoering van het plan zal volgens het voorstel het fietspad worden aangelegd.

ad b. Diverse overige opmerkingen

16. Hoewel de ontwerp snelheid volgens Articon 200 km/uur is, gaat het bestemmingsplan uit van 140 km/uur. Blijft deze laatste snelheid gegarandeerd?

Reactie gemeentebestuur

De ontwerpsnelheid is een zuiver technische aangelegenheid. Voor zover voor het bestemmingsplan van belang, wordt uitgegaan van een maximum-snelheid van 140 km/uur.

17. Tijdens de bouwwerkzaamheden dient het openbaar vervoer naar het noodstation goed geregeld te zijn. Wat zijn de afspraken daarover met de BBA.

Reactie gemeentebestuur

Tijdens de werkzaamheden voor de aanleg van de spoorbaanverbreding en de ondertunneling in het centrum wordt een informatiecentrum ingericht. Daar kan men alle zaken te weten komen die onder andere van belang zijn tijdens de bouw, waaronder begrepen is het parkeren. Op dit moment kan daarover niet meer duidelijkheid worden gegeven. Wel is van belang op te merken dat over dit punt met de BBA overleg wordt gevoerd en dat aan dit punt de noodzakelijke aandacht zal worden besteed.

18. Parkeeroverlast tijdens bouw.

Bewoners Spoorstraat, Rembrandtlaan, Frans Halsstraat, Vincent van Goghstraat, Kruisparkweg vrezen/verwachten veel parkeeroverlast van reizigers/medewerkers van aannemersbedrijven.

Hoe denkt u dit op te lossen?

Reactie gemeentebestuur

Tijdens de werkzaamheden voor de aanleg van de spoorbaanverbreding en de ondertunneling in het centrum wordt een informatiecentrum ingericht. Daar kan men alle zaken te weten komen die onder andere van belang zijn tijdens de bouw, waaronder begrepen is het parkeren. De werkstrook zoals die op de tekeningen van NS staat vermeld, is uitdrukkelijk niet bedoeld als parkeerterrein voor werknemers. NS heeft toegezegd dat in de afspraken die met de uit te kiezen aannemer zullen worden gemaakt, dit punt wordt meegenomen.

Op dit moment kan daarover helaas niet meer duidelijkheid worden gegeven, omdat het meer een uitvoeringsaspect is dan een aspect wat de inhoud van het bestemmingsplan direct raakt.

10. NS Railinfrabeheer (NS)

Naast detailopmerkingen heeft NS opmerkingen met een meer algemeen karakter. Hieronder worden alleen laatstgenoemde opmerkingen behandeld. Van de detailopmerkingen zijn de meeste overgenomen; algemeen kan gesteld worden dat voor zover de opmerkingen technisch van karakter waren, ze zijn overgenomen en andere die meer zien op het systeem van het plan, niet.

ad a. Toelichting

1. Verzocht wordt de gehele tekst nog eens door te lezen op teksten waar uitleg wordt gegeven over de zijde van verbreding van de spoorbaan. Zo blijkt bijvoorbeeld op blz 7, 3^e tekstblok niet helemaal duidelijk hoe het zit. Voor de goede orde wordt aangegeven dat

de spoorbaanverbreding ten westen van de huidige baan plaatsvindt aan de noordkant van de Ringweg en vanaf het Wilhelminakanaal. Daartussen is sprake van een verbreding aan de oostkant.

Reactie gemeentebestuur

De toelichting van het plan is op het aangegeven aspect gecontroleerd en, waar nodig, veranderd.

2. NS zou ten aanzien van de opmerkingen in paragraaf 5.4 een zinsnede toegevoegd willen hebben waaruit blijkt dat het gaat om richtlijnen van het SBR en geen normen. Deze richtlijnen, met de daarin vermelde normen, hebben namelijk nog geen wettelijke status.

Reactie gemeentebestuur

De stelling van NS is juist. Daarom is het woord 'norm' in paragraaf 5.4 vervangen door het woord 'richtlijnen'. Overigens bepaalt de woordkeus niet in eerste instantie de werking van een regeling, maar de inhoud en de intentie van de regeling.

3. Ten aanzien van het aspect railverkeerslawaaï onder 5.5.2 is NS van mening dat dit aspect in relatie tot het wegverkeer wat summier behandeld wordt. Tevens is hetgeen staat vermeld in deze situatie niet geheel juist c.q. zijn er aspecten weggelaten. Zo is de 60 dB(A) gevelbelasting alleen van toepassing voor nieuwbouwwoningen. Voor bestaande woningen geldt de belasting zoals deze is op het moment dat het Besluit geluidhinder spoorwegen in werking trad.

Tevens worden de meeste gevelmaatregelen getroffen in het kader van de (gekoppelde) sanering. Hierop is de Wet Geluidhinder niet van toepassing. Ook een aantal geluidsschermen wordt geplaatst c.q. heeft een bepaalde hoogte in verband met het beleid van VROM om die situaties die in de huidige situatie al een te hoge geluidsbelasting hebben (meer dan 65 dB(A)) te saneren.

Overigens is NS van mening dat de schermen slechts indicatief op de plankaart dienen te worden opgenomen.

Reactie gemeentebestuur

Paragraaf 5.5.2 is aangevuld. Daarvoor is door NS een tekst aangeleverd, waarmee het gemeentebestuur kan instemmen.

Met het verzoek van NS om de geluidsschermen indicatief op de kaart te vermelden, kan het gemeentebestuur het niet eens zijn. Immers, de plaats en de hoogte zijn het resultaat van akoestische onderzoeken. De schermen dienen ertoe te voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder. De schermen moeten dus worden geplaatst. Daarbij past niet een indicatieve aanduiding op de kaart. Weliswaar is een bestemmingsplan niet in eerste instantie op uitvoering gericht - een bestemmingsplan is een vorm van 'toelatingsplanologie': initiatieven worden aan het plan getoetst, uitvoering kan niet afgedwongen worden - maar dit betekent niet dat voor de plaats en hoogte van de schermen met een indicatie op de kaart zou kunnen worden volstaan. Dit zou miskennen dat in de Wet geluidhinder ruimtelijk relevante normen zijn opgenomen die van dwingende invloed zijn op de inhoud van het bestemmingsplan.

4. NS zou graag zien dat het Landschapsplan in het bestemmingsplan geen bindend karakter zou hebben. Verzocht wordt op blz. 48 3^e regel van onder, het woord 'bindend' te vervangen door 'leidraad'.

Reactie gemeentebestuur

In het Landschapsplan zijn voorstellen opgenomen voor de landschappelijke inpassing van de spoorbaan en de compensatie van natuurwaarden die verloren gaan bij de aanleg van de verdubbeling van de hoofdspoorbanen. Het Landschapsplan is opgesteld omdat de plannen van NS voor de omgeving ingrijpende gevolgen hebben. De ingrijpendheid van de gevolgen moet zoveel mogelijk worden beperkt en daarvoor is het Landschapsplan opgesteld. Een andere reden is het beleid van de provincie voor het compenseren van natuurwaarden. Bij deze uitgangspunten past niet een zekere vrijblijvendheid van het Landschapsplan. Bij de vaststelling van het plan vereist de (rechts)zekerheid dat duidelijk is hoe de spoorbaan landschappelijk wordt ingepast en welke compenserende maatregelen worden getroffen. Om die reden wordt geen gevolg gegeven aan het verzoek van NS.

ad b. Voorschriften

5. Ten aanzien van de voorschriften verzoekt NS in:
- a. art. 1 onder 37 ('Spoor') te vervangen door: 'Spoorweginfrastructuur: alle voorzieningen die nodig zijn voor het veilige en ongehinderd verkeer van treinen en andere railvoertuigen, bestaande uit onder meer rail, fundering, baanlichaam, beveiligings- en energiesystemen;
 - b. art. 3, lid 8 niet alleen het aanbrengen van diepwortelende beplanting op te nemen, maar ook het inbrengen van palen en andere zaken die de vliesconstructie kunnen aantasten/-beschadigen;
 - c. art. 4, lid 3 sub d, de bepaling van de 'Nadere regels sanering railverkeerslawaaï' opnemen. Hierin is de gekoppelde sanering geregeld;
 - d. art. 5, lid 1 a, voorzover dit al niet onder begrip stationsgebouw is verwoord graag de mogelijkheid opnemen voor het exploiteren in het station van commerciële doeleinden;
 - e. art. 5, lid 1 f: 'maatgevend' vervangen door 'met in achtneming van'.

Reactie gemeentebestuur

- ad a. Aan dit verzoek wordt geen gevolg gegeven, omdat het woord spoor(staaf) terug komt in de voorschriften en op de plankaart: zie artikel 2 sub 8 en de plankaart, waar het gaat om de bepaling van de hoogte van de geluidsschermen (gemeten boven maaiveld (bm) of boven spoorstaaf (bs)).
- ad b. Het gemeentebestuur kan met deze uitbreiding instemmen en heeft artikel 3b daarop aangepast.
- ad c. Deze suggestie is niet overgenomen. De regels waar NS op doelt, zijn (privaatrechtelijke) afspraken tussen het ministerie en NS ter uitvoering van de in artikel 4 lid 3 sub d genoemde regelingen, te weten de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen. Bij deze overeenkomst is de gemeente geen partij geweest en bovendien gaat het niet om een ieder bindende wetgeving. Omdat verder via een verwijzing van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen wordt bereikt dat aan de in die regelingen gestelde eisen wordt voldaan, meent het gemeentebestuur voldoende te hebben veilig gesteld dat de noodzakelijke sanerings- en andere maatregelen worden getroffen.
- ad d. Op verzoek van NS is artikel 5, lid 1 a aangepast, met dien verstande dat het wordt toegestaan met de exploitatie van een stationsgebouw samenhangende dienstverlening uit te oefenen.
- ad e. Voor de bindendheid van het Landschapsplan, waar het tweede vermelde punt op betrekking heeft, wordt verwezen naar het gestelde onder 4.

6. Verzocht wordt bij de uitwerking van de plannen rekening te houden met het gestelde in de artt. 36-40 van de Spoorwegwet en de hieruit voortvloeiende beperkingen, uitzichtslijnen, etc. voorzover mogelijk in de voorschriften op te nemen.

Reactie gemeentebestuur

Het bestemmingsplan zit zodanig in elkaar dat er geen enkel beletsel is de noodzakelijke werken en werkzaamheden uit te voeren in overeenstemming met de eisen die in de Spoorwegwet zijn opgenomen. Het is niet noodzakelijk daarvan uitdrukkelijk melding te maken.

7. Verder neemt NS aan dat de tijdelijk te plaatsen aannemersketen, etc. niet vallen onder de in art. 9, 10 en 11 genoemde oppervlakten en hoogten. Mocht dit wel het geval zijn, dan deze afmetingen vergroten c.q. verhogen.

Reactie gemeentebestuur

De genoemde bepalingen zijn aangepast. Bepaald is dat de gebouwen voor de (tijdelijke) spoorwegdoeleinden een oppervlak mogen hebben van maximaal 50 m² met een hoogte van maximaal 6 m¹.

ad c. Plankaart

8. op de plankaarten ontbreken de houtsingels uit het landschapsplan. NS verzoekt deze alsnog op te nemen. Het betreft de singel op plankaart 1 ten westen van de spoorbaan en ter hoogte van km. 46.5. Verder op plankaart 3 de singels haaks op de spoorbaan ter hoogte van km 51.5 (noordzijde) en km 52.0 beide zijde.

Reactie gemeentebestuur

Zie de reactie onder 1 (opmerkingen van de PPC) onder a2.

9. Op een als bijlage meegezonden kopie van plankaart 1 is een strookje aangegeven wat de bestemming verkeersdoeleinden kan krijgen en een gedeelte waar de vliesconstructie tevens ligt en waarvoor tevens het aanlegvergunningstelsel van art 3 lid 8 van toepassing dient te zijn.

Reactie gemeentebestuur

Er is voldaan aan het verzoek van NS. De aangegeven strook die ligt aan de oostzijde van de spoorlijn ter hoogte van de woningen aan de Acacia, is bestemd tot 'Verkeersdoeleinden'.

3. Op een kopie van de 2^e plankaart staat aangegeven een strook die tijdens de bouw van de tunnel noodzakelijk zal zijn als werkstrook.

Reactie gemeentebestuur

Het is niet noodzakelijk de aangegeven strook die is bestemd tot 'Verkeersdoeleinden', te bestemmen tot 'Spoorwegdoeleinden'. De werkzaamheden voor de bouw van de tunnel, waar deze gronden onder meer voor benodigd zijn, kunnen binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden' worden uitgevoerd.

4. Het dwarsprofiel op plankaart 2 is niet juist. Het voetpad moet aan de kant van de garages. Tevens zijn er afspraken gemaakt voor een vrije ruimte van 1 m¹ ten behoeve van een kabelstrook. Ook wordt de ene keer over Speyklaan en de andere keer over Speykstraat

gesproken.

Reactie gemeentebestuur

Het profiel is van de kaart gehaald. Nog niet exact duidelijk is op welke wijze het profiel zal worden ingevuld.

5. Ten aanzien van de strook 'Verkeersdoeleinden' vanaf $\pm$ km 51.0 richting Eindhoven verzoekt NS deze de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' te geven. Deze strook betreft een zandpad, is een 'eigen weg' van NS en wordt voor de helft weggenomen waardoor het niet meer geheel functioneel zal zijn.

Reactie gemeentebestuur

Aan het verzoek is gevolg gegeven en de strook is bestemd tot 'Spoorwegdoeleinden'.

Wijzigingen

Het vooroverleg heeft tot de volgende wijzigingen van het plan geleid:

Toelichting

- . paragraaf 4.5 is aangepast naar aanleiding van opnemings in het plan van de gebieden waar de compenserende maatregelen zullen worden getroffen;
- . opnemings van de resultaten van het bodemonderzoek in paragraaf 5.2;
- . aanvulling/aanscherping van paragraaf 5.3 met enige zaken die de waterstaat in het gebied betreffen;
- . wijziging in de toelichting van 'Alexanderweg' in 'Willem de Zwijgerweg';
- . wijziging van het woord 'norm' in paragraaf 5.4 in woord 'richtlijn' voor de aspecten van trillinghinder die de Stichting Bouwresearch heeft onderzocht;
- . aanvulling paragraaf 5.5.2 inzake Railverkeerslawaal;
- . toevoeging van een paragraaf (5.6) over fysieke belemmeringen;
- . uitbreiding van het hoofdstuk (7) over de financieel-economische aspecten van de spoorwegactiviteiten en de daarmee verband houdende werkzaamheden (afbraak woningen/herbouw, natuurontwikkeling) e.d. en de centrumontwikkeling in de buurt van het nieuwe station.

Voorschriften

- . aanpassing van de definitie van het begrip 'detailhandel' in artikel 1;
- . toevoegen aan artikel 3 van beschermingsbepalingen voor een gas- en brandstofleiding;
- . opnemings in artikel 3a van een maximum-hoogte voor spoorwegportalen van 10 m¹, hoogspanningsmasten van 60 m¹ en van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van 2,5 m¹;
- . toevoeging aan artikel 3b bij lid 3 dat het verboden is activiteiten te verrichten die een gevaar voor de aantasting van de vliesconstructie betekenen;
- . toevoeging aan artikel 5, lid 1 sub a dat in het stationsgebouw bij de exploitatie van een station behorende dienstverlening mag plaatsvinden;
- . kleine zuiver tekstuele aanpassingen van artikel 5, lid 1 d en lid 2 c;
- . toevoeging aan de doeleinden van artikel 6 dat ook detailhandel in woninginrichtingsartikelen mogelijk is (zie ook bij conclusies Inspraak hieronder);
- . wijziging van lid 3 van de artikel 9, 10 en 11 in de zin dat de oppervlakte en hoogte van bouwwerken voor de tijdelijke spoorwegdoeleinden zijn verruimd;

- toevoeging aan het bestemmingsplan van de gronden, waarop compenserende werken worden uitgevoerd: de gronden met de bestemming 'Natuurontwikkelingsgebied';
- aanpassing artikel 13, lid 1 sub e en artikel 15, lid 1 sub c.

Plankaart

- vermelding van de letters 'SGW' in plaats van de vermelde letters 'U/VW' op de gronden ten westen van de woningen aan de Stoelenmatter;
- toevoeging aan het bestemmingsplan van de gronden, waarop compenserende werken worden uitgevoerd: de gronden met de bestemming 'Natuurontwikkelingsgebied';
- toevoegen aan de kaart van de volgende leidingen: een gas- en brandstofleiding en een hoogspanningsleiding die het Wilhelminakanaal kruist met de bijbehorende beschermingszones en vermelding van de breedte van de beschermingszones van de leidingen;
- opname van de watergang (DO 112) in een differentiatievlak 'Waterstaatkundige doeleinden';
- de gronden met de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' zijn in het zuidelijk deel uitgebreid met de oostelijk van de spoorlijn gelegen gronden;
- ter hoogte van de Acacia is aan de gronden met de bestemming 'Verkeersdoeleinden' een strook toegevoegd.

8.2 Inspraak

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Spoorzone', waarin de inspraakverplichting is neergelegd, van 2 tot 30 mei 1996 op het gemeentehuis ter inzage gelegen. De bekendmaking van de terinzagelegging is in Groeiend Best, editie 30 april 1996, geschied. Verder is de bekendmaking aangekondigd op het gemeentelijk publicatiebord.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon door ingezetenen en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen hun zienswijze omtrent het plan aan het gemeentebestuur worden kenbaar gemaakt.

Tijdens de termijn van tervisielegging zijn 28 reacties/zienswijzen binnengekomen. Aan de betreffende personen is de gelegenheid geboden over de reactie/zienswijze met een ambtelijke delegatie van gedachten te wisselen. 16 Personen hebben van die gelegenheid gebruik gemaakt.

Van de betreffende gesprekken is een verslag gemaakt, waarbij men in de gelegenheid is gesteld schriftelijke opmerkingen over het verslag te maken.

De ingediende reacties/zienswijzen, het verslag van de gesprekken alsmede het antwoord van het gemeentebestuur op de reacties/zienswijzen zijn in een separate bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.¹⁶

¹⁶ Gemeente Best, Verslag inspraakresultaten voorontwerp-bestemmingsplan 'Spoorzone', augustus 1996

Wijzigingen

De inspraak heeft tot de volgende wijzigingen van het voorontwerp van het plan geleid:

Toelichting

-

Voorschriften

- . in artikel 2 sub g is het begrip grondoppervlak gewijzigd in het begrip (vloer)oppervlak;
- . aan artikel 6 is in de doeleinden (lid 1) opgenomen dat detailhandel in woninginrichtingsartikelen op de gronden mogelijk is;
- . in de artikelen met de bestemming 'Spoorwegdoeleinden (voorlopig)' is in de doeleinden een einddatum opgenomen waarop de definitieve bestemming 'ingaat'. Voor de wijziging van de einddatum is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen;
- . aan artikel 7 ('Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders') is aan lid 6 toegevoegd dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden die de gebruikers van de gronden aldaar ten tijde van de terinzagelegging van het plan hebben, ook weer gelden onder het regiem van het nieuwe, onderhavige, plan;
- . in artikel 7, lid 7 is de vorm van de dakhelling veranderd: tenminste 30° en ten hoogste 65°;
- . in artikel 7, lid 8 is bepaald dat bijgebouwen mogen worden gebouwd in de zone 'Achtertuin' en het 'Bouwvlak hoofdgebouwen met bijgebouwen'.

Plankaart

- . De gronden met de bestemming 'Woondoeleinden, uit te werken door Burgemeester en Wethouders' ten oosten van de spoorlijn in het noordelijk deel van het plangebied zijn uitgebreid;
- . de vluchtrappen aan beide zijden van de spoorbaan in het gebied waar de tunnel wordt aangelegd, zijn verschoven in zuidelijke richting.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: REACTIES VOOROVERLEG

Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant

Kleine PPC

VERZONDEN

- 9 AUG. 1996

Ons kenmerk : nr. 159911
Uw kenmerk : VROM/AG/jdK/26023
Afdeling : SG
Doorkiesnr. : 6812375 (J. Beekman)
Bijlagen : 1
Datum : 1 augustus 1996
Onderwerp : Ontwerp-bestemmingsplan
"Spoorzone"

Het college van burgemeester
wethouders van de gemeente
Best
Postbus 50
5680 AB BEST

GEMEENTE BEST
NO.: 26.023*
INGEKOMEN 14 AUG. 1996
CL: 1731.212
DIR/AFL. VROM

Geacht college,

Bovengenoemde adviesaanvraag is behandeld in de vergadering van de Kleine PPC van 31 juli 1996.

De behandeling heeft geleid tot bijgaande adviesnota.

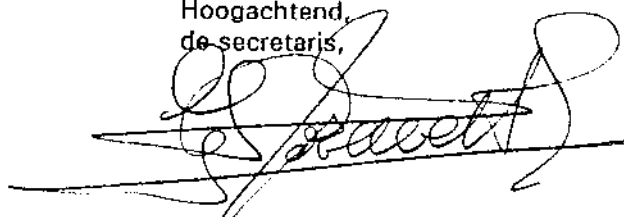
Voor het aangeven van de zwaarte van de gemaakte opmerkingen hanteert de commissie drie categorieën.

Categorie I kent de commissie toe aan opmerkingen over planelementen die in haar ogen onaanvaardbaar zijn. Als hiervan nog sprake is na de vaststelling geeft de commissie Gedeputeerde Staten het advies goedkeuring te onthouden.

Bij categorie II is de aanvaardbaarheid van het planelement niet duidelijk, omdat de toelichting geen of onvoldoende motivering en/of gegevens bevat. Als deze nog ontbreekt na de vaststelling geeft de commissie Gedeputeerde Staten het advies goedkeuring te onthouden.

Bij categorie III gaat het om opmerkingen ter verhoging van de kwaliteit van het plan. Dergelijke opmerkingen spelen geen doorslaggevende rol bij de advisering over vastgestelde plannen.

Hoogachtend,
de secretaris,



mr/drs. J.J.Th.L. Geraedts.

Vergadering d.d. 31 juli 1996/nummer 159911

Best: ontwerp-bestemmingsplan "Spoorzone"

De commissie heeft het haar toegezonden plan aandachtig bestudeerd. Het feit dat zij slechts een aantal opmerkingen wenst te maken geeft aan dat de gemeente een degelijk en goed doortimmerd plan heeft geproduceerd waarvoor de commissie haar waardering uitspreekt.

In een tijd waarin veel te doen is over uitbreiding van het spoorwegennet (Betuwelijn, HSL) is de planvorming voor een nagenoeg vergelijkbaar project als de spoorwegverdubbeling tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven tamelijk geruisloos verlopen.

Van genoemd traject is het gedeelte dwars door de bebouwde kom van de gemeente Best het meest gecompliceerd niet in de laatste plaats door de geprojecteerde tunnel met een lengte van ± 1 km, tussen de Hoofdstraat/Oirschotseweg en de W. de Zwijgerweg. Een goede, constructieve samenwerking tussen betrokken partijen - NS, Rijk, gemeente (bevolking) en provincie - heeft tot dit uitstekende resultaat geleid.

Opmerkingen

- * De mogelijkheid die zich door de ondergrondse treinpassage voordoet om de stedenbouwkundige, doorsneden structuur te herstellen/opnieuw in elkaar te passen wordt naar de mening van de commissie niet ten volle benut.
Mede met het oog op het tot stand komen van een kansrijke stationslocatie is het van belang de stationsomgeving optimaal te benutten. In dit licht is het hanteren van een bestemming "Verblijfsdoeleinden" en "Groenvoorzieningen" - waarvoor het onbebouwde karakter de dominant is - in de directe omgeving van het station een te laag bod dat kansen onbenut laat. De commissie vraagt herbezinning over dit punt (Cat. II).
- * Door aantasting van natuurkerngebieden - in het meest noordelijk plandeel en ten zuiden van Best - en door het kappen van bosgebied is het provinciaal compensatiebeginsel van toepassing. Het is derhalve noodzakelijk inzicht te hebben en te bieden in de aantasting - zowel kwalitatief als kwantitatief - en in de wijze waarop wordt gecompenseerd (Cat. I).
Bovendien wijst de commissie op de noodzakelijkheid de compensatie planologisch vast te leggen. Bij de vaststelling van het plan zal dit moeten blijken (Cat. I).

N.B.: Voor het inzicht in de aantasting en de compensatie vormt de door Gedeputeerde Staten in concept vastgestelde notitie "Toepassing compensatiebeginsel natuur- en landschapswaarden en uitoefening van bevoegdheden op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening" een basis. Ook de "Uitwerking compensatiebeginsel Structuurschema Groene Ruimte" vormt een grondslag voor compensatie.
De commissie adviseert over dit punt overleg te voeren met de provinciale dienst REW.
- * Aandacht wordt gevraagd voor de te realiseren ecologische verbindingszone langs het Wilhelminakanaal. Ervaring heeft geleerd dat kruisingen van (vaar- en/of spoor-)wegen vaak knelpunten zijn bij de realisatie van een verbindingszone (Cat. III).
- * Gemist wordt het overleg met het Waterschap De Dommel. Aandacht wordt gevraagd voor de huidige inzichten in benodigde maatregelen, dwarsprofielen, watergangen en dergelijke in relatie tot verdroging. Bovendien dient het resultaat van het overleg tussen de gemeente en het waterschap in het plan vermeld te worden (Cat. II).
- * Voor wat betreft het aspect geluidhinder dienen de saneringswaarden voor geluidhinder te worden vastgesteld alvorens de ontheffingsprocedure kan worden afgerond (Cat. II).

Het onderzoek naar de isolatie van de gevels dient bij het ontheffingsverzoek aanwezig te zijn (Cat. II).

- * Uit de toelichting blijkt dat een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd. De commissie verzoekt (de resultaten van) dit onderzoek bij het vast te stellen plan te voegen (Cat. II).
- * Voor het inzicht in hoofdlijnen van de financieel-economische haalbaarheid verwacht de commissie uitwerking van hoofdstuk 7 van de toelichting (Cat. II).
- * Voorschriften
In artikel 3 is aangegeven dat de gronden gelegen tussen km 48.153 en km 48.51 binnen de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Groenvoorzieningen" zijn medebestemd voor spoorwegdoeleinden terwijl hier waarschijnlijk tot circa km 48.66 is bedoeld (Cat. III).

Het komt de duidelijkheid van artikel 13, lid 1 sub e en artikel 14 lid 1 sub c ten goede indien hier naar de medebestemming ex artikel 3 wordt verwezen (Cat. III).

Over de plankaart is de commissie van mening dat de differentiatie spoorwegdoeleinden in de legenda opgenomen dient te worden binnen de "Aanduidingen bestemmingen" van de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Verblijfsdoeleinden" (Cat. III).

Er is over de uit te werken bestemming UGW in het bestemmingsvlak zelf U/VW vermeld (Cat. III).

juli 1996;
J.BE./H.S./B.B./H.R./H.v.d.Z./E.V.



's-hertogenbosch, 25 juli 1996
ms kenmerk : BA/96.268
nw kenmerk : VROM/AG/JdK/26.030
behandeld door : B. Assendelft
oestel : 073-6247105
bijlage(n) :
onderwerp : ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Best
Postbus 50
5680 AB BEST

GEMEENTE BEST
NO.: .. 260.30* ..
INGEKOMEN 29 JULI 1996
CL
DIR/AFD.

Geacht College,

Hierbij treft u een reactie aan op het door u toegezonden ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone, met excuses voor de vertraagde beantwoording.

Bij het ontwerp van de stationsomgeving is het mijns inziens van belang om rekening te houden met een goede overstapmogelijkheid tussen de trein en het overig openbaar vervoer, waaronder de reguliere streeklijnen van de BBA. Een goede overstapmogelijkheid houdt vooral in een korte, comfortabele en veilige looproute tussen het NS station en de bushalte / busstation. De nieuwe stationsomgeving biedt hier zeker mogelijkheden toe. Daarmee kan een belangrijke verbetering gerealiseerd worden ten opzichte van de huidige overstap tussen de streekbus en de trein. In het ontwerp-bestemmingsplan is echter (nog) geen aandacht besteed aan dit punt.

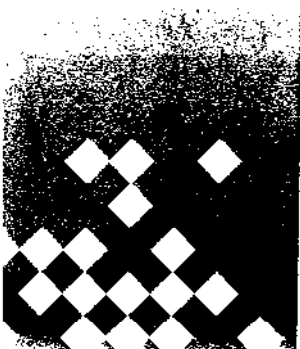
Hierbij speelt ook de verdere route van de bus een rol. Gezien de vele doorgaande reizigers is het van belang om niet te veel tijd te verliezen voor de bediening van het treinstation. De huidige route via de Hoofdstraat is dan wellicht niet de meest logische route, ook gezien de voorgenomen herinrichting van het centrumwinkelgebied.

Graag verneem ik van u hoe de overstap tussen trein en bus wordt vormgegeven, en welke plannen er zijn voor de busroutering rond het nieuwe treinstation.

Hoogachtend,

d.a.

Ing. P.W.H. Siliacus
Regiomanager Oost





Broederplein 41 - 3703 CD Zeist

Postbus 1001 - 3700 BA Zeist

☎ | 030 - 698 32 11

**GEMEENTE
BEST**

NO.: 16.035*

**INGEKOMEN
25 JULI 1996**

CL 1731.212

DIR/APD 17.1.12

Gemeente Best
Postbus 50
5680 AB BEST.

uw brief/kenmerk
6 mei 1996
VROM/AG/dK/26.035

ons nummer
96/4827

behandeld door
R.F.S. - 6983218

onderwerp
ontwerp-bestemmingsplan
"Spoorzône"

bijlage

datum **24 JULI 1996**
23 juli 1996

Geacht college,

Het bovengenoemde bestemmingsplan heb ik in goede orde ontvangen en geeft, gezien vanuit de optiek van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Het indicatieve eindbeeld van de nieuwe stationsomgeving schetst een grootstedelijke allure welke mogelijk enigszins wezensvreemd aandoet ten opzichte van de vriendelijkheid van de kern. Mogelijk dat in de verdere uitwerking van het plan gezien zou kunnen worden of karakteristieke elementen van het te slopen stationnetje (zoals de staanders van de kap) verwerkt kunnen worden in de/een nieuwbouwelement.

Wellicht ten overvloede wijs ik u nog op het bestaan van een zogenaamde 'bruggenbank', welke mogelijk nieuw emplooi weet te vinden voor de te verwijderen kenmerkende spoorbrug over het Wilhelminakanaal.

De Directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg,
namens deze,
de consulent Zuid-West/projectleider,


(R.F. Schürmann)



GEMEENTE BEST
NO.: 26679
INGEKOMEN 18 JULI 1996
CL-1931-212
DIR/AFD. VROM 2

Aan
College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente
Best
Postbus 50
5680 AB BEST

Datum	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlage(n)
17-07-1996	VROM/JdK/ 26.025	1391707G/G	

Onderwerp
Ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone

Het hierbovengenoemde ontwerp-plan, mij toegezonden in het kader van het vooroverleg ex art. 10 BRO, geeft mij aanleiding het volgende op te merken.

Het plan "spoorzone" voorziet in een majeure ruimtelijk-functionele ontwikkeling binnen de bebouwde kom van Best. Met name waar het gaat om de verbinding van de westelijke (woon-)gebieden met het centrumgebied is de richting van het gebied Stationsomgeving-Hoofdstraat van belang (tussen Molenstraat en Hoofdstraat).

Met de functionele zowel als met de planologisch-juridische benadering (t.w. door de gemeenteraad uit te werken gebied) kan ik instemmen. Wel wil ik pleiten voor, zij het enige detailhandelsontwikkeling ter ondersteuning van de functionele relatie enerzijds tussen station en centrum en anderzijds als "aanloop-gebied" vanuit de westelijke (woon-)gebieden naar het hoofdcentrum van Best.

Teneinde een beheerste ontwikkeling te bewerkstelligen, gerelateerd aan de hoofdwinkel-centrum-functie van het centrum Best zouden, middels vrijstelling, beperkte detailhandels-ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt.

Tenslotte ware in artikel 1, begripsbepalingen, het begrip "detailhandel" als volgt te omschrijven:

Bezoekadres
Bezoekadres

Doorkiesnummer
073-6929999

Telefax
073-6146360

Peperstraat 22
5211 KM 's-Hertogenbosch

Telefoon (073) 692 99 99
Telefax (073) 614 63 60

X-400 adres S = EZPOST/C = NL/A = 400NET/P = MIN EZ
Internetadres ezpost@minez.nl



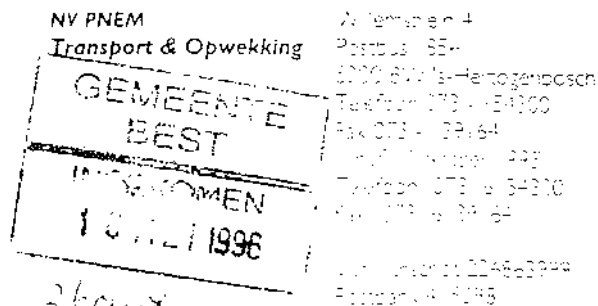
Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

De Rijksconsulent voor Economische Zaken
in de provincie Noord-Brabant



drs. R. Damen

c.c. Secretariaat P.P.C.



Aan de Gemeente Best
Directie Bestuurszaken
Postbus 50
5680 AB BEST

Uw referentie	Onze referentie	Datum	Blz. van
VROM/AG/26041	PB/Plan/Sch/70726	8 mei 1996	1
Uw brief van	Behandeld door		Lid van Bestuur
1 mei 1996	ing. G.A. van Schijndel		(073)6154347

Betreft : Reactie ontwerp-bestemmingsplan "Spoorzône".

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van het ontvangen ontwerp-bestemmingsplan "Spoorzône" van 1 mei 1996 berichten wij u het volgende.

Onze bovengrondse 150 kV-hoogspanningslijn Tilburg Noord - Best - Eindhoven Noord kruist tussen kmp. 50.6 - 50.7 de spoorzône (zie plankaart 3) en is als zodanig in het voorliggend bestemmingsplan geregeld onder Hoofdstuk II: Bestemmingsvoorschriften art.3. lid 1 t/m lid 7.

Voor de goede orde berichten wij u dat de 380 kV-lijn hoogspanningslijn Geertruidenberg - Eindhoven (kruising spoorweg tussen kmp. 46.7 - 46.8, plankaart 1) in eigendom is van de NV SEP, Postadres: Postbus 575, 6800 AN ARNHEM.

Ten aanzien van de weergave van de 150 kV-hoogspanningslijn merken wij het volgende op:

- Plankaart 3.
De belemmerende strook behorende bij de onderhavige hoogspanningslijn is niet op de plankaart weergegeven. De huidige breedte van de belemmerende strook bedraagt ter plaatse van het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan 35 meter, dat wil zeggen, 17,5 meter aan beide zijde van de denkbeeldige hartlijn van de hoogspanningslijn.
- Hoofdstuk II. art.3 lid 2.a.
Wij constateren dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de aanleg en instandhouding van de hoogspanningslijn alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de spoorweg ter plaatse van de hoogspanningslijn beide maximaal 45 meter mogen bedragen. Ons in-

ziens is dit niet correct. De maximale hoogte van de hoogspanningsmasten mag 45 meter bedragen, doch ten aanzien van de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde voor de spoorweg dient een veilige afstand aangehouden worden tot aan de onderste geleiders van de hoogspanningslijn. Bovendien merken wij op dat de huidige hoogte van de hoogspanningsmasten aan weerszijde van de spoorbaan beide 48,50 meter bedragen.

- Hoofdstuk II art.3 lid 2.b. en lid 4.b.

De toegestane maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van zeer beperkte omvang bedraagt 2,50 meter in plaats van 1,50 meter.

Voor de goede orde delen wij u mede, dat in de komende planperiode van het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan "Spoorzone", PNEM T&O het voornemen heeft de 150 kV-hoogspanningslijn Tilburg Noord - Best te renoveren. In verband met de thans geldende normen (N-1060) voor nieuwe hoogspanningslijnen dient hierbij rekening te worden gehouden met onder andere een grotere onderlinge afstand tussen de fase-geleiders dan de huidige afstanden, waardoor de masten hoger zullen moeten worden. Wij verzoeken u dan ook nu reeds een toegestane maximale hoogte van 55 meter voor de hoogspanningsmasten in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen. Tevens verzoeken wij u om in verband met de voorgenomen renovatie van de hoogspanningslijn de breedte van de belemmerende strook van 2 x 20 meter aan weerszijde van de denkbeeldige hartlijn van de hoogspanningslijn op de plankaart aan te geven.

PNEM T&O streeft er naar dat haar hoogspanningslijnen in de gemeentelijke bestemmingsplannen op een uniforme wijze worden geregeld. Hiertoe hebben wij, in samenwerking met een stedenbouwkundig adviesbureau een concept-tekst opgesteld. Bijgaand zenden wij u de concept-tekst toe met het verzoek deze tekst bij nieuwe en toekomstige herziening van bestaande bestemmingsplannen op te nemen.

Voor gewenst nader overleg gelieve u contact op te nemen met de heer ing. G.van Schijndel, afdeling Projectenbureau/ Planologie, telefoon (073) 6154347.

Wij vertrouwen er op u met dit schrijven van dienst te zijn.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F.P.M. Laurijssen'.

ir. F.P.M.Laurijssen
hoofd Projectenbureau

VOORBEELDREGELING HOOGSPANNINGSLEIDINGEN EN KABELS

GEMEENTE

BESTEMMINGSPLAN

"....."

..... 1995

* Toelichting

* Voorschriften

* Plankaart schaal 1:.....

toelichting

Gemeente

Toelichting, behorende bij het bestemmingsplan (" - - ").

INHOUDOPGAVE

1. INLEIDING

- 1.1 Doel van het plan
- 1.2 Het plangebied
- 1.3 Vigerende plannen

2. HOOFDLIJNEN VAN HET PLAN

3. JURIDISCHE ASPECTEN

- 3.1 Plansystematiek
- 3.2 Bestemmingsregeling

4. PROCEDURES

- 4.1 Inspraak
- 4.2 Vooroverleg
- 4.3 Vaststelling

