

Nota van zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde, Alphen

Inhoud

1. Leeswijzer
2. Gevolgde procedure
3. Lijst van reclamanten
4. Samenvatting inhoud zienswijzen en reactie van de gemeente
5. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

1. Leeswijzer

In de hierna volgende hoofdstukken worden de door reclamanten en overlegpartners gegeven zienswijzen behandeld. Hoofdstuk 2 zet de gevolgde procedure uiteen. In hoofdstuk 3 is de geanonimiseerde lijst van reclamanten opgenomen. In dit hoofdstuk wordt tevens gezien of de ingediende reacties aan alle formele eisen voldoen en dus ontvankelijk zijn. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de reacties kort samengevat en wordt inhoudelijk op de reacties ingegaan. Tot slot is aangegeven op welke punten het plan aangepast zal worden.

2. Gevolgde procedure

De bekendmaking van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde, Alphen is op 12 december 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad. Onderhavig beleidsvoornemen lag van 12 december 2023 tot en met 22 januari 2024 ter inzage. Tijdens deze termijn kon iedereen zowel schriftelijk als mondeling een zienswijze indienen.

3. Geanonimiseerde Lijst van reclamanten

Van het recht om zienswijzen in te dienen is gebruik gemaakt door de volgende reclamanten:

1. Reclamant 1, ingekomen op 4 januari 2024
2. Reclamant 2, ingekomen op 4 januari 2024
3. Reclamant 3, ingekomen op 4 januari 2024
4. Reclamant 4, ingekomen op 5 januari 2024
5. Reclamant 5, ingekomen op 5 januari 2024
6. Reclamant 6, ingekomen op 15 januari 2024
7. Reclamant 7, ingekomen op 18 januari 2024
8. Reclamant 8, ingekomen op 18 januari 2024
9. Reclamant 9, ingekomen op 18 januari 2024
10. Reclamant 10, ingekomen op 22 januari 2024
11. Reclamant 11, ingekomen op 22 januari 2024
12. Reclamant 12, ingekomen op 22 januari 2024
13. Reclamant 13, ingekomen op 22 januari 2024
14. Reclamant 14, ingekomen op 22 december 2023

Omwille van de privacy zijn reclamanten geanonimiseerd. Gegevens van reclamanten zijn in een niet openbare lijst van reclamanten opgenomen.

Ontvankelijkheid

Zienswijzen 1 tot en met 13 zijn binnen de gestelde termijn van 6 weken ingediend. Hiermee zijn deze zienswijzen ontvankelijk en daarom meegenomen in de beantwoording.

Zienswijze 14 is digitaal ingediend, via het online formulier voor het indienen van een bezwaarschrift. Het indienen van een zienswijze op een ontwerpbestemmingsplan kan alleen schriftelijk of via een mondelinge zienswijze. De indiener van de zienswijze is hier bij e-mail van 30 januari 2024 op gewezen, waarbij de mogelijkheid is geboden dit gebrek alsnog te herstellen. Ook is op 29 januari 2024, 30 januari 2024 en 19 februari 2024 telefonisch contact gezocht. Van de mogelijkheid tot het alsnog schriftelijk indienen van de zienswijze heeft de indiener van de zienswijze geen gebruik gemaakt. De zienswijze is dus niet-ontvankelijk.

4. Samenvatting zienswijzen en de reactie van de gemeente

4.1 Overleg

Resultaten overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde, Alphen.

In het kader van het bovengenoemde overleg is het concept van het ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde, Alphen toegezonden aan:

1. Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving Provincie Noord-Brabant
2. Waterschap Brabantse Delta

Provincie Noord-Brabant heeft op 15 januari 2024 een inhoudelijke reactie op het ontwerpbestemmingsplan gegeven.

Waterschap Brabantse Delta heeft geen reactie gegeven op het ontwerpbestemmingsplan.

4.2 Zienswijzen

Hieronder volgt een samenvatting van de ontvangen zienswijzen, de reactie van de gemeente hierop en de conclusie of de reactie leidt tot aanpassing van het plan:

Reclamant 1 (ontvangen op 4 januari 2024)			
<i>Zienswijze</i>		<i>Reactie</i>	<i>Conclusie</i>
1A	Reclamant geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend anders is dan de plannen die gepresenteerd zijn tijdens de omgevingsdialoog. Verzocht wordt een nieuwe bijeenkomst te organiseren om het plan toe te lichten.	Door de initiatiefnemers van het plan is in het kader van de omgevingsdialoog de plannen gepresenteerd. Daarin is onder meer inzicht gegeven in het aantal te realiseren woningen (20), de opzet van het plan en is in het verslag ook terug te lezen dat op dat moment de bebouwingshoogte nog definitief afgestemd moest worden met de gemeente, maar dat uitgegaan werd van woningen zoals meer voorkomen in Alphen, maximaal twee lagen plus kap. In het ontwerpbestemmingsplan is de situering van de woningen van met name het noordelijke plandeel gewijzigd ten opzichte van de plannen die tijdens de omgevingsdialoog zijn getoond. Een deel van de woningen stond oorspronkelijk met de zijkant naar de percelen aan de Korte Bedde, terwijl die woningen nu haaks op de percelen van de Korte Bedde staan. Qua bouwhoogtes zijn er geen woningen die hoger zijn dan wat verkondigd is tijdens de omgevingsdialoog (maximaal twee lagen met kap). Een deel van de woningen in het totale plan is ook lager dan twee bouwlagen met kap. Hoewel wij niet voor reclamant kunnen invullen wat zijn beleving is bij een ingrijpende wijziging, is voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeente in het beleid heeft gesteld voor het voeren van een omgevingsdialoog. Er is in dat opzicht geen noodzaak om een nieuwe bijeenkomst te organiseren. Bovendien is vervolgens de	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan de volgende mogelijkheid voor (onder meer) omwonenden om te kunnen reageren op de beoogde plannen.	
1B	Het plan bevat bouwhoogtes van 10 meter terwijl de maximale bouwhoogtes aan de Korte Bedde maar 8 meter zijn.	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	De goot- en bouwhoogte van de vrijstaande woningen direct naast Korte Bedde 1 worden aangepast.

1C	De keuze voor de straatnaam Korte Bedde werkt verwarrend voor hulpdiensten en stemt ook niet overeen met het niet doortrekken van de Korte Bedde.	Een bestemmingsplan staat los van een straatnaam. Voor het bepalen van een straatnaam moet een straatnaambesluit genomen worden. Een bestemmingsplan heeft daar geen invloed op. Wij begrijpen dat de inrichtingstekeningen, waarin al wel de naam Korte Bedde te zien is, die suggestie wel gewekt kunnen hebben. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.	De inrichtingstekeningen in de toelichting worden aangepast.
1D	Verzocht wordt het niet doortrekken van de Korte Bedde een definitief karakter te geven en te verwerken op de tekeningen, regels en in de beschrijvingen.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
Reclamant 2 (ontvangen op 4 januari 2024)			
2A	Reclamant geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend anders is dan de plannen die gepresenteerd zijn tijdens de omgevingsdialoog. Verzocht wordt een nieuwe bijeenkomst te organiseren om het plan toe te lichten.	Door de initiatiefnemers van het plan is in het kader van de omgevingsdialoog de plannen gepresenteerd. Daarin is onder meer inzicht gegeven in het aantal te realiseren woningen (20), de opzet van het plan en is in het verslag ook terug te lezen dat op dat moment de bebouwingshoogte nog definitief afgestemd moest worden met de gemeente, maar dat uitgegaan werd van woningen zoals meer voorkomen in Alphen, maximaal twee lagen plus kap.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		In het ontwerpbestemmingsplan is de situering van de woningen van met name het noordelijke plandeel gewijzigd ten opzichte van de plannen die tijdens de omgevingsdialoog zijn getoond. Een deel van de woningen stond oorspronkelijk met de zijkant naar de percelen aan de Korte Bedde, terwijl die woningen nu haaks op de percelen van de Korte Bedde staan. Qua bouwhoogtes zijn er geen woningen die hoger zijn dan wat verkondigd is tijdens de omgevingsdialoog (maximaal twee lagen met kap). Een deel van de woningen in het totale plan is ook lager dan twee bouwlagen met kap. Hoewel wij niet voor reclamant kunnen invullen wat zijn beleving is bij een ingrijpende wijziging, is voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeente in het beleid heeft gesteld voor het voeren van een omgevingsdialoog. Er is in dat opzicht geen noodzaak om een nieuwe bijeenkomst te organiseren. Bovendien is vervolgens de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan de volgende mogelijkheid voor (onder meer) omwonenden om te kunnen reageren op de beoogde plannen.	
2B	Het plan bevat bouwhoogtes van 10 meter terwijl de maximale bouwhoogtes aan de Korte Bedde maar 8 meter zijn.	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang	De goot- en bouwhoogte van de woningen direct naast Korte Bedde 1 worden aangepast.

		ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	
2C	De keuze voor de straatnaam Korte Bedde werkt verwarrend voor hulpdiensten en stemt ook niet overeen met het niet doortrekken van de Korte Bedde.	Zoals onder 2A weergegeven wordt de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken. Overigens bepaald de naam van een bestemmingsplan niet de straatnaam. Daar is afzonderlijke besluitvorming (op een later moment) voor noodzakelijk. Wij begrijpen dat de inrichtingstekeningen, waarin al wel de naam Korte Bedde te zien is, die suggestie wel gewekt kunnen hebben. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.	De inrichtingstekeningen in de toelichting worden aangepast.
2D	Verzocht wordt het niet doortrekken van de Korte Bedde een definitief karakter te geven en te verwerken op de tekeningen, regels en in de beschrijvingen.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen.	
--	--	---	--

		Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
Reclamant 3 (ontvangen op 4 januari 2024)			
3A	Reclamant geeft aan dat in de huidige inrichting van De Landerij de bewoners van de Korte Bedde gebruik maken van de Lange Bedde om naar de Baarleseweg te rijden. Daarnaast worden in de nabije toekomst nog 9 woningen gerealiseerd in het plan Lange Bedde (Entree Landerij). Dit betreft veel verkeer dat allemaal via de Lange Bedde moet rijden. Er zijn veel huishoudens met twee auto's, is er recent een B&B bij gekomen in de Korte Bedde en er wordt stelselmatig te hard gereden in de Lange Bedde. Een directe ontsluiting van de Korte Bedde naar de Baarleseweg vormt dus een uitgelezen kans om de verkeersstromen en de veiligheid van de Lange Bedde en de kruising met de Baarleseweg te verbeteren. Ook gezien de toegankelijk van de wijk voor hulpdiensten.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
3B	De realisatie van een directe aansluiting van de Korte Bedde op de Baarleseweg is ook een logische planologische uitkomst nu daar ook woningen gerealiseerd gaan worden. Het zorgt voor een extra ontsluiting van de wijk die de leefbaarheid en veiligheid verbetert en de kruising met de Lange Bedde/Baarleseweg ontlast.	Zie hiervoor de beantwoording onder 3A.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
3C	Het is niet geheel ondenkbaar dat er in de toekomst nog woningbouw ten westen van	Dit bestemmingsplan ziet alleen op de ontwikkeling van het bestemmingsplan Korte Bedde.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

	de Landerij zou kunnen komen. Ook in dat geval is een directe ontsluiting van de Korte Bedde op de Baarleseweg gewenst.		
Reclamant 4 (ontvangen op 5 januari 2024)			
4A	Reclamant geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend anders is dan de plannen die gepresenteerd zijn tijdens de omgevingsdialoog. Verzocht wordt een nieuwe bijeenkomst te organiseren om het plan toe te lichten.	Door de initiatiefnemers van het plan is in het kader van de omgevingsdialoog de plannen gepresenteerd. Daarin is onder meer inzicht gegeven in het aantal te realiseren woningen (20), de opzet van het plan en is in het verslag ook terug te lezen dat op dat moment de bebouwingshoogte nog definitief afgestemd moest worden met de gemeente, maar dat uitgegaan werd van woningen zoals meer voorkomen in Alphen, maximaal twee lagen plus kap. In het ontwerpbestemmingsplan is de situering van de woningen van met name het noordelijke plandeel gewijzigd ten opzichte van de plannen die tijdens de omgevingsdialoog zijn getoond. Een deel van de woningen stond oorspronkelijk met de zijkant naar de percelen aan de Korte Bedde, terwijl die woningen nu haaks op de percelen van de Korte Bedde staan. Qua bouwhoogtes zijn er geen woningen die hoger zijn dan wat verkondigd is tijdens de omgevingsdialoog (maximaal twee lagen met kap). Een deel van de woningen in het totale plan is ook lager dan twee bouwlagen met kap. Hoewel wij niet voor reclamant kunnen invullen wat zijn beleving is bij een ingrijpende wijziging, is voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeente in het beleid heeft gesteld voor het voeren van een omgevingsdialoog. Er is in dat opzicht geen noodzaak om een nieuwe bijeenkomst te organiseren. Bovendien is vervolgens de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan de volgende	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		mogelijkheid voor (onder meer) omwonenden om te kunnen reageren op de beoogde plannen.	
4B	Het plan bevat bouwhoogtes van 10 meter terwijl de maximale bouwhoogtes aan de Korte Bedde maar 8 meter zijn.	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	De goot- en bouwhoogte van de woningen direct naast Korte Bedde 1 worden aangepast.
4C	De keuze voor de straatnaam Korte Bedde werkt verwarrend voor hulpdiensten en stemt	Zoals onder 4D weergegeven wordt de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken. Overigens bepaald de naam van een bestemmingsplan	De inrichtingstekeningen in de toelichting worden aangepast.

	ook niet overeen met het niet doortrekken van de Korte Bedde.	niet de straatnaam. Daar is afzonderlijke besluitvorming (op een later moment) voor noodzakelijk. Wij begrijpen dat de inrichtingstekeningen, waarin al wel de naam Korte Bedde te zien is, die suggestie wel gewekt kunnen hebben. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.	
4D	Verzocht wordt het niet doortrekken van de Korte Bedde een definitief karakter te geven en te verwerken op de tekeningen, regels en in de beschrijvingen.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
Reclamant 5 (ontvangen op 5 januari 2024)			
5A	Reclamant geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend anders is dan de plannen die gepresenteerd zijn tijdens de omgevingsdialoog. Verzocht wordt een nieuwe bijeenkomst te organiseren om het plan toe te lichten.	Door de initiatiefnemers van het plan is in het kader van de omgevingsdialoog de plannen gepresenteerd. Daarin is onder meer inzicht gegeven in het aantal te realiseren woningen (20), de opzet van het plan en is in het verslag ook terug te lezen dat op dat moment de bebouwingshoogte nog definitief afgestemd moest worden met de gemeente, maar dat uitgegaan werd van woningen zoals meer voorkomen in Alphen, maximaal twee lagen plus kap. In het ontwerpbestemmingsplan is de situering van de woningen van met name het noordelijke plandeel gewijzigd ten opzichte van de	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		plannen die tijdens de omgevingsdialoog zijn getoond. Een deel van de woningen stond oorspronkelijk met de zijkant naar de percelen aan de Korte Bedde, terwijl die woningen nu haaks op de percelen van de Korte Bedde staan. Qua bouwhoogtes zijn er geen woningen die hoger zijn dan wat verkondigd is tijdens de omgevingsdialoog (maximaal twee lagen met kap). Een deel van de woningen in het totale plan is ook lager dan twee bouwlagen met kap. Hoewel wij niet voor reclamant kunnen invullen wat zijn beleving is bij een ingrijpende wijziging, is voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeente in het beleid heeft gesteld voor het voeren van een omgevingsdialoog. Er is in dat opzicht geen noodzaak om een nieuwe bijeenkomst te organiseren. Bovendien is vervolgens de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan de volgende mogelijkheid voor (onder meer) omwonenden om te kunnen reageren op de beoogde plannen.	
5B	Het plan bevat bouwhoogtes van 10 meter terwijl de maximale bouwhoogtes aan de Korte Bedde maar 8 meter zijn.	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen	De goot- en bouwhoogte van de woningen direct naast Korte Bedde 1 worden aangepast.

		direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	
5C	De keuze voor de straatnaam Korte Bedde werkt verwarrend voor hulpdiensten en stemt ook niet overeen met het niet doortrekken van de Korte Bedde.	Zoals onder 5D weergegeven wordt de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken. Overigens bepaald de naam van een bestemmingsplan niet de straatnaam. Daar is afzonderlijke besluitvorming (op een later moment) voor noodzakelijk. Wij begrijpen dat de inrichtingstekeningen, waarin al wel de naam Korte Bedde te zien is, die suggestie wel gewekt kunnen hebben. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.	De inrichtingstekeningen worden aangepast.
5D	Verzocht wordt het niet doortrekken van de Korte Bedde een definitief karakter te geven en te verwerken op de tekeningen, regels en in de beschrijvingen.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het	
--	--	---	--

		bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
Reclamant 6 (ontvangen op 15 januari 2024)			
6A	Met de reacties van omwonenden tijdens de omgevingsdialoog is niets gedaan, terwijl er ingrijpende veranderingen plaats vinden. Het blijft ook de vraag of een foldertje in de brievenbus voldoet.	Door de initiatiefnemers van het plan is in het kader van de omgevingsdialoog de plannen gepresenteerd. Daarin is onder meer inzicht gegeven in het aantal te realiseren woningen (20), de opzet van het plan en is in het verslag ook terug te lezen dat op dat moment de bebouwingshoogte nog definitief afgestemd moest worden met de gemeente, maar dat uitgegaan werd van woningen zoals meer voorkomen in Alphen, maximaal twee lagen plus kap. In het ontwerpbestemmingsplan is de situering van de woningen van met name het noordelijke plandeel gewijzigd ten opzichte van de plannen die tijdens de omgevingsdialoog zijn getoond. Een deel van de woningen stond oorspronkelijk met de zijkant naar de percelen aan de Korte Bedde, terwijl die woningen nu haaks op de percelen van de Korte Bedde staan. Qua bouwhoogtes zijn er geen woningen die hoger zijn dan wat verkondigd is tijdens de omgevingsdialoog (maximaal twee lagen met kap). Een deel van de woningen in het totale plan is ook lager dan twee bouwlagen met kap. Hoewel wij niet voor reclamant kunnen invullen wat zijn beleving is bij een ingrijpende wijziging, is voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeente in het beleid heeft gesteld voor het voeren van een omgevingsdialoog. Er is in dat opzicht geen noodzaak om een nieuwe bijeenkomst te organiseren. Bovendien is vervolgens de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan de volgende mogelijkheid voor (onder meer) omwonenden om te kunnen reageren op de beoogde plannen.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

6B	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de straatnaam Korte Bedde. De Korte Bedde moet niet doorgetrokken worden en het nieuwe gedeelte moet een andere straatnaam krijgen.	De naam van een bestemmingsplan bepaald niet de straatnaam. Daar is afzonderlijke besluitvorming (op een later moment) voor noodzakelijk. Wij begrijpen dat de inrichtingstekeningen, waarin al wel de naam Korte Bedde te zien is, die suggestie wel gewekt kunnen hebben. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.	De inrichtingstekeningen worden aangepast.
6C	Bij de aankoop van de woning van reclamant heeft reclamant een tekening gekregen waarin de ontsluiting is geregeld via de Lange Bedde per auto en via het Hazenbergpad met de fiets of te voet.	In het verleden is De Landerij inderdaad gebouwd met het feit dat de Korte Bedde niet doorgetrokken werd naar de Baarleseweg. Dat was destijds een gegeven en op basis daarvan zijn tekeningen gemaakt. Dit betekent niet dat er nu niet een nieuwe afweging gemaakt kan worden.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
6D	Verzocht wordt de afsluiting van de Korte Bedde definitief te maken en te verwerken in de regels en inrichtingstekeningen.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
6E	Er wordt in het ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde volledig aangesloten bij de bouwhoogtes van de Baarleseweg (goothoogte 7 meter, bouwhoogte 10 meter)	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het	De goot- en bouwhoogte van de woningen direct naast Korte Bedde 1 worden aangepast.

	terwijl de bouwhoogtes in de Korte Bedde lager zijn (goothoogte 4,5 meter, bouwhoogte 8 meter). Het is ook niet duidelijk gevisualiseerd wat er gebouwd gaat worden. Er wordt gesproken over bungalows, daar is een hoogte van 10 meter niet noodzakelijk.	verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	
6F	Er is al een omgevingsvergunning aangevraagd voor dit plan. Dit is raar aangezien het bestemmingsplan nog niet is goedgekeurd. Er kan de situatie ontstaan dat de bouw al gestart wordt zonder dat de bezwaren zijn afgehandeld.	Het staat een ieder vrij op elk moment een aanvraag omgevingsvergunning aan te vragen. In dit specifieke geval doet de ontwikkelaar dat met het risico dat dit bestemmingsplan nog niet vastgesteld is en nog niet onherroepelijk is. De aangevraagde omgevingsvergunning kan niet eerder verleend worden dan nadat het bestemmingsplan in werking is getreden. Dat is ongeacht op welk moment de omgevingsvergunning aangevraagd is. Bovendien zijn er rechtsmiddelen die exploitant zou kunnen aanwenden	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		om inwerkingtreding van het bestemmingsplan (en daarmee vergunningverlening op basis van dat bestemmingsplan) te voorkomen.	
6G	De bestemming van het te ontwikkelen perceel is op dit moment agrarisch, gelegen buiten de bebouwde kom. Bij het plan De Landerij waren er specifieke spelregels van toepassing (van hoog naar laag bouwen richting natuur, specifieke hoogtes van heggen, landschappelijke inpassing, aankoop bouwtitels). Daar is bij dit plan niets van terug te zien.	Het plan De Landerij was destijds gelegen in gebied wat aangemerkt werd als buitengebied. De ligging van het bestemmingsplan Korte Bedde is op grond van de provinciale regelgeving aangemerkt als gelegen binnen stedelijk gebied. Dat betekent dat geen sprake is van aanvullende landschappelijke bepalingen zoals dat bij ontwikkelingen in het buitengebied wel zo is.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
6H	Het elektriciteitsnet schiet op dit moment al tekort. Door Enexis is dit ook erkend. Hoe er bij het nieuwe plan mee omgegaan wordt is onbekend.	Dit betreft geen ruimtelijk relevant aspect waar in een bestemmingsplan aan getoetst dient te worden.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
6I	Hoe kan er al een stikstofonderzoek bij zitten terwijl nog niet duidelijk is wat er gebouwd gaat worden.	Op grond van de Wet natuurbescherming dient onderzocht te worden of er geen nadelige gevolgen zijn voor stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Dat is een aspect dat vooraf onderzocht moet worden om de haalbaarheid van het plan te verzekeren. Hieruit blijken geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
6J	Gevreesd wordt voor parkeeroverlast zowel tijdens als na de bouw van de woningen, aangezien er een krap parkeerbeleid is voor dit plan.	In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee de benodigde parkeerplaatsen geborgd worden. Daarnaast blijkt uit de inrichtingstekeningen dat het plan aan die normen kan voldoen. Dit voldoet daarmee aan het beleid dat de gemeente heeft voor parkeren.	Aan de planregels wordt een voorwaardelijke verplichting voor parkeren toegevoegd.

6K	Als gevolg van dit plan wordt planschade gevreesd ter grootte van €50.000,-. Er is nu namelijk sprake van een doodlopende straat waar weinig verkeer is en gespeeld kan worden.	Voor planschadeclaims geldt een afzonderlijke procedure waar reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan gebruik van kan maken.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Reclamant 7 (ontvangen op 18 januari 2024)			
7A	Reclamant geeft aan dat hij niet is uitgenodigd voor de omgevingsdialoog waardoor hij niet zijn zorgen heeft kunnen uiten. Er is hierdoor geen goede omgevingsdialoog gevoerd. Verzocht wordt reclamant als direct belanghebbende te bestempelen en als zodanig mee te nemen in de verdere planprocessen.	Voor de omgevingsdialoog is door de initiatiefnemers van het plan gekozen de direct aangrenzende percelen/woningen uit te nodigen voor een informatiebijeenkomst. De reden dat reclamant niet werd uitgenodigd zit in het feit dat uit de uitgevoerde onderzoeken bleek dat het plan geen belemmeringen oplevert voor het bedrijf van reclamant. Met reclamant is vervolgens naar aanleiding van deze zienswijze overleg gevoerd.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
7B	In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is voor het bedrijventerrein niet uitgegaan van de juiste milieucategorieën. Voor de percelen van reclamant geldt een specifieke aanduiding “staalconstructiebedrijf”. Deze functie heeft een hogere milieucategorie en dus grotere richtafstanden dan waar in het ontwerpbestemmingsplan van uitgegaan wordt.	In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 5.2) en bijlage 3 bij de toelichting is ingegaan op de ligging van het bestemmingsplan ten opzichte van het bedrijventerrein. In de afbeelding op pagina 25 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en afbeelding 3 in paragraaf 3.3.1 van bijlage 3 bij de toelichting zijn de milieucategorieën op het bedrijventerrein weergegeven. Gebleken is dat dit geen volledige weergave oplevert van de op het bedrijventerrein aanwezige functies en meer in het specifiek het bedrijf van reclamant. Voor het bedrijf van reclamant geldt namelijk in algemene zin een bedrijfsbestemming tot en met milieucategorie 2. Aanvullend is voor een deel van het perceel ook een aanduiding “staalconstructiebedrijf” opgenomen. Dit betreft een milieucategorie 3.2. Dit bleek niet uit de hiervoor genoemde afbeeldingen en daarbij horende motivatie.	De toelichting en bijlage 3 bij de toelichting worden aangepast.

Om die reden is het onderzoek “bedrijven en milieuzonering” dat als bijlage 3 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd geactualiseerd. De eerder genoemde afbeelding wordt vervangen door een afbeelding waar het staalconstructiebedrijf van reclamant wel in benoemd wordt, zoals hieronder weergegeven.



Ook in de motivatie wordt de tekst aangepast aan de situatie van het staalconstructiebedrijf. De bestaande tekst zoals hieronder weergegeven wordt aangevuld met de rood weergegeven tekst:

De percelen aangeduid met nummer 1 en 3 zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. De percelen met nummer 2 zijn bestemd voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.1, waarvoor een richtafstand van 30 meter geldt. De percelen met kadastrale nummers 3977 en 3728 (op de afbeelding weergegeven als nummer 4) zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 2, echter heeft deze ook de

functieaanduiding “specifieke vorm van bedrijf, staalconstructiebedrijf” waardoor deze getoetst moet worden aan categorie 3.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. Op grotere afstand zijn tevens bedrijven aanwezig met een milieucategorie tot en met 3.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter, maar op basis van ruimtelijke scheiding zijn deze percelen echter niet relevant voor onderhavige planontwikkeling.

Daarnaast wordt in bijlage 3 bij de toelichting ook afbeelding 4 ontvangen door onderstaande afbeelding. Hier is het meest roze gebied ook over het perceel van het staalconstructiebedrijf heen gelegd.



Per saldo levert dit geen andere conclusie op. De geplande woningen zijn buiten de genoemde richtafstanden gelegen, waardoor de aanwezige bedrijven niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering.

(in bovenstaande afbeelding is nog een oudere planopzet weergegeven, maar dat doet niet af aan de hier getrokken conclusies. De maatgevende woningen zijn immers niet gewijzigd)

7C	Verzocht wordt in de toelichting van het bestemmingsplan specifiek in te gaan op de situatie van het staalconstructiebedrijf. Eventuele gevolgen voor de bedrijfsvoering dienen benoemd te worden, op het moment dat de bedrijfsvoering in gevaar komt wordt verzocht het bestemmingsplan niet vast te stellen.	Zie hiervoor primair de beantwoording zoals genoemd onder 7B en de opgenomen aanpassingen in hoofdstuk 5 van deze nota. Aanvullend is in een gesprek door reclamant aangegeven wat dit betekent voor eventuele plannen op het buitenterrein dat nu als milieucategorie 2 bestemd is. In onderstaande afbeelding is de richtafstand van 50 meter (uitgaande van milieucategorie 3.2) weergegeven gerekend vanaf de nieuw beoogde woningen.  Daaruit volgt wederom dat de huidige bedrijfsvoering niet belemmerd zal worden. Ook als reclamant activiteiten in een hogere milieucategorie zou willen uitvoeren (waarvoor dan nog wel planologische medewerking gevraagd en ruimtelijk onderbouwd moet worden) is het	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
----	--	---	---

		bestemmingsplan Korte Bedde slechts voor een klein deel van het terrein beperkend. <i>(in bovenstaande afbeelding is nog een oudere planopzet weergegeven, maar dat doet niet af aan de hier getrokken conclusies. De maatgevende woningen zijn immers niet gewijzigd)</i>	
7D	Vanuit de projectontwikkelaar ziet reclamant graag garanties dat kopers van de toekomstige woningen worden gewezen op het feit dat men in een gebied gaat wonen waar aan de overzijde van de Baarleseweg sprake is van bedrijvigheid met bijbehorende overlast. Verzocht wordt de ontwikkelaar op te dragen in gesprek te gaan met reclamant.	De ontwikkelaar is op initiatief van de gemeente met reclamant in overleg getreden. Tussen reclamant en initiatiefnemer zijn onderlinge afspraken gemaakt.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Reclamant 8 (ontvangen op 18 januari 2024)			
8A	Als belanghebbende bij de verkeerssituatie van de Lange Bedde vindt reclamant het teleurstellend niet uitgenodigd te zijn voor de omgevingsdialoog. Ook bevreemd het reclamant dat de gemeente zelf niet aanwezig was bij de informatiebijeenkomst.	Voor de omgevingsdialoog is door de initiatiefnemers van het plan gekozen de direct aangrenzende percelen/woningen uit te nodigen voor een informatiebijeenkomst. De inschatting op dat moment was dat bewoners van de Lange Bedde geen direct belang hadden bij dit plan. Door de ontstane discussie over het wel of niet doortrekken van de Korte Bedde is pas nadien gebleken dat een aantal bewoners van de Lange Bedde daar zelf anders over denken. Dat doet echter niets af aan het feit dat de omgevingsdialoog op de juiste wijze is gevoerd. Het is ook gebruikelijk dat de gemeente zelf niet aanwezig is bij de omgevingsdialoog.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

8B	Reclamant geeft aan het vreemd te vinden dat de Korte Bedde niet doorgetrokken wordt, terwijl hier juist grote noodzaak toe is. Er is steeds meer verkeer op de Lange Bedde (vaak met hoge snelheid) terwijl ook hier sprake is van fietsende en spelende kinderen. Daarnaast is er een B&B bijgekomen in de Korte Bedde, met bijbehorende verkeersstromen. Daarnaast is het bij calamiteiten beter om ook de Korte Bedde open te houden. Het alternatief (Het Bunder) is namelijk erg smal.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
----	---	--	--

		autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
8C	Het is vreemd om het plan uit 2011 betreffende de ontsluiting van de Korte Bedde op basis van twee ingezonden brieven te schrappen.	Zie hiervoor de beantwoording onder 8B.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Reclamant 9 (ontvangen op 18 januari 2024)			
9A	Reclamant geeft aan dat hij niet is uitgenodigd voor de omgevingsdialoog waardoor hij niet zijn zorgen heeft kunnen uiten, terwijl hij ook belanghebbende is. Reclamant beschikt dus ook niet over alle informatie rondom deze omgevingsdialoog.	Voor de omgevingsdialoog is door de initiatiefnemers van het plan gekozen de direct aangrenzende percelen/woningen uit te nodigen voor een informatiebijeenkomst. De inschatting op dat moment was dat bewoners van de Lange Bedde geen direct belang hadden bij dit plan. Door de ontstane discussie over het wel of niet doortrekken van de Korte Bedde is pas nadien gebleken dat een aantal bewoners van de Lange Bedde daar zelf anders over denken. Dat doet echter niets af aan het feit dat de omgevingsdialoog op de juiste wijze is gevoerd. Het is ook gebruikelijk dat de gemeente zelf niet aanwezig is bij de omgevingsdialoog.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

9B	Het is vreemd dat de eis om de Korte Bedde door te trekken naar aanleiding van de informatieavond is ingetrokken. Het is ook altijd de bedoeling geweest om de Korte Bedde door te trekken. Al in 2010/2011 hebben de gemeente en de ontwikkelaar van De Landerij geprobeerd om de direct toegang van de Korte Bedde naar de Baarleseweg mogelijk te maken. Destijds is dat niet gelukt, maar nu is alsnog het moment om dat mogelijk te maken.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
----	--	--	--

		autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
9C	Op dit moment gaat er al veel verkeer door de Lange Bedde vanuit de omgeving (Korte Bedde, Het Bunder en de Molenwijk), waarbij er vaak te hard wordt gereden. Bovendien hebben de meeste woningen in de Korte Bedde twee of meer auto's en is er ook nog een B&B bijgekomen. Daarnaast wordt aan de Lange Bedde ook nog het plan Entree Landerij gerealiseerd. Dat levert meer verkeersbewegingen op dan waar in het plan voor De Landerij op is gerekend.	Zoals onder 9B is weergegeven zal de Korte Bedde doorgetrokken worden naar de Baarleseweg voor alle verkeer. Daarnaast is bij het plan Entree Landerij (bestemmingsplan Lange Bedde te Alphen) onderbouwd dat het toevoegen van die 9 woningen past binnen de bestaande verkeersstructuren. Dat geldt ook voor het nu voorliggende bestemmingsplan Korte Bedde.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

9D	Reclamant wijst er op dat gezien de stedenbouwkundige uitgangspunten die gehanteerd voor De Landerij het doortrekken van de Korte Bedde niet meer dan logisch is. Vanaf de Baarleseweg loopt de Lange Bedde namelijk wijd uit met een doorzicht naar het buitengebied. De Korte Bedde is, behalve de ontbrekende aansluiting op de Baarleseweg, op dezelfde wijze gerealiseerd. 	Zoals onder 9B is weergegeven zal de Korte Bedde doorgetrokken worden naar de Baarleseweg voor alle verkeer.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
9E	Het is ook niet ondenkbaar dat er in de toekomst op de gronden ten westen van De Landerij nog een uitbreiding plaats zal vinden. Ook in zo'n scenario is het meer dan logisch om de Korte Bedde door te trekken.	Dit bestemmingsplan ziet alleen op de ontwikkeling van het bestemmingsplan Korte Bedde. Van woningbouw aan de westzijde van De Landerij is op dit moment geen sprake.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
9F	Ook vanuit verkeersveiligheid is het logisch de Korte Bedde door te trekken. Om die reden is ook de Hazenberg aangesloten op de Baarleseweg en is dit geen doodlopende weg. Hetzelfde gaat op voor de Korte Bedde.	Zoals onder 9B is weergegeven zal de Korte Bedde doorgetrokken worden naar de Baarleseweg voor alle verkeer.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

9G	Op de inrichtingstekeningen in de toelichting van het bestemmingsplan lijkt de Korte Bedde ook doorgetrokken te worden alleen is niet helemaal duidelijk wat het grijze blokje ter hoogte van de aansluiting met de Korte Bedde betekent.	Zoals onder 9B is weergegeven zal de Korte Bedde doorgetrokken worden naar de Baarleseweg voor alle verkeer.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Reclamant 10 (ontvangen op 22 januari 2024)			
10A	Het ontwerpbestemmingsplan sluit niet uit dat de Korte Bedde doorgetrokken wordt naar de Baarleseweg. Er zijn geen aanvullende juridisch bindende documenten opgenomen (bijv. stedenbouwkundig plan of beeldkwaliteitsplan) in de regels van het bestemmingsplan. Verzocht wordt de weg niet door te trekken en dit juridisch bindend te regelen in het bestemmingsplan.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
10B	De invulling van de beoogde woningen direct langs de Baarleseweg zijn logisch. Voor de daar achter gelegen woningen ontbreekt een logische stedenbouwkundige visie. Met name de hoogte van de vrijstaande woning direct naast Korte Bedde 1 wijkt te veel af van de hoogtebepalingen van de woningen in de directe omgeving. Verzocht wordt dit aan te passen. Daarnaast wordt verzocht de	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter	De maximale bebouwingshoogte wordt aangepast.

	stedenbouwkundige opzet van het plan te herbeoordelen nu dit afbreuk doet aan de beeldkwaliteit van het plan De Landerij.	hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat wij met reclamant van mening zijn dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	
Reclamant 11 (ontvangen op 22 januari 2024)			
11A	Het doortrekken van de Korte Bedde levert meer doorgaande verkeersbewegingen op bij de woning van reclamant. Hierdoor neemt de rust en veiligheid af, terwijl reclamant daar vanwege de rust, landelijkheid en veiligheid voor hun 4 kinderen is komen wonen. Reclamant stelt voor om de weg niet door te trekken voor autoverkeer, maar door een versmalling of barrière alleen door te trekken voor fiets en wandel verkeer. Dit geeft ook de nieuwe bewoners extra rust en een veilig stukje straat.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen. Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
--	--	---	--

11B	Reclamant uit zijn zorgen over de bouwhoogtes in het ontwerpbestemmingsplan. Een bouwhoogte van 10 meter betekent dat deze nieuwe woningen direct inkijk hebben over alle achtertuinen van de woningen aan de Korte Bedde. Er werd tijdens de inloopavond verteld dat het om bungalows zou gaan, maar daar is in het bestemmingsplan niets van terug te zien. Daarnaast staan de opgenomen bouwhoogtes in het ontwerpbestemmingsplan niet in verhouding tot de lagere bouwhoogtes van De Landerij waar een landschappelijk karakter te waarborgen.	Voor de bouwhoogtes binnen het plan is in hoofdlijn aangesloten bij de bebouwingsbepalingen die het bestemmingsplan voor het gehele dorp Alphen ook gelden. Voor de woningen direct grenzend aan de Baarleseweg geldt een maximale goothoogte van 7 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter. De overige woningen in het zuidelijke plandeel hebben lagere hoogtes. Dit kan inderdaad betekenen dat vanuit de woningen die voorzien zijn langs de Baarleseweg aan de achterzijde over de andere nieuwe woningen heen gekeken wordt en men uitkijkt op de achtertuinen van de woningen aan deze zijde van de Korte Bedde. Het betreft echter een kortste afstand van nog altijd zo'n 25 meter tussen de nieuwe te realiseren woningen aan de Baarleseweg en de eerste achtertuin aan de Korte Bedde. Dat is nog altijd een ruime afstand. Bovendien is nu eenmaal sprake van een ligging binnen een dorpskern, waar nu eenmaal sprake kan zijn van andere bebouwing in de omgeving.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
11C	De naam van het bestemmingsplan is verwarrend omdat deze primair niet gaat over de Korte Bedde, maar over percelen tussen de Korte Bedde en de Baarleseweg.	Een bestemmingsplan moet nu eenmaal een naam hebben, dat heeft verder geen invloed op de inhoud van het bestemmingsplan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Reclamant 12 (ontvangen op 22 januari 2024)			
12A	Reclamant geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan ingrijpend anders is dan de plannen die gepresenteerd zijn tijdens de omgevingsdialoog. Verzocht wordt een nieuwe bijeenkomst te organiseren om het plan toe te lichten.	Door de initiatiefnemers van het plan is in het kader van de omgevingsdialoog de plannen gepresenteerd. Daarin is onder meer inzicht gegeven in het aantal te realiseren woningen (20), de opzet van het plan en is in het verslag ook terug te lezen dat op dat moment de bebouwingshoogte nog definitief afgestemd moest worden met de	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		gemeente, maar dat uitgegaan werd van woningen zoals meer voorkomen in Alphen, maximaal twee lagen plus kap. In het ontwerpbestemmingsplan is de situering van de woningen van met name het noordelijke plandeel gewijzigd ten opzichte van de plannen die tijdens de omgevingsdialoog zijn getoond. Een deel van de woningen stond oorspronkelijk met de zijkant naar de percelen aan de Korte Bedde, terwijl die woningen nu haaks op de percelen van de Korte Bedde staan. Qua bouwhoogtes zijn er geen woningen die hoger zijn dan wat verkondigd is tijdens de omgevingsdialoog (maximaal twee lagen met kap). Een deel van de woningen in het totale plan is ook lager dan twee bouwlagen met kap. Hoewel wij niet voor reclamant kunnen invullen wat zijn beleving is bij een ingrijpende wijziging, is voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeente in het beleid heeft gesteld voor het voeren van een omgevingsdialoog. Er is in dat opzicht geen noodzaak om een nieuwe bijeenkomst te organiseren. Bovendien is vervolgens de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan de volgende mogelijkheid voor (onder meer) omwonenden om te kunnen reageren op de beoogde plannen.	
12B	Het plan bevat bouwhoogtes van 10 meter terwijl de maximale bouwhoogtes aan de Korte Bedde maar 8 meter zijn.	De locatie van het bestemmingsplan Korte Bedde is gelegen tussen De Landerij en de Baarleseweg in. Daar waar De Landerij direct grenst aan het buitengebied, is bij bestemmingsplan Korte Bedde sprake van een ligging in een meer bebouwde omgeving. Die ligging verklaart ook het verschil in hoogtebepalingen. Om die reden is voor bestemmingsplan Korte Bedde in eerste instantie in hoofdzaak aangesloten bij de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan voor gehele kom van Alphen. En daarbij moet nog opgemerkt worden dat niet alle woningen	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		in het plan Korte Bedde een maximale bouwhoogte van 10 meter hebben. Zowel in het noordelijke als het zuidelijke plandeel zijn ook lagere maatvoeringen opgenomen waardoor een betere overgang ontstaat naar de bestaande woningen van De Landerij. Daarbij merken wij op dat de opgenomen hoogte van de beoogde vrijstaande woningen direct naast het perceel Korte Bedde 1 een te grote overgang vormt. Om die reden worden de hoogtebepalingen voor deze woning aangepast naar een maximale bouwhoogte van 7 meter. Overigens is binnen de locatie voor De Landerij ook sprake van een variatie in hoogtebepalingen. De woningen gelegen in het midden van de ontwikkeling, dus niet direct grenzend aan het buitengebied, hebben een maximale goot- en nokhoogte van 8 meter terwijl de woningen aan de randen een maximale goothoogte van 4,5 meter en een bouwhoogte van 8 meter hebben.	
12C	De keuze voor de straatnaam Korte Bedde werkt verwarrend voor hulpdiensten en stemt ook niet overeen met het niet doortrekken van de Korte Bedde.	Een bestemmingsplan staat los van een straatnaam. Voor het bepalen van een straatnaam moet een straatnaambesluit genomen worden. Een bestemmingsplan heeft daar geen invloed op. Wij begrijpen dat de inrichtingstekeningen, waarin al wel de naam Korte Bedde te zien is, die suggestie wel gewekt kunnen hebben. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit aangepast.	De inrichtingstekeningen worden aangepast.
12D	Verzocht wordt het niet doortrekken van de Korte Bedde een definitief karakter te geven en te verwerken op de tekeningen, regels en in de beschrijvingen.	In de huidige situatie worden de woningen aan de Korte Bedde, onderdeel uitmakend van De Landerij, aangesloten op de Baarleseweg via de Lange Bedde. De Lange Bedde start vanaf de Baarleseweg gezien als reguliere woonstraat en krijgt richting het westen een steeds wijder profiel. Aan het einde van de Lange Bedde is daarnaast (aan Het Bunder) een perceel onbebouwd gelaten zodat vanuit de Lange Bedde ook sprake	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		is van een zichtlijn naar het buitengebied toe. De Korte Bedde is op dezelfde wijze ingericht, met dien verstande dat de Korte Bedde niet direct aangesloten is op de Baarleseweg. Bij deze planontwikkeling is vanaf het begin (medio 2019) de voorwaarde gesteld dat de Korte Bedde doorgetrokken dient te worden. De planontwikkeling is op dat uitgangspunt gebaseerd. Bij de omgevingsdialoog en vervolgens bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is door diverse bewoners van de Korte Bedde verzocht de Korte Bedde niet voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Tegelijkertijd zijn er ook zienswijzen ingediend waarin gevraagd wordt om de Korte Bedde wel voor alle verkeer door te trekken naar de Baarleseweg. Om deze redenen is opnieuw beoordeeld of de Korte Bedde voor alle verkeer doorgetrokken wordt. Vooropgesteld geldt dat een bestemmingsplan geen weginrichting of verkeersmaatregelen regelt. Binnen een verkeersbestemming zijn in principe alle weginrichtingen inclusief bijbehorende parkeerplaatsen/groenvoorzieningen mogelijk. Gezien de wijze waarop zowel de Korte Bedde als de Lange Bedde zijn opgezet is het een logische stap om de Korte Bedde door te trekken naar de Baarleseweg. Het uitgangspunt is daarbij om een weg open te stellen voor alle vormen van verkeer. Specifieke maatregelen toepassen, zoals het plaatsen van een paaltje of het aanbrengen van een wegversmalling om bijvoorbeeld autoverkeer te weren, wordt dan in principe pas gedaan als daar een specifieke verkeerskundige aanleiding toe is. Die zijn hier niet aanwezig. Het gaat immers om een beperkt aantal verkeersbewegingen, het doortrekken van de Korte Bedde zal niet leiden tot een grote wijziging van de bestaande verkeersstromen.	
--	--	--	--

		Alles overwegende zal de opgenomen verkeersbestemming in het bestemmingsplan gehandhaafd worden. Daarbij zal de beoogde inrichting van deze weg, die dus strikt genomen niet in het bestemmingsplan geregeld wordt, dusdanig zijn dat alle verkeer daar gebruik van kan maken.	
Reclamant 13 (ontvangen op 22 januari 2024)			
13A	De gemeente Alphen-Chaam beschikt niet over de juiste ruimtelijke ordening waar ook de initiatiefnemer van het plan Korte Bedde zich niet aan gehouden heeft. De gemeente Alphen-Chaam heeft toegegeven dat abusievelijk de bestemmingen van het perceel van reclamant verwijderd hebben. Hiermee is sprake van een onrechtmatige daad.	De gemeente Alphen-Chaam heeft met het vaststellen van bestemmingsplan “Kom Alphen” op 17 december 2009 per abuis de woonbestemming van het object Baarleseweg 56a gewijzigd naar een bestemming Tuin-2. In het in procedure zijnde ontwerpbestemmingsplan “Paraplubestemmingsplan Alphen-Chaam 2023” is het object Baarleseweg 56a meegenomen en is beoogd weer een woonbestemming op te nemen. Wat daar ook van zij, een woonbestemming voor het object Baarleseweg 56a vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan en vice versa. Daarnaast maakt het perceel van reclamant geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
13B	De gemeente heeft een paraplubestemmingsplan in procedure gebracht, waarin de locatie van reclamant is meegenomen. Het college weigert Baarleseweg 56b te erkennen als zelfstandig object, waardoor ook alle rechten ontnomen worden die aan een bouwbesluit toebehoort, zoals een eigen ontsluitingsweg voor Baarleseweg 56b.	Voor het object Baarleseweg 56b wenst reclamant een bedrijfsbestemming opgenomen te zien, ter legalisatie van de bedrijfsactiviteiten die reclamant daar uitvoert. Vooropgesteld geldt dat de bedrijfsactiviteiten daar niet toegestaan zijn. Het college heeft daarnaast een aanvraag omgevingsvergunning die zag op de legalisatie van de bedrijfsactiviteiten geweigerd. Vervolgens is een voornemen tot handhaving bekend gemaakt. De bedrijfsactiviteiten zijn dus nog steeds niet toegestaan. Met strijdig planologisch gebruik hoeft geen rekening te worden gehouden in de ruimtelijke motivatie voor in dit geval het ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.

		Het feit dat kadastraal sprake is van twee percelen (Baarleseweg 56a en 56b) maakt voorgaande beoordeling niet anders. Evenmin kunnen wij reclamant niet volgen in de redenatie dat een ontsluitingsweg voor Baarleseweg 56b (nota bene over eigendommen van derden) toegestaan zou moeten worden.	
13C	Het bestemmingsplan is een van de grootste fundering taken van de gemeente. Deze fundering is rot en zal eerst hersteld moeten worden, voordat men kan ontwikkelen. Eerst zal dus de situatie met betrekking tot Baarleseweg 56a/b hersteld moeten worden. En mocht er wel doorgegaan worden met het plan Korte Bedde, dan wel met een aansluitingsweg voor Baarleseweg 56b.	Zoals bij 13A en 13B is aangegeven hebben de ontwikkelingen op de percelen Baarleseweg 56a en 56b geen nadelige invloed op het ontwerpbestemmingsplan Korte Bedde. Evenmin kan dit betekenen dat een toegangsweg toegestaan moet worden.	Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Reclamant 14 (ontvangen op 22 december 2023)			
14A	Zoals in hoofdstuk 3 van deze nota is aangegeven is deze zienswijze digitaal ingediend. Het indienen van een zienswijze op een ontwerpbestemmingsplan kan alleen schriftelijk of via een mondelinge zienswijze. De indiener van de zienswijze is hier bij e-mail van 30 januari 2024 op gewezen, waarbij de mogelijkheid is geboden dit gebrek alsnog te herstellen. Daarnaast is op 29 januari 2024, 30 januari 2024 en 19 februari 2024 telefonisch contact gezocht met reclamant. De indiener van de zienswijze heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid dit gebrek te herstellen. De zienswijze is niet-ontvankelijk.		Deze reactie leidt niet tot aanpassingen.
Provincie Noord-Brabant (ontvangen op 15 januari 2024)			
15A	Gereageerd wordt op het voorontwerpbestemmingsplan Korte Bedde. Uit de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat aandacht is besteed aan regionale afspraken	Vooropgesteld geldt dat nu sprake is van een ontwerpbestemmingsplan dat op 12 december 2023 ter inzage is gelegd. Het voorontwerpbestemmingsplan is op 12 april 2023 al aangeboden aan provincie. Destijds is niet gereageerd door de provincie.	De planopzet van het bestemmingsplan wordt aangepast. Dit betekent dat er wijzigingen aan de verbeelding en regels

	met betrekking tot de woningbouwopgave, zoals bijvoorbeeld het realiseren van meer betaalbare woningen. In het plan zijn geen huurwoningen opgenomen. Gezien de ligging van het plangebied, acht de provincie het niet ondenkbaar dat er meer woningen gerealiseerd zouden kunnen worden.	Het voorliggende bestemmingsplan kent al een lange looptijd. De totstandkoming van de planopzet zoals die in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen dateerde al van voor de totstandkoming van de woondeal. Al op 4 april 2019 is door het college van burgemeester en wethouders het principebesluit genomen om voor de locatie tussen Baarleseweg 60a en 64 (het zuidelijke plandeel in het ontwerpbestemmingsplan) in te stemmen met een herontwikkeling naar woningbouw. Later is het noordelijke plandeel (Baarleseweg 58/58c) ook onderdeel gaan uitmaken van de planontwikkeling. Op 14 september 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders een positief principebesluit genomen over de beide plandelen. Dit vormde de basis voor het opstellen van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken. Tegelijkertijd is de gemeente zich bewust van het belang om meer betaalbare woningen te realiseren. Om die reden is de opzet van het plan nogmaals bekeken. Daarbij weegt mee dat de locatie opgesloten ligt tussen de Baarleseweg en de ruimte-voor-ruimte-locatie De Landerij. De bebouwing aan de Baarleseweg kenmerkt zich met name door vrijstaande woningen en twee-onder-kapwoningen. Het toevoegen van andere type woningen, zoals rijwoningen, zou hier niet passen in het straatbeeld. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de omgeving van het plangebied, daar is over het algemeen geen sprake van hoge bebouwingsdichtheden, waardoor te veel intensiveren niet gewenst is. Per saldo leidt dit tot de volgende planaanpassing: - In het noordelijke plandeel worden twee twee-onder-een-kapwoningen vervangen door vier aaneengesloten in de categorie betaalbaar;	worden aangebracht. Daarnaast wordt in de toelichting een actuele inrichtingstekening opgenomen.
--	--	---	---

		- In het zuidelijke plandeel worden drie aangesloten woningen (bungalows) vervangen door vijf aaneengesloten woningen in de categorie betaalbaar. De verdeling over het gehele bestemmingsplan is dan als volgt: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Aantal betaalbaar</th><th>Totaal aantal</th><th>Percentage</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plandeel noord</td><td>4</td><td>12</td><td>33%</td></tr> <tr> <td>Plandeel zuid</td><td>5</td><td>12</td><td>42%</td></tr> <tr> <td>Totaal</td><td>9</td><td>24</td><td>38%</td></tr> </tbody> </table> Hiermee wordt ons inziens tegemoetgekomen aan de inspanningsverplichting zoals opgenomen in de regionale woondeal. Dit is ook het maximale wat het plan toelaat. Nog meer betaalbare woningen toevoegen zou betekenen dat er een te grote claim gelegd wordt op het toekomstig openbaar gebied (bijvoorbeeld voor wat betreft parkeren) of dat stedenbouwkundige uitgangspunten geweld aangedaan zouden worden. Met voornoemde planaanpassing is sprake van een evenwichtig programma waarin meerdere doelgroepen aan bod kunnen komen. Naast het toevoegen van betaalbare woningen, bevat het plan ook woningtypes die aantrekkelijk zijn voor senioren (één laag met kap) en (doorstromende) gezinnen.		Aantal betaalbaar	Totaal aantal	Percentage	Plandeel noord	4	12	33%	Plandeel zuid	5	12	42%	Totaal	9	24	38%	
	Aantal betaalbaar	Totaal aantal	Percentage																
Plandeel noord	4	12	33%																
Plandeel zuid	5	12	42%																
Totaal	9	24	38%																

5. Lijst van (ambtshalve) wijzigingen

De volgende wijzigingen worden bij vaststelling doorgevoerd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:

- Naar aanleiding van overleg en zienswijzen:

Toelichting:

- Wijziging 1: in de plantoelichting en de bijbehorende bijlagen worden de meest actuele inrichtingstekeningen toegevoegd zoals hieronder weergegeven. Daarnaast wordt het aantal woningen overal in de toelichting vervangen aangepast van 20 naar 24 woningen en wordt overal in de toelichting beschreven dat de Korte Bedde wordt aangesloten op Baarleseweg voor alle verkeer.



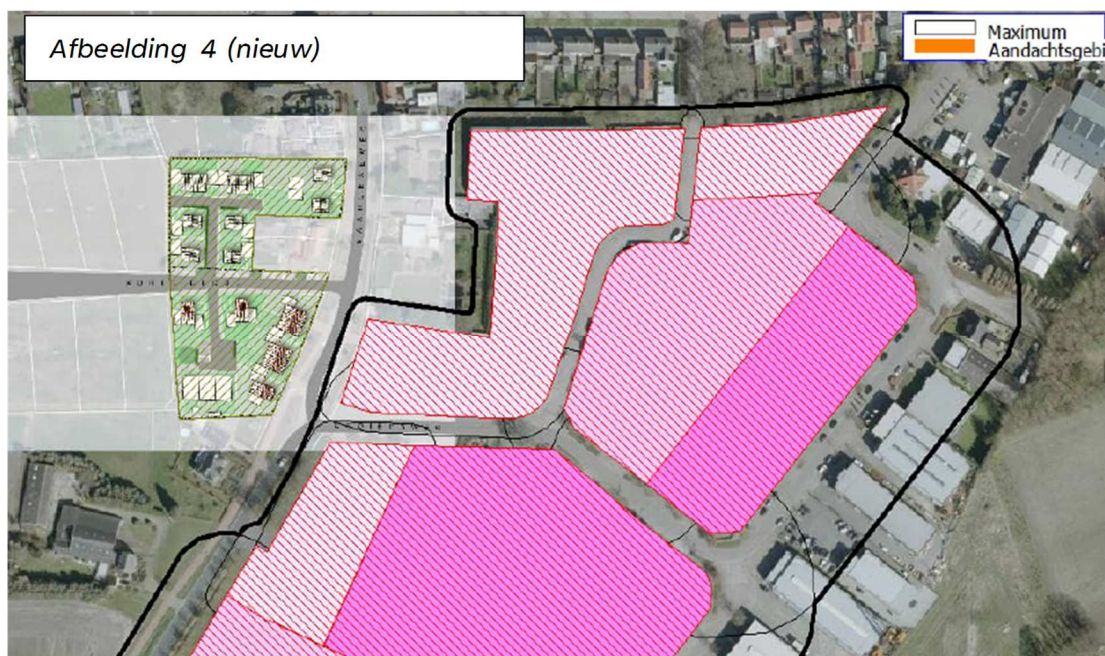
- Wijziging 2: paragraaf 3.1 wordt aangepast aan de hand van het meest recente planvoornemen.
- Wijziging 3 (bedrijven en milieuzonering):
 - o De afbeelding op pagina 25 van de toelichting en afbeelding 3 in bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt vervangen door onderstaande afbeelding:



- o Op pagina 25 van de toelichting wordt in de onderstaande alinea de rode tekst ingevoegd:
De percelen aangeduid met nummer 1 en 3 zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. De percelen met nummer 2 zijn bestemd voor bedrijven tot en met milieucategorie 3.1, waarvoor een richtafstand van 30 meter geldt. De percelen met kadastrale nummers 3977 en 3728 (op de afbeelding weergegeven als nummer 4) zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 2, echter heeft deze ook de functieaanduiding "specifieke vorm van bedrijf, staalconstructiebedrijf" waardoor deze getoetst moet worden aan categorie 3.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. Op grotere afstand

zijn tevens bedrijven aanwezig met een milieucategorie tot en met 3.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter, maar op basis van ruimtelijke scheiding zijn deze percelen echter niet relevant voor onderhavige planontwikkeling.

- o Daarnaast wordt in bijlage 3 bij de toelichting afbeelding 4 ontvangen door onderstaande afbeelding. Hier is het meest roze gebied ook over het perceel van het staalconstructiebedrijf heen gelegd.



- o Bijlage 3 bij de toelichting ("onderzoek bedrijven en milieuzonering") wordt vervangen door de als bijlage 1 bij deze nota opgenomen bijlage.
- Wijziging 4: in paragraaf 5.9 van de toelichting wordt de tekst onder "Verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2020-2024" vervangen door de volgende tekst:

Het waterbeleid van de gemeente Alphen-Chaam is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2020-2024.

In het waterbeleid zijn de zorgplichten uit de Waterwet verder ingevuld. Het gemeentelijke waterbeleid schrijft onder meer voor dat stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater op een deugdelijke manier moeten worden ingezameld, geborgen, getransporteerd en/of lokaal gezuiverd. Alle nieuwe nieuwbouw- en herstructureringsprojecten dienen in principe hydrologisch neutraal te worden uitgevoerd waarbij de wettelijke voorkeursvolgorden gehanteerd worden. Hemelwater wordt daarom, ook als er geen toename is van het verhard oppervlak, bij voorkeur in de bodem geïnfiltreerd en schoon gehouden.

Bij vervanging geldt een bergingsnorm van minimaal 7 mm (7 liter per m² of 70 m³ per hectare) voor het vernieuwd verhard oppervlak. Voor de toename van het toekomstige aangesloten verhard oppervlak (daken en verharding) geldt conform het gemeentelijke beleid een norm van minimaal 78 mm voor het nieuwe verhard oppervlak.

Geohydrologisch onderzoek

Voldoende inzicht in de bodem en grondwaterpeilen is noodzakelijk voor het ontwerp van een duurzaam watersysteem. Daarom wordt het meten van grondwaterstanden gedurende minimaal een kwartaal, het opstellen van bodemprofielen en uitvoeren van doorlatendheidsproeven verplicht. Een richtlijn voor het geohydrologische onderzoek is de module C2500 van stichting Rioned. Het uitvoeren van dit geohydrologisch onderzoek wordt via een planregel in de regels van dit bestemmingsplan geborgd.

De tekst onder de kop “watertoets” wordt vervangen door de tekst zoals opgenomen als bijlage 2 bij deze nota.

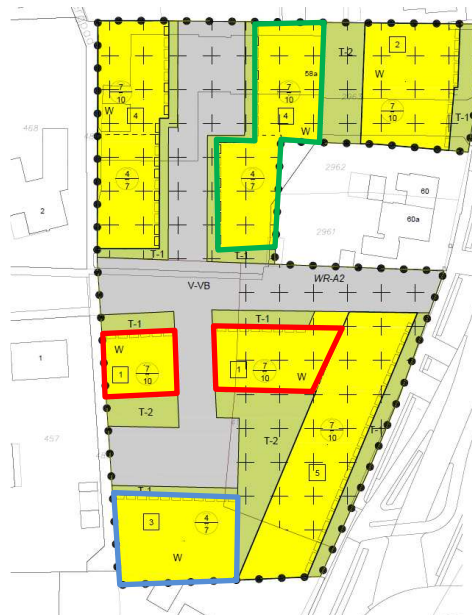
- Wijziging 5: bijlage 10 (stikstofonderzoek) bij de toelichting wordt vervangen door de meest actuele versie zoals opgenomen als bijlage 3 bij deze nota.

De toevoegingen aan de toelichting zijn formeel-juridisch geen wijzigingen bij vaststelling, aangezien het geen aanpassing van de regels of verbeelding betreft.

- Ambtshalve wijzigingen:

Verbeelding:

- Wijziging 1: de hoogtebepalingen van de hieronder rood omlijnde bouwvlakken wordt aangepast naar alleen een maximale bouwhoogte van 7 meter (de goothoogte wordt geschrapt).
- Wijziging 2: het maximaal aantal woningen in het blauw omlijnde bouwvlak wordt aangepast van 3 naar 5 en de goothoogte verruimd naar 9 meter. Het maximaal aantal woningen in het groen omlijnde bouwvlak wordt aangepast van 4 naar 6.



Regels:

- Wijziging 1: artikel 6.4.4 van de planregels wordt aangepast en komt als volgt te luiden:
Het (doen/laten) gebruik(en) van de gronden met de bestemming 'Wonen' is uitsluitend toegestaan indien op basis van het uitvoeren van een geohydrologisch onderzoek een waterberging met een capaciteit van minimaal 78 mm voor de toename en 7 mm voor de vervanging (waarbij 193 m3 het minimum is), binnen 24 maanden na het onherroepelijk worden van voorliggend plan, is gerealiseerd en kwalitatief en kwantitatief in stand wordt gehouden.
- Wijziging 2: aan de planregels wordt in artikel 1 het begrip “waterberging” toegevoegd: *voorziening voor het tijdelijk vasthouden van regenwater dat afstroomt vanaf de oppervlakte van een bouwwerk en bestrating.*
- Wijziging 3: in artikel 6.4.5 wordt de volgende voorwaardelijke verplichting toegevoegd:
Tenzij in Hoofdstuk 2 expliciet is voorzien in een andere regel ten aanzien van de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid, geldt de volgende regeling:
 - a. *bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen ten behoeve van het bouwen van een gebouw; of een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan dient tenminste voldaan te worden aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen, zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Alphen-Chaam 2019';*
 - b. *het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen als bedoeld onder a, indien het voldoen aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit of;*
 - c. *op andere wijze in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, met dien verstande dat wordt voldaan aan de regels voor maatwerk (onthefving) zoals neergelegd in de onder a. bedoelde nota parkeernormen;*
 - d. *indien het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen als bedoeld onder a. of de regels voor maatwerk (onthefving) als bedoeld onder b. gedurende de planperiode van dit bestemmingsplan worden gewijzigd, wordt bij de verlening van de omgevingsvergunning rekening gehouden met die wijziging;*
 - e. *parkeergelegenheid die is gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid dient aldus in stand te worden gehouden.*

Bijlagen

1. Onderzoek bedrijven en milieuzonering
2. Vervangende tekst waterparagraaf
3. Stikstofonderzoek

Bijlage 1

Onderzoek bedrijven en milieuzonering



BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

KORTE BEDDE TE ALPHEN

Opdrachtgever:	Honk Vastgoedontwikkeling B.V.
Projectnr:	ALC010-0001
Datum:	29 april 2024

BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

KORTE BEDDE TE ALPHEN

Opdrachtgever:	Honk Vastgoedontwikkeling B.V.
Projectnr:	ALC010-0001
Rapportnr:	20240429-ALC010-0001-RAP-BMZ-2.0
Status:	Definitief
Datum:	29 april 2024

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2024 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
RA

Verificatie:
CBR

Validatie:
CBR



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	4
2	SITUATIE	5
3	BEOORDELING	6
3.1	Bedrijven en milieuzonering	6
3.2	Omgevingstype en milieucategorie.....	7
3.3	Milieubelasting vanuit de omgeving	7
3.3.1	Bedrijven in de nabije omgeving.....	7
4	CONCLUSIE.....	9

1 INLEIDING

In opdracht van Honk Vastgoedontwikkeling B.V. is door Kragten een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van de planologische inpassing van een woningbouwplan aan de Korte Bedde te Alphen.

Het plangebied heeft momenteel deels een bedrijfsbestemming.

Op basis van de richtlijn 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt in deze quickscan voor de planlocatie beoordeeld of voldaan wordt aan de richtafstanden voor inpassing. Hierbij wordt gekeken naar de richtafstanden vanuit de omgeving naar de mogelijke woningbouwlocaties binnen het plan. Indien niet wordt voldaan aan de richtafstanden wordt aangegeven voor welke delen van het plan niet wordt voldaan en voor welke milieuaspecten. Tot slot zal in dat geval ook worden aangegeven voor welke delen vervolgonderzoek noodzakelijk is om te bepalen of en onder welke voorwaarden inpassing van het plan is te realiseren.

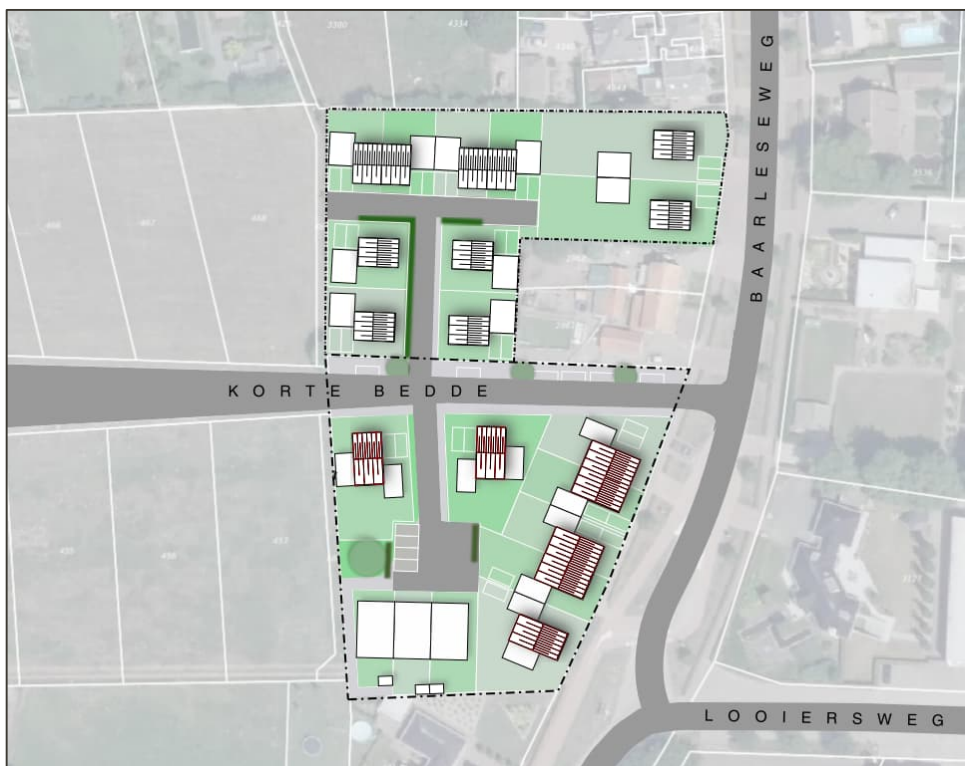
2 SITUATIE

Het plangebied is gelegen aan de Korte Bedde te Alphen in de gemeente Alphen-Chaam. Binnen dit plangebied is men voornemens om 20 woningen te realiseren. In navolgende afbeeldingen is de situering van het gehele plangebied en de beoogde planindeling weergegeven.



Afbeelding 1 Situering plangebied (blauwe kader)

In navolgende afbeelding is de beoogde indeling van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 2 Beoogde planindeling

3 BEOORDELING

3.1 Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering" (versie 2009, verder te noemen: de VNG-publicatie), geeft informatie over de ruimtelijk relevante milieuaspecten van diverse bedrijfsactiviteiten. Tevens geeft deze publicatie richtafstanden voor het ontwikkelen van bedrijfsactiviteiten in relatie tot het lokale omgevingstype. De publicatie is een hulpmiddel bij de ruimtelijke inpassing van plannen en vormt op basis van vaste jurisprudentie een goed vertrekpunt voor deze beoordeling.

Voor de beoordeling van een goede inpassing wordt onderscheid gemaakt in twee omgevingstypes. De twee omgevingstypes die de VNG hanteert, zijn enerzijds "rustige woonwijk en rustig buitengebied" en anderzijds "gemengd gebied". Voor beide omgevingstypen gelden verschillende richtafstanden. De te onderscheiden omgevingstypen worden onderstaand nader getypeerd.

Rustige woonwijk en een rustig buitengebied

"Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stille gebied of een natuurgebied."

Gemengd gebied

"Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend."

Het omgevingstype wordt bepaald door de omgeving waarin de planrealisatie plaatsvindt en niet door het plan zelf. Het vertrekpunt vormt in algemene zin de afstand behorend bij een rustige woonwijk en een rustig buitengebied. De richtafstanden die hierbij behoren, kunnen echter met één stap worden verkleind indien er sprake is van een gemengd gebied.

In de tabel 1 zijn de richtafstanden opgenomen zoals deze in de VNG-publicatie worden geadviseerd.

Tabel 1 Richtafstanden conform VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering"

Milieucategorie	Richtafstand (in meters) rustige woonwijk / buitengebied	Richtafstand (in meters) gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

De richtafstanden gelden voor verschillende aspecten die tot milieuhinder kunnen leiden. Daarbij is de grootste afstand behorend bij één van de milieuaspecten; geur, stof, geluid en gevaar, bepalend voor de te hanteren richtafstand. Met het respecteren van de grootste afstand behorend bij een bepaalde bedrijfscategorie, wordt zo veel mogelijk hinder bij omwonenden voorkomen en wordt aan bedrijven voldoende zekerheid geboden dat zij hun bedrijfsactiviteiten op de betreffende locatie kunnen uitoefenen.

3.2 Omgevingstype en milieucategorie

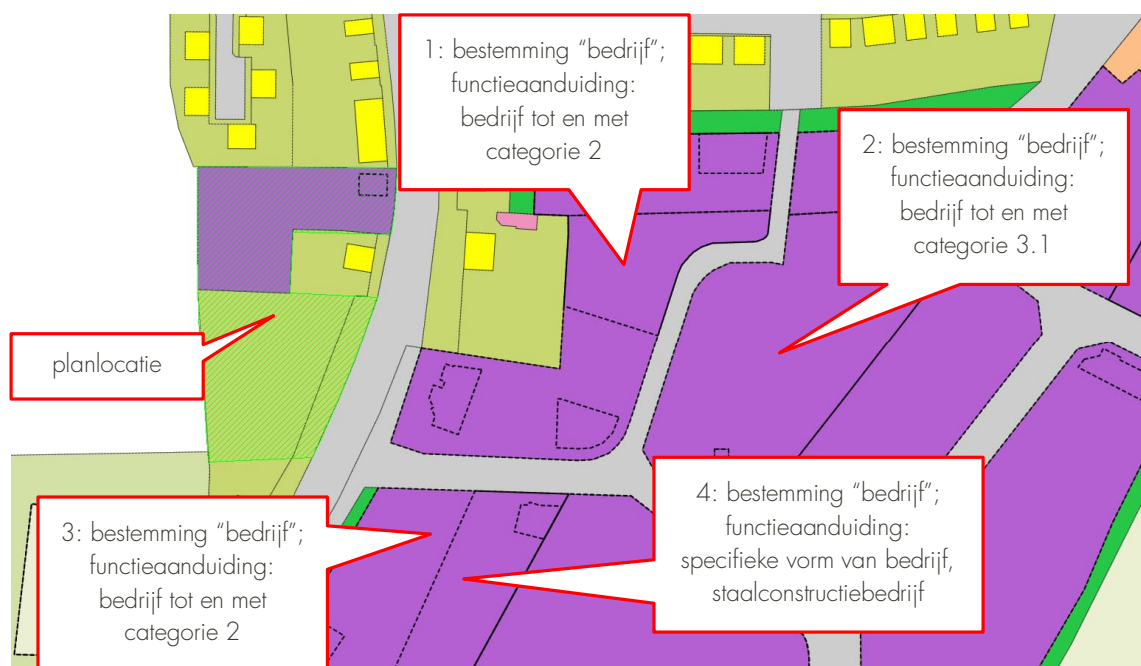
De omgeving van de planlocatie wordt in de huidige situatie gekenmerkt door een menging van bedrijfsfuncties, en woonfuncties. Het plangebied bestaat nu deels uit bedrijven maar wordt herbestemd als woonfunctie. Op basis van jurisprudentie (201601745/1/R2, d.d. woensdag 26 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1125) is de overgang tussen de bestaande bedrijven en de nieuwe woningen aan te merken als een gemengd gebied.

Op basis van de bestaande bestemmingen en vaste jurisprudentie kan het plangebied als een gemengd gebied worden getypeerd. Bij de verdere toetsing wordt daarom aangesloten bij het omgevingstype gemengd gebied.

3.3 Milieubelasting vanuit de omgeving

3.3.1 Bedrijven in de nabije omgeving

In afbeelding 3 zijn de (bedrijfs-)bestemmingen in de directe omgeving van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 3 Ligging plangebied en in de omgeving aanwezige (bedrijfs-)bestemmingen (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

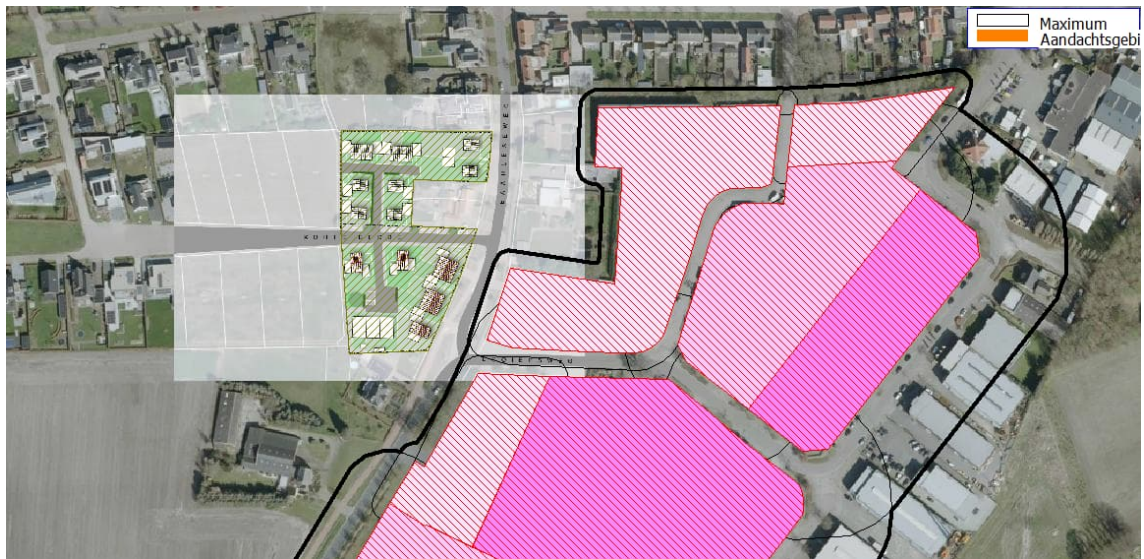
1 en 3: Deze percelen zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied.

2: Deze percelen zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 3.1. Hiervoor geldt een richtafstand van 30 meter in gemengd gebied.

4: Percelen 3977 en 3728 zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 2, echter heeft deze ook de functieaanduiding "specifieke vorm van bedrijf, staalconstructiebedrijf" waardoor deze getoetst moet worden aan categorie 3.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied.

Op grotere afstand zijn tevens percelen gelegen bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 3.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. Deze bestemmingen zijn echter op basis van ruimtelijke scheiding ook niet relevant voor onderhavige planontwikkeling.

Navolgende afbeelding geeft de richtafstanden behorende bij de meest nabij gelegen bestemmingen en functies.



Afbeelding 4 Richtafstanden omliggende percelen

Uit afbeelding 4 blijkt dat de richtafstanden van de percelen met de bestemming “bedrijf” niet reiken tot over de planlocatie. Binnen de richtafstand liggen geen woningen. De realisatie van de beoogde woningen legt hiermee geen beperkingen op aan de bestaande bedrijvigheden. Daarnaast mag, op basis van de richtafstanden, ter plaatse van de beoogde woningen een aanvaardbaar leefklimaat verwacht worden.

Er gelden verder geen beperkingen voor planrealisatie.

4 CONCLUSIE

In opdracht van Honk Vastgoedontwikkeling B.V. is door Kragten een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van de planologische inpassing van een woningbouwplan aan de Korte Bedde te Alphen.

Het plangebied heeft momenteel deels een bedrijfsbestemming.

Middels de uitgevoerde beoordeling is inzichtelijk gemaakt met welke richtafstanden bij de invulling van het plan rekening moet worden gehouden. De omgeving van het plangebied is getypeerd als gemengd gebied.

Uit de uitgevoerde beoordeling blijkt dat de richtafstanden van de percelen met de bestemming "bedrijf" niet reiken tot over de planlocatie. Er is derhalve sprake van voldoende ruimtelijke scheiding.

B1 EERSTE BIJLAGE

B2 TWEEDE BIJLAGE

B3 DERDE BIJLAGE

Bijlage 2

Vervangende tekst waterparagraaf

Watertoets

Ten behoeve van de watertoets is voor het plangebied de waterhuishoudkundige situatie onderzocht. Daarbij wordt aandacht besteed aan de huidige bodemkundige en (geo)hydrologische situatie, de gehanteerde uitgangspunten en randvoorwaarden en de mogelijkheden om (afgekoppelde) neerslag in de toekomstige situatie te bergen en te infiltreren.

Bestaande situatie

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Ten zuidoosten van het plangebied liggen een tweetal B-watergangen. Beide watergangen betreffen een sloot langs de Baarleseweg. Voor B-watergangen zijn geen beschermingszones opgenomen. Daarbij ligt dichtstbijzijnde watergang op een afstand van circa 35 meter van het plangebied.



Figuur 1 - Uitsnede Leggerkaart, (plangebied = rood omcirkeld)

Waterkering

Binnen of in de nabije omgeving van het plangebied zijn, op basis van de Leggerkaart, geen waterkeringen aanwezig.

Afvalwater

Ter plaatse van het bedrijfsperceel is momenteel bedrijfsbebouwing aanwezig. De bebouwing is aangesloten op het gemeentelijke rioolsysteem. Bij de overige delen van het plangebied is geen bebouwing aanwezig, waardoor er in de bestaande situatie geen afvalwater wordt afgevoerd op deze gronden.

Regenwater

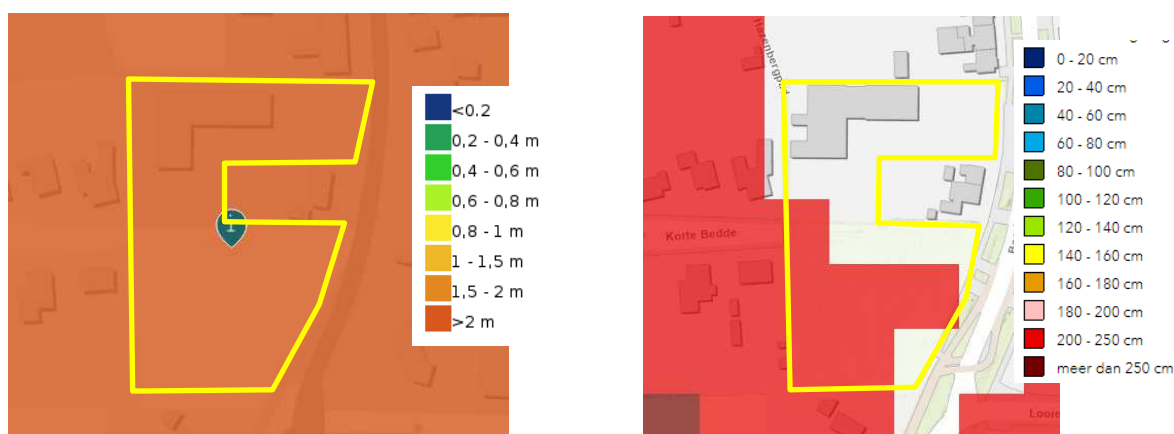
In de bestaande situatie is het noordelijk deel van het plangebied verhard. Hierdoor kan het regenwater nauwelijks worden opgevangen en verwekt binnen het plangebied. Hoogte plangebied Voor nieuwbouw is voldoende drooglegging benodigd om wateroverlast in de toekomst te vermijden. Hierbij is o.a. de bestaande hoogteligging van belang. Het plangebied ligt op circa 24,7 meter +NAP. De omgeving ligt op eenzelfde hoogte.



Hoogtekaart (plangebied = rood omcirkeld)

Grondwater

De gemeente Alphen-Chaam beschikt niet over algemene (eigen) gegevens van grondwaterstanden. Wel zijn er diverse openbare bronnen die geraadpleegd kunnen en die een beeld kunnen geven van de situatie. Zoals uit onderstaande afbeeldingen blijkt is, uitgaande van die bronnen, de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) gelegen op meer dan 2 meter onder maaiveld.



Figuur 2 - GHG op basis van Klimaat-effectatlas (links) en Kaartbank Noord-Brabant (rechts)

Aanvullend geldt dat ten tijde bij het uitvoeren van het bodemonderzoek (augustus 2022) een grondwaterstand werd aangetroffen van 4,60 meter onder maaiveld. Daarnaast is door de initiatiefnemer een funderingsadvies laten opstellen. Dat onderzoek is februari 2024 gedaan. Op dat moment was sprake van een zeer natte periode met veel neerslag en werd een grondwaterstand van 2,60 meter onder maaiveld aangetroffen. Hoewel beseft moet worden dat dit uiteraard momentopnames betreffen, geeft het in combinatie met de andere bekende gegevens wel het beeld dat in principe geen sprake is van een hoge GHG.

Toekomstige situatie

Het planvoornemen betreft de woningbouwontwikkeling aan de Korte Bedde, waarbij in totaal 24 wooneenheden mogelijk worden gemaakt. Het plangebied wordt via een nieuwe

weg ontsloten op de Baarleseweg, waarbij de woningbouwontwikkeling langs weerszijden van deze weg plaatsvindt. De bestaande bebouwing ter plaatse zal worden gesloopt.

Waterkwantiteit

Onderhavig planvoornemen voorziet in de realisatie van woningen en een nieuwe weg met zijstraten. In onderstaande tabel is een overzicht van het bestaand en verwacht toekomstig verhard oppervlak opgenomen. Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat de bouwvlakken volledig bebouwd worden, parkeren op eigen terrein als volledig verhard geldt en afhankelijk van het type woning een deel van de tuin verhard is. Bij kleinere woningtypen en kleinere percelen is een groter percentage van de tuin als verhard beschouwd.

	Bestaand	Toekomstig
Totale oppervlakte plangebied	7.826 m ²	
Verhard oppervlak	3.300 m ²	3.754 m ² (woningen, bijgebouwen, parkeren op eigen terrein)
		1.729 m ² (rijbaan, stoep, openbaar parkeren)
Onverhard oppervlak	4.326 m ²	503 m ²
Totaal verhard oppervlak	3.300 m ²	5.483 m ²
Toename verhard oppervlak		2.183 m ²

Uit bovenstaande overzicht is op te maken dat het verhard oppervlak in het plangebied naar verwachting zal toenemen met 2.183 m². In het gemeentelijk beleid wordt benoemd dat de hemelwaterafvoer gescheiden dient plaats te vinden bij herontwikkeling en nieuwbouw.

In de toekomstige situatie worden alle woningen aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel wat betreft het afvalwater. Om het hemelwater gescheiden af te voeren dient het opgevangen en geborgen te worden in het plangebied. Ten aanzien van de verwerking van het hemelwater geldt de rekenregel:

- Bergingseis bestaand verhard oppervlak 7 mm x 3.300 m² = 23 m³
- Bergingseis toename verhard oppervlak 78 mm x 2.183 m² = 170 m³

Op basis van deze rekenregel dient er minimaal 193 m³ waterberging binnen het plangebied gerealiseerd te worden. Om deze opgave te realiseren is er in principe onder de parkeerplaatsen of elders in/onder het openbaar gebied voldoende ruimte om deze voorzieningen te realiseren. Ook als sprake zou zijn van hogere grondwaterstanden blijft het mogelijk hemelwater te bergen. Te denken valt aan onder meer het bergen van water in of onder de bestratingen bijvoorbeeld in de fundering. Voor de bestratingselementen en funderingslaag kunnen verschillende materialen worden toegepast zoals lava, (drain)zand, waterdoorlatende bestrating en/of bergende bestratingselementen. Enkele toepassingen hiervan zijn Aquaflo, Porodur lava of aquaParker. Bij de uitwerking zal ook bekeken worden of infiltratie mogelijk is. Ter verduurzaming en klimaatrobuster ontwikkelen zijn er aanvullende mogelijkheden toepasbaar binnen het plangebied om de hemelwaterafvoer verder te vertragen zoals:

- Ten eerste kan de nieuwe dichte verharding zoveel mogelijk beperkt worden. Dit kan o.a. door toepassing van waterpasserende parkeervlakken of opritten.
- Ondergronds kan aanvullende waterberging ingepast worden in het toekomstig HWAstelsel.

De systeemkeuze en uitgangspunten worden in een beschrijving met kaart vastgelegd en onderbouwd die ter goedkeuring aan de gemeente wordt voorgelegd.

Het voorzien in voldoende waterberging wordt juridisch gewaarborgd middels een regeling in de planregels. Doordat in de planregel ook verwezen wordt naar de te hanteren norm, wordt automatisch geborgd dat indien er meer verhard oppervlak toegevoegd wordt dan nu voorzien, er ook meer waterberging gerealiseerd dient te worden. Onderdeel van de planregel is ook dat een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Hierdoor is geborgd dat onder meer op locatie grondwaterstanden worden gemeten, bodemprofielen worden opgesteld en doorlatendheidsproeven worden uitgevoerd.

Overige aandachtspunten en randvoorwaarden

Afkoppelen/ niet aankoppelen staat voor het scheiden van hemelwater- en afvalwaterafvoer, op een afgewogen manier zodat een duurzaam watersysteem ontstaat. Daarbij moet men rekening houden met de waterhuishouding, de inrichting van de openbare ruimte, de milieuhygiënische gevolgen en de zorg voor de volksgezondheid en welzijn.

Bij het voldoen aan de milieuhygiënische randvoorwaarden (duo-materialen, etc.) kan de afgekoppelde afstromende neerslag rechtstreeks via (mol)goten, lijnafwatering of ander traditioneel afvoermateriaal naar een aan te leggen voorziening stromen om in de bodem te infiltreren. Wel moet in de afvoersystemen voorzieningen worden gerealiseerd die blad, zand, e.d., die verstoppingen kunnen veroorzaken, achterhouden. Deze voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven ten behoeve van het reinigen en het onderhoud. Regelmatig onderhoud van de aanvoerzijde van de voorzieningen zal noodzakelijk zijn om te garanderen dat de systemen blijven functioneren. Ook moet de (nood)overloop regelmatig worden onderhouden. Ondergrondse voorzieningen dienen altijd voorzien te zijn van een goed bereikbare blad- en zandvanger en/of ontluchtingpunt/overloop.

Toe te passen duurzame materialen:

- Hellende daken: dakpannen van natuurlijk, beton of keramisch materiaal of bekleed met (EPDM) rubber;
- Dakgoten en afvoerpijpen; PVC/PP/PE/staal, aluminium, bij voorkeur geen gecoate materialen i.v.m. verwerking;
- Ontsluitingspaden/ wegen/ terrassen; voorzien van natuurlijk of niet-uitloogbare materialen zoals keramische of betonproducten.

Indien onvoldoende aandacht wordt gegeven aan het ontwerp en dimensionering, kan wateroverlast ontstaan. Het moet te allen tijde worden voorkomen dat wateroverlast bij bebouwing en bij derden ontstaat. Het gebruik en het overlopen van de hemelwatervoorziening mag niet leiden tot schade aan in de nabijheid liggende percelen, gewassen en opstallen. Schade, direct en/of indirect, die eventueel ontstaat is en blijft voor rekening van de ontwikkelaar/eigenaar van het plangebied. In geen geval mag de afvalwaterriolering op een hemelwatervoorziening worden aangesloten.

Op de afgekoppelde “buitenverhardingen” mogen geen handelingen worden uitgevoerd die vervuiling van het oppervlak veroorzaken. Wil men toch buitenactiviteiten verrichten waarbij vervuiling van verhard oppervlak ontstaat, bijvoorbeeld het reinigen van voertuigen of het schoonmaken van onderdelen, dan moet het gedeelte waar deze activiteit(en) plaatsvindt voorzien worden van de juiste bodembeschermende maatregelen (Nederlandse Richtlijn voor Bodembescherming). Dit betekent dat het vrijkomende afvalwater al dan niet via een olie/benzineafscheider of andere noodzakelijke (reiniging)voorziening naar het afvalwaterriool

moet worden getransporteerd of geloosd, en niet in de bodem mag worden geïnfiltreerd of op oppervlaktewater worden geloosd.

Het is onwenselijk chemische bestrijdingsmiddelen toe te passen of agressieve reinigingsmiddelen te gebruiken op de verharde oppervlakken. Daarnaast is toepassing van gladheidsbestrijding middels zout minder wenselijk geacht. Bij toepassing kunnen deze stoffen met het hemelwater afstromen naar de bodem of het oppervlaktewater en deze nadelig beïnvloeden. Indien toepassing noodzakelijk blijkt, wordt geadviseerd dit zo effectief mogelijk te doen.

Wateradvies

De waterparagraaf is voorgelegd aan het Waterschap Brabantse Delta. Het wateradvies van het Waterschap is verwerkt in deze waterparagraaf.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Bijlage 3
Stikstofonderzoek

Rapportage M – QU0-24817-T0B3H2_V3

**Voortoets Stikstofdepositie Woningbouwontwikkeling
aan de Korte Bedde te Alphen**

5-7-2024



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Algemene gegevens.....	3
3	Rekenmodel	4
4	Literatuurgegevens.....	5
5	Emissies	6
5.1	Beschrijving project	6
5.2	Emissiebronnen in de aanlegfase.....	7
5.2.1	Verkeersbewegingen door bouwverkeer in aanlegfase	7
5.2.2	Emissie mobiele werktuigen in aanlegfase.....	8
5.2.3	Stationair draaien van vrachtwagens.....	8
5.3	Emissiebronnen in de gebruiksfase	9
5.3.1	Emissie vanuit de nieuwe woningen	9
5.3.2	Emissie vanuit de verkeer aantrekkende werking in de gebruiksfase:	9
6	Rekenresultaten.....	11
7	Buitenlandse Natura 2000-gebieden	12
8	Conclusie	13
9	Bijlagen	14

1 Inleiding

Woningbouwplannen, in alle diversiteit, kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Het gebruik van woningen (in de gebruiksfase) kan leiden tot een emissie van stikstofoxide (NO_x). Deze emissie kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van het gebruik van gas en aan de woningen gerelateerde autoverkeer. Ook kan er sprake zijn van een emissie van stikstofoxide als gevolg van de bouwwerkzaamheden (in de aanlegfase), bijvoorbeeld de aanvoer van bouwmaterialen en grondverzet op de bouwplaats.

In dit rapport worden de stikstofemissies en stikstofdeposities inzichtelijk gemaakt en wordt getoetst of er sprake is van (een toenemende) stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Handreiking Voortoets Stikstof, februari 2021

BIJ12 heeft n.a.v. de uitspraak van Raad van State van 29 mei 2019 (en een aantal uitspraken daarna) een handreiking opgesteld welke als tool gebruikt kan worden voor woningbouwprojecten. De handreiking is opgesteld om inzicht te geven in de gevolgen van de uitspraak. In de handreiking is relevante informatie opgenomen die gebruikt kan worden bij de afweging van de eventuele gevolgen van stikstofdepositie bij woningbouwprojecten.

In deze voortoets is rekening gehouden met de werkwijze zoals opgenomen in het stappenplan uit de Handreiking (zie bijlage 1).

2 Algemene gegevens

Opdrachtgever:	
Naam:	Honk Vastgoedontwikkeling BV
Adres:	Gasthuisring 5
Postcode en plaats:	4051 DP Tilburg

Opdrachtnemer:	
Bedrijf:	Van Empel Inspecties en Advisering
Afdeling:	Van Empel Milieu Advies
Adres:	Stökskesweg 11 Bergeijk
Postadres:	Postbus 31, 5570 AA Bergeijk
Telefoonnummer:	+31 (0)88 17 00 100
Email:	milieu@vanempelinspecties.com

Objectgegevens:	
Adres:	Korte Bedde ong.
Plaats:	Alphen

Rapportgegevens:	
Rapportnummer:	QUO-24817-T0B3H2_V3
Datum:	25-8-2022
Datum aangepast:	23-01-2023
Datum aangepast	05-07-2024
Rapporteur:	H. Wilborts K. Hoeks

3 Rekenmodel

AERIUS-Calculator is het rekeninstrument voor het bepalen van de stikstofdepositie van activiteiten.

Alle typen emissiebronnen (punten, lijnen en vlakken) van stikstof (NO_x en NH₃) kunnen in AERIUS-Calculator ingevoerd worden. AERIUS-Calculator heeft ten behoeve van het gebruikersgemak veel voorkomende typen bronnen van diverse sectoren (bijvoorbeeld industrie, landbouw en verkeer) gedefinieerd. Daarbij zijn voor diverse bronkenmerken default waarden ingevuld die gebruikt worden als de gebruiker zelf geen aangepaste waarde invoert.

Gebouwinvloed

Wanneer een emissiebron op een gebouw staat, of dicht bij een gebouw is gelegen, kan dit gebouw de verspreiding van de emissies beïnvloeden. Er dient in concentratie- en depositieberekeningen rekening te worden gehouden met gebouwinvloed wanneer aan alle onderstaande vier criteria wordt voldaan:

1. De bron wordt gemodelleerd als een stationaire puntbron, zoals het geval is bij o.a. schoorstenen;
2. De puntbron staat op een dominant gebouw, of dichtbij een of meerdere dominante gebouwen. Een dominant gebouw is een gebouw dat een relatief groot obstakel vormt in zijn omgeving;
3. De hoogte van het emissiepunt is minder dan 2,5 maal de hoogte van het gebouw;
4. De afstand van de emissiebron tot de meest nabije stikstofgevoelige natuur is minder dan 3 kilometer. Het gaat hier dus om de afstand tussen de bron met gebouwinvloed en het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat of leefgebied van soorten in Natura 2000-gebieden (dit zijn de locaties waarop AERIUS de bijdrage aan de stikstofdepositie berekent). Na 3 km mag gebouwinvloed voor aanvragen worden verwaarloosd.

Voor onderhavige onderzoek en beschikbare informatie geldt dat er geen rekening gehouden hoeft te worden met gebouwinvloed aangezien:

Criteria	Van toepassing?	
	Wel	Niet
In onderhavige situatie is sprake van stationaire puntbron(nen).	☐	☒
In de directe omgeving van het plangebied is sprake van de aanwezigheid van dominante gebouwen.	☐	☒
De hoogte van het emissiepunt is meer dan 2,5 maal de hoogte van het gebouw.	☐	☒
Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitat of leefgebied van soorten in Natura 2000-gebieden is op < 3 kilometer gelegen.	☐	☒
EINDCONCLUSIE criteria		
De gebouwinvloed is te verwaarlozen.		

4 Literatuurgegevens

Voor deze rapportage is gebruik gemaakt van literatuurgegevens uit de volgende rapporten:

- Handboek Werken met AERIUS Calculator (versie 2023.2_V1, 4 April 2024);
- Handreiking Voortoets Stikstof van februari 2021, BIJ12;
- Instructie-gegevensinvoer-AERIUS-Calculator-2023.2 versie 4 (April 2024);
- Emissiefactoren voor stikstofdepositieberekeningen (bron www.tno.nl);
- TNO rapport: '[AUB \(AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik\): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen](#)'. TNO_2021_R12305;
- CROW-Publicatie 381.

5 Emissies

De relevante emissie, met effect op de vermestende stikstofdepositie, zijn NO_x en NH_3 . NO_x emissie ontstaat bij het verbranden van fossiele brandstoffen. Dit vindt plaats in de aanwezige verbrandingsinstallaties en mobiele voertuigen. Deze emissies worden onder andere veroorzaakt bij het in werking zijn van machines, werktuigen, en door transport van en naar de locatie en dergelijke.

In dit onderzoek is de stikstofemissie en -depositie van de beoogde aanlegfase en gebruiksfase inzichtelijk gemaakt.

5.1 Beschrijving project

Men is voornemens om 24 woningen te realiseren aan weerskanten de Korte Bedde te Alphen. De straat Korte Bedde is beoogd voor de ontwikkeling van dit plan te worden verlengd tot de Baarleseweg.

Ten behoeve van de wijziging van het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat er bij de beoogde ontwikkeling geen sprake is van significante negatieve gevolgen met betrekking tot stikstofdepositie.

In onderstaande afbeeldingen is het plan verder verduidelijkt.



Afbeelding 1: Situatieoverzicht, projectlocatie rood gemarkeerd (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Woningtype	Aantal woningen
------------	-----------------

Hoekwoning (van rij)	4
Tussenwoning	5
Halfvrij (toek) ¹	7
Vrijstaand	8
Totaal	24

Tabel 1: Aantal woningen per type in projectgebied

5.2 Emissiebronnen in de aanlegfase

Bij de realisatie van het plan vinden in de aanlegfase bouwactiviteiten plaats. In deze fase zijn met enige regelmaat machines en werktuigen nodig.

Voor de aanlegfase van de woningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Totale bouwtijd: 1 á 2 jaar².

Over het algemeen worden de grotere partijen bouwmaterialen aangeleverd met behulp van vrachtwagens. Dagelijks vinden er ook verkeersbewegingen plaats met behulp van bedrijfswagens (al dan niet gecombineerd met aanhanger). Deze bedrijfswagens worden naast het vervoer van werklui en de benodigde gereedschappen en machines ook gebruikt voor de aan- en afvoer van materialen (waaronder steigermateriaal, stroomvoorzieningen et cetera).

5.2.1 Verkeersbewegingen door bouwverkeer in aanlegfase

Voor het project is een realistische inschatting gemaakt van het aantal voertuigen voor de aanvoer van bouwmaterialen en afvoer van bouwafval en dergelijke.

In AERIUS-Calculator wordt rekening gehouden met een weekdaggemiddelde voor het aantal aan- en afvoerbewegingen (op basis van circa 235 werkdagen per jaar). Per type woning varieert het aantal benodigde verkeersbewegingen. In onderstaande tabel is per type woning een inschatting gemaakt van de het aantal verkeersbewegingen.

Type woning	Aantal woningen	Aantal verkeersbewegingen ³ per type woning (totaal)		Totaal verkeersbewegingen per jaar	
		Licht verkeer	Zwaar verkeer	Licht verkeer	Zwaar verkeer
Hoekwoning	4	120	25	480	100
Tussenwoning	5	105	20	525	100
2-onder-1kap	6	120	25	720	150
Vrijstaand	9	150	30	1.350	270
Totaal	24			3.075	620

Tabel 1: voertuigbewegingen in de aanlegfase

Voor de voertuigbewegingen in de aanlegfase is rekening gehouden met dezelfde rijlijnen zoals toegelicht in paragraaf 5.3.

¹ Hiervoor wordt aangesloten bij 2-onder-1kap. De zevende woning wordt worst-case meegenomen als vrijstaande woning.

² In de berekening in AERIUS-Calculator zijn alle activiteiten in 1 en hetzelfde jaar doorgerekend, rekenjaar 2024 (worst-case-scenario)

³ 1 voertuig = 2 verkeersbewegingen

5.2.2 Emissie mobiele werktuigen in aanlegfase

Voor de emissie vanuit de mobiele werktuigen wordt gebruik gemaakt van het TNO-rapport "TNO 2021 R12305". In verband met de bouwactiviteiten in de aanlegfase is rekening gehouden met het volgende aantal draaiuren per ingezet werktuig/machine⁴.

		Graafmachine (200 KW, vanaf 2014)		Betonstorters/ -pompen (200 KW, vanaf 2014)		Minigraver (60 KW, vanaf 2014)		Trilplaat/ stamper (10 KW, vanaf 2014)		Hijskraan (200 KW, vanaf 2014)		Verreiker (100 KW, vanaf 2014)	
		Draaiuren (uur)											
Type woning	Aantal woningen	1/1	totaal	1/1	totaal	1/1	totaal	1/1	totaal	1/1	totaal	1/1	totaal
Hoekwoning	4	2,5	10	3	12	2,5	10	1	4	8	32	2,5	10
Tussenwoning	5	2	10	2	10	1,5	7,5	0,5	2,5	5	25	3,5	17,5
2-onder-1kap	6	2,5	15	3	18	2	12	0,75	4,5	10	60	4	24
Vrijstaand	9	3	27	4	36	2,5	22,5	1	9	15	135	5	45
Totaal	24		62		76		52		20		252		96,5

Tabel 2: inzet machines en werktuigen(in draaiuren) in de aanlegfase

In onderstaande tabel is de vereiste inzet van machines en werktuigen voor de realisatie van onderhavig plan weergegeven⁵.

Type werktuig	Bouwjaar vanaf	Brandstof	Stage klasse/type	Vermogen (kW)	SCR	Brandstof l/uur ⁶	Ad blue l/uur ⁷	Aantal draaiuren	Brandstof l/jaar	Ad blue l/jaar
Graafmachines	2014	Diesel	IV	200	Ja	12,3	0,37	62	763	23
Betonstorters / -pompen	2014	Diesel	IV	200	Ja	12,3	0,37	76	935	28
Minigravers	2014	Diesel	IV	<=56	n.v.t.	4,6	n.v.t.	52	239	n.v.t.
Trilplaat/Stampers	2014	Benzine	2takt	10	n.v.t.	1,2	n.v.t.	20	24	n.v.t.
Hijskranen	2019	Diesel	V	200	ja	18,87	1,13	252	4755	285
Verreiker/minishovel	2014	Diesel	IV	200	Ja	10,5	0,32	97	1019	31

Tabel 3: invoergegevens AERIUS mobiele werktuigen

5.2.3 Stationair draaien van vrachtwagens

Het stationair draaien van vrachtwagens (inclusief manoeuvreren) komt voor tijdens sloop- bouwwerkzaamheden. Ten behoeve van het aan- en afvoeren van materialen. Hierbij wordt rekening gehouden met een (worst-case) bedrijfstijd van circa 5 minuten stationair draaien per vrachtwagen gemiddeld. Bij een totaal van circa 310 vrachtwagens komt dit overeen met 26 uur stationair draaien van vrachtwagens per jaar.

⁴ Details ten aanzien van de inzet van machines en werktuigen zijn in dit stadium nog niet geheel bekend. In dit onderzoek is derhalve rekening gehouden met een royale inschatting van de inzet van machines en werktuigen bij vergelijkbare woningbouw.

⁵ In verband met de bouwactiviteiten in de aanlegfase is rekening gehouden met de worst-case-scenario.

⁶ Op basis van het gemiddeld brandstofverbruik per type machine conform tabel 7 uit het rapport TNO 2021 R12305.

⁷ Het AdBlue-verbruik van nieuwere en grotere machines, met SCR wordt (conform rapport TNO 2021 R12305) ingeschat tussen 3% en 6% van het gemiddelde brandstofverbruik. Voor de worst-case is rekening gehouden met een Ad Blue-verbruik van 3%.

Conform bijlage 1 van de Invoerinstructie voor AERIUS Calculator 2023.2 is de NO_x-emissie van stationair draaien van zwaar wegverkeer voor 2024 80,6676 gram/uur en de NH₃-emissie 0,9024 gram/uur. Voor het stationair draaien van de vrachtwagens is derhalve rekening gehouden met:

- 26 uur x 80,6676 gram/uur = 2.093,91 gram/jr = 2,08 kg NO_x
- 26 uur x 0,9024 gram per uur = 23,31 gram/jr = 0,02 kg NH₃

5.3 Emissiebronnen in de gebruiksfase

5.3.1 Emissie vanuit de nieuwe woningen

Ter plaatse van het projectgebied worden 24 nieuwe woningen gerealiseerd. Deze woningen worden aardgasloos gebouwd. Nieuwbouwwoningen worden standaard niet meer op het gasnet aangesloten. Deze woningen hebben dus in beginsel geen NO_x-emissie meer. Ook in het geval van woningen met stadverwarming zal er geen sprake zijn van NO_x-emissie uit de woningen.

Cijfers voor NO_x van verschillende typen woningen zijn afgeleid uit het gasgebruik voor verwarming, warm water en koken. Bij gasloze woningen kan (volgens de invoerinstructie voor Aerijs-Calculator) een emissiefactor van 0 gehanteerd worden.

5.3.2 Emissie vanuit de verkeer aantrekkende werking in de gebruiksfase:

Projecten kunnen leiden tot extra verkeer en vervoer (wegverkeer) van en naar het projectgebied. Het extra verkeer is berekend op basis van de landelijke CROW-richtlijnen. In de kerncijfers wordt een uitsplitsing gemaakt tussen diverse woningtypen. Elk woningtype genereert namelijk een ander aantal voertuigen per weekdagemaal.

In Tabel 6 zijn de verschillende kengetallen voor verkeersgeneratie weergegeven.

Woningtype	Minimaal CROW-kengetal	Maximaal CROW-kengetal	Gemiddeld CROW-kengetal
Tussen/hoekwoning (koop)	6,9	7,7	7,3
Twee-onder-één-kap (koop)	7,3	8,1	7,7
Etage duur (huur)	5,5	6,3	5,9
Vrijstaande woning (koop)	7,7	8,5	8,1
Sociale woning (huur)	5,0	5,8	5,4

Tabel 6: CROW-kengetallen per woningtype

De CROW geeft twee mogelijke kengetallen, een minimaal en een maximaal kengetal. Voor de berekening van het extra verkeer is, zoals gebruikelijk, het gemiddelde van deze twee gehanteerd. Voor de woningen wordt aangesloten bij het gemiddeld kengetal van de relevante woningtypen.

Woningtype	Gemiddeld CROW-kengetal	Aantal woningen	Aantal extra bewegingen
Vrijstaande woning (koop)	8,1	9	72,9
Twee-onder-één-kap (koop)	7,7	6	46,2
Tussen/hoekwoning (koop)	7,3	9	65,7
Totaal		24	184,8

Tabel 7: Berekening aantal voertuigbewegingen

Naast het lichte verkeer is rekening gehouden met een beperkte toename van vrachtverkeer (t.b.v. leveringen o.a. grotere pakketten etc.) hiervoor is rekening gehouden met 0,02 verkeersbeweging zwaar verkeer per woning per etmaal. Derhalve is rekening gehouden met 0,48 zware verkeersbewegingen per etmaal.

Wanneer verkeer- en vervoersbewegingen van en naar het projectgebied worden meegenomen als emissiebron, dan moet vervolgens bepaald worden tot welke afstand deze moeten worden meegenomen in het onderzoek. Hier zijn in de praktijk geen harde criteria voor. Er dient in alle gevallen een onderbouwde afweging gemaakt te worden tot waar het verkeer meegenomen wordt. Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt.⁸

Voor onderhavig project is rekening gehouden met de volgende verdeling:

- Rijroute 1: 25% verkeer van en naar het projectgebied in noordelijke richting naar Korte Bedde. Via Korte Bedde naar de Baarleseweg. Vervolgens rechtsaf en de Baarleseweg volgen in zuidelijke richting tot deze overgaat in Boshoven. Boshoven volgen tot de rotonde met de N260. Vanaf de rotonde met de N260 is het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld.;
- Rijroute 2: 25% verkeer van en naar het projectgebied in zuidelijke richting naar Korte Bedde. Via Korte Bedde naar de Baarleseweg. Vervolgens linksaf en de Baarleseweg volgen in noordelijke richting. Bij de kruising van de Baarleseweg, Stationstraat, Willibrordplein en Raadhuisstraat is het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld;
- Rijroute 3: 25% verkeer van en naar het projectgebied in noordelijke richting naar Korte Bedde. Via Korte Bedde naar de Baarleseweg. Vervolgens linksaf en de Baarleseweg volgen in noordelijke richting. Bij de kruising van de Baarleseweg, Stationstraat, Willibrordplein en Raadhuisstraat is het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld;
- Rijroute 4: 25% verkeer van en naar het projectgebied in zuidelijke richting naar Korte Bedde. Via Korte Bedde naar de Baarleseweg. Vervolgens rechtsaf en de Baarleseweg volgen in zuidelijke richting tot deze overgaat in Boshoven. Boshoven volgen tot de rotonde met de N260. Vanaf de rotonde met de N260 is het verkeer opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

⁸ Hierbij wordt aangesloten bij de huidige jurisprudentie:

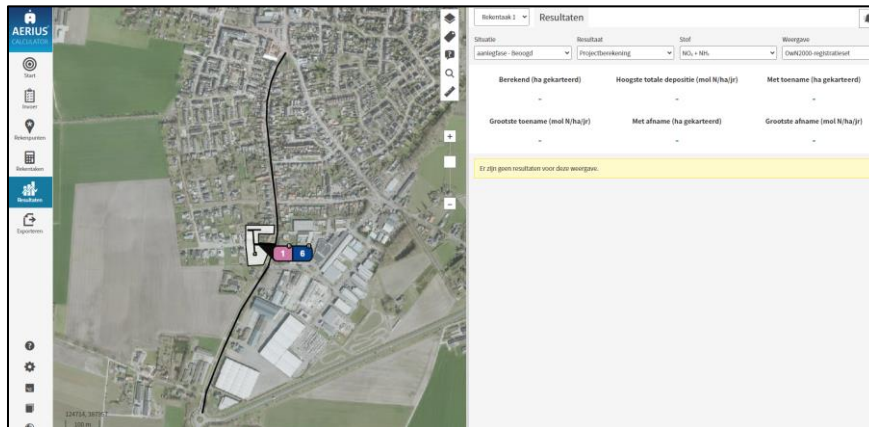
- Uitspraak Raad van State E03.99.0110, 20 juni 2001;
- Uitspraak Raad van State 200803554/1, 14 januari 2009;
- Uitspraak Raad van State 201506346/1/A1 van 6 juli 2016;
- Uitspraak Raad van State 201807760/5/R3 van 1 september 2021.

6 Rekenresultaten

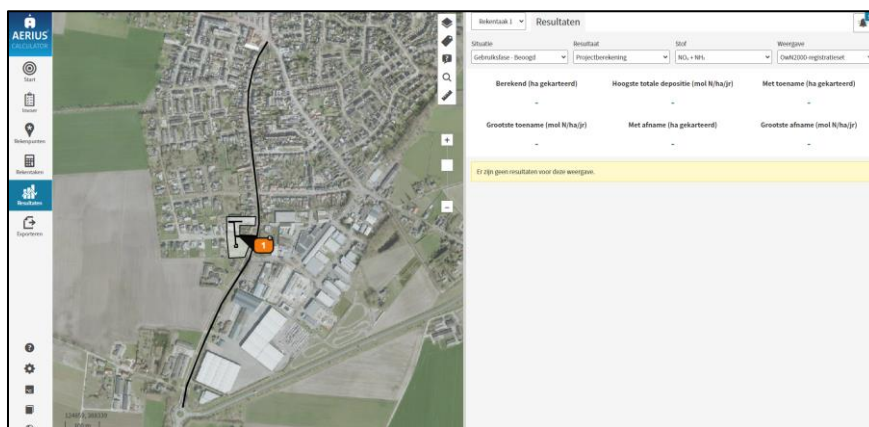
Voor onderhavige berekeningen is gebruik gemaakt van de meest recente versie van AERIUS-Calculator (beschikbaar via <https://www.aerius.nl/nl>). Via de module is het mogelijk om pdf-bestanden te genereren vanuit AERIUS-Calculator. Deze Pdf-bestanden zijn onderdeel van deze rapportage en worden gelijktijdig in dit rapport aangeboden.

Pdf-bestand(en) van de volgende berekening(en) is toegevoegd (bijlage 2):

- Aanlegfase: AERIUS_projectberekening_20240705110250_RoZPR1oo6pxM_aanlegfase;
- Gebruiksfase: AERIUS_projectberekening_20240705112036_Re9K6gCLiZ5J_Gebruiksfase



Afbeelding 3: Rekenresultaten AERIUS-Calculator aanlegfase



Afbeelding 4: rekenresultaten AERIUS-Calculator gebruiksfase

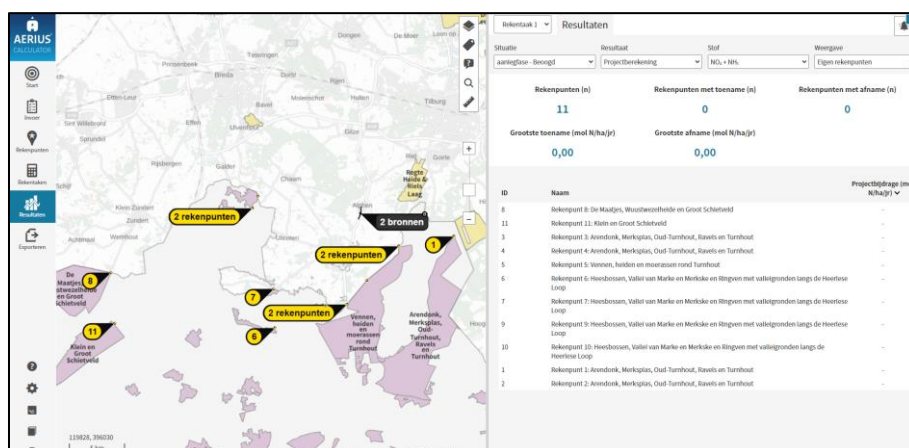
Het is essentieel dat de aannemer ten tijde van de bouwwerkzaamheden bij de op diesel aangedreven machines en werktuigen gebruik maakt van minimaal stageklasse IV materiaal (met AdBlue-systeem)⁹. Ten aanzien van de inzet van een hijskraan is minimaal een stage V-klasse nodig. Met deze uitgangspunten blijft onderhavige aanlegfase binnen de gewenste drempelwaarde van 0,00 mol/ha/jr.

⁹ Praktijkonderzoek uit 2018 van Cumela (de brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra) geeft aan dat het actuele machinepark in Nederland inmiddels al behoorlijk gemoderniseerd is. Machines en werktuigen worden gemiddeld eens in de zeven tot tien jaar vervangen. Uit een stikstofenquête blijkt nog eens dat vijftig procent van het materieel inmiddels van na 2014 is, dus voorzien is van Stage IV of V. Anno 2023 is de aanwezigheid van een werktuig/machine met een stage IV motor (of hoger) dus gangbaar. Voor dit onderzoek is voor inzet van machines en werktuigen rekening gehouden met minimaal de gangbare inzet van werktuigen vanaf bouwjaar 2014 (Stage IV).

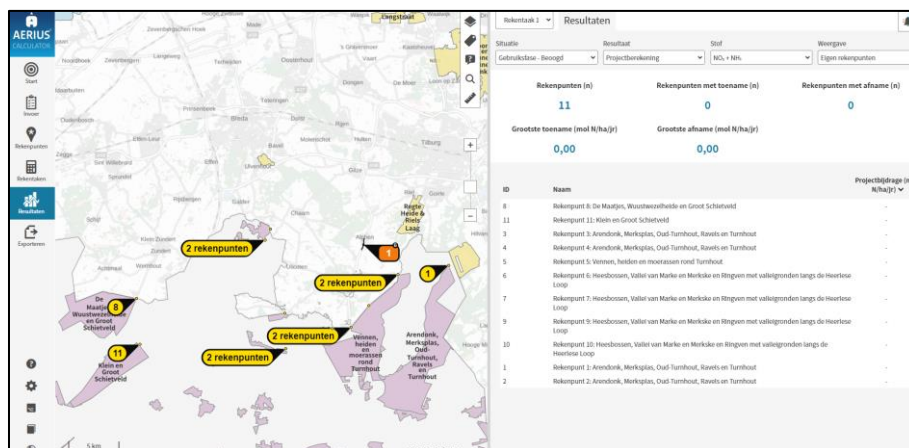
7 Buitenlandse Natura 2000-gebieden

AERIUS rekent niet standaard de belasting op in het buitenland gelegen Natura 2000-gebieden. Hierdoor worden de effecten op deze gebieden niet direct in beeld gebracht bij de berekening van de belasting op de omliggende Natura 2000-gebieden.

De projectlocatie is binnen 25 km van de landsgrens gelegen. Om aan te tonen dat onderhavig plan geen significant negatieve gevolgen heeft, ten aanzien van Natura 2000-gebieden in het buitenland, is gebruik gemaakt van de optie binnen AERIUS-Calculator om automatisch rekenpunten te plaatsen op de dichtstbijzijnde Natuurgebieden in het buitenland. Hiervoor worden ter plaatse van buitenlandse natuurgebieden op grens tussen Nederland rekenpunten toegevoegd. In onderstaande afbeeldingen is de ligging van deze rekenpunten en de belasting weergegeven.



Afbeelding 7: Ligging rekenresultaten eigen rekenpunten, aanlegfase



Afbeelding 8: Ligging rekenresultaten eigen rekenpunten, gebruiksfase

Uit de rekenresultaten blijkt dat de stikstofdepositie op de buitenlandse Natura 2000 gebieden in de aanlegfase en de gebruiksfase 0,00 mol/ha/jr bedraagt.

8 Conclusie

In deze rapportage zijn de te verwachten effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in kaart gebracht.

Het is essentieel dat de aannemer ten tijde van de bouwwerkzaamheden bij de op diesel aangedreven machines en werktuigen gebruik maakt van minimaal stageklasse IV materiaal (met AdBlue-systeem)¹⁰. Ten aanzien van de inzet van een hijskraan is minimaal een stage V-klasse nodig. Met deze uitgangspunten blijft onderhavige aanlegfase binnen de gewenste drempelwaarde van 0,00 mol/ha/jr.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de gewenste ontwikkeling in de gebruiksfase niet leidt tot nadelige effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De stikstofdepositie in de beoogde situatie bedraagt 0,00 mol/ha/jr.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat de beoogde situatie, geen significant nadelige gevolgen met betrekking tot het aspect verzuring op Natura 2000-gebieden veroorzaakt. Conform de "Handreiking Voortoets Stikstof van B12 is geen passende beoordeling noodzakelijk.

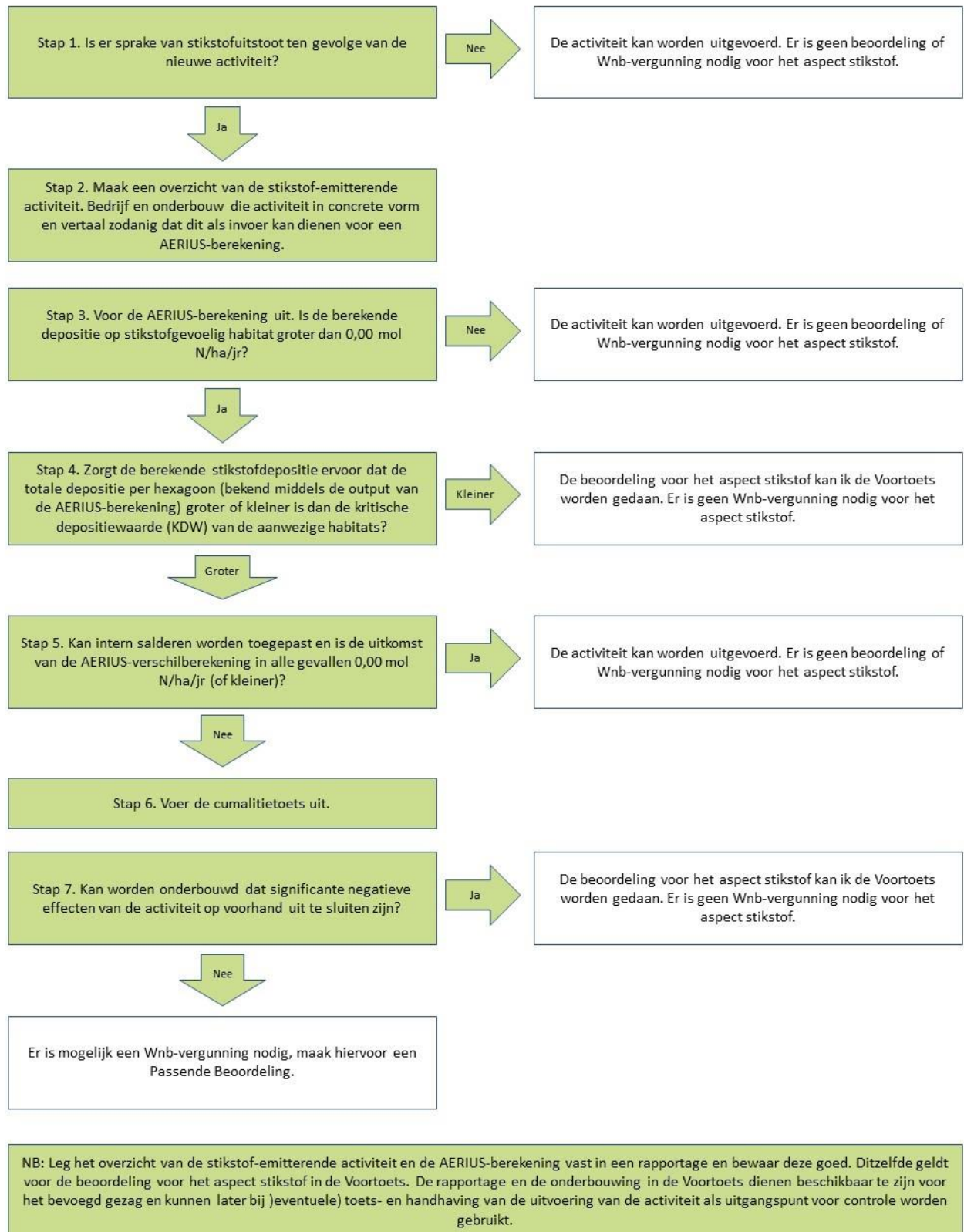
¹⁰ Praktijkonderzoek uit 2018 van Cumela (de brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra) geeft aan dat het actuele machinepark in Nederland inmiddels al behoorlijk gemoderniseerd is. Machines en werktuigen worden gemiddeld eens in de zeven tot tien jaar vervangen. Uit een stikstofenquête blijkt nog eens dat vijftig procent van het materieel inmiddels van na 2014 is, dus voorzien is van Stage IV of V. Anno 2023 is de aanwezigheid van een werktuig/machine met een stage IV motor (of hoger) dus gangbaar. Voor dit onderzoek is voor inzet van machines en werktuigen rekening gehouden met minimaal de gangbare inzet van werktuigen vanaf bouwjaar 2014 (Stage IV).

9 Bijlagen

De volgende bijlagen zijn toegevoegd:

Bijlage	Naam
1	Stappenplan 'Handreiking Voortoets Stikstof' van februari 2021
2	Pdf-bestand(en) AERIUS-Calculator

Bijlage 1 – Stappenplan



Bijlage 2 – Pdf-bestand(en) AERIUS-Calculator

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Honk Vastgoedontwikkeling BV
Korte Bedde ong.,
5131 Alphen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Woningbouwplan Korte Bedde
Beoogde aanlegfase van plan Korte Bedde met 24 woningen.

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RoZPR1oo6pxM
05 juli 2024, 11:03
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	1,9 kg/j	89,8 kg/j

Resultaten

aanlegfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

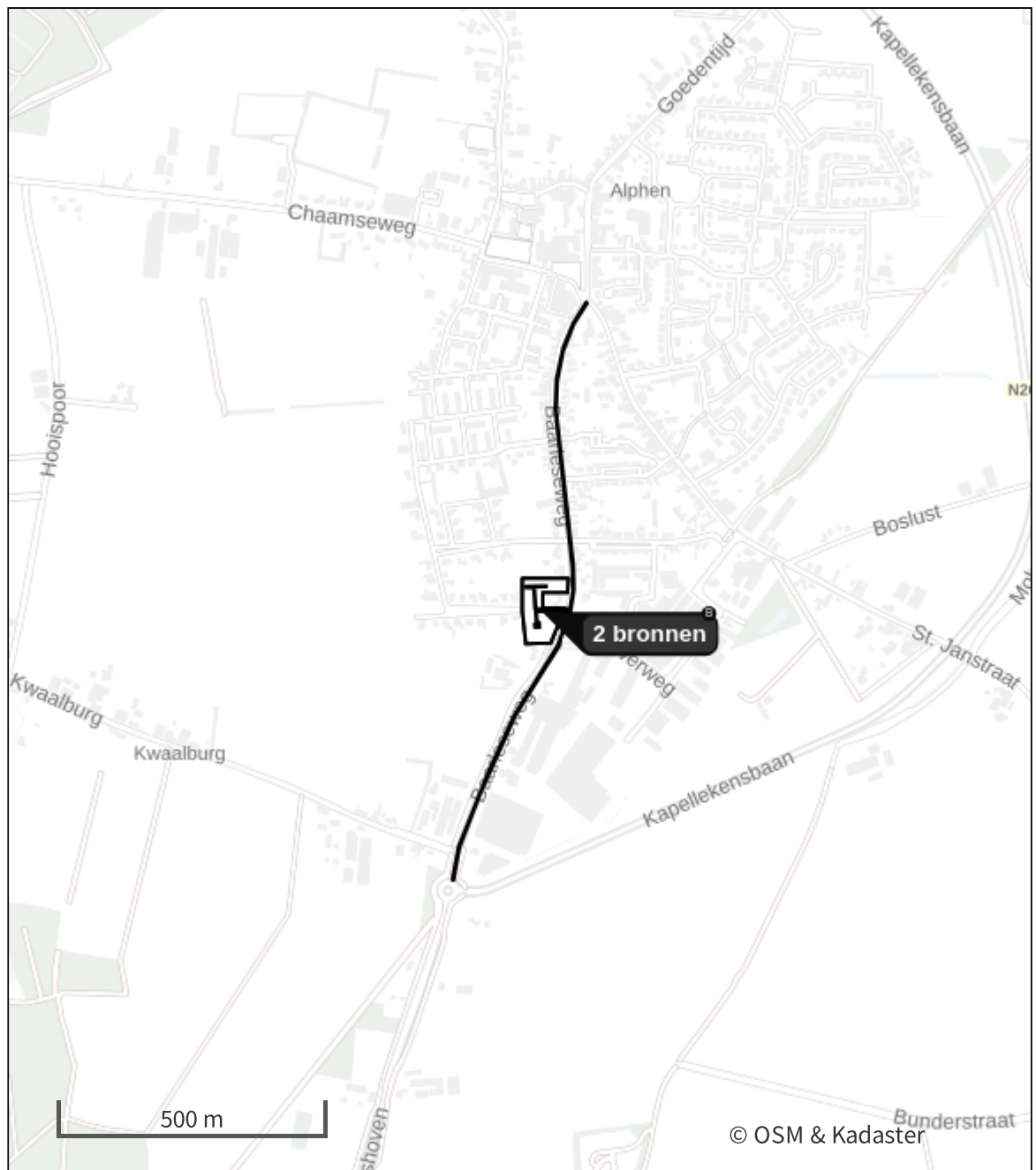
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Woningbouwplan (24 woningen)	1,8 kg/j	85,3 kg/j
6	Anders... Anders... Stationair draaien zware motorvoertuigen	20,0 g/j	2,1 kg/j
	Verkeersnetwerk	55,2 g/j	2,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "aanlegfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
8	Rekenpunt 8: De Maatjes, Wuustwezelheide en Groot Schietveld	X:101922,05 Y:382234,9	-
11	Rekenpunt 11: Klein en Groot Schietveld	X:102281,71 Y:377580,36	-
3	Rekenpunt 3: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:125494,01 Y:381535,1	-
4	Rekenpunt 4: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:123666,6 Y:379317,38	-
5	Rekenpunt 5: Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout	X:121770,45 Y:379179,19	-
6	Rekenpunt 6: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:117026,62 Y:377137,18	-
7	Rekenpunt 7: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:116933,28 Y:380738,97	-
9	Rekenpunt 9: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:114952,72 Y:388174,37	-
10	Rekenpunt 10: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:115489,15 Y:389272,74	-
1	Rekenpunt 1: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:133546,97 Y:385585,66	-
2	Rekenpunt 2: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:128458,26 Y:384675,39	-

aanlegfase, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Woningbouwplan (24 woningen)	NO _x	85,3 kg/j			
Locatie	X:124920,06 Y:387684,68	NH ₃	1,8 kg/j			
Oppervlakte	0,77 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachines	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	763 l/j	62 u/j	23 l/j	NO _x	14,9 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Betonstorters/ - pompen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	935 l/j	76 u/j	28 l/j	NO _x	18,4 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Minigravers	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	239 l/j	52 u/j		NO _x	5,0 kg/j
					NH ₃	1,8 g/j
Trilplaat/ Stampers	alle werktuigen op benzine, 2takt	24 l/j			NO _x	96,0 g/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Hijskranen	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	4755 l/j	252 u/j	285 l/j	NO _x	27,1 kg/j
					NH ₃	1,1 kg/j
Verreikers	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1019 l/j	97 u/j	31 l/j	NO _x	19,9 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 1	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124866,61 Y:387488,73	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,1 kg/j
Lengte	674,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 13,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 2	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124960,41 Y:387908,4	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	754,98 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 14,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 3	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124961,01 Y:387926,63	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	715,41 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 13,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

5 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 4	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124883,26 Y:387511,76	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	729,83 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 14,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

6 Anders... | Anders...

Naam	Stationair draaien	Uittreedhoogte	0,0 m	NO _x	2,1 kg/j
	zware	Warmteinhoud	0,000 MW	NH ₃	20,0 g/j
	motorvoertuigen	Spreiding	0 m		
Locatie	X:124920,06				
	Y:387684,68				
Oppervlakte	0,77 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.2.1_20240702_c9370194cb

Database versie 2023.2.1_c9370194cb_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Honk Vastgoedontwikkeling BV
Korte Bedde ong.,
5131 Alphen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Woningbouwplan Korte Bedde
Beoogde gebruiksfase van plan Korte Bedde met 24 woningen.

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Re9K6gCLiZ5J
05 juli 2024, 11:21
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	0,4 kg/j	12,2 kg/j

Resultaten

Gebruiksfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

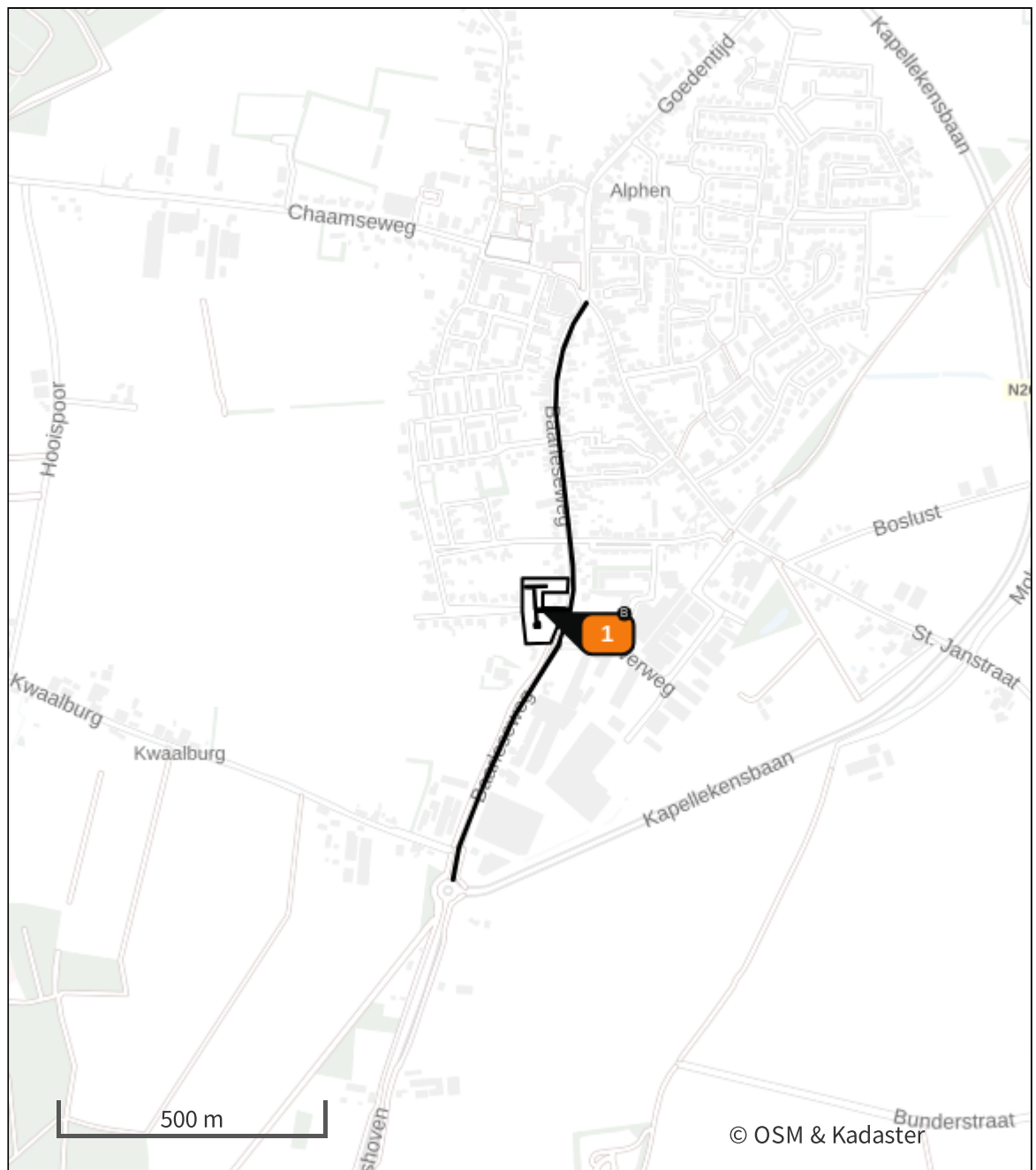
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Wonen en Werken Woningen Woningbouwplan (24 woningen)	-	-
	Verkeersnetwerk	0,4 kg/j	12,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
8	Rekenpunt 8: De Maatjes, Wuustwezelheide en Groot Schietveld	X:101922,05 Y:382234,9	-
11	Rekenpunt 11: Klein en Groot Schietveld	X:102281,71 Y:377580,36	-
3	Rekenpunt 3: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:125494,01 Y:381535,1	-
4	Rekenpunt 4: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:123666,6 Y:379317,38	-
5	Rekenpunt 5: Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout	X:121770,45 Y:379179,19	-
6	Rekenpunt 6: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:117026,62 Y:377137,18	-
7	Rekenpunt 7: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:116933,28 Y:380738,97	-
9	Rekenpunt 9: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:114952,72 Y:388174,37	-
10	Rekenpunt 10: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:115489,15 Y:389272,74	-
1	Rekenpunt 1: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:133546,97 Y:385585,66	-
2	Rekenpunt 2: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:128458,26 Y:384675,39	-

Gebruiksfasen, Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Woningbouwplan (24 woningen)	Uittreedhoogte	1,0 m
Locatie	X:124920,06 Y:387684,68	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	1 m
Oppervlakte	0,77 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 1	Links	Rechts	NO _x	2,9 kg/j
Locatie	X:124866,61 Y:387488,73	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	674,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 2	Links	Rechts	NO _x	3,2 kg/j
Locatie	X:124960,41 Y:387908,4	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	754,98 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 3	Links	Rechts	NO _x	3,0 kg/j
Locatie	X:124961,01 Y:387926,63	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	715,41 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		

5 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 4	Links	Rechts	NO _x	3,1 kg/j
Locatie	X:124883,26 Y:387511,76	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	729,83 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.2.1_20240702_c9370194cb

Database versie 2023.2.1_c9370194cb_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Honk Vastgoedontwikkeling BV
Korte Bedde ong.,
5131 Alphen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Woningbouwplan Korte Bedde
Beoogde aanlegfase van plan Korte Bedde met 24 woningen.

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RoZPR1oo6pxM
05 juli 2024, 11:03
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

aanlegfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	1,9 kg/j	89,8 kg/j

Resultaten

aanlegfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

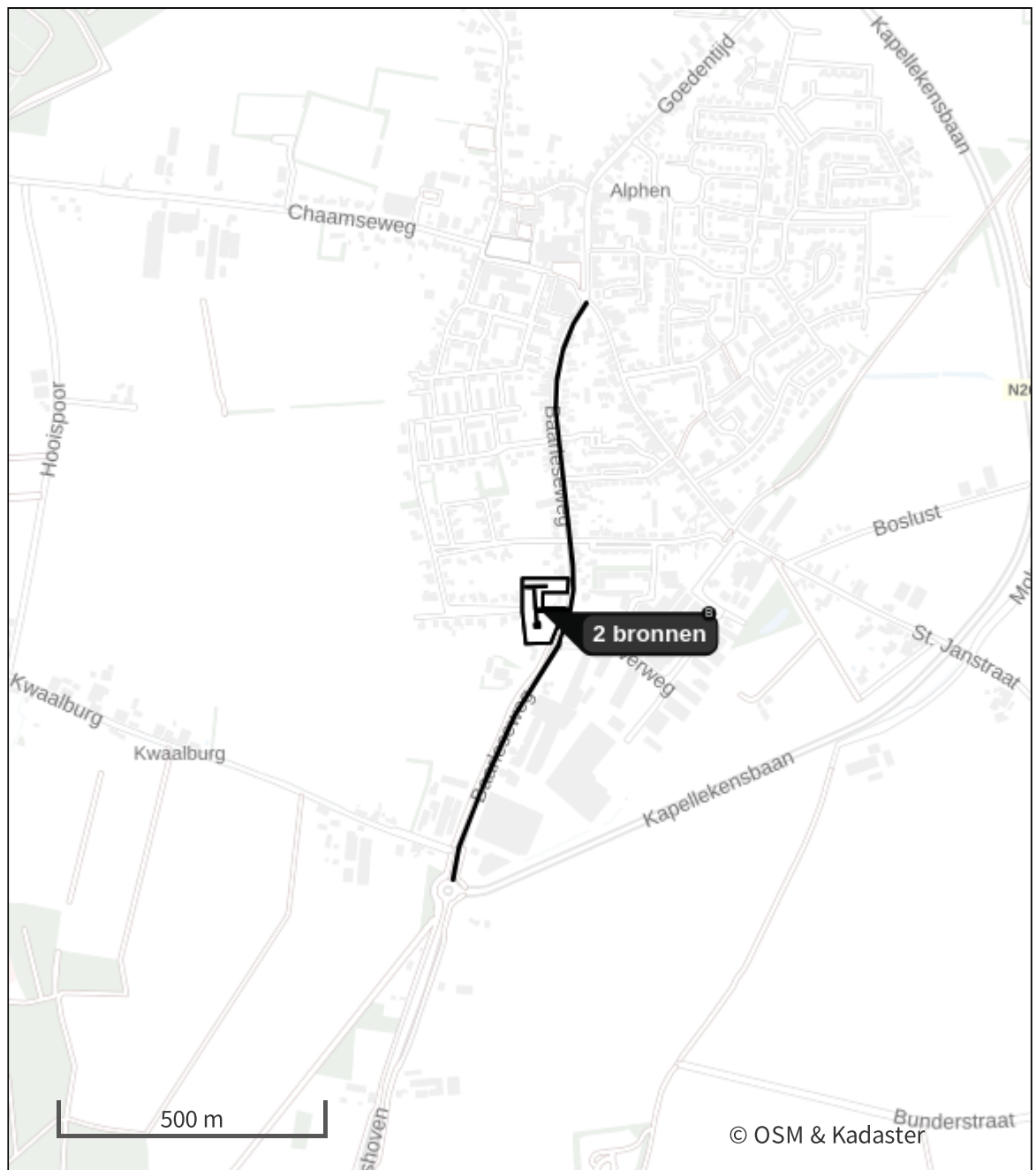
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Woningbouwplan (24 woningen)	1,8 kg/j	85,3 kg/j
6 Anders... Anders... Stationair draaien zware motorvoertuigen	20,0 g/j	2,1 kg/j
 Verkeersnetwerk	55,2 g/j	2,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "aanlegfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
8	Rekenpunt 8: De Maatjes, Wuustwezelheide en Groot Schietveld	X:101922,05 Y:382234,9	-
11	Rekenpunt 11: Klein en Groot Schietveld	X:102281,71 Y:377580,36	-
3	Rekenpunt 3: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:125494,01 Y:381535,1	-
4	Rekenpunt 4: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:123666,6 Y:379317,38	-
5	Rekenpunt 5: Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout	X:121770,45 Y:379179,19	-
6	Rekenpunt 6: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:117026,62 Y:377137,18	-
7	Rekenpunt 7: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:116933,28 Y:380738,97	-
9	Rekenpunt 9: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:114952,72 Y:388174,37	-
10	Rekenpunt 10: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:115489,15 Y:389272,74	-
1	Rekenpunt 1: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:133546,97 Y:385585,66	-
2	Rekenpunt 2: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:128458,26 Y:384675,39	-

aanlegfase, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Woningbouwplan (24 woningen)	NO _x	85,3 kg/j			
Locatie	X:124920,06 Y:387684,68	NH ₃	1,8 kg/j			
Oppervlakte	0,77 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachines	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	763 l/j	62 u/j	23 l/j	NO _x	14,9 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Betonstorters/ - pompen	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	935 l/j	76 u/j	28 l/j	NO _x	18,4 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Minigravers	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	239 l/j	52 u/j		NO _x	5,0 kg/j
					NH ₃	1,8 g/j
Trilplaat/ Stampers	alle werktuigen op benzine, 2takt	24 l/j			NO _x	96,0 g/j
					NH ₃	0,0 kg/j
Hijskranen	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	4755 l/j	252 u/j	285 l/j	NO _x	27,1 kg/j
					NH ₃	1,1 kg/j
Verreikers	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1019 l/j	97 u/j	31 l/j	NO _x	19,9 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 1	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124866,61 Y:387488,73	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,1 kg/j
Lengte	674,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 13,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 2	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124960,41 Y:387908,4	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	754,98 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 14,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 3	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124961,01 Y:387926,63	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	715,41 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 13,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

5 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 4	Links	Rechts	NO _x	0,6 kg/j
Locatie	X:124883,26 Y:387511,76	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	729,83 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 14,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	768,8 /jaar	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /jaar	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %		

6 Anders... | Anders...

Naam	Stationair draaien	Uittreedhoogte	0,0 m	NO _x	2,1 kg/j
	zware	Warmteinhoud	0,000 MW	NH ₃	20,0 g/j
	motorvoertuigen	Spreiding	0 m		
Locatie	X:124920,06				
	Y:387684,68				
Oppervlakte	0,77 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.2.1_20240702_c9370194cb

Database versie 2023.2.1_c9370194cb_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Honk Vastgoedontwikkeling BV
Korte Bedde ong.,
5131 Alphen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Woningbouwplan Korte Bedde
Beoogde gebruiksfase van plan Korte Bedde met 24 woningen.

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Re9K6gCLiZ5J
05 juli 2024, 11:21
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	0,4 kg/j	12,2 kg/j

Resultaten

Gebruiksfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

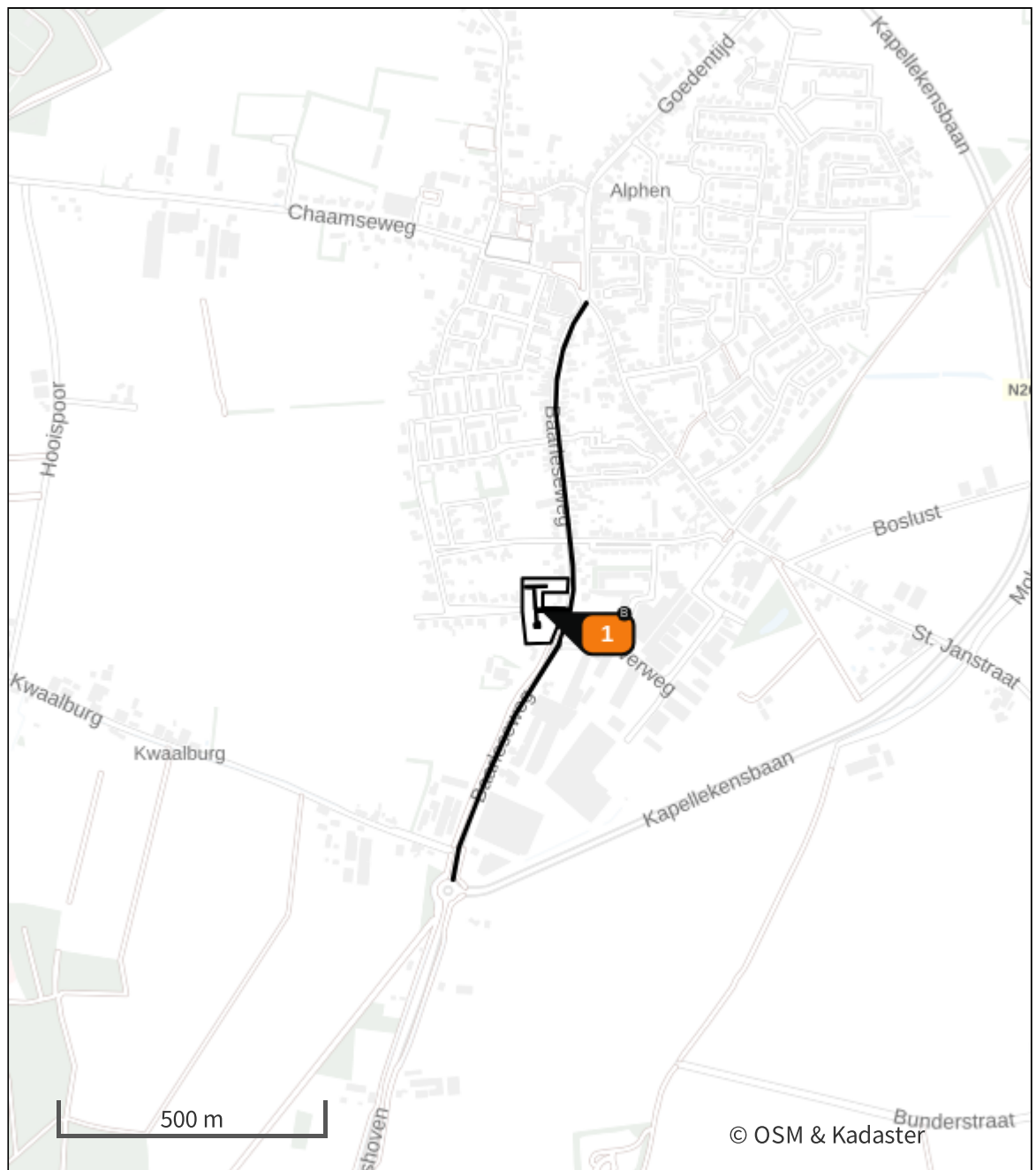
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Wonen en Werken Woningen Woningbouwplan (24 woningen)	-	-
	Verkeersnetwerk	0,4 kg/j	12,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
8	Rekenpunt 8: De Maatjes, Wuustwezelheide en Groot Schietveld	X:101922,05 Y:382234,9	-
11	Rekenpunt 11: Klein en Groot Schietveld	X:102281,71 Y:377580,36	-
3	Rekenpunt 3: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:125494,01 Y:381535,1	-
4	Rekenpunt 4: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:123666,6 Y:379317,38	-
5	Rekenpunt 5: Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout	X:121770,45 Y:379179,19	-
6	Rekenpunt 6: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:117026,62 Y:377137,18	-
7	Rekenpunt 7: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:116933,28 Y:380738,97	-
9	Rekenpunt 9: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:114952,72 Y:388174,37	-
10	Rekenpunt 10: Heesbossen, Vallei van Marke en Merkske en Ringven met valleigronde langs de Heerlese Loop	X:115489,15 Y:389272,74	-
1	Rekenpunt 1: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:133546,97 Y:385585,66	-
2	Rekenpunt 2: Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout	X:128458,26 Y:384675,39	-

Gebruiksfasen, Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Woningen

Naam	Woningbouwplan (24 woningen)	Uittreedhoogte	1,0 m
Locatie	X:124920,06 Y:387684,68	Warmteinhoud	0,000 MW
		Spreiding	1 m
Oppervlakte	0,77 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 1	Links	Rechts	NO _x	2,9 kg/j
Locatie	X:124866,61 Y:387488,73	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	674,68 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		

3 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 2	Links	Rechts	NO _x	3,2 kg/j
Locatie	X:124960,41 Y:387908,4	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	754,98 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 3	Links	Rechts	NO _x	3,0 kg/j
Locatie	X:124961,01 Y:387926,63	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	715,41 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file		
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %		
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %		
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %		

5 Wegverkeer | Weg

Naam	Rijroute 4	Links	Rechts	NO _x	3,1 kg/j
Locatie	X:124883,26 Y:387511,76	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	729,83 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	46,2 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,1 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.2.1_20240702_c9370194cb

Database versie 2023.2.1_c9370194cb_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>