

Nota zienswijzen ontwerp- bestemmingsplan Zuidrand Goirle locatie Van Besouw

**Behoort bij het besluit van de raad
van de gemeente Goirle van **XXX**
Mij bekend,**

De griffier

**Gemeente Goirle
Afdeling Ontwikkeling
Postbus 17
5050 AA Goirle**

INHOUD

1	INLEIDING	
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Lijst zienswijzen	4
1.3.	Ontvankelijkheid	5
1.4.	Inhoud van de zienswijzen	5
2.	SCHRIFTELIJKE ZIENSWIJZEN	6
2.1	Stichting Biodiversiteit Goirle-Riel	6
2.2.	Particulieren	12
2.3.	Waterschap De Dommel	28
2.4.	Rechtsbijstandsverzekeraar namens particulier	31
2.5.	Particulier	42
2.6.	Particulier	43

Bijlagen:

1. Onderbouwing waterpeilen d.d. 3-06-2020 (kenmerk: R29-C-1485-01a.dwg).
2. Onderzoeksverslag 2019 - Van Besouw te Goirle, Ecodat Landschap en Ecologie, dd. 18-11-2019 (versie 2.0).
3. Parkeertelling Van Besouw Goirle d.d. 18-05-2020.
4. Verkeerstoets Zuidrand Goirle – Ontwikkeling Van Besouw – Toetsing aan verkeersafwikkeling d.d. 9 juni 2020.
5. Stikstofdepositie onderzoek, '20200626-407072-mem-Zuidrand_Goirle_van_Besouw-dep-rev00' (d.d. 26 juni 2020).

1. INLEIDING.

1.1. Aanleiding.

Voor u ligt de zienswijzennota van het ontwerp-bestemmingsplan "Zuidrand Goirle locatie Van Besouw". Dit ontwerp-bestemmingsplan heeft gedurende zes weken, van 12 maart tot en met 22 april 2020, voor een ieder ter visie gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder over het ontwerp-bestemmingsplan een zienswijze naar voren brengen bij de gemeenteraad. Bekendmaking van het ontwerp-bestemmingsplan heeft plaatsgevonden in het plaatselijke nieuws- en advertentieblad "Goirles Belang" en in de "Staatscourant" van 11 maart 2020, alsmede op de website van de gemeente.

Deze zienswijzennota geeft een overzicht van de inhoud van de zienswijzen en de beoordeling daarvan.

1.2. Lijst zienswijzen.

In de onderstaande tabel staan de zienswijzen die bij de gemeenteraad naar voren zijn gebracht.

Van de mogelijkheid om een zienswijze naar voren te brengen is zes maal schriftelijk gebruik gemaakt. Er zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht.

Anonimiseringsverplichting.

In deze nota zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de zienswijzen vervangen door een nummer. Dit weglaten van de NAW-gegevens, de "anonimiseringsverplichting", vloeit voort uit privacywetgeving. Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Op rechtspersonen is dit niet van toepassing. Alleen bij de "papierene" versie van deze zienswijzennota zijn de NAW-gegevens van de indieners, niet geanonimiseerd (dit door een kopie van de zienswijzen als bijlage bij de zienswijzennota te voegen).

Tabel 1: overzicht ingediende zienswijzen.

Nr.	Naam	Ingediend bij brief van
1.	Stichting Biodiversiteit Goirle-Riel.	Bij brief van 16 (ontvangen 21) april 2020.
2.	Particulieren (23 personen).	Bij brief van 20 (ontvangen 21) april 2020.
3.	Waterschap De Dommel	Bij brief van 16 (ontvangen 16) april 2020 .
4.	Stichting Achmea rechtsbijstand, namens particulier	Bij brief van 21 (ontvangen 22) april 2020
5.	Particulier (1 persoon).	Bij brief van 22 (ontvangen 22) april 2020.
6.	Particulier (1 persoon).	Bij brief van 23 (ontvangen 21) april 2020. De datum van 23 april is waarschijnlijk een fout, gelet op de datum van ontvangst (21 april).

1.3. Ontvankelijkheid.

Vóórdat tot een inhoudelijke beoordeling van een zienswijze kan worden overgegaan, moet worden beoordeeld of deze tijdig, dat wil zeggen binnen de daarvoor geldende termijn, bij de gemeenteraad naar voren is gebracht.

Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn door een ieder zienswijzen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad. Op grond van artikel 3:16 Awb zijn op schriftelijk naar voren gebrachte zienswijze de artikelen 6:9, 6:10 en 6:15 Awb van overeenkomstige toepassing.

Het ontwerp-bestemmingsplan "Zuidrand Goirle locatie Van Besouw" is met ingang van 12 maart 2020 voor de duur van zes weken (42 dagen) ter inzage gelegd. Dat betekent dat de termijn eindigt op 22 april 2020 na het verstrijken van het tijdstip 23:59 uur. Op dit moment zijn immers 42 dagen (van 24 uur) verstreken.

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) genoemde termijn naar voren gebracht en kunnen derhalve inhoudelijk worden beoordeeld.

1.4. Inhoud van de zienswijzen.

In hoofdstuk 2 zijn de schriftelijke zienswijzen samengevat. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd niet bij de beoordeling zouden worden betrokken. Elke zienswijze wordt in zijn geheel beoordeeld. Na de samenvatting van de zienswijze volgt de beoordeling en de conclusie. Daar waar hierna wordt gesproken over het ontwerp-bestemmingsplan is daarmee bedoeld het ontwerp-bestemmingsplan "Zuidrand Goirle locatie van Besouw", zoals dat ter visie heeft gelegen. Diegenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht worden in deze nota aangeduid als indiener(s). De nummers verwijzen naar de nummers in de tabel op pagina 3.

Voordat wij inhoudelijk tot de beoordeling van de zienswijzen overgaan hechten wij er aan om in het algemeen op te merken dat een grondbeginsel voor overheidsoptreden is dat besluiten worden genomen zonder aanzien des persoons. Voor bestuursorganen brengt dit mee dat zij zich steeds objectief behoren op te stellen. Zij moeten hun oordelen baseren op deskundigheid en oordelen op beleid, maar mogen niet de ene burger zonder grond bevoordelen boven de ander. Dit beginsel is ook vastgelegd in artikel 2:4 van de Awb.¹ Dit beginsel werkt twee kanten uit. Allereerst dient het bestuursorgaan rekening te houden met het algemeen belang. Dit houdt in dat, wanneer sprake is van een discretionaire bevoegdheid en dus een belangenafweging moet plaatsvinden, alle belangen, en bij onderhavig bestemmingsplan zijn dat de belangen van omwonenden van het plangebied en van de toekomstige bewoners, moeten worden meegenomen. Deze belangen hebben eenzelfde waarde als die van de aanvrager van de bestemmingsplanwijziging, zijnde NBU. Ten tweede werkt het beginsel ook voor aanvrager. Diens aanvraag moet zoals andere aanvragen worden behandeld en objectief worden beoordeeld. Het kader waaraan getoetst moet worden is voor iedereen gelijk.

¹ Artikel 2:4 van de Algemene wet bestuursrecht luidt: *Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid.*

2. SCHRIFTELIJKE ZIENSWIJZEN.

2.1. Stichting Biodiversiteit Goirle-Riel (nummer 1).

1. Samenvatting zienswijze, onderdeel overleg ex artikel 3.1.1. Bro.

Indiener geeft aan dat in het verslag ten onrechte staat dat zij geen reactie op het voorontwerp hebben ingediend. Indiener heeft dit wel gedaan maar niet binnen de 3 weken dat het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Zij vraagt om dit te nuanceren.

Beoordeling.

Het verslag van het overleg op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (opgenomen als bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan) is een verslag van de ontvangen reacties in het kader van dat overleg. In het kader van het overleg op grond van het Bro heeft indiener niet gereageerd (alhoewel daartoe bij e-mail op de hoogte te zijn gebracht). Het verslag van het Bro is dus correct. Daarnaast heeft indiener in het kader van de inspraakprocedure bij brief van 13 (ontvangen 14) augustus 2019 een inspraakreactie ingediend over het voorontwerpbestemmingsplan. De termijn voor het indienen van een inspraakreactie liep van 11 juli tot en met 31 juli 2019. Deze inspraakreactie was echter buiten de termijn ontvangen en daarom niet inhoudelijk behandeld en buiten beschouwing gelaten.

Zoals ook aangegeven in de zienswijze heeft de gemeente deze brief wel doorgestuurd naar de ontwikkelaar NBU. NBU heeft naar aanleiding daarvan meerdere malen tevergeefs geprobeerd contact te leggen met indiener. Indiener heeft NBU naar aanleiding van deze pogingen niet benaderd.

Conclusie .

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2. Samenvatting zienswijze, onderdeel ambities stedenbouwkundig plan t.a.v. biodiversiteit.

Indiener geeft aan dat het beeldkwaliteitsplan te weinig rekening houdt met biodiversiteit en natuur-inclusief bouwen. In de visie Zuidrand en het Stedenbouwkundig plan zijn bijvoorbeeld ambities opgenomen voor groene erfafscheidingen, die komen niet meer terug. Indiener ziet deze ambities graag vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan zodat ze ook juridisch bindend worden.

Beoordeling.

Indiener wijst op uitvoeringsaspecten. Het bestemmingsplan (en daarmee het beeldkwaliteitsplan) verzetten zich niet tegen het realiseren van natuurinclusief bouwen en groene erfafscheidingen. Erfafscheidingen kunnen vergunningsvrij gebouwd worden, regels daarover in een bestemmingsplan zijn niet passend. Daarom is er een inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan opgesteld waarin groene erfafscheidingen het uitgangspunt zijn in dit gebied. In privaatrechtelijke overeenkomsten (met kettingbeding) worden deze groene erfafscheidingen en permanente vleermuisvoorzieningen geborgd voor korte en lange termijn.

Bij de bouw kan en zal gezien worden hoe dergelijke voorzieningen ingepast worden in een plan voor de bouw van één of meerdere woningen in het plangebied. Het toevoegen van maatregelen aan het beeldkwaliteitsplan is daarmee niet nodig. Het beeldkwaliteitsplan is als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan gevoegd en heeft daarmee wel een juridische werking.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3. Samenvatting zienswijze, natuurgebied 'De Vosreyt' onderdeel Natuurnetwerk Brabant.

Indiener geeft aan dat het plangebied grenst aan het NNB-gebied De Vosreyt. Indiener is van mening dat in het bestemmingsplan ten onrechte gesteld wordt dat er in de toekomstige situatie sprake is van een afname van de verstoringdruk. Ter onderbouwing voert indiener aan dat een toename van licht- en geluidverstoring voor de hand ligt. De achterzijde van het voormalig fabriekscomplex was volgens indiener luw en had een afschermd werking. In de toekomstige situatie is er volgens indiener sprake van een toename van openbare en particuliere verlichting.

Daarnaast zou er sprake zijn van een toename van verkeersgeluid als gevolg van de ontsluitingsweg die aansluit op de Beeksedijk. Indiener stelt zich daarom op het standpunt dat in de planregels of het beeldkwaliteitsplan maatregelen opgenomen moeten worden die lichtuitstraling beperken. De toename aan geluid en licht tast ook het leefgebied van de watervleermuis aan.

Indiener vindt verder dat natuurcompensatie plaats moet vinden voor verstoring die niet kan worden voorkomen. Deze punten brengt indiener mede namens de beheerder van De Vosreyt naar voren.

Beoordeling.

In het kader van de Wet natuurbescherming en het Natuurnetwerk Brabant (NNB, voorheen Ecologische hoofdstructuur, EHS) is er, gelet op de bijbehorende natuurtoets, getoetst of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op beschermde gebieden.

In de huidige situatie is in het plangebied bedrijvigheid mogelijk tot ten hoogste milieucategorie 4.1. Dergelijke bedrijven leiden tot hinder voor hun omgeving en hebben ook negatieve effecten op ecologische waarden, bijvoorbeeld door emissie van geluid, stof, geur of licht. Specifiek wordt aangegeven dat in het vigerende bestemmingsplan de bestemming bedrijf geldt met nadere aanduiding kunststofproducten en textiel fabriek.

De achterkant van het perceel was niet auto-, gebruiksluw en afschermend ten opzichte van het NNB-gebied. De aansluiting was ter plaatse van de Beeksedijk met kantoren, hallen en parkeervoorzieningen. Zo was er tegen de Nieuwe Leij een bergloods gebouwd. De fabriekshallen (inclusief de lichtuitstraling daarvan) op het Van Besouw terrein werden voor het grootste gedeelte tot 2019 verhuurd. Langs de Nieuwe Leij liep over het hele terrein een verlichte ontsluitingsroute die nu deels opgeheven gaat worden. De nieuwe ontsluitingsroute naar de woningen vanaf de Beeksedijk komt op grotere afstand te liggen van de Nieuwe Leij dan in de oude situatie het geval was.

Deze bedrijvigheid veroorzaakt de meeste milieubelasting in de vorm van geur en geluid. In de toekomstige situatie verdwijnt de bedrijfsbestemming in een groot deel van het plangebied. Hier komt een woonbestemming voor in de plaats. De resterende bedrijfsbestemming wordt afgewaardeerd tot een bedrijf uit milieucategorie 1, zodat er uitsluitend bedrijvigheid mogelijk is die weinig tot zeer minimale hinder voor de omgeving veroorzaakt. Daarmee verbetert de situatie op de gronden met de aanduiding 'groenblauwe mantel' ten opzichte van de huidige situatie.

De milieueffecten van het plangebied op de omgeving worden teruggebracht. Dit zorgt voor een verbetering van de situatie ter plaatse van het plangebied. In de toekomstige situatie vindt immers

geen hinder van bedrijvigheid of een groot aantal vervoersbewegingen plaats door het aankomen en vertrekken van personeel, bezoekers en transport van grondstoffen/eindproducten als gevolg van die bedrijvigheid. Daarnaast moeten nieuwe woningen gasloos worden gebouwd, waardoor ook emissies van luchtverontreinigende stoffen richting het natuurgebied afnemen. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling ontstaat dus een verbetering van de situatie in het natuurgebied.

In het gedeelte van het plangebied waar de aanduiding 'groenblauwe mantel' op van toepassing is, worden - behoudens de aanleg van een ontsluitingsweg - geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. De aanduiding reikt weliswaar tot in de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Verkeer - Verblijfsgebied', maar op deze gronden zijn, behoudens de afwaardering van de milieucategorie en de aanleg van een ontsluitingsweg, geen ontwikkelingen voorzien met een grotere impact op de omgeving dan in de huidige / planologische situatie het geval is. In de huidige situatie reikte de aanduiding 'groenblauwe mantel' immers ook tot in de bestemming 'Bedrijf', waarbinnen naast bedrijfsfuncties ook de aanleg van verharding/wegen toegestaan is. Vanuit het NNB kan worden gesteld dat door de integrale aanpak van het project Zuidrand Goirle en de mogelijkheden die hierdoor ontstaan, het NNB een kwaliteitsimpuls krijgt door een kwalitatief betere inrichting en een betere samenhang met de omgeving.

Voor de aanleg van een natuurvriendelijke oever van de Nieuwe Leij wordt een deel van de zuidelijke grens van het plangebied bestemd als 'Groen', hiermee wordt tegemoet gekomen aan de ecologische waarde van de Nieuwe Leij. In het bestemmingsplan wordt daarmee ruimte gegeven aan de ecologische potenties van deze gronden.

Gelet op bovenstaande blijkt dat de beoogde ontwikkeling geen toename zal genereren in de vorm van licht dan wel geluid. Indien dit het geval zou zijn dan zou dit in het onderzoek zijn meegenomen en zou in het ecologisch nader onderzoek aangegeven zijn welke effecten licht en geluid zouden hebben op het naastgelegen natuurgebied. Het onderzoek geeft juist aan dat het gebied een kwaliteitsimpuls zal krijgen. Het ecologisch nader onderzoek geeft niet aan dat effecten zijn te verwachten op het leefgebied van de watervleermuis. In paragraaf 5.2 van het ecologisch nader onderzoek wordt aangegeven welke integraal benodigde randvoorwaarden noodzakelijk zijn.

' Zoals in paragraaf 4.3 beschreven is, vormt de Zuidrand Goirle met name voor vleermuizen een samenhangend geheel door de aanwezigheid van diverse verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied in het gehele gebied. Naast het gegeven dat binnen de toekomstig heringerichte Zuidrand in de nabijheid van de te verdwijnen verblijfplaatsen nieuwe verblijfplaatsen moeten terugkeren, is het met name de samenhang tussen de deellocaties die belangrijk is voor vleermuizen. Deze samenhang ontstaat door vliegroutes tussen deze gebieden. Derhalve is het in het zicht van de integraliteit binnen het project Zuidrand Goirle van belang dat de aanwezige vliegroutes dan wel in stand gehouden worden dan wel vervangen worden door vergelijkbare, functionele landschapselementen die dienst kunnen doen als dergelijke vliegroutes.'

Aan het bovenstaande wordt voldaan, zo blijkt uit de ontheffing voor het uitvoeren van handelingen met effecten op vleermuizen die reeds bij het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd is. Er zijn immers nieuwe nestkasten opgehangen. Aanvullend zijn in april 2019 schermen langs een vliegroute geplaatst zodat vleermuizen langs deze schermen kunnen navigeren.

Bureau Ecodat heeft een rapportage opgesteld (d.d. 18 november 2019, versie 2.0) waarin ook ingegaan wordt op de vliegroutes van vleermuizen die door het NNB-gebied vliegen. Conclusie van deze experts op bladzijde 4 van het onderzoeksverslag is dat: *Het staat in ieder geval vast dat de Nieuwe Leij ervoor zorgt dat de bestaande vliegroute behouden blijft. Waterlopen als de Nieuwe*

Leij zijn traditioneel al onderdeel van vliegroutes. Ook in landschappen waar geen struiken dan wel bomen te vinden zijn migreren dwergvleermuizen langs deze waterlopen. Het gehele onderzoek van Ecodat is als bijlage 2 aan deze reactienota toegevoegd.

Zoals in het voorgaande is overwogen, geldt juist dat ten opzichte van het huidige bestemmingsplan een kwaliteitsimpuls ontstaat. Conform het inrichtingsplan wordt de ontsluitingsweg richting de Beeksedijk, daar waar in de huidige situatie ook een ontsluitingsweg tegen de Nieuwe Leij is gesitueerd, verlegd in noordelijke richting zodat er ruimte ontstaat voor een wadi en de afstand van bebouwing naar de beek groter wordt.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4. Samenvatting zienswijze, onderdeel Nieuwe Leij onvoldoende beschermd.

Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de natuurwaarde en de landschappelijke waarde van de Nieuwe Leij. Dit omdat volgens indiener dicht op de Nieuwe Leij gebouwd wordt en er in de natuurvriendelijke oever tuinterrassen voorzien zijn. Indiener is van mening dat dergelijke terrassen niet te verenigen zijn met een natuurvriendelijke oever omdat de natuurwaarden verstoord worden en er verrommeling op kan treden.

Volgens indiener ontbreken er in het bestemmingsplan regels voor het behoud en herstel van het watersysteem van de Nieuwe Leij zoals bedoeld in artikel 3.27 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Beoordeling.

Conform het inrichtingsplan dat in samenspraak is opgesteld door de gemeente, NBU, landschapsarchitect Buro Lubbers, civiel adviseur Civil Support en Waterschap De Dommel worden natuurvriendelijke oevers aangelegd. De afstand tussen de gebouwen en de Nieuwe Leij wordt mede daardoor groter. De bestaande en steile oever van de Nieuwe Leij wordt heringericht, waarbij een flauwe ecologische plasdras oever ruimte biedt voor regionale waterberging. De oever wordt ingericht met bomen en vegetatie passend bij het beekdal. Daar waar uitgeefbare grond grenst aan de Nieuwe Leij wordt privaatrechtelijk een instandhoudingsverplichting opgelegd. Conform de verkoopstukken worden de woningen die grenzen aan De Nieuwe Leij voorzien van een vlonder ter plaatse van de op de verbeelding weergegeven aanduiding 'oever'. Ook voor deze vlonders geldt privaatrechtelijk een instandhoudingsverplichting. De overige gronden langs de Nieuwe Leij worden door NBU overgedragen aan de gemeente.

Voor het overige geldt dat de natuurvriendelijke oever ook voorzien is op gronden die geen onderdeel uitmaken van tuinen. Deze gronden krijgen de bestemming 'Groen' en zijn in eigendom van de gemeente. De bouwmogelijkheden op gronden met deze bestemming zijn zo geformuleerd dat er geen grootschalige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, opgericht kunnen worden die realisatie van de natuurwaarden verhinderen. De mening dat door het voornemen de natuurwaarden van de natuurvriendelijke oever verstoord kunnen worden, wordt dan ook niet gedeeld. Bovendien is er aan deze gronden de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' toegekend. Deze dubbelbestemming is ter bescherming van de waterhuishouding van het gebied, het vergroten van de afvoercapaciteit en berging van hoog oppervlaktewater.

De bouwmogelijkheden ter plaatse van de aanduiding 'oever' zijn verder zodanig beperkt dat er geen kans is op het optreden van verrommeling. Dat is geborgd in het inrichtingsplan en de privaatrechtelijke overeenkomsten.

Interim omgevingsverordening.

In paragraaf 3.2 van de plandoelichting is het voornemen getoetst aan artikel 3.27 van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant zoals deze gold bij terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. Uit die toetsing blijkt dat er geen strijdigheid is met deze regels wegens de positieve bergingscapaciteit in het plangebied en het feit dat er geen ingrepen aan de Nieuwe Leij meer voorzien zijn. Voor de volledige motivatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van de plandoelichting. Deze paragraaf is ook voorgelegd aan het bevoegd gezag (de provincie) en zij hebben hiermee ingestemd.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

5. Samenvatting zienswijze, onderdeel bescherming populierenrij.

Indiener geeft aan dat een populierenrij langs de Nieuwe Leij ten onrechte zonder omgevingsvergunning gekapt is. Indiener pleit voor compensatie van de gekapte populieren op basis van een systematiek die uitgaat van de publieke diensten van bomen. Daarbij is indiener van mening dat de bomen die in het plan teruggebracht worden onvoldoende zijn om de kap van de bomen te compenseren.

Beoordeling.

Het kappen van bestaande groenvoorzieningen/bomen is uitgevoerd op basis van omgevingsvergunningen voor het kappen die zijn verleend door de gemeente Goirle. Deze vergunningen zijn verlengd in maart 2020 (met kenmerken: VH-2028-0406 & VH-2018-0407) en staan los van de mogelijkheden van dit bestemmingsplan.

Conform het kapbeleid van de gemeente was de populierenrij ter plaats van de Nieuwe Leij niet vergunningsplichtig maar meldplichtig. Daarom is er ook geen sprake van compensatie voor deze inmiddels gekapte bomen.

Voor de herontwikkeling van het plangebied is een kapvergunning afgegeven voor in het totaal 16 vergunningsplichtige bomen. Deze bomen zijn op basis daarvan reeds gekapt. Daarnaast zijn ook de 85 meldingsplichtige bomen inmiddels gekapt. Op basis van het inrichtingsplan worden 219 nieuwe bomen geplant. Per saldo ontstaat er een toename van 118 bomen binnen het plangebied.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

6. Samenvatting zienswijze, onderdeel Natura 2000-gebied 'Regte Heide en Riels Laag'.

De indiener is van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan leidt tot negatieve effecten op het Natura 2000-gebied 'Regte Heide en Riels Laag' door de uitstoot van stikstof. Volgens indiener is ten onrechte geen vergunning op basis van de Wet natuurbescherming voor deze negatieve effecten aangevraagd.

Beoordeling.

Ten aanzien van het aspect stikstofdepositie is er nieuw stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd om de depositie gedurende de bouw- en gebruiksfase te bepalen. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de memo '20200626-407072-mem-Zuidrand_Goirle_van_Besouw-dep-rev00' (d.d. 26 juni 2020). Deze memo is als bijlage 5 opgenomen aan deze reactienota. De conclusie van het onderzoek is de volgende:

Uit de met AERIUS Calculator uitgevoerde berekeningen blijkt dat, als gevolg van het voornemen geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie. Derhalve kan worden uitgesloten dat het voornemen een verslechterend of significant verstorend effect heeft op Natura 2000-gebieden en vormt het aspect stikstofdepositie geen belemmering voor verdere besluitvorming.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld. Er is een nieuw stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd en toegevoegd aan de bijlage van de plantoelichting. De uitkomst van het onderzoek is dat er geen stikstofdepositie zal zijn zodat dit onderdeel geen aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan behalve het toevoegen van het recente onderzoek en de tekstuele aanpassing van de toelichting.

2.2. Particulieren, 23 personen (nummer 2).

1. Samenvatting zienswijze, onderdeel ter inzage periode ontwerp bestemmingsplan.

Indieners hebben meerdere malen geprobeerd om de ter inzage termijn aan te passen/op te schorten vanwege het coronavirus en de problemen die dit virus gaf om tot een goede beoordeling te komen. Zelfs een proforma zienswijze, zodat indieners deze later konden afronden werd niet toegestaan. Gelet op de omstandigheden die veroorzaakt werden door het coronavirus had indiener een dergelijke mogelijkheid passend gevonden.

Beoordeling.

Periode van ter inzage legging.

De coronapandemie raakt ons allemaal. Naast de enorme impact op de gezondheid heeft het ook organisatorische gevolgen gehad. De gemeente betreurt de gedeeltelijke en tijdelijke sluiting van het gemeentehuis. Deze sluiting was echter nodig in het kader van de beheersing van het coronavirus.

De periode dat een ontwerp-bestemmingsplan ter visie wordt gelegd, is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening. De gemeente mag hier niet van af wijken zelfs als ze dat zou willen. Daarom is vastgehouden aan de zes weken dat het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen (van 12 maart tot en met 22 april 2020). Indiener heeft binnen deze termijn ook een (ontvankelijke) zienswijze ingediend.

Zoals reeds bij brief van 16 april 2020 aan indiener aangegeven, is door de gemeente voorzien in voldoende andere mogelijkheden om het ontwerp-bestemmingsplan te raadplegen. Deze mogelijkheden bestaan uit het inzien van het analoge bestemmingsplan in het gemeentehuis, na het maken van een afspraak met de receptie. Sowieso kan het ontwerp-bestemmingsplan digitaal via www.ruimtelijkeplannen.nl geraadpleegd worden. De gemeentebode heeft op 15 april 2020 een exemplaar van het ontwerp-bestemmingsplan afgegeven bij drie van de indieners van deze zienswijze (dit waren de personen die de brief hebben ondertekend waarin zij hebben verzocht om verlenging van de termijn om een zienswijze naar voren te brengen) De gemeente heeft derhalve voldoende mogelijkheden geboden om kennis te nemen van het ontwerp-bestemmingsplan.

Proforma zienswijze.

Het is onjuist dat de gemeente het indienen van een proforma zienswijze verhinderd heeft. Indiener had een dergelijke zienswijze in kunnen dienen tijdens de termijn van tervisielegging van het ontwerp. Het indienen van een dergelijke zienswijze staat los van de verzoeken om het verlengen / opschorten van de termijn van tervisielegging waarop hiervoor al is ingegaan.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2. Samenvatting zienswijze, onderdeel omgevingsonderzoeken te oud.

Indieners zijn van mening dat veel gegevens en onderzoeken ouder zijn dan twee jaar, hetgeen in strijd is met artikel 3.1.1.a van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro).

Beoordeling.

Artikel 3.1.1.a van het Bro luidt als volgt: *Bij de vaststelling van een bestemmingsplan kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar.*

Bovenstaande wettekst verbiedt een gemeente niet om ook gebruik te maken van omgevingsonderzoeken die ouder zijn dan twee jaar. Het stelt dat onderzoeken die jonger zijn dan twee jaar zonder discussie actueel genoeg zijn en een goed beeld geven van de situatie ter plekke.

Onderzoeken die ouder zijn dan twee jaar moeten per aspect afgewogen worden of ze nog bruikbaar zijn. Voor deze onderzoeken moet een gemeente een afweging maken of ze nog voldoende actueel zijn. De gemeente doet dat impliciet per aspect dat onderzocht is waarbij de meest 'dynamische' omgevingsonderzoeken ook van recente datum moeten zijn. Voor de aspecten zoals natuur en geluid is een recenter onderzoek nodig dan voor bijvoorbeeld archeologie (wat onveranderd in de bodem aanwezig is als er waarden aanwezig zijn).

De gemeente vindt alle uitgevoerde omgevingsonderzoeken zoals die opgenomen zijn bij het bestemmingsplan voldoende actueel en een goede basis voor de besluitvorming over de vaststelling van dit bestemmingsplan. Daarnaast is er door Omgevingsdienst Brabant Noord een ontheffing inzake de Wet Natuurbescherming afgegeven tot 31 augustus 2023.

Wel zijn er mede naar aanleiding van de zienswijzen aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de aspecten verkeer en stikstofdepositie. Deze onderzoeken komen terug in deze reactienota en zullen ook als bijlage aan het vastgestelde bestemmingsplan worden toegevoegd.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3. Samenvatting zienswijze, onderdeel verkeer.

Algemeen.

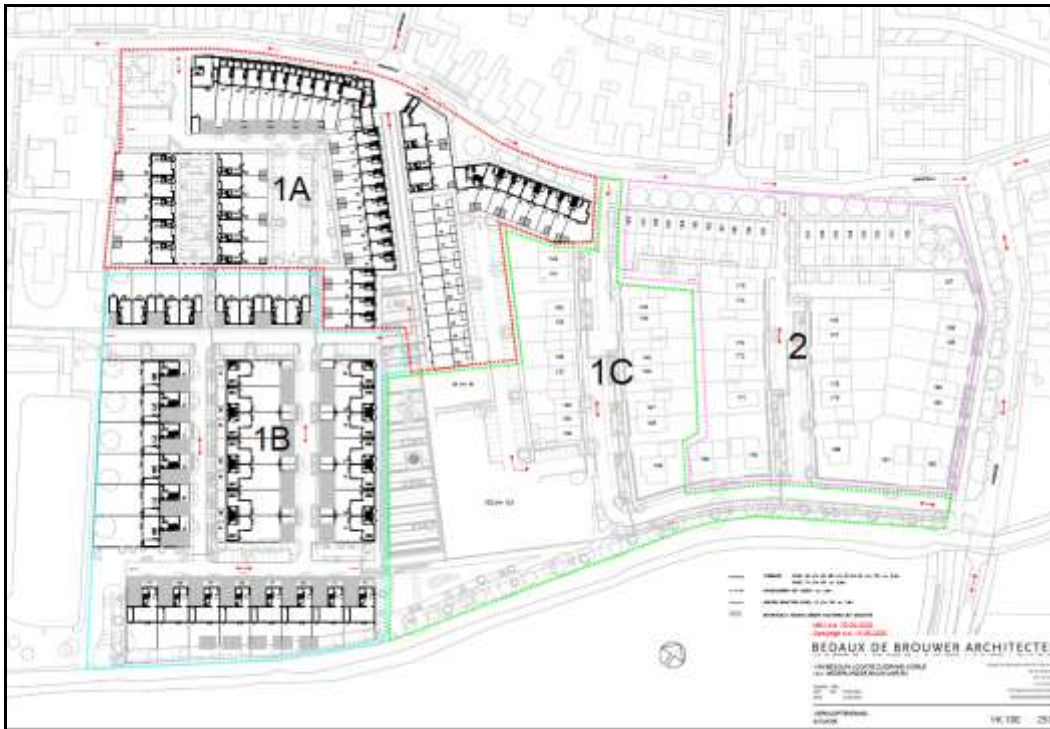
Bij het ontwerp-bestemmingsplan is een verkeeronderzoek toegevoegd (bijlage 12) dat de verkeerstoename van deze ontwikkeling op de capaciteit van het omliggende wegennet berekend. Het uitgevoerde verkeerskundige onderzoek is bruikbaar voor het beoogde doel. Na de ter inzage periode van het ontwerp-bestemmingsplan is uit de zienswijzen en ambtshalve geconstateerd dat er onduidelijkheid zit in dit onderzoek. Daarnaast is in de verdere uitwerking van het plan de verkeersstructuur in het Van Besouw terrein gewijzigd. De wijzigingen zijn het instellen van een aantal eenrichtingswegen en een knip voor het gemotoriseerd verkeer binnen de ontwikkeling. Door deze wijzigingen veranderen ook de verkeersstromen, waardoor dit verkeersonderzoek op dit punt is aangevuld.

Daarom is een aangevulde versie van het rapport opgesteld (bijlage 4) waarbij ook ingegaan is op een aantal onduidelijkheden die nog in het rapport zaten en die in zienswijzen naar voren kwamen. Onderstaand wordt ingegaan op de zienswijze van de omwonenden die gebaseerd zijn op het rapport dat bij het ontwerp-bestemmingsplan is toegevoegd.

Voordat specifiek ingegaan wordt op het verkeersonderzoek wordt onderstaand nog beschreven hoe het plangebied infrastructureel wordt ingericht. Om tot een zo evenredig mogelijk spreiding van de verkeersbelasting op de Kerkstraat en de Beeksedijk te komen is gekozen voor een knip tussen de te ontwikkelen gebieden. Er wordt gewerkt in drie fases. Fase 1a en 1B zijn inmiddels in de verkoop en zullen als eerste gebouwd worden. Deze gebieden maken gebruik van alle

aansluitingen op de Kerkstraat. Fietsers kunnen nog via de Hoogen Dries het plangebied bereiken en verlaten.

De aansluiting op de Kerkstraat binnen het plangebied is tweerichtingsverkeer van/naar de parkeerkoffers achter het voormalige hoofdkantoor. Er komt ook tweerichtingsverkeer vanaf- en naar het Fabrieksplein. Eenrichtingsverkeer wordt ingesteld voor de Kerkstraat naar de parkeerkoffer grenzend aan nr's 15 t/m 25. Tenslotte is de aansluiting op de Beekse Dijk tweerichtingsverkeer in en uit het plangebied. In onderstaande afbeelding is dit inzichtelijk gemaakt.



Figuur 1: fasering van het plangebied (fase 2 maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan als het gaat om woningbouw).

Indiener geeft een aantal argumenten waarom het uitgevoerde verkeersonderzoek niet klopt. Per onderdeel hebben deze punten een subnummer gekregen zodat ze per aspect van een reactie voorzien worden.

3.1.

De verkeersstoets is gedateerd op december 2019 terwijl deze feitelijk gebaseerd is op de verkeerssituatie van voor de herinrichting van de Tilburgseweg.

Indiener wijst er op dat de Tilburgseweg (tussen de Dorpsstraat en de Kalverstraat) heringericht is en tweerichtingsverkeer geworden is. Ook is de rijrichting van de Tilburgseweg tussen de Kalverstraat en de Kloosterstraat gewijzigd van noord-zuid naar zuid-noord. Deze wijzigingen aan de infrastructuur zijn niet verwerkt in het verkeersonderzoek.

Beoordeling.

De herinrichting van de Tilburgseweg is meegenomen in het verkeersonderzoek, echter niet expliciet in de rapportage vermeld. In het verkeersonderzoek kent de Tilburgseweg tweerichtingsverkeer tussen Dorpsstraat en Kalverstraat en éénrichtingsverkeer van de Kloosterstraat naar de Kalverstraat (zuid > noord). Het onderzoek gaat in op de effecten van de ontwikkeling Van Besouw. In het aangepaste rapport is een verduidelijking opgenomen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan omdat de aangegeven situatie berekend is. Wel is een verduidelijking opgenomen in het verkeersonderzoek.

De onduidelijkheid ten aanzien van de uitgangspunten voor de verkeerssituatie van de Tilburgseweg wordt verduidelijkt door bovenstaande toelichting in het verkeersonderzoek op te nemen. Het maakt de uitkomsten van de berekening niet anders omdat dit al is meegenomen.

3.2.

Verder geeft indiener aan dat de verkeerstoets zich enkel richt op de (toenmalige) hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur is gewijzigd door de ingrepen aan de Tilburgseweg. Verkeer dat eerst door de Tilburgseweg reed, rijdt nu door de Kalverstraat en Groeneweg. De bestaande problemen bij Plein 1803 zullen door deze veranderingen toenemen.

Beoordeling.

Voor de toekomstige situatie in 2030 zijn ook de Kalverstraat en Groeneweg beoordeeld (tabel 7 in het verkeersonderzoek). Beide wegen zijn aan te merken als erftoegangswegen. Voor erftoegangswegen wordt algemeen als grenswaarde een maximum van 4.000 – 6.000 mvt/etm aangehouden. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten op beide wegen ruim onder deze grenswaarde blijft (rond de 3.000 mvt/etm incl. ontwikkeling Van Besouw).

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.3

Indiener geeft ook aan dat het onderzoek niet ingaat op de huidige situatie in het traject Bergstraat-Molenstraat. Volgens indiener is dit traject diverse malen heringericht. En zijn er nu al minimaal 8 knelpunten in deze route. De effecten van deze herinrichtingen zijn volgens indiener ten onrechte niet verwerkt in het verkeersonderzoek.

Beoordeling.

Ook hiervoor geldt dat de gevolgen van een herinrichting van andere kruispunten onderzocht moet worden bij de besluitvorming van die andere kruispunten. Vanuit het Van Besouw terrein kunnen slechts 36 wooneenheden (bouw- /kavelnummer 66 t/m 101) het plangebied verlaten via de Groeneweg, en eventueel via de Molenstaat rijden. Door éénrichtingsverkeer is het voor de overige woningen niet mogelijk de Molenstraat te bereiken via een directe route vanuit het plangebied.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.4.

Indiener geeft verder aan dat in het verkeersonderzoek uitgegaan is van verouderde en/of onjuiste gegevens:

1. Er is gerekend met een toekomstige aanpassing van de kruising Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan naar rotonde. Dit terwijl de kruising Turnhoutsebaan-Poppelseweg omgebouwd is tot rotonde en er bij weten van indiener geen plannen zijn om de rotonde Turnhoutsebaan-Tijvoortsebaan te realiseren.
2. De rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg is een enkelstrooksrotonde terwijl deze in het verkeersonderzoek voorzien is als een meerstrooksrotonde. Indiener geeft aan geen kennis te hebben van een wijziging van deze rotonde.

Beoordeling.

Rotonde Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan

Voor het kruispunt Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan is een reconstructie gepland voor het jaar 2030, het voorrangskruispunt wordt een enkelstrooksrotonde. Deze reconstructie is nodig voor de huidige situatie, hier staan de ontwikkelingen binnen dit plangebied los van.

Deze rotonde is voor de autonome situatie 2030 doorgerekend met behulp van een verkeerskundige rekentool die geschikt is om rotondes te beoordelen (genaamd Meerstrooksrotondeverkenner). Uit de berekening blijkt dat de rotonde in het jaar 2030 het verkeer in de ochtendspits goed kan verwerken. In de avondspits is de verzadigingsgraad van de rotonde 0,84, wat net boven de grenswaarde van 0,8 is. Dit betekent dat er voor het verkeer vanuit Tilburg een korte wachtrij voor de rotonde kan ontstaan. In de autonome situatie is er sprake van een berekende wachtrij van 6 auto's gedurende één uur die zal kunnen groeien naar 7 auto's. De korte periode van deze wachtrij, in combinatie met het feit dat er ook zonder de ontwikkeling van de Zuidrand al sprake is van een wachtrij, maakt het dat de gemeente vindt dat deze ontwikkeling inpasbaar is. Er ontstaat geen overschrijding van wettelijke normen.

Rillaersebaan – Turnhoutsebaan.

Het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan is een geregeld kruispunt met verkeerslichten. Uit het verkeersmodel komt dit kruispunt naar voren als overbelast. Het kruispunt is verder doorgerekend met een verkeerskundige rekentool (Omni-X) rekening houdend met de ontwikkeling van dit plangebied. Hieruit blijkt dat er in de ochtendspits een acceptabele wachttijd wordt berekend. Alleen in de avondspits is er sprake van een overbelast kruispunt. De wachttijden liggen op dit kruispunt aan de hoge kant en er ontstaan wachtrijen op de verschillende toeleidende wegen. Dit komt doordat een aantal drukke verkeersstromen elkaar kruisen en het kruispunt te weinig opstelcapaciteit heeft.

De toename van verkeer op de Turnhoutsebaan, en daarmee de druk op dit kruispunt, blijkt te worden veroorzaakt door autonome verkeergroei, de overige ontwikkelingen in Goirle en de overbelasting van aansluiting Blaakweg/A58. De stijgende autonome verkeersdruk op de Turnhoutsebaan zorgt ook voor deze kruising voor een wachtrij van circa 2 minuten gedurende één uur in de avondspits. De ontwikkeling van de zuidrand zorgt volgens de berekeningen niet voor een toename van deze bestaande wachtrij. Dit kruispunt is ook zonder de ontwikkelingen in het plangebied dan ook een aandachtspunt van de gemeente om mogelijk op termijn aan te passen. Op dit moment vindt de gemeente de berekende wachtrij van ca 2 minuten acceptabel omdat deze gedurende een heel korte periode optreedt, er geen overschrijding is van wettelijke normen, en de ontwikkeling zorgt niet voor een ontwrichting van de verkeersstromen in Goirle gedurende een langere periode dan 2 minuten.

Rillaersebaan – Tilburgseweg.

Het kruispunt Rillaersebaan – Tilburgseweg is een enkelstrooksrotonde binnen de bebouwde kom met fietsers uit de voorrang. De rotonde is doorgerekend met behulp van een verkeerskundige rekentool die geschikt is om rotondes te beoordelen (genaamd Meerstrooksrotondeverkenner). Uit de berekening blijkt dat de rotonde in het jaar 2030 het verkeer goed kan verwerken. De hoogste verzadigingsgraad is 0,63 in de avondspits, wat betekent dat er voldoende restcapaciteit is. Daarnaast is de gemiddelde wachttijd acceptabel.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.5.

Als gevolg van bovenstaande zaken is indiener van mening dat de I/C-waarden en de wachttijden bij kruispunten zoals die in het verkeersonderzoek weergegeven worden niet correct zijn. Indiener wijst er ook op dat diverse wegen en kruispunten die indiener wel noemt, niet genoemd worden in het verkeersonderzoek.

Beoordeling.

De genoemde wegen zijn toegevoegd aan het verkeersonderzoek. Op de meeste wegen in Goirle is de doorstroming goed, de I/C-waarde onder de grenswaarde van 0,8. Alleen op de Rillaersebaan ligt de I/C-waarde boven de grenswaarde, het gaat daarbij om het wegvak tussen de Turnhoutsebaan en de Kempenlaan in de avondspits. Op dit gedeelte is het mogelijk dat er korte wachtrijen kunnen ontstaan voor de rotonde. Deze wachtrij wordt veroorzaakt doordat de weg hier van twee naar één rijstrook gaat. Omdat hier vlak voor deze versmalling verkeerslichten staan (Rillaersebaan-Turnhoutsebaan) kan het verkeer hierheen gedoseerd worden waardoor in werkelijkheid de kans op echte file klein zal zijn. De gemeente vindt deze wachttijd bij de Rillaersebaan acceptabel en geen reden om dit bestemmingsplan niet vast te stellen.

Op de erftoegangswegen blijven de intensiteiten onder de grenswaarde van 6.000 mvt/etm, wat betekent dat het verkeersaanbod past bij de wegcategorie.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.6.

Indiener vraagt zich af of bij de berekeningen van de verkeersgeneratie van de Zuidrand niet gerekend had moeten worden met de kentallen uit CROW-publicatie 381 in plaats van de kentallen uit de gehanteerde CROW-publicatie CROW-317.

Beoordeling.

Conform de randvoorwaarden van de Visie Zuidrand is CROW-publicatie 317 gebruikt. Er is bij de onderzoeken naar de verkeersgeneratie en parkeren in het plangebied daarom gebruik gemaakt van kencijfers uit de CROW-317. Bovendien wijken deze kengetallen uit CROW-317 ten opzichte van de nieuwere CROW-publicatie 381 niet af als het gaat om verkeersgeneratie en parkeren.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.7.

Indiener geeft aan dat de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan te laag ingeschat is, dit omdat de verkeersgeneratie van 2-onder-1-kapwoningen, vrijstaande woningen en 'specials' niet als zodanig meegenomen is.

Beoordeling.

Er is in dit verkeersonderzoek (bijlage 12 bij het bestemmingsplan) gerekend met een worst case scenario van 210 woningen die op dat moment maximaal voorzien waren.

Er is inmiddels een duidelijker beeld van de gehele invulling van het Van Besouw terrein. Er is een gefaseerde ontwikkeling voorzien met maximaal 190 woningen op het gehele Van Besouw terrein die is weergegeven in figuur 1 van deze reactienota. Dit bestemmingsplan maakt fase 1a, 1b en 1c mogelijk, waardoor het verkeersonderzoek juist uitgaat van een overschatting in vergelijking met het aantal woningen welke in dit bestemmingsplan wordt vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt veel minder woningen mogelijk namelijk 155. Dit maximale aantal van 155 woningen is ook in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd. De gemeente vindt het verkeersonderzoek dan ook voldoende om te concluderen dat er in de toekomst ten aanzien van verkeersafwikkeling een goede situatie ontstaat.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.8.

Indiener bestrijdt dat verkeer vanuit het plangebied dat richting de A58 rijdt hoofdzakelijk via de Abcovenseweg rijdt. Ten onrechte zijn andere wegen die het verkeer kan gebruiken om bij de A58 te komen niet benoemd.

Beoordeling.

De routekeuze is afkomstig uit het verkeersmodel. Het verkeersmodel berekent wat voor het verkeer de snelste route is naar hun bestemming. De verdeling zoals beschreven in de rapportage is afkomstig van wat de snelste route is volgens het verkeersmodel.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.9.

Indiener bestrijdt ook dat verkeer richting Tilburg zich hoofdzakelijk via de Bergstraat/Dorpsstraat-Tilburgseweg verplaatst. Ten onrechte zijn andere wegen die het verkeer kan gebruiken om in Tilburg te komen niet benoemd. Volgens indiener heeft de Dorpsstraat verkeerskundig gezien geen betekenis. Indiener trekt daarom de verdeling van etmaalintensiteiten in twijfel.

Ten aanzien van het vrachtverkeer merkt indiener op dat hij de conclusie uit de plantoelichting dat het vrachtverkeer afneemt niet kan plaatsen. Indiener geeft aan dat de bedrijfsactiviteiten van Van Besouw enkele decennia geleden beëindigd zijn en dat de vrachtbewegingen van en naar de laatste bedrijfsmatige gebruiker van het plangebied zeer beperkt waren. De vrachtbewegingen van en naar deze laatste gebruiker vallen, zo verwacht indiener, in het niet bij de verkeersbewegingen die het bestemmingsplan gaan genereren. Indiener wijst er ook op dat vrachtverkeer direct vanaf de Groeneweg het terrein op reed en niet in de Kerkstraat kwam.

Beoordeling.

De routekeuze is afkomstig uit het verkeersmodel. Het verkeersmodel berekent wat voor het verkeer de snelste route is naar hun bestemming. De verdeling zoals beschreven in de rapportage is afkomstig van wat de snelste route is volgens het verkeersmodel. Het is gebruikelijk om dergelijke stromen met een verkeersmodel inzichtelijk te maken.

Het geldende bestemmingsplan 'Wildackers – Abcoven' maakt bovendien de vestiging van een (groot) bedrijf per direct mogelijk (naast de textiel fabriek en kunststoffabrieken). Bedrijven die zich direct kunnen vestigen op grond van het bestemmingsplan zijn o.a.:

- Handel in en reparatie van auto's, motorfietsen; benzineservicestations (zonder lpg).
- Groothandel.
- Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen (v.c.<2500 kg meel/week).
- Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken.

Deze bedrijven zullen ook voor een fors aantal verkeersbewegingen zorgen die nu verdwijnen doordat de bedrijfsbestemming wegbestemd wordt en op een gedeelte verkleind naar milieucategorie 1.

Zoals ook in de zienswijze wordt aangegeven is een gedeelte van de panden tot oktober 2018 nog altijd in gebruik geweest als bedrijfspand waar productie plaatsvond. Ook dit genereerde verkeer. In onderstaande tabel is inzicht gegeven in het gebruik van de hallen de afgelopen jaren.

Tabel 2: overzicht gebruik Van Besouw terrein tot 2019

Hal nr.	Gehuurd oppervlak (m ²)	Bedrijfs categorie/gebruik	Einde gebruik / oplevering
38	200	Tentenverhuur	30-09-2018
40	1.174	Icopal productie	31-12-2016
50	500	Icopal productie	31-01-2017
63	1.600	Icopal productie	31-01-2017
61	1.158	Icopal productie	31-12-2016
64	819	Stratenmakersbedrijf	31-08-2017
83	935	Bouwer treininterieurs	30-09-2018
84	2.162	Bouwer treininterieurs	30-09-2018
85	146	Bouwer treininterieurs	30-09-2018
86	789	Lasbedrijf	31-01-2017
89	1.350	Icopal productie	31-12-2016
37&38	333	Icopal productie	31-12-2016
kantoren	875	Kantoor Icopal	31-01-2017

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is de gemeente dan ook overtuigd dat er in de toekomstige situatie sprake is van een goede verkeerssituatie die minder verkeer zal genereren dan nu planologisch mogelijk is.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3.10.

In de plantoelichting wordt de conclusie getrokken dat het aantal vrachtbewegingen door het verdwijnen van de grootschalige bedrijvigheid afneemt. Voor het plangebied Van Besouw is dat een uiterst merkwaardige conclusie. De bedrijfsactiviteiten van de firma Van Besouw zijn enkele decennia terug beëindigd.

De vrachtbewegingen van de firma Icopal (de laatste bedrijfsmatige activiteit op deze locatie) waren dagelijks op de vingers van één hooguit twee handen te tellen en vallen in het niet bij de verkeersgeneratie van dit plan. Daar komt bij dat die vrachtwagens rechtstreeks vanaf de Groeneweg het terrein op reden en niet in de Kerkstraat kwamen. Helaas heeft men verzuimd ook dit onderdeel in beeld te brengen. Het wordt allemaal veel rooskleuriger voorgesteld dan het in de praktijk zal zijn.

Beoordeling.

Ook voor dit onderdeel van de zienswijze geldt dat de planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan 'Wildackers-Abcoven' grote bedrijven mogelijk maakt die zich per direct kunnen vestigen. Dat deze bedrijven er in de praktijk de laatste jaren niet zaten doet daar niets aan af. Het gaat om de planologische mogelijkheden en die zijn fors. Deze verkeersbewegingen verdwijnen en er komt een rustige woonwijk voor terug.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4. Samenvatting zienswijze, onderdeel parkeren.

4.1.

Met betrekking tot parkeren geeft indiener aan dat de parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied niet onderzocht is. Indiener is van mening dat de parkeercapaciteit onvoldoende is, mede omdat:

1. De Kerkstraat overloopgebied is voor het parkeerterrein in de Molenstraat.
2. De parkeerbehoefte van 11 recent opgeleverde appartementen en de wooneenheden in het parochiehuus afgewenteld is op de openbare ruimte.
3. Aan het Korenmolenplein recent een sportschool gevestigd is die de parkeerbehoefte ook af laat wentelen op de openbare ruimte.
4. Het parkeerterrein met circa 26 parkeerplaatsen achter het speeltuintje aan de Kerkstraat vervallen is.
5. Er sprake is van verzwarende bestemmingen aan de Kerkstraat (zoals de Kerk en de brandweer).

Dit alles maakt dat indiener vreest dat de bewoners van de woningen die aan de Kerkstraat gerealiseerd worden in de Kerkstraat en niet in het plangebied gaan parkeren. Om deze redenen is indiener van mening dat parkeerproblemen afgewenteld worden op de openbare ruimte.

Beoordeling.

In artikel 8.4.1 van de planregels van het ontwerp-bestemmingsplan zijn regels opgenomen ten aanzien van het parkeren in het plangebied. Dit artikel verplicht om bij gebouwen/woningen parkeerplekken aan te leggen op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort. Elke woning en/of woongebouw in het plangebied moet voorzien in voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied. Daarmee is geborgd dat de omgeving geen parkeeroverlast zal ondervinden van deze ontwikkeling.

Op basis van de uitgangspunten van de Visie Zuidrand is het stedenbouwkundig plan doorgerekend op het aan te leggen aantal parkeerplekken. Omdat het stedenbouwkundig plan is doorontwikkeld is de parkeertelling nogmaals uitgevoerd. Geconcludeerd wordt dat het plan ruim (+13) voldoet en ook voldoen de deelfasen onafhankelijk van elkaar. De bestaande openbare parkeerplaatsen aan de Kerkstraat zijn niet meegeteld in de parkeertelling en blijven gehandhaafd.

In paragraaf 4.5 van de plandoelichting wordt hier nader op ingegaan. Ook in hoofdstuk 6 van het stedenbouwkundig plan (bijlage 1 van de plandoelichting) is ingegaan op de parkeerbehoefte en oplossing daarvoor binnen het plangebied. Hiermee wordt de parkeervraag van deze ontwikkeling binnen het plangebied opgelost en is ook afdwingbaar voor de gemeente bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de gebouwen.

Parkeerterrein achter speeltuin.

In de zienswijze wordt gesteld dat er sprake is van een openbaar parkeerterrein achter het speeltuintje aan de Kerkstraat. Hiervan kan geen sprake zijn omdat dit op privé-terrein ligt van het Van Besouw terrein (eigendom van NBU). Rondom het terrein staan sinds de aanleg van de verharding verbodsborden ('eigen terrein, verboden toegang' en 'Verboden toegang voor onbevoegden'). In onderstaande beoordeling onder 4.2 wordt hier specifiek op ingegaan.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.2.

Ten aanzien van het parkeerterrein achter het speeltuintje aan de Kerkstraat merkt indiener op dat dit terrein na het vertrek van Van Besouw meer dan 20 jaar voor de buurt beschikbaar is gebleven als parkeerterrein. De achtereenvolgende eigenaren van het parkeerterrein hebben hier volgens indiener geen bezwaar tegen gemaakt. Indiener is daarom van mening dat dit informele gebruik verjaard is en de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare parkeercapaciteit. Als op dit parkeerterrein een andere functie gepland wordt, dan moet de parkeercapaciteit gecompenseerd worden aldus indiener.

Beoordeling.

Uit bestendige jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) volgt dat sprake moet zijn van een evidente privaatrechtelijke belemmering wil deze in de weg staan van de uitvoering dan wel vaststelling van het bestemmingsplan. De Afdeling stelt hierin voorop dat de burgerlijk rechter de eerst aangewezen is om de vraag omtrent een privaatrechtelijke belemmering te beantwoorden.

Een belemmering is immers volgens de vaste jurisprudentie² pas evident indien zonder nader onderzoek kan worden vastgesteld dat het bestemmingsplan is voorzien op grond die in eigendom aan een ander toebehoort en die ander daarin niet berust en niet hoeft te berusten.

Nu in het onderhavige geval enkel wordt gesteld dat het terrein door informeel gebruik verjaard is na 20 jaar is dit onvoldoende om volgens de vaste jurisprudentie dit aan te merken als evidente privaatrechtelijke belemmering waardoor het bestemmingsplan niet uitvoerbaar zou zijn. Een privé weg/terrein kan daarnaast pas openbaar worden als deze gedurende 30 jaren voor iedereen feitelijk toegankelijk is geweest.

² Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 28 maart 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1036

Voorts blijkt uit onderzoek van de gemeente dat het hier gaat om een met stelconplaten verhard privéterrein dat niet als parkeerterrein is ingericht. Het terrein is voorzien van een hekwerk en toegangspoort, waarbij het hek is voorzien van twee verbodsborden (een wit verbodsbord: 'Eigen terrein, verboden toegang' en een rood bord: 'Verboden toegang voor onbevoegden'). Het terrein is de laatste jaren met name gebruikt en gedoogd voor het stallen van caravans, campers, aanhangwagens en enkele auto's maar dat is daarmee geen recht geworden.

Gelet hierop luidt de conclusie dat geen sprake is van meer dan 20 jaar gebruik als informeel openbaar parkeerterrein. Het terrein is voorzien van een hekwerk met daarop borden eigen terrein, verboden toegang en daarnaast nog een bord met verboden toegang voor onbevoegden. De stelling van de indiener van de zienswijze dat sprake is van verjaring en daarmee sprake is van een evidente belemmering is onjuist.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.3.

Indiener wijst er op dat door de afsluiting van het parkeerterrein achter het speeltuintje de parkeerdruk in de Kerkstraat groter is geworden. Volgens indiener heeft dit negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Beoordeling.

Zoals uit de reactie bij 4.1 en 4.2 blijkt is dit terrein nooit een officieel openbaar parkeerterrein geweest maar slecht tijdelijk gedoogd totdat de ontwikkelingen op het Van Besouw terrein ook echt gerealiseerd konden worden. Dat is nu het geval.

Ten aanzien van de ervaren afname van de verkeersveiligheid blijkt uit het verkeersonderzoek dat er op de omliggende wegen volgens de CROW normen voldoende capaciteit aanwezig is om het verkeer te verwerken. Ook is de inrichting van de wegen zo dat er sprake is van een veilige omgeving.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

4.4.

Naast de woning aan de Kerkstraat 49 liggen vier haakse parkeerplaatsen die toebehoorden aan Van Besouw. Deze parkeerplaatsen worden volgens indiener al tijden door de buurt gebruikt als openbare parkeerplaats. Naast deze parkeerplaatsen is een speeltuin voorzien. Compensatie van deze parkeerplaatsen is nodig volgens indiener.

Beoordeling.

De 4 vermeende openbare parkeerplaatsen nabij de speeltuin zijn ook gelegen op eigen terrein waardoor deze parkeerplaatsen niet geduid kunnen worden als openbaar (zie ook de beoordeling onder 4.2). Ook voor dit terrein geldt dat een privé weg/terrein pas openbaar kan worden als deze gedurende 30 jaren voor iedereen feitelijk toegankelijk is geweest. Daarvan is geen sprake.

Deze ontwikkeling voorziet in de realisatie voldoende parkeerplekken binnen het plangebied. Dit is ook afdwingbaar op grond van de planregels (artikel 8.4.1). Compensatie zodat de omgeving meer parkeerplekken krijgt is dan ook niet nodig omdat dit geen verband houdt met deze ontwikkeling.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.5.

Indiener stelt dat bij het bepalen van de parkeerbehoefte gerekend is met kleinere bruto-vloeroppervlakten van woningen dan daadwerkelijk gerealiseerd worden. Volgens indiener is de parkeerbehoefte hierdoor te laag ingeschat.

Beoordeling.

De parkeertelling is uitgevoerd conform het gemeentelijk beleid zoals ook is vastgesteld in het stedenbouwkundig plan. De uitgangspunten van de Visie Zuidrand zijn daarbij het uitgangspunt. De parkeerbehoefte is gebaseerd op het type-woning zoals de CROW dat aangeeft. De parkeerkencijfers in de CROW gaan niet uit van oppervlakte per woning. Bovendien is als uitgangspunt genomen dat er sprake is van een 'matig stedelijk' gebied. Op basis daarvan is de parkeerbehoefte bepaald en ingepast in het plangebied.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.6.

De indiener is van mening dat in de berekening van de parkeerbehoefte correcties voor dubbele opritten en garages in combinatie met een enkele oprit ten onrechte niet toegepast zijn.

Beoordeling.

De parkeerberekening is uitgevoerd conform het gemeentelijk beleid zoals ook is vastgesteld in het stedenbouwkundig plan. Omdat het inrichtingsplan na het stedenbouwkundig plan is doorontwikkeld is de parkeertelling nogmaals uitgevoerd (zie bijlage 3 bij deze reactienota). Zowel het plan, als de voorgestelde fasering, voldoen onafhankelijk van elkaar.

Conform de parkeerberekening zijn in fase 1a, 1b en 1c 285,6 plekken nodig. Er worden conform het inrichtingsplan 295 plekken gerealiseerd (+9), in fase 2 zijn er 74 nodig en worden er 78 gerealiseerd(+4). Voor de volledigheid is deze parkeerberekening als bijlage 3 bij deze zienswijzennota gevoegd. Uit de parkeerberekening blijkt dat er in totaal een overschot van 13 parkeerplaatsen is. In geen enkele fase van de ontwikkeling is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.7.

Indiener stelt dat uit de plankaart afgeleid kan worden dat de maatvoering voor parkeervakken in de voorziene parkeerclusters en op opritten voor een garage niet voldoet aan de maatvoering zoals die verwoord is in het gemeentelijk parkeerbeleid.

Beoordeling.

De verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan maakt parkeervoorzieningen mogelijk binnen de bestemmingen 'Bedrijf', 'Woongebied' en 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Alleen binnen de bestemming 'Groen' mogen geen parkeervoorzieningen gerealiseerd worden.

Door de flexibele manier van bestemmen is er voldoende ruimte geboden om de noodzakelijke parkeervakken aan te leggen binnen het plangebied. Conform het inrichtingsplan en gemeentelijk beleid voldoet de afmeting van alle parkeervakken.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.8.

Indiener is van mening dat de loopafstand tussen een aantal parkeerclusters en de nieuw te bouwen woningen groter is dan de acceptabele loopafstand zoals die in het gemeentelijk parkeerbeleid bepaald is.

Beoordeling.

In het geldende beleid van de gemeente (Beleidsnota gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Goirle, d.d. 18 oktober 2013) staat aangegeven dat door het toenemende aantal auto's er steeds meer auto's geparkeerd moeten worden. In dit GVVP geeft de gemeente aan dat: *bewoners moeten zich hierbij realiseren dat het onmogelijk is dat elk huishouden twee of drie auto's parkeert in een smalle woonstraat, en dat de bereikbaarheid van hulpdiensten in het geding komt als mensen parkeren op plekken waar dat niet is toegestaan (par 7.4).* Ook in dit plangebied is dit beleid toegepast door uit te gaan van meerdere parkeerclusters binnen het plangebied waar bewoners en ook bezoekers kunnen parkeren.

De eerder genoemde publicatie van de CROW (381) geeft als richtlijnafstand voor loopafstand tot aan geclusterde parkeerplekken de volgende afstanden aan:

hoofd functie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Figuur 2: loopafstanden op basis van CROW.

Op basis van deze cijfers zijn de parkeerplekken ook bepaald en daarmee voldoen ze aan de richtlijnen. Voor een aantal woningen geldt dat er op eigen terrein parkeerplekken worden gerealiseerd. Hiervoor geldt een privaatrechtelijke instandhoudingsverplichting. Overige bewoners parkeren in het openbaar gebied binnen het plangebied. Bovendien is voor alle kopers op voorhand al duidelijk dat ze moeten lopen naar geclusterde parkeerplaatsen en gaat de gemeente er vanuit dat dit ook geen problemen zal opleveren.

Tenslotte is voor de Kerkstraat een parkeerzone (max 2h) van toepassing. Indien bewoners van het plangebied hier langdurig willen parkeren zal een ontheffing bij gemeente Goirle moeten worden aangevraagd. Bewoners kunnen hier dus niet zomaar vrij parkeren. Omdat er voldoende

parkeerplaatsen worden aangelegd binnen het plangebied zullen de gebruikers hier ook parkeren, dichterbij de woningen waar ze moeten zijn.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

4.9.

Indiener vindt dat in het voorliggende bestemmingsplan ook beschreven moet worden hoe in fase 2 van de ontwikkeling van de locatie Van Besouw (waar op termijn een separaat ruimtelijk besluit voor genomen wordt) omgegaan wordt met de parkeerbehoefte.

Beoordeling.

Fase 2 van het Van Besouw terrein maakt geen onderdeel uit van dit plangebied als het gaat om de mogelijkheden van woningbouw. Het terrein heeft de bestemming 'Bedrijf' en hierop zijn voornamelijk geen woningen mogelijk. Wel mag er geparkeerd worden ten dienste van de bestemming Bedrijf en die ruimte is er ook. Het plangebied voor fase 2 zal op termijn met een aparte bestemmingsplanprocedure gerealiseerd moeten worden. In het kader daarvan zal ook de parkeerbehoefte worden bepaald en geborgd in het bestemmingsplan. Het inrichtingsplan (dat voorsortert op de gehele ontwikkeling) en het gemeentelijk beleid voorziet in voldoende parkeervoorzieningen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

5. Samenvatting zienswijze, onderdeel stedenbouwkundig plan.

Indiener beschrijft dat de visie 'Zuidrand Goirle met de tijdstroom mee...' het onderliggend kader voor de transformatie van het plangebied vormt. Volgens indiener sluit het stedenbouwkundig plan voor de locatie Van Besouw op een aantal onderdelen niet goed bij deze visie aan:

1. Het behoud van waardevolle bomen en de toevoeging van groen zijn belangrijk in de visie. Compensatie van groen aan de zuidzijde van de Nieuwe Leij is noodzakelijk om voldoende groen te realiseren. Volgens indiener vindt er te weinig groencompensatie plaats en is dergelijke compensatie ook niet geborgd in de regels van het bestemmingsplan.
2. De voorgenomen invulling van het groen aan de zuidrand van het plangebied is onvoldoende om te voorzien in een overgang van dorp naar landschap (buitengebied).

In de berekening van de waterbergingscapaciteit is de bergingsvijver aan de Hoogen Dries meegenomen zonder dat duidelijk is gemaakt in welke mate deze vijver nodig is voor de omvang van hemelwater uit bestaand bebouwd gebied en welke restcapaciteit er nog is in deze vijver. Daarom en omdat de desbetreffende vijver buiten het plangebied ligt, is er niet voorzien in voldoende waterbergingscapaciteit.

Beoordeling.

Behoud waardevolle bomen en compensatie ten zuiden van de Nieuwe Leij

Voor dit bestemmingsplan zijn twee boomeffectanalyses opgesteld. Daarbij is het gehele plangebied geanalyseerd ten aanzien van waardevolle bomen en ook hoe die eventueel ingepast kunnen worden in het plangebied. Deze onderzoeken maken onderdeel uit van de toelichting van het bestemmingsplan (bijlage 10 en 11). Waar mogelijk zijn op basis van deze onderzoeken bomen ingepast in de toekomstige situatie. Zo zijn bijvoorbeeld de bestaande bomen aan de Kerkstraat en aan de Beeksedijk zorgvuldig ingepast. De instandhouding van bestaande bomen op uitgeefbare

percelen in het plangebied wordt privaatrechtelijk geborgd. Overige openbare ruimte wordt overgedragen aan de gemeente.

Er is geen noodzaak om compensatie aan de zuidzijde van de Nieuwe Leij plaats te laten vinden omdat de gekapte bomen met name meldplichtig zijn/waren. Slechts 16 bomen in het totale plan waren vergunningsplichtig. Conform het inrichtingsplan voorziet het plan hier ruimschoots in. In het plangebied is in de huidige situatie nagenoeg geen groen aanwezig op de gronden waar nu woningen worden ontwikkeld. In dit deel van het plangebied is in de toekomstige situatie juist sprake van een woonwijk met riant groenvoorzieningen. Er is op deze gronden in de toekomstige situatie dus sprake van veel meer groen dan nu het geval is. Als gevolg van de ontwikkeling gaat er geen waardevol groen verloren, derhalve hoeft er in het bestemmingsplan geen verplichting tot compensatie van dit groen opgenomen te worden.

Overgang dorp en landschap

Indieners stelling dat er sprake is van een onvoldoende overgang tussen dorp en landschap wordt niet gedeeld. Ten behoeve van het plan is een stedenbouwkundig plan opgesteld dat o.a. analyseert hoe de overgang tussen landschap en dorp kan plaatsvinden. Hierbij is ook getoetst aan de visie 'Zuidrand Goirle met de tijdstroom mee...'. In het stedenbouwkundig plan is voorzien in een overgang van dorp naar landschap. In de nieuw situatie wordt bijvoorbeeld het beekdal van de Nieuwe Leij weer zichtbaar gemaakt. Door middel van een uitzichtpunt wordt dit beekdal ook beleefbaar gemaakt.

Conform het ontwerp van de landschapsarchitect zijn tussen de woningen groene lobben voorzien die ook bijdragen aan het verknopen van dorp en landschap. Het verknopen van dorp en landschap was een van de belangrijkste uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan. Op zijn beurt vormt het stedenbouwkundig plan weer het fundament onder het bestemmingsplan.

Waterbergingscapaciteit.

In het kader van de uitvoering van dit bestemmingsplan zal de noordelijke oever van de Nieuwe Leij qua talud aangepast worden zodat er sprake is van meer waterbergend vermogen. Dit draagt bij aan de regionale waterberging. Dit staat ook beschreven in paragraaf 4.1 van de plantoelichting. Voor het hele plangebied is in samenspraak met het waterschap een waterhuishoudkundig plan opgesteld en wordt getest met de 2D-stresstest. Deze stresstest is als bijlage bij de plantoelichting aan het vast te stellen -bestemmingsplan toegevoegd. Strategie van het waterhuishoudkundig plan (en daarmee ook van de inrichting van dit plangebied) is om het water te bergen en te laten infiltreren binnen het plangebied.

In het plangebied worden wadi's aangelegd om het water te kunnen bergen in het plangebied zelf. Daarnaast zal water in een groot gedeelte van het plangebied kunnen infiltreren. Daarmee ontstaat ten aanzien van de waterberging een zeer ambitieus en robuust plan dat voldoende bergend vermogen heeft dat is afgestemd met Waterschap De Dommel.

Bovendien wordt gebruik gemaakt van de vijver langs de Hoogen Dries die direct grenst aan het plangebied. Watercompensatie in een direct naast het plangebied liggende te revitaliseren vijver is niet ongebruikelijk en in dit geval ook goed toepasbaar. Het opknappen van deze vijver zal ook voor de omgeving een kwaliteitsimpuls geven. De vijver is formeel niet nodig om het waterhuishoudkundig plan te laten voldoen. Door de vijver te betrekken wordt het plan robuster en nog meer toekomst bestendig ten aanzien van waterberging.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

6. Samenvatting zienswijze, onderdeel fasering plangebied.

Indiener vindt de fasering van de transformatie van het plangebied ongewenst en onnodig. Indiener ziet niet in waarom een deel van de gronden later getransformeerd wordt tot woongebied en nu een bedrijfsbestemming behoudt. Het enkele feit dat er nu onvoldoende contingenten beschikbaar zijn is volgens indiener onvoldoende om een gefaseerde ontwikkeling te rechtvaardigen. Indiener vreest bij het doorlopen van een ruimtelijke procedure waarmee de transformatie van fase 2 mogelijk wordt gemaakt vanaf nul te moeten beginnen met het uiten van bezwaren.

Beoordeling.

Een bestemmingsplan mag niet vastgesteld worden als het meer bouw mogelijkheden biedt dan redelijkerwijs gerealiseerd kunnen worden. De nu beschikbare contingenten maken de ontwikkeling van fase 1 mogelijk (economisch en beleidsmatig). Het is beleidsmatig op dit moment niet wenselijk om ook fase twee meteen planologisch mogelijk te maken. Daarvoor ontbreken volgens de gemeente het aantal contingenten voor woningbouw. Daarom is gekozen voor een gefaseerde aanpak met twee afzonderlijke procedures.

Tijdens een tweede bestemmingsplanprocedure zullen alle omgevingsaspecten opnieuw onderbouwd moeten worden en mogelijk ook opnieuw onderzocht waarbij wordt aangesloten op dezelfde uitgangspunten als in fase 1. Nu opnemen van het gehele woningbouwprogramma voor fase 1 en 2 zal leiden tot een provinciale aanwijzing wat het bestemmingsplan onuitvoerbaar maakt.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

7. Samenvatting zienswijze, onderdeel crisis en herstelwet (Chw).

Indiener vat de geschiedenis van het planvormingstraject samen en stelt vervolgens dat hem naar zijn mening onwaarschijnlijk is dat dit bestemmingsplan binnen de reikwijdte van de Crisis- en herstelwet valt. Indiener acht de doelstelling van de Crisis- en herstelwet (procedurele versnelling) strijdig met een zorgvuldige belangenafweging.

Beoordeling.

Als een plan voldoet aan de mogelijkheden die de Crisis en herstelwet biedt valt het daar automatisch onder. Dit gaat puur om een mogelijkheid tot versnelde behandeling van het plan bij de bestuursrechter en is niet in strijd met een zorgvuldige belangenafweging. Deze mogelijkheid bestaat voor alle plannen die de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk maken. Dat doet dit plan, dus het valt onder de reikwijdte van de Chw.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2.3. Waterschap De Dommel (nummer 3).

1. Samenvatting zienswijze, onderdeel bergingscapaciteit.

Indiener is van mening dat de bergingscompensatie onvoldoende uitgewerkt is en niet voorzien is van het juiste juridische en planologische beschermingsregime. Indiener verzoekt daarom tot:

- het opnemen van een gedetailleerde onderbouwing in de toelichting dat de capaciteit van de bergingsruimte in de voorziene natuurvriendelijke oever en laagte overeenkomst met de capaciteit van de regionale waterberging die door het plan verwijderd wordt.
- het in de regels van het bestemmingsplan opnemen van een voorwaardelijke verplichting die strekt tot de realisatie van de compensatie voor het verwijderen van de regionale waterberging.

Het opnemen van een passende dubbelbestemming op de voorziene natuurvriendelijke oever en laagte zodat hier de nieuwe waterberging in stand gehouden wordt.

Beoordeling.

Bergingsruimte.

Civil Support heeft nogmaals met het Waterschap afgestemd dat onderbouwd dient te worden hoeveel m³ in het huidige maaiveld kan worden geborgen in de T100-situatie en daarna dezelfde berekening uit te voeren voor het nieuwe maaiveld. Alleen de afgraving boven GHG tot een T=100 peil telt mee.

Voor de T100-situatie zijn de door het waterschap verstrekte peilen van NAP +13,73 m en NAP +13,53 m uit het waterhuishoudkundig plan gebruikt. De gevraagde onderbouwing is opgenomen in tekening R29-C d.d. 3 juni 2020 van Civil Support en als bijlage 1 bij deze reactienota gevoegd. Hieruit blijkt dat er voldoende extra regionale waterberging wordt gecreëerd in het plangebied. Er wordt in totaal 132m³ extra regionale waterberging gecreëerd in de nieuwe situatie. De ontwikkeling levert daarmee een positieve bijdrage aan de regionale waterberging.

Voorwaardelijke verplichting en dubbelbestemming

Zoals bovenstaand beschreven zal er door de planvorming op het Van Besouw terrein geen afname van de regionale waterberging ontstaan maar een toename van 132 m³. Dat deze waterberging gerealiseerd moet worden was reeds geborgd in een voorwaardelijke verplichting in het ontwerpbestemmingsplan. Deze voorwaardelijke verplichting is gehandhaafd in het vast te stellen bestemmingsplan. Aanvullend daarop is een dubbelbestemming toegevoegd die de waterberging beschermt tegen ontwikkelingen die het waterbergend vermogen kunnen beperken.

Ten aanzien van de gevraagde dubbelbestemming zal de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterstaatkundige functie' zoals gevraagd worden opgenomen op de verbeelding en in de planregels. Deze dubbelbestemming verbiedt het verharderen van gronden alsmede diverse bodemingrepen. Daardoor wordt voorkomen dat de zone langs de Nieuwe Leij zijn waterbergende functie verliest. Het bevoegd gezag moet advies inwinnen bij de waterbeheerder voordat de vergunning (mits deze aan alle voorwaarden voldoet) verleend kan worden.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld en leidt tot de volgende wijzigingen:

1. De gedetailleerde onderbouwing waar het Waterschap om vraagt zal worden toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
2. De gevraagde dubbelbestemming wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan.

In de gevraagde voorwaardelijke verplichting was reeds voorzien in het ontwerpbestemmingsplan. Deze wordt gehandhaafd in de regels van het bestemmingsplan.

2. Samenvatting zienswijze, onderdeel hoogwater overlast.

Indiener ziet nabij de Beeksedijk een risico op wateroverlast bij hoogwater dat (rekenkundig) eenmaal per 100 jaar op kan treden in de Nieuwe Leij. Dergelijk hoogwater kan opgestuwd worden door de wind. Bij de keuze van de straatpeilen in dit deel van het plangebied is geen rekening gehouden met deze situatie. Hierdoor kan water op straat (tot aan de huizen) komen te staan. Als gevolg van klimaatverandering kan dit risico op wateroverlast verder toenemen. Indiener gaat graag met de gemeente en initiatiefnemer in gesprek om de bouw- en straatpeilen in het plangebied af te stemmen op de hoogwaterpeilen.

Beoordeling.

Naar aanleiding van de zienswijze zijn initiatiefnemer, de gemeente en het waterschap nogmaals met elkaar in gesprek gegaan. Het verhogen van het straatpeil ter plaatse van de aansluiting op de Beeksedijk zoals het waterschap wenst voor de T100-situatie levert voor de gemeente Goirle frequenter (jaarlijks tot vijfjaarlijks) wateroverlast op in stedelijk gebied (o.a. Beeksedijk). Bovendien wordt calamiteitenafvoer van water vanaf de Beeksedijk richting Nieuwe Leij hiermee belemmerd. Deze peilverhoging is vanuit de gemeente Goirle niet gewenst. Daarnaast speelt ook het volgende een rol in de afweging om geen aanpassingen te verplichten in de regels van het bestemmingsplan. In overweging nemende dat:

- het aanliggende bouwpeil van de woning van NAP +13,95 m een veiligheidsmarge heeft van 40 cm t.o.v. T100-peil. Verdere verhoging van de bouwpeilen heeft ook niet de voorkeur in verband met de aansluiting op de bestaande situatie in de Beeksedijk. Aangezien er langs de Nieuwe Leij een dijklichaam komt (tussen Nieuwe Leij en wadi) zal golfvorming gedempt worden.
- slechts een zeer klein gedeelte van de woonstraat in de T100-situatie kortstondig onder water kan komen te staan;
- gezien de maaiveldhoogtes in een dergelijke situatie ook de Beeksedijk zelf (ontsluitingsroute) onder water zal staan;
- de calamiteitenafvoer van water vanaf de Beeksedijk richting Nieuwe Leij hiermee wordt belemmerd en frequenter wateroverlast in stedelijk gebied optreedt
- het buitengebied De Vosreyt praktisch lager ligt eerder zal overlopen

maakt het dat de straatpeilen ook niet kunnen worden aangepast. Gezien de veiligheidsmarge van 40 centimeter bij de woningpeilen achten wij het risico op wateroverlast in de woningen niet reëel.

Tenslotte wijst indiener op een uitvoeringsaspect (de straat- en bouwpeilen). Bij de aanleg van de woonwijk zal hier rekening mee gehouden worden. Het bestemmingsplan maakt de gewenste bouw- en straatpeilen mogelijk. Bij de uitwerking van de tuinen zal gezorgd te worden voor afschot van de woningen/gebouwen af, zodat water via de achterzijde de tuin kan verlaten. Het bestemmingsplan is geen middel om dergelijke uitvoeringsaspecten vast te leggen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld en heeft geleid tot aanvullingen in paragraaf 6.2 van de plantoelichting.

3. Samenvatting zienswijze, onderdeel hydrologische inrichting.

Indiener geeft complimenten voor de hydrologisch positieve inrichting van het plangebied. Dit omdat er in de toekomstige situatie minder regenwater naar het gemeentelijk riool en de Nieuwe

Leij afgevoerd wordt dan in de huidige situatie. Dit water wordt opgevangen door bergingsvoorzieningen waarvan de instandhouding geborgd is in het bestemmingsplan. Verder geeft indiener aan dat de vereiste hemelwaterberging in de waterparagraaf en het waterhuishoudkundig plan op een juiste manier en voldoende concreet uitgewerkt zijn. Om die reden stemt indiener dan ook in met de voorziene hemelwaterberging.

Beoordeling.

Hemelwaterberging in het plangebied is van groot belang en mede daarop is de inrichting van het plangebied gebaseerd. Indieners reactie van het waterschap ten aanzien van dit aspect stemt dan ook tot tevredenheid.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2.4. Stichting Achmea rechtsbijstand, namens particulier (nummer 4).

1. Samenvatting zienswijze, onderdeel strijd met provinciale verordening.

Indiener geeft aan dat zolang de provinciale verordening nog niet aangepast is, het bestemmingsplan strijdig is met provinciale regelgeving omdat het gebied is aangewezen als 'behoud en herstel van watersystemen (art 3.27).

Beoordeling.

Zoals al aangegeven in paragraaf 3.2 van de plantoelichting wordt het plan niet vooruitlopend op wijziging van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. Na doorvoeren van de wijziging is er geen sprake meer van strijdigheid.

Aanvullend wordt opgemerkt dat ook het bestemmingsplan aan de provincie Noord-Brabant is toegezonden voor het verplichte overleg ex artikel 3.1.1. Bro. De provincie toetst of het voorontwerp bestemmingsplan in overeenstemming is met provinciaal beleid. De provincie heeft in het kader van dit vooroverleg bij brief van 7 augustus 2019 aangegeven geen opmerkingen over het plan te hebben. Daarnaast heeft de provincie geen zienswijze ingediend zodat daaruit geconcludeerd kan worden dat de inhoud van dit bestemmingsplan in overeenstemming is met provinciaal beleid.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2. Samenvatting zienswijze, onderdeel verharden van tuinen en realisatie parkeerkelder.

In aanvulling op bovenstaande is indiener van mening dat de mogelijkheid om tuinen te verharden en parkeerkelders te realiseren strijdig is met de aanduiding 'behoud en herstel watersystemen' en de bijbehorende regels uit artikel 3.27 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Beoordeling.

In het waterhuishoudkundigplan is voorzien in het verharden van tuinen en bebouwd oppervlak, waaronder de realisatie van een (half-) verdiepte parkeerkelder.

In paragraaf 3.2 van de plantoelichting is het voornemen getoetst aan artikel 3.27 van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant. Uit die toetsing blijkt dat er geen strijdigheid is met deze regels wegens de positieve bergingscapaciteit in het plangebied en het feit dat er geen ingrepen aan de Nieuwe Leij meer voorzien zijn. Voor de volledige motivatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van de plantoelichting. Deze paragraaf heeft het bevoegd gezag ook getoetst en zij hebben ingestemd met deze inrichting van het plangebied en oordelen dat dit past binnen de kaders van de interim omgevingsverordening.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

3. Samenvatting zienswijze, onderdeel ladder voor duurzame verstedelijking.

Indiener stelt dat er door het maken van afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar niet voldaan wordt aan het kwantitatief deel van de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit omdat er slechts sprake is van een overeenkomst tussen twee partijen en de desbetreffende 50 woningen nog niet opgenomen zijn in beleid. Indiener stelt dat deze woningen niet voortkomen uit regionaal overleg of een geconstateerde behoefte.

Beoordeling.

De gemeente heeft binnen haar woningbouwprogramma een woningcontingent van 190 woningen toegewezen aan het project Zuidrand Goirle. In de op 24 maart 2016 ondertekende intentieovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaars van de Zuidrand Goirle zijn onder andere afspraken gemaakt over de verdeling van de woningcontingenten. Hierbij is overeengekomen dat aan de locatie Van Besouw 105 woningen worden toegedeeld. De overige 50 woningen komen beschikbaar naar aanleiding van een grenscorrectie tussen de gemeente Goirle en de gemeente Tilburg. Hierbij is afgesproken dat Goirle in 10 jaar 100 woningen van de Tilburgse opgave realiseert in de Zuidrand van Goirle. Van de 100 woningen zijn er 50 woningen voor Van Besouw beschikbaar gesteld. In totaal zijn er 155 woningen beschikbaar voor de locatie Van Besouw. Voorliggend bestemmingsplan maakt maximaal 155 woningen mogelijk en voldoet daarmee aan de kwantitatieve behoefte.

Conclusie.

De mogelijkheden uit dit bestemmingsplan voorzien in een behoefte aan woningen in Goirle en zijn vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Daarmee zijn de plannen in overeenstemming met de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

Omdat fase 1a van het plangebied is uitgewerkt zijn deze type woningen naar aanleiding van de zienswijze geconcretiseerd op de verbeelding van het bestemmingsplan.

4. Samenvatting zienswijze, onderdeel stedenbouwkundige opzet en groen.

4.1.

Indiener is van mening dat de stedenbouwkundige opzet van de toekomstige situatie onvoldoende geborgd is in de regels van het bestemmingsplan. Indiener is van mening dat het bestemmingsplan dermate veel flexibiliteit biedt dat woningtypen in andere aantallen en woningen op andere plekken dan voorzien in het stedenbouwkundig plan gerealiseerd kunnen worden.

Beoordeling.

De verbeelding van de bestemming 'Woongebied' is inderdaad een flexibele /globale bestemming. De regels borgen echter dat er getoetst wordt aan het beeldkwaliteitsplan waarin een concrete invulling van het plangebied is vastgelegd door de gemeenteraad. Het beeldkwaliteitsplan wordt tegelijk met dit bestemmingsplan vastgesteld.

Door daarnaast in de regels (art 6.2.1. sub b) minimale percentages op te nemen voor verschillende categorieën woningen is er geborgd dat er ook een minimaal aantal woningen komt per categorie.

In aanvulling op het voorgaande wordt voorzien in een specifiekere bestemmingslegging ter plaatse van de bestemming 'Woongebied' die grenst aan de Kerkstraat en de bestaande woningen aan de Hoogen Dries. Op deze gronden wordt specifiek aangeduid welke woningtypen gebouwd mogen worden.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld en geeft aanleiding tot aanpassingen in de regels en verbeelding door het type woning van fase 1a specifiek op de verbeelding en in de planregels te concretiseren..

4.2.

Voorts is indiener van mening dat in de regels van het bestemmingsplan ten onrechte geen bepalingen opgenomen zijn die strekken tot behoud van bomen in het plangebied. Ook is ten onrechte geen specifieke, op behoud gerichte bestemming aan de bomen gegeven en ontbreekt een voorwaardelijke verplichting tot behoud van groen en/of landschappelijke inpassing.

Beoordeling.

In het bestemmingsplan zijn inderdaad geen voorschriften ter bescherming van (waardevolle) bomen opgenomen of houtopstanden opgenomen. De bescherming van bomen verloopt in dit geval via het gemeentelijk kapbeleid. Het is daarbij niet nodig om te voorzien in een bescherming via zowel het kapbeleid als het bestemmingsplan.

Waar mogelijk zijn bestaande bomen ingepast in het ontwerp van de nieuwe situatie, dit blijkt ook uit paragraaf 4.4 van de plantoelichting. Omdat, conform het vastgestelde beleid (Groenstructuurplan 2014) van de gemeente, geen sprake is van bijzondere bomen is bewust niet gekozen voor het opnemen van een beschermingsregime in het bestemmingsplan dat aanvullend is op het gemeentelijk kapbeleid.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de ontwikkelaar bestaande bomen zoveel mogelijk ingepast heeft in het ontwerp van de toekomstige situatie. De instandhouding van deze bomen op privé-terrein is privaatrechtelijk geborgd. In aanvulling op het kapbeleid genieten deze bomen daarmee een aanvullende bescherming.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

5. Samenvatting zienswijze, onderdeel verkeer.

5.1.

Ten eerste stelt indiener dat omdat de regels van het bestemmingsplan ruimte laten om het plangebied anders in te richten dan voorzien is in het stedenbouwkundig plan, het verkeersonderzoek uitgaat van verkeerde uitgangspunten en het bestemmingsplan niet gemaximeerd is op zijn ruimtelijk meest nadelige gevolg.

Beoordeling.

De verbeelding van het bestemmingsplan is een flexibele bestemming. In de regels wordt deze gekoppeld met een concretisering ten aanzien van een minimaal aantal woningen dat gerealiseerd dient te worden per woningbouwklasse. Deze regels zijn weer gekoppeld aan het beeldkwaliteitsplan dat is opgesteld. Door deze systematiek is er voldoende sturing op het plangebied maar wordt de ontwikkelaar niet volledig in een keurslijf gedwongen, zodat er op onvoorziene marktontwikkelingen geanticipeerd kan worden.

Door deze flexibiliteit is er in het verkeersonderzoek uitgegaan van een worst-case scenario ten aanzien van de verkeerscijfers. Basis van het verkeersonderzoek is een aantal woningen van 210 stuks uit de Visie Zuidrand Goirle met de Tijdstroom mee.... Dat is veel meer dan de 155 eenheden die nu in het bestemmingsplan maximaal zijn opgenomen en waarvan er in werkelijkheid 149 gerealiseerd worden. Er is gekozen voor onderzoek op basis van dit grotere aantal woningen om een robuust plan te ontwikkelen en de gevolgen voor de leefomgeving te toetsen op basis van een veel zwaarder plan dan ooit gerealiseerd zal worden. Op basis van de regels van het bestemmingsplan mogen immers niet meer dan 155 woningen gerealiseerd worden. De

verkeersgeneratie van 155 woningen is lager dan de verkeersgeneratie van 210 woningen. De milieugevolgen die met die verkeersgeneratie samenhangen zijn bij 155 woningen ook kleiner dan bij 210 woningen. Het verkeersonderzoek laat zien dat dit aantal woningen gebouwd kan worden zonder onevenredige capaciteitsproblemen op het wegennet van Goirle. Ook wanneer fase 2, de huidige bedrijfsbestemming in dit bestemmingsplan, wordt uitgewerkt komt het aantal woningen op maximaal 190 uit. Dit aantal past ruimschoots in het huidige verkeersonderzoek omdat dat uitgaat van 210 woningen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

5.2.

Indiener geeft aan dat de verkeerstoets gedateerd is op december 2019 terwijl deze feitelijk gebaseerd is op de verkeerssituatie van voor de herinrichting van de Tilburgseweg.

Indiener wijst er op dat de Tilburgseweg (tussen de Dorpsstraat en de Kalverstraat) heringericht is en tweerichtingsverkeer geworden is. Ook is de rijrichting van de Tilburgseweg tussen de Kalverstraat en de Kloosterstraat gewijzigd van noord-zuid naar zuid-noord.

Deze wijzigingen aan de infrastructuur zijn niet verwerkt in het verkeersonderzoek.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.1. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de conclusie onder 2.2 sub 3.1 van deze reactienota.

5.3.

Verder geeft indiener aan dat de verkeerstoets zich enkel richt op de (toenmalige) hoofdstructuur. Deze hoofdstructuur is gewijzigd door de ingrepen aan de Tilburgseweg. Verkeer dat eerst door de Tilburgseweg reed, rijdt nu door de Kalverstraat en Groeneweg. De bestaande problemen bij Plein 1803 zullen door deze veranderingen toenemen.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.2. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de conclusie onder 2.2 sub 3.2 van deze reactienota.

5.4.

Indiener geeft ook aan dat het onderzoek niet ingaat op de huidige situatie in het traject Bergstraat-Molenstraat. Volgens indiener is dit traject diverse malen heringericht. De effecten van deze herinrichtingen zijn volgens indiener ten onrechte niet verwerkt in het verkeersonderzoek.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.3. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de conclusie onder 2.2 sub 3.3 van deze reactienota.

5.5.

Als gevolg van bovenstaande zaken is indiener van mening dat de I/C-waarden en de wachttijden bij kruispunten zoals die in het verkeersonderzoek weergegeven worden niet correct zijn. Indiener wijst er ook op dat diverse wegen en kruispunten die indiener wel noemt, niet genoemd worden in het verkeersonderzoek.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.5. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de conclusie onder 2.2 sub 3.5 van deze reactienota.

5.6.

Indiener vraagt zich af of bij de berekeningen van de verkeersgeneratie van de Zuidrand niet gerekend had moeten worden met de kentallen uit CROW-publicatie 381 in plaats van de kentallen uit de gehanteerde CROW-publicatie CROW-317.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.6. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de conclusie onder 2.2 sub 3.6 van deze reactienota.

5.7.

Indiener geeft aan dat de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan te laag ingeschat is, dit omdat de verkeersgeneratie van 2-onder-1-akpwoningen, vrijstaande woningen en 'specials' niet als zodanig meegenomen is.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.7. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de conclusie onder 2.2 sub 3.7 van deze reactienota.

5.8.

Indiener bestrijdt dat verkeer vanuit het plangebied dat richting de A58 rijdt hoofdzakelijk via de Abcovenseweg rijdt. Ten onrechte zijn andere wegen die het verkeer kan gebruiken om bij de A58 te komen niet benoemd.

Indiener bestrijdt ook dat verkeer richting Tilburg zich hoofdzakelijk via de Bergstraat/Dorpsstraat-Tilburgseweg verplaatst. ten onrechte zijn andere wegen die het verkeer kan gebruiken om in

Tilburg te komen niet benoemd. Volgens indiener heeft de Dorpsstraat verkeerskundig gezien geen betekenis. Indiener trekt daarom de verdeling van etmaalintensiteiten in twijfel.

Beoordeling.

Dit onderdeel van de zienswijze is identiek aan de inhoud van de zienswijze van de groep omwonenden die is weerlegd onder punt 2.2. sub 3.8. Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beoordeling van de gemeenteraad onder dit punt.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de gemeentelijke conclusie onder 2.2 sub 3.8 van deze reactienota.

5.9.

Ten aanzien van parkeren is indiener van mening dat er in de huidige situatie al onvoldoende parkeerruimte is. Dit gebrek aan parkeerruimte neemt toe door de komst van de voorziene 155 woningen. Indiener is de mening toegedaan dat de het deel van de toelichting waarin aangetoond is dat er sprake is van voldoende parkeergelegenheid strijdig is met artikel 8.4.1 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan. Dit omdat het genoemde artikel bepaalt dat een omgevingsvergunning voor de bouw van een woning slechts verleend wordt als er voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein terwijl de toelichting beschrijft dat er ook parkeervoorzieningen in openbaar gebied gerealiseerd worden. Indiener is daarom van mening dat de parkeerplekken in de openbare ruimte niet meegenomen mogen worden bij het berekenen van de parkeercapaciteit, in het bijzonder omdat realisatie en gebruik van deze parkeerplaatsen niet afgedwongen wordt door de regels van het bestemmingsplan.

Beoordeling.

Artikel 8.4.1. van de planregels bepaalt dat er bij elk individueel gebouw voldoende parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Dit wordt getoetst bij de omgevingsvergunning. De realisatie van de gebouwen zal er daardoor niet voor zorgen dat er te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd voor de gebruikers van de woningen. Daarnaast worden een aantal algemene parkeerplekken aangelegd in de openbare ruimte voor bezoekers van het plangebied. Het is gebruikelijk dat er in een woonwijk ook algemene parkeerplekken aangelegd worden. Op basis van de regels van de bestemming 'Woongebied' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' mogen parkeervoorzieningen aangelegd worden.

Deze parkeerplaatsen komen op gronden te liggen die na realisatie overgedragen worden aan de gemeente. Ze zijn ook aangegeven in het stedenbouwkundig plan. De gemeente is dan ook van mening dat de regeling in het bestemmingsplan voldoende borgt dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd en de omliggende woonwijk hierdoor niet benadeeld wordt. De parkeerbehoefte wordt binnen het plangebied opgevangen. Deze telling doet geen beroep op het huidig openbaar gebied.

Om toch de vrees weg te nemen dat er onvoldoende algemene parkeerplaatsen worden aangelegd zal een nieuw lid in artikel 9.4.1. worden toegevoegd (want het oude artikel 8.4.1. is vernummerd door een nieuwe dubbelbestemming in het plan) waarbij geborgd wordt dat er op basis van de kencijfers van de CROW binnen het plangebied voldoende parkeerplekken worden aangelegd en in stand gehouden voor bezoekers aan het gebied.

Conclusie.

De zienswijze wordt niet gedeeld ten aanzien van de mening dat er te weinig parkeerplekken worden aangelegd. Ten aanzien van de borging in de regels

dat er voldoende algemene parkeerplekken worden aangelegd wordt er een extra lid toegevoegd aan artikel 9.4.1 van de planregels dat borgt dat er voldoende algemene parkeerplekken aangelegd worden en in stand gehouden. Voor het overige wordt de inhoud van de zienswijze niet gedeeld en geeft het geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

6. Samenvatting zienswijze, onderdeel geluid.

Omdat het verkeersonderzoek onvolkomen is, acht indiener het geluidonderzoek ook onvoldoende. Volgens indiener is gerekend met verkeerde verkeersintensiteiten (en daarmee samenhangende geluidbelasting) en is het onderzoek naar de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan daarmee onzorgvuldig uitgevoerd.

Beoordeling.

Zowel het verkeers- als het geluidonderzoek gaan worstcase uit van een verkeersgeneratie die groter is dan het aantal woningen dat gerealiseerd wordt. Deze verkeersgeneratie is bepaald op basis van de 'Visie Zuidrand Goirle met de tijdsstroom mee...' en het stedenbouwkundig plan voor de voorgenomen ontwikkeling. Beide onderzoeken kennen daarmee een robuuste benadering en belangrijker nog, zijn gebaseerd op dezelfde gegevens.

Zoals eerder aangegeven zijn de genoemde infrastructurele aanpassingen meegenomen in het verkeersonderzoek dat bij de plantoelichting zat. De uitleg daarbij was summier en is nu in een aangevuld verkeersrapport (*Verkeerstoets Zuidrand Goirle – Ontwikkeling Van Besouw – Toetsing aan verkeersafwikkeling d.d. 9 juni 2020*) uitvoeriger beschreven. Dit rapport is als bijlage 4 aan deze reactienota toegevoegd.

De Kerkstraat heeft éénrichtingsverkeer met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Wegen met een snelheid van 30 km/uur zijn op grond van de Wet geluidhinder niet gezoneerd. Voor deze wegen is het vaststellen van hogere waarden op grond van de Wet niet aan de orde. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de geluidbelasting van deze wegen wel te worden beoordeeld. Hierop gaan we onderstaand in:

De Kerkstraat heeft op de rand van het plangebied die parallel is gelegen aan deze weg een geluidbelasting van boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB incl. aftrek ex artikel 110g Wgh. Deze zone ligt ca. 14 meter vanaf de as van de weg. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is onderzocht of er in het kader van dit bestemmingsplan maatregelen nodig zijn om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Daarbij is het volgende overwogen:

De huidige bouwmaterialen die worden gebruikt voor de woningen hebben van zichzelf al een voldoende dempende werking als het gaat om het weren van geluid een overschrijding van 5 dB weg te nemen. Met een standaard gevelwering van minimaal 20 dB(A) voor nieuwbouw, kan er voldaan worden aan de maximale richtwaarde voor het binnenniveau van 33 dB(A). Door de gevelgeluidwering aan te laten sluiten bij de invallende geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Kerkstraat wordt het binnenniveau (conform artikel 3.3 van Bouwbesluit 2012) van de karakteristieke ruimte gegarandeerd. Daarom zijn specifieke aanpassingen vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' in dit bestemmingsplan niet nodig. Initiatiefnemer zal tijdens de procedure voor de omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van het Bouwbesluit 2012 definitief moeten aantonen dat het werkelijke binnenniveau voldoet. Met de huidige bouwmaterialen en dempende werking daarvan moet dat op elke plek binnen het plangebied met standaard bouw materiaal mogelijk zijn. Daarmee is dit plan ten aanzien van dit aspect uitvoerbaar.

Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

7. Samenvatting zienswijze, onderdeel Natuurnetwerk Brabant.

Indiener stelt zich op het standpunt dat er ten onrechte van uitgegaan wordt dat de vervoersbewegingen van personenauto's geen effect hebben op het Natuurnetwerk Brabant. Indiener verwacht als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling een toegenomen lichtuitstraling naar het Natuurnetwerk Brabant. Om deze redenen stelt indiener dat het bestemmingsplan wel effecten heeft op het naastgelegen Natuurnetwerk Brabant.

Beoordeling.

Bij de beoordeling van zienswijze 2.1 sub 3 is ingegaan op dit onderdeel van deze zienswijze. Verwezen wordt naar deze beoordeling.

Conclusie.

Verwezen wordt naar de gemeentelijke conclusie onder 2.1 sub 3 van deze reactienota.

8. Samenvatting zienswijze, onderdeel gasloos bouwen.

Indiener stelt dat het bestemmingsplan niet voorziet in gasloos bouwen. Indiener geeft ook aan dat landelijk nog geen regels bestaan waarmee gasloos bouwen verplicht kan worden in een bestemmingsplan. Door het niet kunnen verbieden van gasloos bouwen voorziet indiener effecten op beschermde natuurgebieden.

Beoordeling.

De eis om gasloos te bouwen vloeit rechtstreeks voort uit de Gaswet. Dat hoeft niet specifiek in een bestemmingsplan geregeld te worden en is op basis van de Gaswet een verplichting. Tijdens de toetsing van de omgevingsvergunning voor het bouwen zal getoetst worden of de woningen voldoen. Het Bouwbesluit voorziet in normen voor energiezuinigheid van nieuw te bouwen bouwwerken.

De gasaansluitplicht geldt per 1 juli 2018 niet meer in twee type gebieden (zie artikel 10, zevende lid, onderdelen a en b, van de Gaswet). Onderdeel a heeft betrekking op nieuw te bouwen bouwwerken. Als gevolg van onderdeel a krijgen nieuwe bouwwerken in beginsel geen gasaansluiting. Een gasaansluiting is alleen mogelijk als het college van burgemeester en wethouders vanwege een zwaarwegende reden van algemeen belang een uitzondering maakt. Dat is hier niet gedaan dus de woningen zullen gasloos gebouwd worden en daarom vanuit dit aspect geen effecten hebben op de beschermde natuurgebieden in de gebruiksfase. Naast het feit dat de woningen gasloos worden uitgevoerd zal er in fase 1a en 1b bij de woningen een individuele warmtepomp met bodembron worden gebruikt.

De gemeente is dan ook van mening dat voldoende geborgd wordt dat er gasloos gebouwd wordt en er door de ontwikkelaar heel zorgvuldig is omgegaan met het aspect duurzaamheid.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

9. Samenvatting zienswijze, onderdeel stikstofdepositie.

Ten aanzien van stikstofdepositie geeft indiener aan dat in het plan gebruik is gemaakt van het inmiddels door de Raad van State vernietigde PAS. Hiermee ontstaat strijdigheid met de Wet

natuurbescherming en daarom kan het bestemmingsplan niet in deze vorm worden vastgesteld, aldus indiener.

Beoordeling.

In zienswijze 2.1 onder punt 6 is ingegaan op het aspect stikstofdepositie. Daaruit blijkt dat er een nieuw stikstofdepositie onderzoek is uitgevoerd op basis van de huidige wet- en regelgeving.

Uit de met AERIUS Calculator uitgevoerde berekeningen blijkt dat, als gevolg van het voornemen geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie. Derhalve kan worden uitgesloten dat het voornemen een verslechterend of significant verstorend effect heeft op Natura 2000-gebieden en vormt het aspect stikstofdepositie geen belemmering voor verdere besluitvorming.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld. Er is een nieuw stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd en toegevoegd aan de bijlage van de plandoelstelling. De uitkomst van het onderzoek is dat er geen stikstofdepositie zal zijn zodat dit onderdeel geen aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan behalve het toevoegen van het recente onderzoek en de tekstuele aanpassing van de toelichting.

10. Samenvatting zienswijze, onderdeel soortenbescherming.

Ten aanzien van soortenbescherming stelt indiener dat de toelichting beschrijft dat er vanuit soortenbescherming geen sprake is van belemmeringen in de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, mits voldaan wordt aan in de toelichting genoemde voorwaarden. Indiener stelt dat dergelijke voorwaarden nergens in de regels van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen zijn.

Beoordeling.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 5.7 het volgende opgenomen:

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan onder de voorwaarden zoals genoemd in deze paragraaf. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is reeds een ontheffing (bijlage 23 bij deze toelichting) voor het uitvoeren van handelingen met effect op vleermuizen verleend.

De voorwaarden waar hier op gedoeld wordt zijn de voorwaarden uit op 27 september 2018 verleende ontheffing voor het slopen van bedrijfsgebouwen en bouwen van 195 woningen. Deze ontheffing is als bijlage 23 opgenomen bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Door het verlenen van deze ontheffing zijn er geen beperkingen meer ten aanzien van de soortbescherming. Dat er verwezen wordt naar deze voorwaarden blijkt echter niet duidelijk uit de toelichting. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt dit in paragraaf 5.7 duidelijker gemaakt.

Permanente vleermuisvoorzieningen die voortvloeien uit de ontheffing worden privaatrechtelijk geborgd.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld en geeft aanleiding tot aanpassing van paragraaf 5.7 van de toelichting op het bestemmingsplan.

11. Samenvatting zienswijze, onderdeel planregels

11.1.

Indiener vraagt zich af waarom artikel 5 de mogelijkheid biedt om markten, standplaatsen voor ambulante handel en evenementen toe te staan. De effecten van het toe staan van deze zaken zijn niet beschouwd in de toelichting.

Beoordeling.

De mogelijkheid tot het plaats laten vinden van markten, ambulante handel en evenementen betreft een planologische mogelijkheid die door middel van een parapluplan aan alle bestaande plannen in het gemeentelijk grondgebied toegevoegd zijn. Deze bepalingen worden ook toegevoegd aan nieuwe plannen en dienen om jaarmarkten, buurtbarbecue's, festiviteiten op feestdagen en dergelijke mogelijk te maken. Op basis van artikel 1.30 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn evenementen met versterkte muziek uitgesloten en moeten evenementen passen in het gemeentelijk beleid. De effecten van markten, ambulante handel en evenementen zijn daarmee dermate klein dat onderzoek naar de milieueffecten niet nodig is. Om tegemoet te komen aan deze zienswijze zijn de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan zo gewijzigd dat het markten, ambulante handel en evenementen uitsluitend toegestaan zijn op het Fabrieksplein.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld en geeft aanleiding tot wijziging van de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Op de verbeelding is een zone centraal in het plangebied aangeduid voor bovenstaande activiteiten.

11.2.

Indiener stelt dat op basis van artikel 6.1 van de regels van het ontwerp-bestemmingsplan de ontsluiting van het plangebied op iedere gewenste locatie gerealiseerd kan worden. In het bestemmingsplan is volgens indiener niet geborgd dat de ontsluiting van de wijk enkel is toegestaan via de verkeersbestemming die in het plangebied voorzien is.

Beoordeling.

De ontsluiting van het plangebied voor fase 1a en 1b zal binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' plaatsvinden. Deze is specifiek op de verbeelding aangegeven.

Voor fase 2 van de woningbouwontwikkeling is nog niet met 100% zekerheid aan te geven waar deze ontsluitingsweg komt. Daarom is deze mogelijkheid opgenomen in de planregels van artikel 6.1. Deze flexibiliteit is nodig in de globale bestemming. Borging van de stedenbouwkundige kwaliteit in het beeldkwaliteitsplan zorgt ervoor dat deze ontsluitingsweg niet overal gerealiseerd kan worden.

Daarom is binnen de bestemming Woongebied in de bestemmingsomschrijving de mogelijkheid van ontsluitingswegen uit de planregels verwijderd (artikel 6.1.1. sub f onder 2). Binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is specifiek aangegeven dat hier de ontsluitingswegen komen.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt gedeeld. De mogelijkheid voor ontsluitingswegen is uit artikel 6.1.1. sub f onder 2, van de planregels verwijderd.

11.3.

Indiener stelt dat de planregels alleen een maximum stellen aan het aantal gestapelde woningen. Op basis daarvan mogen overige bebouwingstypen meer bedragen dan de minimumpercentages die in de regels opgenomen zijn. Dergelijk bestemmen maakt niet duidelijk wat de opzet van de wijk wordt. Daarbij tellen de percentages niet op tot 100%. Dit in ogenschouw nemende stelt indiener dat het plan te veel flexibiliteit biedt en daarmee tot rechtsonzekerheid voor omwonenden leidt.

Beoordeling.

De opzet van de wijk wordt duidelijk uit het stedenbouwkundig plan dat als bijlage bij de toelichting gevoegd is. Op basis van dit stedenbouwkundig plan is het ontwerp-bestemmingsplan tot stand gekomen. Er is bewust gekozen voor een flexibele opzet van het bestemmingsplan, dit om de mogelijkheid te bieden om in het plan tegemoet te komen aan veranderende woningbehoeften zonder steeds het bestemmingsplan te moeten herzien. In de regels is bepaald welk percentage van de woningen minimaal als een bepaald woningtype uitgevoerd moet worden. Om enige flexibiliteit in de realisatie van bepaalde woningtypen te bieden, tellen de percentages bewust niet op tot 100%, deze reestruimte kan gebruikt worden om in te spelen op specifieke marktvrage.

Fase 1a van de ontwikkeling is uitgewerkt. en deze woningen zijn reeds in de verkoop. Daarom is deze fase specifiek op de verbeelding en in de regels bestemd zodat gedeeltelijk tegemoet gekomen wordt aan de zienswijze

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze geeft gedeeltelijk aanleiding tot aanpassingen van de verbeelding en regels van het bestemmingsplan hoewel de gemeente van mening is dat dit niet noodzakelijk is op basis van de ingediende zienswijze. Om tegemoet te komen aan de wens voor meer concreetheid van indiener is voor fase 1a het type woningen door middel van aanduidingen op de verbeelding vastgelegd. Hieraan zijn regels gekoppeld in artikel 6.2.2. van de planregels. Hierdoor ontstaat in dit gebied minder flexibiliteit. Voor het overige geeft deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassingen van dit bestemmingsplan en wordt vastgehouden aan de bestemming zoals die ook opgenomen is in het ontwerp bestemmingsplan.

11.4.

Ten aanzien van artikel 8.4.1 stelt indiener dat als in het openbaar gebied parkeerplekken worden aangebracht, dit kan leiden tot onzekerheid. Dit omdat onder 8.4.1 is opgenomen dat de parkeerplekken duurzaam in stand moeten worden gehouden. De regel van 8.4.1 ziet enkel op het verlenen van de omgevingsvergunning voor bouwen en dus niet op de activiteit gebruik. Mocht (om welke reden dan ook) het openbaar gebied veranderd worden, dan zou er handhavend opgetreden moeten worden terwijl het bouwwerk dan al gerealiseerd is en dergelijk handhaven niet meer kan. Indiener vindt artikel 8.4.1. voor zowel parkeerruimte in het openbare gebied als voor parkeerruimte op eigen terrein een dode letter.

Beoordeling.

De gerealiseerde parkeerplekken worden door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst geborgd omdat er een instandhoudingsverplichting wordt opgenomen in de contracten. Daarnaast is aan het oude artikel 8.4 (nu artikel 9.4.1.) een voorwaardelijke verplichting toegevoegd (in artikel 9.4.3.) die de parkeerplekken duurzaam in stand houdt.

Het openbaar gebied in het plangebied zal na realisatie worden overgedragen aan de gemeente conform de anterieure overeenkomst. Als er al aanpassingen zouden komen in het openbaar gebied, wat niet verwacht wordt, dan is het de gemeente zelf die in het kader van openbaar

belang de afweging zal maken. Particulieren of de ontwikkelaar kunnen dit niet op eigen initiatief doen omdat ze geen grondeigenaar zijn.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

12. Samenvatting zienswijze, onderdeel waardedaling.

Tot slot geeft indiener aan te vrezen voor waardedaling van de woning van indieners cliënt. Indiener verzoekt om de voorziene woningbouw te realiseren op andere locaties waar geen of minder planschade te verwachten is.

Beoordeling.

Indien de indiener van mening is dat planschade wordt geleden, bestaat de mogelijkheid om op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in de planschade in te dienen zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is. Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is. Voor de beoordeling van planschade wordt een vergelijk gemaakt met wat er in het oude planologische regime mogelijk was en wat het nieuwe planologische regime mogelijk maakt. De feitelijke bebouwing is hier niet aan de orde. Op voorhand wordt niet verwacht dat de realisatie tot een dusdanige negatieve aantasting van indieners vermogenspositie zal leiden dat de voorziene wijziging van de bestemmingen in redelijkheid niet kan worden toegekend.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2.5. Particulier (nummer 5).

1. Samenvatting zienswijze, onderdeel aansluiten bij zienswijze omwonenden (nr. 2.2).

Indiener geeft aan zienswijze nummer 2.2 te onderschrijven en mede te ondertekenen.

Beoordeling.

De zienswijze nummer 2.2 wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van de desbetreffende zienswijze wordt verwezen naar reactie onder nummer 2.2. van deze zienswijzennota.

Conclusie.

Zie de reacties onder 2.2.

2.6. Particulier (nummer 6).

1. Samenvatting zienswijze, onderdeel procedure bestemmingsplan.

Het was voor indiener onmogelijk om zonder computer de inhoud van het bestemmingsplan goed door te nemen. Naar het gemeentehuis kon vanwege de coronacrisis niet en wilde indiener voor veiligheid ook niet. Ook ontving indiener het gevraagde papieren exemplaar pas op 20 april in de bus. Deze werkwijze neemt de omwonenden niet serieus.

Beoordeling

De gemeente betreurt de gedeeltelijke en tijdelijke sluiting van het gemeentehuis als gevolg van het coronavirus en RIVM-richtlijnen. Door indiener een analoog bestemmingsplan ter beschikking te stellen is de gemeente van mening dat indiener voldoende mogelijkheden heeft gekregen om het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen.

Indiener heeft de gemeente twee keer verzocht om een analoog bestemmingsplan aan te leveren. Het geheel (toelichting, bijlagen bij de toelichting, regels, bijlagen bij de regels en verbeelding) is een omvangrijk stuk met een totale grootte van circa 2.500 pagina's. Op het eerste verzoek heeft indiener met uitzondering van de bijlagen bij de toelichting (circa 1.800 pagina's) alle stukken die het bestemmingsplan vormen ontvangen. Dit zijn de belangrijkste stukken, zij beschrijven wat er mag op het terrein en waarom tot deze keuzes is gekomen. Op het tweede verzoek heeft indiener ook alle bijlagen bij de toelichting ontvangen. Deze stukken dienen als achtergrondinformatie bij het plan.

Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.

2. Samenvatting zienswijze, onderdeel aansluiten bij zienswijze omwonenden (nr. 2.2).

Indiener geeft aan zienswijze nummer 2.2 te onderschrijven en mede te ondertekenen.

Beoordeling.

De zienswijze nummer 2.2 wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van de desbetreffende zienswijze wordt verwezen naar reactie onder nummer 2.2. van deze zienswijzennota.

Conclusie.

Zie de reacties onder 2.2.

3. Samenvatting zienswijze, onderdeel aanrijtijden hulpdiensten.

De maximale aanrijtijden worden nu al niet gehaald. Hierover staat niets in het bestemmingsplan. Door de inhoud van het plan komen deze tijden nog meer onder druk te staan.

Beoordeling.

Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd is gebleken dat er geen extra nieuwe knelpunten ontstaan in de verkeersstromen door de realisatie van dit plangebied. Daarmee veranderen de aanrijtijden van de diverse hulpdiensten ook niet naar de omgeving van dit plangebied. Uit de bij de toelichting gevoegde standaardverantwoording van het groepsrisico (bijlage 13 bij de toelichting) blijkt dat er in het plangebied en omgeving geen overschrijding van de opkomsttijden is.

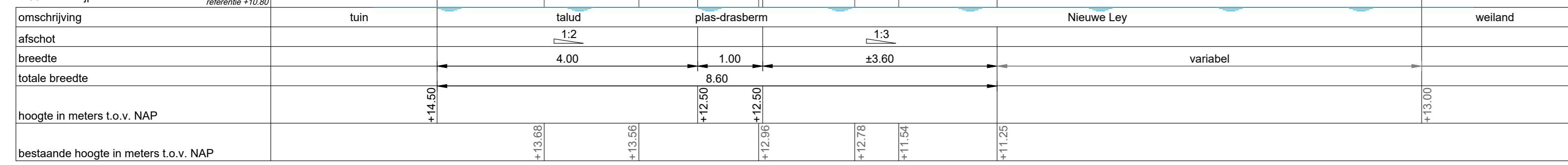
Conclusie.

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan.



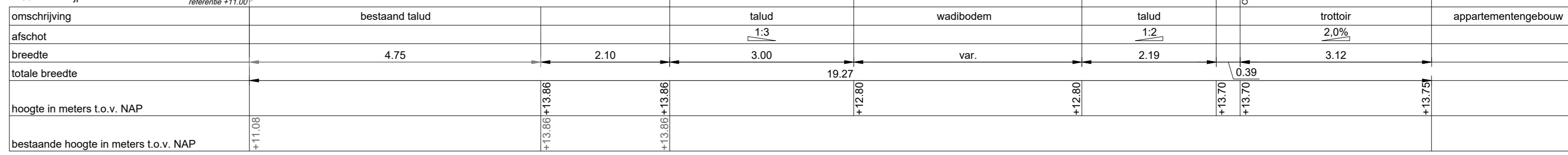
extra: $80 \times 1,40 \text{ m}^3/\text{m} = 112 \text{ m}^3$

lengte 80 m1
Profiel A Nieuwe Ley
doorsnede vergraving oever



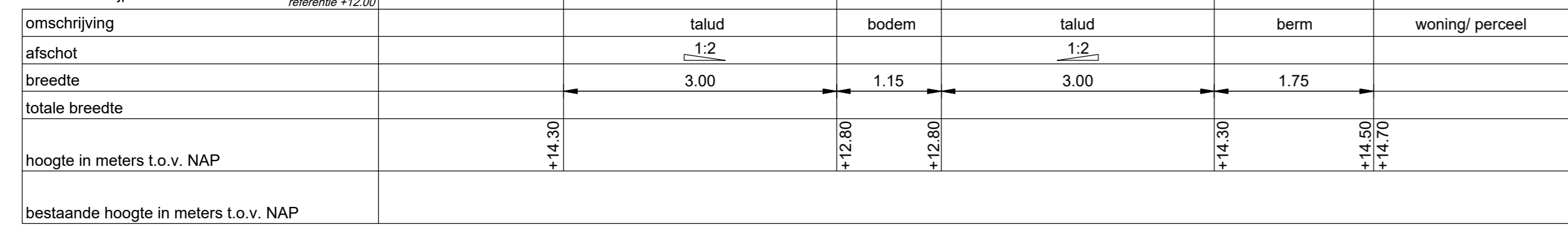
situatie neutraal

lengte 175 m1
middendeel
dwarsprofiel C - C



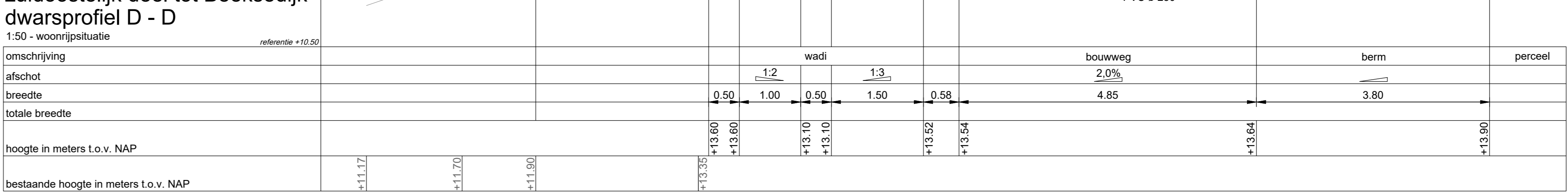
extra: $28 \times 2,35 \text{ m}^3/\text{m} = 65 \text{ m}^3$

lengte 28 m1
Profiel B
graven watergang



verlies: $75 \times 0,60 \text{ m}^3/\text{m} = 45 \text{ m}^3$

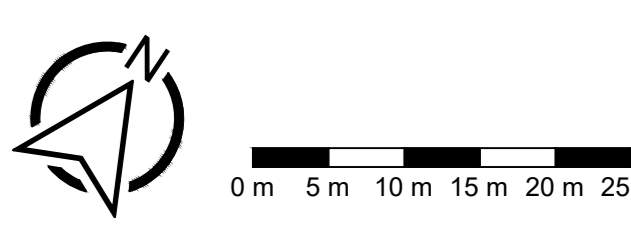
lengte 75 m1
zuidoostelijk deel tot Beeksedijk
dwarsprofiel D - D



legenda

- afgegraven tot T100 van +13.73 (Kortlaag) tot +13.53 (Beeksedijk)
GHG van +12.80 t.o.v. NAP
- BEKANS: CA 102 M3 EXTRA WATERBERGING T.O.V. HUIDIGE SITUATIE
- extra waterberging
meer ca. 177 m3
- geen wijzigingen
neutrale situatie
- verminderde waterberging
meer ca. 45 m3

• maten in meters, tenzij anders aangegeven
• hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.



C	aanpassing extra bergingscapaciteit situatie (groen) tot aan GHG-hoogte +13.63 NAP	vww	rve	03-06-2020
B	rekenberijking aangepast naar GHG-lijn, handhaving bestaand talud zuidoost-oever	vww	rve	26-05-2020
A	balans regionale waterberging toegenomen	vww	rve	19-05-2020
Wp:	Omschrijving	Gesteld	Vrijgave	Datum

NBU Projectontwikkeling IV BV
Van Besouw-terrein te Goirle

Nieuwe Ley
aanpassingen oever en graven watergang
berekening regionale waterberging

civil support

Projectleider: R. van Esch
Indieningsvorm: rapport
Bestandsnummer: B1485-01
Datum: 08-05-2020
Bestandsnaam: R29-C-1485-01a.dwg
Gesteld: vww
Gecontroleerd: rve
Vrijgave: rve

Afmetingen: A1
Schaal: 1:500/50
Projectnummer: 1485-01
Tekening: R29
Wijziging: B



Onderzoeksverslag 2019

*Van Besouw
te Goirle*

In het kader van de Wet natuurbescherming

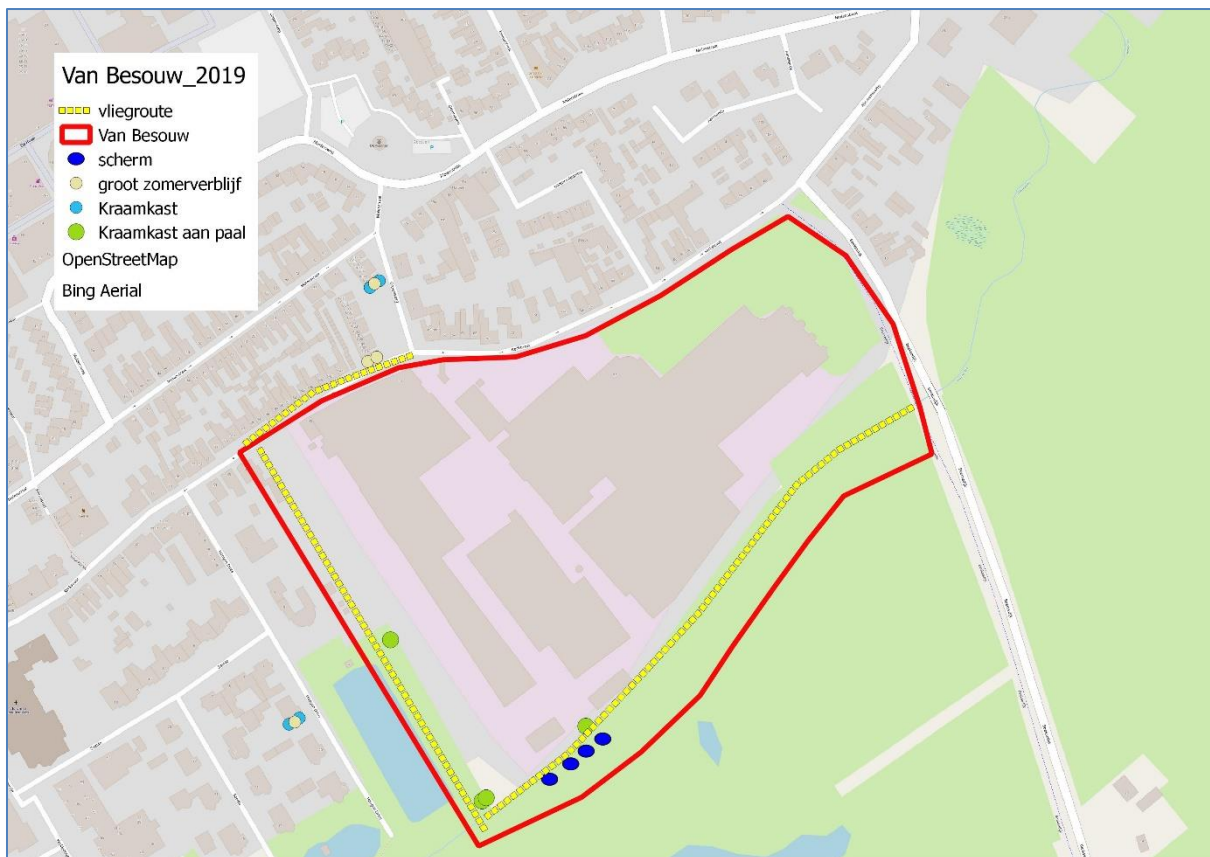
Tekst, foto's en samenstelling	E.W.A. Michels
In opdracht van	ODBN
Uw Kenmerk	Z/105726 & Z/069042
Status rapport	Versie 2.0 / Definitief
Datum oplevering rapport	18 november 2019
Aantal pagina's	5



De Nederlandse Bouw Unie (hierna initiatiefnemer) heeft het voornemen om op het voormalige fabrieksterrein van Van Besouw, Kerkstraat 49, 51 en 53 te Goirle, een deel van de huidige bebouwing te slopen er ter plaatse nieuwbouw te realiseren.

De ontheffing, als door de Omgevingsdienst verleend, kent een aantal specifieke voorschriften. Een van de voorschriften betreft het monitoren van de effectiviteit van de kraamkasten en de (aanpassingen aan de) vliegroutes.

Hiertoe heeft initiatiefnemer Ecodat BV opdracht gegeven om de opgehangen vleermuiskasten te inspecteren en de vliegroutes en de geplaatste vleermuisschermen na te lopen op het effectieve gebruik hiervan.



Figuur 1: projectgebied met hierin de vleermuiskasten (stippen), de schermen (blauwe ovalen) en vliegroutes (gele stippellijnen)



VLIEGROUTES



Figuur 2: projectgebied de schermen (blauwe ovalen) en vliegrouetes (gele stippelijnen)

De vliegrouetes die veelvuldig gebruikt worden zijn:

- Langs de Kerkstraat
- Over het groen ten westen van het fabrieksterrein (Hoogen Dries)
- Over de beek ten zuiden van het fabrieksterrein (Nieuwe Leij)

Onderzoeksdata:

datum	uren	van	tot	temp	wind	neerslag	pers	Resultaat
20-6-2019	3	22:00	01:00	12	0	geen	EM	1 kast > 1 pipip
8-7-2019	3	22:00	01:00	12	0	geen	EM	Geen kasten bezet
2-9-2019	4	19:30	23:30	16	0	geen	EM	Geen kasten bezet
22-9-2019	3	19:30	22:30	14	0	geen	EM	alleen vliegrouetes gemonitord
25-9-2019	1	19:00	20:00	16	0	regen	EM	alleen kasten gemonitord



VLIEGROUTES

De schermen zijn in april 2019 geplaatst en werden dit jaar nog niet gebruikt door vleermuizen om langs te navigeren. Nu worden zowel de bomen als de Nieuwe Leij ten zuiden van het fabrieksterrein gebruikt om te navigeren. De verwachting is dat als er bomen aan de zuidzijde langs de beek verdwijnen de vleermuizen nog immer zullen navigeren boven de Nieuwe Leij. In de komende jaren zal onderzoek uitwijzen of de schermen alsnog gebruikt gaan worden. Het staat in ieder geval vast dat de Nieuwe Leij ervoor zorgt dat de bestaande vliegroute behouden blijft. Waterlopen als de Nieuwe Leij zijn traditioneel al onderdeel van vliegroutes. Ook in landschappen waar geen struiken dan wel bomen te vinden zijn migreren dwergvleermuizen langs deze waterlopen. Recentelijk is hier nog veel onderzoek naar gedaan in de Biesbosch. Ten gevolge hiervan zijn er bestaande verblijven (die door de herinrichting moesten verdwijnen) gemigreerd naar nieuwe gemaalgebouwen die in (nieuw aangelegde) waterlopen geplaatst zijn. (*Bureau Viridis T. de Jong & E-J Slot, Ecologische begeleiding Noorwaard*).

Afgesproken is met NBU dat de schermen (in ieder geval) het komende jaar (2020) nog gehandhaafd blijven.

Onderstaand tabel geeft het aantal bewegingen van vleermuizen op de routes aan:

datum	Resultaat vliegroute boven de Nieuwe Leij			
	Pipistrellus pipistrellus	Eptesicus serotinus	Nyctalus noctula	Pipistrellus nathusii
20-6-2019	12 van oost naar west 6 van west naar oost	2 van oost naar west 1 van west naar oost	geen	geen
8-7-2019	19 van oost naar west 11 van west naar oost	3 van oost naar west 3 van west naar oost	1 van oost naar west	geen
2-9-2019	14 van oost naar west 5 van west naar oost	geen	geen	2 van oost naar west 1 van west naar oost
22-9-2019	17 van oost naar west 13 van west naar oost	1 van oost naar west 1 van west naar oost	geen	4 van oost naar west 0 van west naar oost

datum	Resultaat waterpartij langs de Hoogen Dries			
	Pipistrellus pipistrellus	Eptesicus serotinus	Nyctalus noctula	Pipistrellus nathusii
20-6-2019	21 van noord naar zuid 2 van zuid naar noord	geen	geen	geen
8-7-2019	26 van noord naar zuid 0 van zuid naar noord	geen	geen	geen
2-9-2019	35 van noord naar zuid 3 van zuid naar noord	geen	geen	5 van noord naar zuid 0 van zuid naar noord
22-9-2019	31 van noord naar zuid 6 van zuid naar noord	geen	geen	9 van noord naar zuid 1 van zuid naar noord

datum	Resultaat Schermen
-------	--------------------



	Pipistrellus pipistrellus	Eptesicus serotinus	Nyctalus noctula	Pipistrellus nathusii
20-6-2019	geen	geen	geen	geen
8-7-2019	geen	geen	geen	geen
2-9-2019	geen	geen	geen	geen
22-9-2019	geen	geen	geen	geen

KASTEN

Onderstaand schema geeft aan wat er in de kasten op de controledata aangetroffen is. Alle kasten zijn visueel geïnspecteerd voor zonsongang.

Van Besouw Kasten 2019

			20-jun	8-jul	2-sep	25-sep
Zomerverblijf	1	Groeneweg 8	x	x	x	x
Zomerverblijf	2	Groeneweg 2	x	x	x	x
Zomerverblijf	3	Groeneweg 2	x	x	x	x
Zomerverblijf	4	Hoogen Dries 18	x	x	x	x
Kraamverblijf	1	Groeneweg 8	x	x	x	x
Kraamverblijf	2	Groeneweg 8	x	x	x	x
Kraamverblijf	3	Hoogen Dries 18	x	x	x	x
Kraamverblijf	4	Hoogen Dries 18	x	x	x	x
Paalkast	1	Van Besouw	1 GD	x	x	x
Paalkast	2	Hoogen Dries	x	x	x	x
Paalkast	3	Hoogen Dries	x	x	x	x
Paalkast	4	Hoogen Dries	x	x	x	x

X : niets aangetroffen

GD : gewone dwergvleermuis (Pipistrellus pipistrellus)

De paalkasten blijken nog niet in gebruik genomen.



In een wijzigingsverzoek op de bestaande, reeds afgegeven, ontheffing (kenmerk Z/069042) zullen we een wijziging voorstellen ten behoeve van het zuidelijke kraamverblijf. Ons voorstel is om in het Accu-pompgebouw vier stuks Tichelaar kraamkasten (voor 1 april a.s.) te plaatsen.

Project: 238 - Van Besouw Goirle
 Onderdeel: Parkeertelling
 Datum: 22-6-2020

UITGANGSPUNTEN conform e-mail d.d. 05-02-2018 Gemeente Goirle en vastgesteld stedenbouwkundig plan

Norm:

Type	CROW317	Min:	Max:	Gem:
Sociaal	Huurhuis, sociale huur	1,2	2,0	1,6
Rijwoning	Koop, tussen/hoek	1,5	2,3	1,9
2-1 kapwoning	Koop, Twee-onder-een	1,7	2,5	2,1
Vrijstaand/geschakeld	Koop, vrijstaand	1,8	2,6	2,2
Appartementen	Koop, etage, midden	1,4	2,2	1,8

Manier van tellen:

Voorziening in aantal	Theoretisch:	Praktisch:
Enkele oprit	1	1
Lange oprit	2	1
Dubbele oprit	2	2
Garage	1	0
Garagebox	1	0
Garage met enkele oprit	2	1
Garage met lange oprit	3	1
Garage met dubbele oprit	3	2

TELLING FASE 1A & 1B:

Benodigd:

Type	CROW317	Aantal:	Gem:	Gem:
Sociaal	Huurhuis, sociale huur	19	1,6	30,4
Rijwoning	Koop, tussen/hoek	41	1,9	77,9
2-1 kapwoning	Koop, Twee-onder-een	20	2,1	42,0
Vrijstaand/geschakeld	Koop, vrijstaand	17	2,2	37,4
Appartementen	Koop, etage, midden	0	1,8	0,0
				187,7

Aanwezig, praktische telling:

Privé terrein:	Kavel:	Woningen:	Telling:	Totaal:
Enkele oprit	47 t/m 54	8	1	8
Lange oprit		0	1	0
Dubbele oprit	74 t/m 101	28	2	56
Garage		0	0	0
Garagebox		0	0	0
Garage met enkele oprit	66 t/m 73	8	1	8
Garage met lange oprit		0	1	0
Garage met dubbele oprit	55	1	2	2
Totaal aantal voorzieningen privé terrein				74
Totaal aantal voorzieningen stallingsgarage				0
Totaal aantal voorzieningen openbaar gebied conform inrichtingsplan				114
Totale parkeervoorziening fase 1				188
Totale parkeernorm fase 1				187,7
Parkeerbalans				0,3
Conclusie				VOLDOET

TELLING FASE 1C:

Benodigd:

Type	CROW317	Aantal:	Gem:	Gem:
Sociaal	Huurhuis, sociale huur	0	1,6	0,0
Rijwoning	Koop, tussen/hoek	3	1,9	5,7
2-1 kapwoning	Koop, Twee-onder-een	12	2,1	25,2
Vrijstaand/geschakeld	Koop, vrijstaand	1	2,2	2,2
Appartementen	Koop, etage, midden	36	1,8	64,8
				97,9

Aanwezig, praktische telling:

Privé terrein:	Kavel:	Woningen:	Telling:	Totaal:
Enkele oprit			1	0
Lange oprit			1	0
Dubbele oprit			2	0
Garage			0	0
Garagebox			0	0
Garage met enkele oprit	136 t/m 148	13	1	13
Garage met lange oprit			1	0
Garage met dubbele oprit		1	2	2
Totaal aantal voorzieningen privé terrein				15
Totaal aantal voorzieningen stallingsgarage				42
Totaal aantal voorzieningen openbaar gebied conform inrichtingsplan				50
Totale parkeervoorziening fase 2				107
Totale parkeernorm fase 2				97,9
Parkeerbalans				9,1
Conclusie				VOLDOET

TELLING FASE 2:**Benodigd:**

Type	CROW317	Aantal:	Gem:	Gem:
Sociaal	Huurhuis, sociale huur	9	1,6	14,4
Rijwoning	Koop, tussen/hoek	10	1,9	19,0
2-1 kapwoning	Koop, Twee-onder-een	12	2,1	25,2
Vrijstaand/geschakeld	Koop, vrijstaand	7	2,2	15,4
Appartementen	Koop, etage, <u>midden</u>	0	1,8	0,0
				74,0

Aanwezig, praktische telling:

Privé terrein:	Kavel:	Woningen:	Telling:	Totaal:
Enkele oprit			1	0
Lange oprit			1	0
Dubbele oprit			2	0
Garage			0	0
Garagebox			0	0
Garage met enkele oprit			1	0
Garage met lange oprit	171, 174, 175	3	1	3
Garage met dubbele oprit	169, 170, 172, 173, 176 t/m 187	16	2	32
Totaal aantal voorzieningen privé terrein				35
Totaal aantal voorzieningen stallingsgarage				0
Totaal aantal voorzieningen openbaar gebied conform inrichtingsplan				43
Totale parkeervoorziening fase 3				78
Totale parkeernorm fase 3				74,0
Parkeerbalans				4,0
Conclusie				VOLDOET

TELLING TOTAAL:**Benodigd:**

Type	CROW317	Aantal:	Gem:	Gem:
Sociaal	Huurhuis, sociale huur	28	1,6	44,8
Rijwoning	Koop, tussen/hoek	54	1,9	102,6
2-1 kapwoning	Koop, Twee-onder-een	44	2,1	92,4
Vrijstaand/geschakeld	Koop, vrijstaand	25	2,2	55,0
Appartementen	Koop, etage, <u>midden</u>	36	1,8	64,8
				187
				359,6

Aanwezig, praktische telling:

Privé terrein:	Kavel:	Woningen:	Telling:	Totaal:
Enkele oprit		8	1	8
Lange oprit		0	1	0
Dubbele oprit		28	2	56
Garage		0	0	0
Garagebox		0	0	0
Garage met enkele oprit		21	1	21
Garage met lange oprit		3	1	3
Garage met dubbele oprit		18	2	36
Totaal aantal voorzieningen privé terrein				124
Totaal aantal voorzieningen stallingsgarage				42
Totaal aantal voorzieningen openbaar gebied conform inrichtingsplan				207
Totale parkeervoorziening fase 3				373
Totale parkeernorm fase 3				359,6
Parkeerbalans				13,4
Conclusie				VOLDOET

CONTROLE APPARTEMENTEN KOOP, ETAGE, DUUR**Norm:**

Type	CROW317	Min:	Max:	Gem:
Appartementen	Koop, etage, <u>midden</u>	1,4	2,2	1,8
Appartementen	Koop, etage, <u>duur</u>	1,6	2,4	2,0
Verschil / toeslag				0,2

Aanwezig, praktische telling, op basis van controle

Parkeerbalans totaal				13,4
<i>Parkeerbalans fase 2</i>				9,1
Toeslag herwaardering appartementen koop, etage, duur	36	0,2		7,2
Parkeerbalans totaal				4,3
Conclusie				VOLDOET



Verkeerstoets

**Zuidrand Goirle - Ontwikkeling Van Besouw
Toetsing aan verkeersafwikkeling**

projectnummer 0407072.01
definitief revisie 06
22 juni 2020

Verkeerstoets

Zuidrand Goirle - Ontwikkeling Van Besouw Toetsing aan verkeersafwikkeling

projectnummer 0407072.01

definitief revisie 04
22 juni 2020

Auteurs

J. Bout

Opdrachtgever

NBU PO IV
Postbus 110
4870 AC ETTEN-LEUR

datum vrijgave	beschrijving revisie 06	goedkeuring	vrijgave
	definitief	M. Scholten	W.A. Matla

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Zuidrand Goirle	1
1.2	Visie Zuidrand Goirle	2
1.3	Naar nieuwe stedenbouwkundige en planologische kaders	2
1.4	Plangebied Van Besouw	3
1.5	Doel en onderzoeksvragen	4
1.6	Leeswijzer	4
2	Huidige situatie	5
2.1	Beschrijving van de infrastructuur	5
2.1.1	Autoverkeer	5
2.1.2	Openbaar vervoer	5
2.1.3	Langzaam verkeer	6
2.2	Verkeerscijfers autonome situatie	6
2.2.1	Verkeersafwikkeling wegen	6
2.2.2	Verkeersafwikkeling kruispunten	7
3	Verkeerseffecten Van Besouw	10
3.1	Verkeersgeneratie	10
3.2	Verkeersafwikkeling	11
3.2.1	Verkeersverdeling Van Besouw	11
3.2.2	Verkeersontwikkeling door ontwikkeling Zuidrand Goirle	12
3.3	Effecten op de belangrijkste kruispunten	13
4	Conclusie deellocatie Van Besouw	15

1 Inleiding

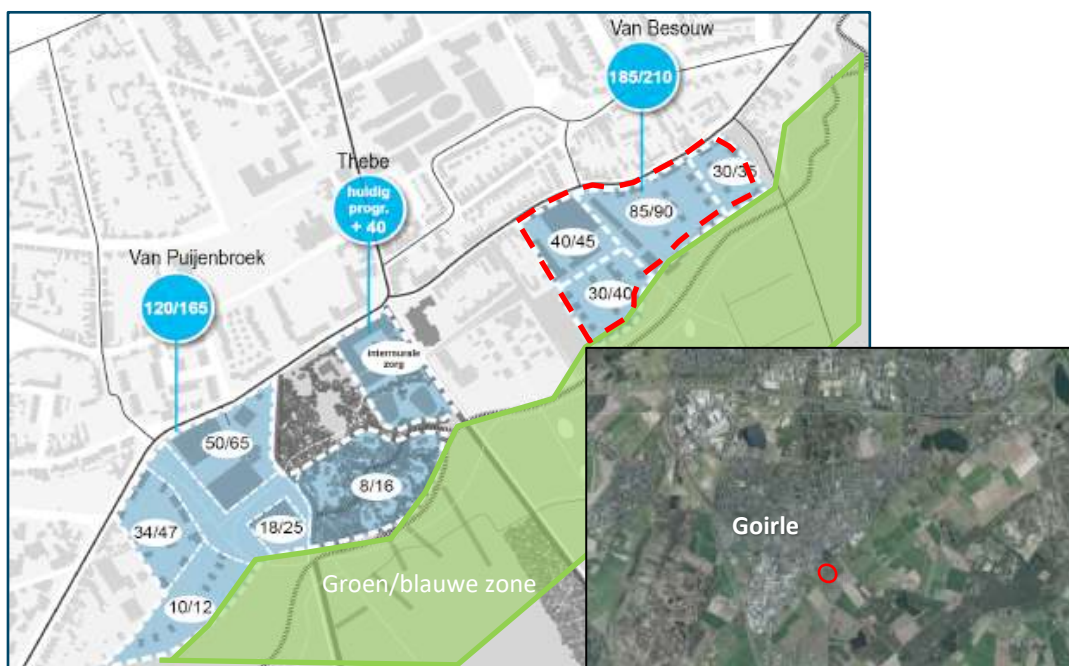
In deze rapportage zijn de resultaten van het verkeersonderzoek voor het plangebied Van Besouw beschreven. In dit hoofdstuk wordt de overkoepelende ontwikkeling de Zuidrand Goirle toegelicht, wordt de deellocatie nader gespecificeerd en worden het doel en de onderzoeksvragen beschreven.

1.1 Zuidrand Goirle

Ten zuiden van de dorpskern van Goirle zijn sinds jaar en dag twee grote fabrieksterreinen aanwezig, te weten het terrein van de firma Van Besouw, waar vloerbedekking werd geproduceerd en het terrein van Van Puijenbroek, waar textiel werd geproduceerd. De werkzaamheden van de firma Van Besouw zijn enige tijd geleden gestaakt. Op het terrein van Van Puijenbroek vinden nog opslag en distributie plaats, maar ook dit wordt in de toekomst verder teruggebracht. De Nederlandse Bouw Unie (eigenaar van het Van Besouw-terrein¹) en VP Grondexploitatie BV (eigenaar van het Van Puijenbroek-terrein) willen de locaties herontwikkelen tot woningbouwlocaties.

Naast de genoemde partijen participeert ook Thebe (eigenaar van het tussen beide fabrieksterreinen gelegen verpleegtehuis) in de overkoepelende herontwikkelingsplannen. Op het terrein van Thebe is een ontwikkeling met zorgwoningen voorzien. De overkoepelende ontwikkeling heeft de titel 'Zuidrand Goirle'. Naast de bovengenoemde 'rode ontwikkelingen' vormt de herinrichting van de 'groenblauwe zone' ten zuiden van de terreinen van Van Puijenbroek en Thebe tevens een onderdeel van de Zuidrand. Het terrein ten zuiden van Van Besouw is in het verleden al natuurlijk heringericht. In deze groenblauwe zone bevindt zich de Leij. Onderdeel van de plannen is een (gedeeltelijke) herinrichting van deze zone. Het doel is om zowel de rode als groen/blauwe ontwikkelingen goed op elkaar af te stemmen en zo tot een integrale gebiedsontwikkeling te komen. Dit vormt een gedeelde verantwoordelijkheid.

In Figuur 1.1 is de ligging van de ontwikkeling ten opzichte van de dorpskern aangegeven en zijn de deellocaties binnen de Zuidrand Goirle met het indicatief woningbouwprogramma opgenomen. De deellocatie Van Besouw waar dit verkeersonderzoek op gericht is, is met een rood kader aangegeven.



Figuur 1.1: Deellocaties binnen de Zuidrand Goirle (Kuiper Compagnons), Van Besouw is met rood omkaderd.

1.2 Visie Zuidrand Goirle

In 2015 heeft Kuiper Compagnons in opdracht van de genoemde eigenaren een integrale visie opgesteld voor de overkoepelende ontwikkeling, de 'Visie Zuidrand Goirle'. In deze visie is niet alleen aandacht besteed aan de herontwikkeling van de locaties tot woningbouw, maar ook aan integrale vraagstukken als de invulling van groen en water, de inrichting van de openbare ruimte, en de omgang met het industrieel erfgoed in het gehele plangebied. De visie is op 15 december 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van Goirle. Bij de totstandkoming van de visie werkten de initiatiefnemers samen met de gemeente Goirle. Ook het Brabants Landschap, de provincie Noord-Brabant en waterschap De Dommel hebben een bijdrage geleverd aan de visie.



Figuur 1.2: Impressie Visie Zuidrand Goirle (Kuiper Compagnons), Van Besouw is met rood omkaderd.

1.3 Naar nieuwe stedenbouwkundige en planologische kaders

Op basis van de visie hebben de grondeigenaren los van elkaar, maar wel met oog voor elkaar gewerkt aan het opstellen van stedenbouwkundige plannen en bestemmingsplannen voor plangebieden. Ondanks het feit dat de ontwikkelende partijen los van elkaar verder zijn gegaan met de planvorming hebben gezorgd voor een gezamenlijke integrale uitwerking van de ontwerpen cultuurhistorie en biodiversiteit (groen blauwe zone).

In het kader van de op te stellen bestemmingsplannen dienen diverse haalbaarheidsonderzoeken te worden uitgevoerd. Aangezien in eerste instantie nog geen stedenbouwkundige plannen voor de locaties bekend waren, zijn met de vastgestelde visie als uitgangspunt diverse

gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op basis van de nu bekende stedenbouwkundige plannen zijn de onderzoeken (indien nodig) geactualiseerd dan wel voorzien van een kader voor de daadwerkelijke stedenbouwkundige plannen.

1.4 Plangebied Van Besouw

De locatie van Van Besouw is al enkele jaren niet meer in gebruik als textielfabriek. Na de sluiting van de textielfabriek is de locatie aangekocht door de Nederlandse Bouw Unie PO IV en Woonstichting Leystromen. Het deel van Woonstichting Leystromen is later ook verkocht aan de Nederlandse Bouw Unie PO IV. Het doel is om dit gebied van circa 5,5 hectare te transformeren naar een woongebied.

Voor de locatie Van Besouw is in de visie Zuidrand Goirle een potentieel woningbouwprogramma van maximaal 210 woningen opgenomen. In het stedenbouwkundig plan zijn circa 195 woningen geprojecteerd en uiteindelijk worden er 190 gerealiseerd. Momenteel zijn er 155 contingenten beschikbaar (105+50; zie toelichting hieronder) voor het eerste deel van het plangebied Van Besouw.

De 105 contingenten voor Van Besouw maken onderdeel uit van de 190 woningen die zijn benoemd in de 'Notitie prioritering woningbouwlocaties 2016-2021'. De verdeling van de 190 woningen tussen de plangebieden van de overkoepelende ontwikkeling Zuidrand zijn opgenomen in de visie zuidrand en de overeengekomen intentieovereenkomst.

De overige 50 contingenten komen beschikbaar naar aanleiding van een grenscorrectie tussen de gemeente Goirle en de gemeente Tilburg. Hierbij is afgesproken dat Goirle in 10 jaar 100 woningen van de Tilburgse opgave realiseert in de Zuidrand van Goirle¹⁾. Mede doordat het reeds een bestaand stedelijk gebied is en het in de huidige situatie (onveilig) en leegstaand is. Van de 100 woningen zijn er 50 voor Van Besouw²⁾.

- 1) *Bron: Regionale Agenda Wonen Midden-Brabant 2017 onderdeel 5 Subregionale afspraak Tilburg-Goirle, op pagina 18 onderdeel Toelichting uitgangspunten'. Het document is opgesteld door de provincie, samen met de Regio Hart van Brabant.*
- 2) *Afspraak tussen de ontwikkelende partijen*

De woningbouwontwikkeling wordt vanwege de beschikbare contingenten gefaseerd uitgevoerd. Voor de woningbouw van fase 1a, 1b en 1c wordt een bestemmingsplan opgesteld met 155 woningen waarbij het deelgebied van fase 2 wordt de huidige bestemming bedrijf aangepast naar maximaal milieucategorie 1. De overige woningen (fase 2) zullen worden gerealiseerd na het beschikbaar komen van aanvullende contingenten. Hier wordt te zijner tijd een separaat bestemmingplan voor opgesteld.

Op het terrein van Van Besouw is volgens de visie 'Zuidrand Goirle' voorgenomen de ontwikkeling van de textielindustrie zichtbaar te maken, met name rond de Fabrieksstraat die als structuur behouden blijft. Ook enkele markante gebouwen, zoals het hoofdkantoor, het accugebouw en de schoorsteen blijven behouden.

In Figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven ten opzichte van Goirle en zijn de verschillende deelgebieden (waaronder Van Besouw) aangegeven die betrokken zijn bij de ontwikkelingen in de zuidrand van Goirle. In Figuur 1.3 is het stedenbouwkundig plan



Figuur 1.3: Stedenbouwkundigplan (Mulleners + Mulleners en Bedaux De Brouwer, juli 2018) Van Besouw met fasering

1.5 Doel en onderzoeksvragen

Met dit onderzoek wordt de verkeerskundige impact op de omgeving in beeld gebracht. Het gaat daarbij om de verkeersgeneratie en –verdeling van de motorvoertuigbewegingen. Daarmee kan worden beoordeeld wat de impact is op de omgeving (bestaande verkeersstructuur, maar ook het aangrenzende Natura 2000-gebied). Tevens wordt ingegaan op de parkeervraag binnen het plangebied. In de verdere uitwerking van het plan is het verkeersstructuur in Van Besouw gewijzigd. De wijzigingen zijn het instellen van een aantal eenrichtingswegen en een knip voor het gemotoriseerd binnen de ontwikkeling. Door deze wijzigingen veranderen ook de verkeersstromen, waardoor dit verkeersonderzoek op dit punt is aangepast.

Dit verkeersonderzoek gaat in op de volledige ontwikkeling van de Zuidrand Goirle. In het onderzoek is dus ook rekening gehouden met de ontwikkeling van Thebe en Van Puijenbroek.

1.6 Leeswijzer

In dit rapport wordt allereerst een beschrijving van de huidige situatie gegeven (Hoofdstuk 2). Hierin wordt ingegaan op de aanwezige infrastructurele voorzieningen. Met behulp van modelberekeningen zijn ook de verkeerintensiteiten in de autonome situatie bepaald. In het derde hoofdstuk zijn de effecten van het planvoornemen beschreven. Allereerst wordt de verkeersaantrekkende werking bepaald, waarna de verkeersafwikkeling met modelberekeningen bepaald is en vergeleken is met de autonome situatie. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van de deellocatie en de verdeling van dit verkeer beschreven. Tevens zijn hier enkele belangrijke kruispunten nader beschouwd. Hoofdstuk 4 bevat de conclusie van deze verkeersstudie.

2 Huidige situatie

2.1 Beschrijving van de infrastructuur

2.1.1 Autoverkeer

In figuur 2 zijn de ontsluitingsroutes van de Zuidrand weergegeven. Via diverse routes worden de drie plangebieden ontsloten. De plangebieden Thebe en Van Puijenbroek zijn ontsloten via de Bergstraat en het plangebied Van Besouw via de Kerkstraat, Groeneweg en Beeksedijk. Het verkeer vanuit de plangebieden verspreid zich over diverse wegen in Goirle richting verschillende bestemmingen. In Goirle zelf verspreidt het verkeer zich over een aantal wegen, namelijk de Tilburgseweg, Rillaersebaan, Turnhoutsebaan, Bergstraat, Tivoortsebaan, Molenstraat en Abcovenseweg. In de richting van de A58 rijdt het verkeer voornamelijk over de Turnhoutsebaan en Rillaersebaan richting de A58. Naar Tilburg gaat het verkeer over drie routes, de Turnhoutsebaan, Tilburgseweg en Abcovenseweg. Daarnaast verplaatst zich een deel van het verkeer via de Poppelseweg richting Turnhout en via Beeksedijk naar Hilvarenbeek en Eindhoven.



Figuur 2: Ontwikkelingslocatie en huidige ontsluitingsroutes Zuidrand

2.1.2 Openbaar vervoer

In de directe omgeving van de plangebieden is er geen openbaar vervoer verbinding. Ongeveer 10 minuten lopen van de Zuidrand bevindt zich de halte Dorpstraat. Vanaf hier vertrekken er bussen richting Tilburg en Turnhout. Daarnaast rijdt er ook een buurtbus naar Hilvarenbeek en Riel. In ongeveer een halfuur kan het station van Tilburg worden bereikt met de bus.

2.1.3 Langzaam verkeer

Voor de fiets is er geen aparte infrastructuur in Goirle op een aantal vrijliggende fietspaden na. Het centrum van Goirle ligt op steenworpafstand van de Zuidrand. Naar het centrum van Tilburg is het ongeveer 20 minuten (5 à 6 km) fietsen.

2.2 Verkeerscijfers autonome situatie

De basis voor de autonome situatie wordt gevormd door het prognosejaar 2030 uit het regionale verkeersmodel. De autonome situatie is het verkeersbeeld waarbij alleen de verkeerstoename in het jaar 2030 is berekend, ontwikkelingen van de Zuidrand zijn niet meegenomen. Ook zijn in de autonome situatie onderstaande toekomstige verkeersprojecten meegenomen. In Goirle zijn er een aantal autonome aanpassingen aan het wegennet doorgevoerd. Zo worden de kruispunten Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan en Turnhoutsebaan – Poppelseweg voor 2030 aangepast naar rotondes. Ook is de indeling van het kruispunt Turnhoutsebaan – Rillaersebaan aangepast. Daarnaast is in 2019 de Tilburgseweg heringericht waarbij de eenrichtingsweg omgedraaid is van noord -> zuid naar zuid -> noord en het gedeelte van de Tilburgseweg tussen de Dorpstraat en Kalverstraat twee richtingsverkeer kent.

2.2.1 Verkeersafwikkeling wegen

De volgende verkeersintensiteiten zijn berekend voor de autonome situatie in 2030. Om de doorstroming op een weg te kunnen berekenen wordt gebruikgemaakt van de I/C-waarde of I/C-verhouding. De I/C-waarde is de verhouding tussen de verkeersintensiteit op een weg en de capaciteit van deze weg. Hoe hoger de I/C-waarde, hoe slechter de doorstroming. In tabel 1 is opgenomen hoe de I/C-waarde gelezen dient te worden. Daarnaast is voor erftoegangswegen een maximum van 6.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden als grenswaarde. Deze grens is een leefbaarheids- en verkeersveiligheidsgrens en niet een doorstromingsgrens. Boven de 6.000 mvt/etm voor een erftoegangsweg betekent dat het wegtype niet geschikt is voor de hoeveelheid verkeer. In tabel 2 weergegeven straten zijn de Molenstraat, Kerkstraat, Groeneweg en Muldersweg erftoegangswegen. Deze wegen zijn gecategoriseerd in het GVVP van de gemeente. In tabel 2 zijn de hoogste waarde die zijn berekend opgenomen.

Tabel 1: I/C-verhouding op wegvakken

I/C-waarde	Acceptabel niveau
< 0,80	Bij een I/C-verhouding lager dan 0,80 is de doorstroming goed; incidenteel kunnen er doorstromingsproblemen optreden.
0,80 – 0,90	Bij een I/C-verhouding tussen 0,80 – 0,90 is de doorstroming matig; in de spitsen zullen er regelmatig doorstromingsproblemen optreden.
> 0,90	Bij een I/C-verhouding hoger dan 0,90 is de doorstroming onvoldoende; iedere spits zullen er doorstromingsproblemen optreden.

Tabel 2: Verkeerscijfers Goirle autonome situatie (2030)

Straat	Intensiteit (mvt/etm)	Hoogste I/C-waarde
Bergstraat	4.000	0,25
Tilburgseweg	11.000	0,63
Turnhoutsebaan	33.400	0,53
Rillaersebaan	15.200	0,83
Abcovenseweg	8.300	0,39
Tijvoortsebaan	5.400	0,37
Molenstraat	4.200	0,35
Beeksedijk	4.400	0,26
Kerkstraat	1.500	0,32
Groeneweg	1.900	0,39
Kalverstraat	2.500	0,21
Muldersweg	1.700	0,28

Op de meeste wegen in Goirle is de doorstroming goed, de I/C-waarde onder de grenswaarde van 0,8. Alleen op de Rillaersebaan ligt de I/C-waarde boven de grenswaarde, het gaat daarbij om het wegvak tussen de Turnhoutsebaan en de Kempenlaan in de avondspits. Op dit gedeelte is het mogelijk dat er korte wachtrijen kunnen ontstaan voor de rotonde. Op de erftoegangswegen blijven de intensiteiten onder de grenswaarde van 6.000 mvt/etm, wat betekent dat het verkeersaanbod past bij de wegcategorie.

2.2.2 Verkeersafwikkeling kruispunten

Binnen de bebouwde kom is een goede verkeersafwikkeling op kruispunten vaak van groter belang dan de verkeersafwikkeling op wegvakken. Daarom zijn naast de wegvakken ook een aantal kruispunten getoetst op de verkeersafwikkeling. Vanuit het verkeersmodel komen kruispunten naar voren die een extra analyse rechtvaardigen, doordat deze als potentieel knelpunten worden aangemerkt. Een knelpunt is in dit geval een (korte) wachtrij. Op kruispuntniveau wordt met behulp van verkeerskundige rekentools onderzocht of de ontwikkeling tot mogelijke knelpunten leiden. Uitgangspunt hierbij is dat per type kruispunt maximale wachttijden niet worden overschreden of als in de autonome verkeerssituatie er al een overschrijding was, deze niet toeneemt als gevolg van de ontwikkeling. Het resultaat van deze analyse geeft aan de of de ontwikkeling van Zuidrand leidt tot nieuwe knelpunten op basis van de doorstroming. In tabel 3 zijn per kruispunttype de beoordelingscriteria weergegeven.

Tabel 3: acceptabele wachttijden per type kruispunt

Type kruispunt	Acceptabel niveau
Voorrangskruispunt	Voor voorrangskruispunt wordt getoetst op de maximale wachttijd. Een wachttijd van meer dan 20 seconden wordt als onacceptabel beschouwd.
Rotonde	Een rotonde wordt beoordeeld op de verzadigingsgraad en wachttijd. Als de wachttijd boven de 50 seconden komt op één of meerdere takken of als de verzadigingsgraad boven de 0,80 komt wordt dit als onacceptabel beschouwd.
Verkeerslichten	Voor verkeerslichten is de cyclustijd maatgevend. Maximaal wordt een cyclustijd van 90 seconden aangehouden bij de aanwezigheid van langzaam verkeer en 120 seconden bij alleen gemotoriseerd verkeer. Daarbij is de maximale verzadigingsgraad van 0,90 als acceptabel beschouwd.

In de bijlage van dit onderzoek zijn voor alle kruispunten in Goirle de verzadigingsgraad weergegeven. Uit deze eerste selectie blijkt alleen dat het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan niet voldoet aan de beoordelingscriteria (verzadigingsgraad avondspits 1,19). Dit kruispunt is vervolgens verder onderzocht. Daarnaast is in het GVVP 2013 van de gemeente Goirle nog een drietal kruispunten benoemd die een potentieel knelpunt vormen voor de toekomst. Deze kruispunten zijn nader onderzocht omdat de verwachting is dat deze tegen de capaciteitsgrenzen aanlopen.

Het gaat om de volgende kruispunten:

- Rillaersebaan – Turnhoutsebaan (verkeerslichten);
- Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan (rotonde);
- Rillaersebaan – Tilburgseweg (rotonde).

In tabel 4 zijn de gemiddelde wachttijden per kruispunt opgenomen

Tabel 4: Gemiddelde wachttijd per kruispunt

Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
Rillaersebaan – Turnhoutsebaan	42 s	133 s
Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan	6,9 s	14,2 s
Rillaersebaan – Tilburgseweg	6,0 s	9,7 s

Rillaersebaan – Turnhoutsebaan

Het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan is een geregeld kruispunt met verkeerslichten. Uit het verkeersmodel komt dit kruispunt naar voren als overbelast. Het kruispunt is verder doorgerekend met een verkeerskundige rekentool (Omni-X) en met de toekomstige indeling. Hieruit blijkt dat er in de ochtendspits een acceptabele wachttijd wordt berekend. Alleen in de avondspits is er sprake van een overbelast kruispunt. Het gaat dan om een overbelasting gedurende één uur in de avondspits. De wachttijden liggen op dit kruispunt aan de hoge kant en er ontstaan korte wachtrijen op de verschillende toeleidende wegen. Dit komt doordat een aantal drukke verkeersstromen elkaar kruisen en het kruispunt te weinig opstelcapaciteit heeft.

Uit afstemming met gemeente Goirle (3 december 2018) blijkt de toename van verkeer op de Turnhoutsebaan, en daarmee de druk op dit kruispunt, te worden veroorzaakt door autonome verkeergroei, de overige ontwikkelingen in Goirle en de overbelasting van aansluiting Blaakweg/A58. De stijgende autonome verkeersdruk op de Turnhoutsebaan zorgt voor een korte wachtrij op dit kruispunt in 2030.

Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan

Voor het kruispunt Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan is reconstructie gepland voor het jaar 2030, het voorrangskruispunt wordt een enkelstrooksrotonde (gemeente Goirle, mei 2020). Deze rotonde is voor de autonome situatie 2030 doorgerekend met behulp van een verkeerskundige rekentool die geschikt is om rotondes te beoordelen (genaamd Meerstrooksrotondeverkenner).

Uit de berekening blijkt dat de rotonde in het jaar 2030 het verkeer in de ochtendspits goed kan verwerken. In de avondspits is de verzadigingsgraad van de rotonde 0,84, wat boven de grenswaarde is. Dit betekent dat er voor het verkeer vanuit Tilburg een korte wachtrij voor de rotonde kan ontstaan. In de autonome situatie 2030 is dan ook sprake van een korte wachtrij. Ook hier gaat het om een berekende wachtrij van circa 6 auto's gedurende één uur in de avondspits.

Rillaersebaan – Tilburgseweg

Het kruispunt Rillaersebaan – Tilburgseweg is een enkelstrooksrotonde binnen de bebouwde kom met fietsers uit de voorrang. De rotonde is doorgerekend met behulp van een verkeerskundige rekentool die geschikt is om rotondes te beoordelen (genaamd Meerstrooksrotondeverkenner). Uit de berekening blijkt dat de rotonde in het jaar 2030 het verkeer goed kan verwerken. De hoogste verzadigingsgraad is 0,63 in de avondspits, wat betekent dat er voldoende restcapaciteit is. Daarnaast is de gemiddelde wachttijd acceptabel.

3 Verkeerseffecten Van Besouw

Dit hoofdstuk bespreekt wat de verkeerseffecten zijn als het plan Zuidrand Goirle volledig is ontwikkeld. Hierbij is uitgegaan van het jaar 2030. Aan de hand van kencijfers is de verwachte verkeersgeneratie bepaald. Vervolgens is bekeken of het netwerk het extra verkeer kan verwerken.

Hierbij wordt opgemerkt dat de berekening voor de drie deelprojecten tezamen is gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat wanneer de berekening voor de drie deelprojecten samen geen problemen oplevert, de deelprojecten los van elkaar ook geen verkeersproblemen veroorzaken.

3.1 Verkeersgeneratie

In de Zuidrand worden in totaal 415 woningen gebouwd, waarvan 210 in Van Besouw, 40 in Thebe en 165 in Van Puijenbroek. Om te bepalen hoeveel verkeer per gemiddelde werkdag van en naar de drie deelgebieden gaat, is gebruikgemaakt van de CROW-publicatie 381 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2018). Voor diverse functies zijn kencijfers bekend van het aantal verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag. Een verkeersmodel rekent met een gemiddelde werkdag, daarom is het berekende kencijfer omgerekend van weekdag naar werkdag. In totaal worden 2.191 verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag berekend. De berekende verkeersgeneratie is gebaseerd op een algemeen plan. Volgens het stedenbouwkundig plan zullen in Van Besouw uiteindelijk 190 woningen worden gerealiseerd (fase 1a en 1b + fase 1c). Hierdoor is de verkeersgeneratie in deze berekening (210 woningen conform het stedenbouwkundig plan) worstcase en zal de uiteindelijke verkeersgeneratie lager komen te liggen. Hierdoor kan er geen onderschatting van de verkeerscijfers optreden.

In tabel 5 is de berekening voor de volledige ontwikkeling van de Zuidrand Goirle uitgewerkt.

Tabel 5: Verkeersgeneratie Zuidrand Goirle (bron: CROW-publicatie 381)

Type woning	Kencijfer	Aantal	Verkeersgeneratie mvt weekdaggemiddelde	Verkeersgeneratie mvt werkdaggemiddelde
Van Besouw				
Koop, appartement, midden	5,4 verplaatsingen per woning	90	486	539
Koop, huis, tussen/hoek	6,9 verplaatsingen per woning	120	828	919
Thebe				
Aanleunwoning en serviceflat	2,4 verplaatsingen per woning	40	94	104
Van Puijenbroek				
Koop, huis, vrijstaand	8,0 verplaatsingen per woning	48	384	426
Koop, appartement, duur	6,9 verplaatsingen per woning	25	173	192

Tabel 5: Verkeersgeneratie Zuidrand Goirle (bron: CROW-publicatie 381)

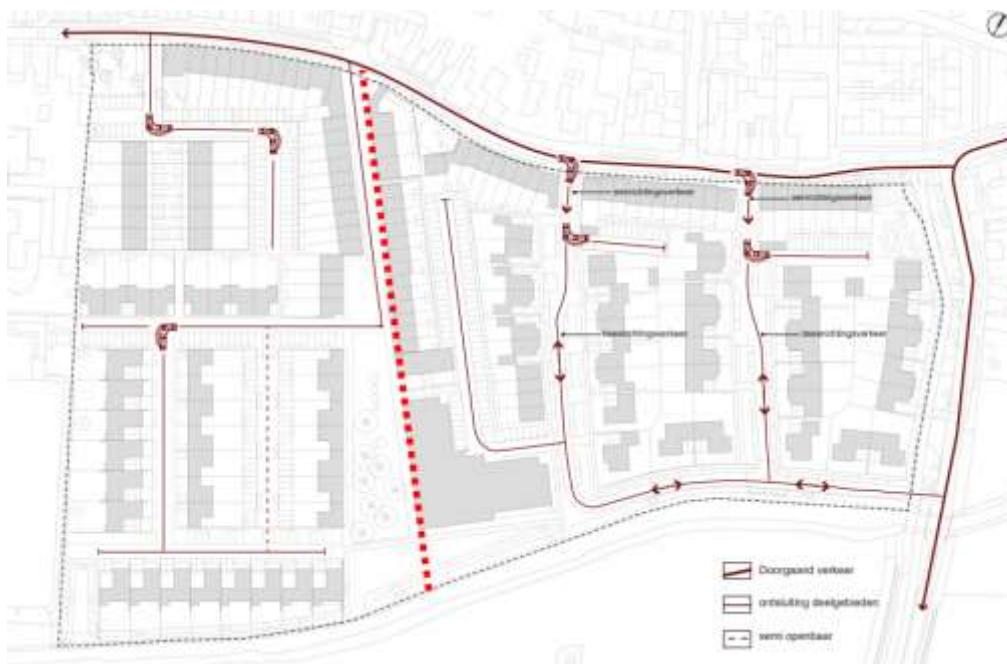
Type woning	Kencijfer	Aantal	Verkeersgeneratie mvt weekdaggemiddelde	Verkeersgeneratie mvt werkdaggemiddelde
Koop, huis, tussen/hoek	6,9 verplaatsingen per woning	57	393	436
Koop, huis, twee-onder-een-kap	7,6 verplaatsingen per woning	35	266	295
Totaal			2.624	2.911

3.2 Verkeersafwikkeling

Door de ontwikkeling van de Zuidrand Goirle neemt het verkeer in de omgeving van het plangebied toe. Onderstaand zijn de toename door het deelgebied Van Besouw en de volledige ontwikkeling weergegeven.

3.2.1 Verkeersverdeling Van Besouw

De ontwikkeling Van Besouw zal bestaan uit twee delen. Het westelijke deel is aangesloten op de Kerkstraat. De ontsluiting van dit gedeelte verloopt via de Kerkstraat en de Groeneweg. Het oostelijke deel is aangesloten op de Kerkstraat en de Beeksedijk. Via de Kerkstraat kan alleen richting Van Besouw worden gereden, al het verkeer voor het oostelijke deel verlaat de wijk via de Beeksedijk. Dit komt doordat de ingangen vanaf de Kerkstraat eenrichtingswegen zijn richting Van Besouw. Hierdoor is het alleen mogelijk om de wijk te verlaten via de Beeksedijk. Tussen het oostelijke en westelijke deel is geen onderlinge uitwisseling voor gemotoriseerd verkeer mogelijk.



Figuur 3: verkeersstructuur Van Besouw. De rode stippellijn geeft de scheidslijn aan tussen het oostelijke en westelijke deel in Van Besouw voor de verkeersontsluiting (bron: stedenbouwkundig plan)

Het verkeer vanuit Zuidrand verplaatst zich hoofdzakelijk, volgens het verkeersmodel, (drukste richtingen) over drie richtingen, namelijk:

- Richting de A58 via de Abcovenseweg;
- Richting Tilburg via de Bergstraat/Dorpstraat – Tilburgseweg;
- Richting Poppel via de Bergstraat – Poppelseweg en de Turnhoutsebaan.

Daarnaast is er nog een behoorlijk aandeel lokaal verkeer en verkeer richting Hilvarenbeek via de Beeksedijk.

In tabel 6 is weergegeven hoe het verkeer zich grofweg op hoofdlijnen verdeeld over het wegennet in de directe omgeving van de ontwikkeling Van Besouw en rondom Goirle, aldus de verkeersberekeningen vanuit het verkeersmodel. In totaal genereert de ontwikkeling ongeveer 1.460 verplaatsingen per werkdagemaal. De intensiteiten zijn afgerond op tientallen.

Tabel 6: Verdeling etmaalintensiteit Van Besouw

Richting	Via	Etmaal-intensiteit auto	Percentage van gegenereerd verkeer
A58	Tijvoortsebaan	50	3%
Tilburg	Tilburgseweg	80	5%
Poppel	Poppelseweg	110	8%
Tilburg/Hilvarenbeek	Abcovenseweg	350	24%
Hilvarenbeek	Beeksedijk	140	10%
Lokaal	Parallelweg	230	16%
Overig/lokaal		500	34%

3.2.2 Verkeersontwikkeling door ontwikkeling Zuidrand Goirle

Door de ontwikkeling van de Zuidrand neemt het verkeer op diverse wegen in Goirle toe, hierdoor neemt ook de I/C-waarde toe. De verkeerscijfers zijn weergegeven in tabel 7.

Tabel 7: Verkeerscijfers Zuidrand plansituatie (2030)

Straat	Intensiteit (mvt/etm)	Hoogste I/C-waarde
Bergstraat	5.000	0,28
Tilburgseweg	12.100	0,67
Turnhoutsebaan	33.900	0,54
Rillaersebaan	15.500	0,84

Tabel 7: Verkeerscijfers Zuidrand plansituatie (2030)

Straat	Intensiteit (mvt/etm)	Hoogste I/C-waarde
Abcovenseweg	8.800	0,42
Tijvoortsebaan	5.800	0,40
Molenstraat	5.000	0,53
Beeksedijk	4.600	0,28
Kerkstraat	1.800	0,36
Groeneweg	2.900	0,55
Kalverstraat	3.000	0,24
Muldersweg	2.000	0,33

Het extra verkeer zorgt niet voor nieuwe verkeersknelpunten in Goirle. Op alle wegen nemen wel de intensiteiten toe door het extra verkeer die de Zuidrand genereert. Op de Rillaersebaan tussen de Turnhoutsebaan en de Kempenlaan is in de avondspits een aandachtspunt. De toename van verkeer leidt daar tot een beperkte stijging van de I/C waarde, namelijk van 0,83 in de autonome situatie naar 0,84 in de plansituatie. De stijging van de I/C waarde wordt veroorzaakt doordat de weg hier van twee naar één rijstrook gaat. Omdat hier vlak voor deze versmalling verkeerslichten staan (Rillaersebaan-Turnhoutsebaan) kan het verkeer hierheen gedoseerd worden waardoor in werkelijkheid de kans op echte file klein zal zijn.

Op de erftoegangswegen rondom het plangebied nemen de verkeersintensiteiten ook toe, echter leidt de ontwikkeling van Van Besouw niet tot overschrijding van de grenswaarde van 6.000 mvt/etm. Mede doordat Van Besouw op meerdere locaties ontsloten is, wordt het verkeer beter verspreid.

3.3 Effecten op de belangrijkste kruispunten

In tabel 8 zijn de effecten op de drie eerder genoemde kruispunten weergegeven. In deze tabel zijn zowel de autonome als de plansituatie opgenomen (gehele Zuidrand).

Tabel 8: Gemiddelde wachttijd per kruispunt

Kruispunt	Autonome situatie		Plansituatie	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Rillaersebaan – Turnhoutsebaan	42 s	133 s	42 s	159 s
Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan	8,7 s	17,6 s	8,8 s	17,6 s
Rillaersebaan – Tilburgseweg	6,0 s	7,0 s	9,7 s	10,8 s

Rillaersebaan – Turnhoutsebaan

Gelijk aan de autonome situatie is ook in de plansituatie het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan in een korte periode in de avondspits druk. De ontwikkeling van de zuidrand zorgt niet voor een grote extra toename op dit kruispunt. Er is op dit moment in een korte periode in de avondspits een wachtrij en die zal er blijven.

Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan

Het extra verkeer van Zuidrand Goirle zorgt niet voor een nieuw verkeersknelpunt op de rotonde Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan. In de plansituatie neemt de verzadigingsgraad van de rotonde in de avondspits toe van 0,84 naar 0,86. De tak die overbelast is, is de Turnhoutsebaan vanuit Tilburg. In de avondspits staat hier een gemiddelde wachtrij van 7 voertuigen (in de autonome situatie zijn dit 6 voertuigen). Een turborotonde die in 2030 voorzien is als gevolg van de autonome groei zorgt voor een lagere en tevens acceptabele verzadigingsgraad (0,40 in de avondspits) en heeft restcapaciteit voor eventuele extra groei. Omdat de rotonde nog niet aangelegd is, kan er nog rekening mee gehouden worden dat de ontwikkeling van de Zuidrand tot 2030 voor geringe extra verkeersdruk op deze locatie zorgt. Het gaat dan om de toename van één auto in de avondspits (volgens de berekening van 6 naar 7 voertuigen).

Rillaersebaan – Tilburgseweg

Ook in de plansituatie kan de rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg het verkeer nog goed verwerken. De rotonde heeft nog voldoende capaciteit over en hierdoor zijn voor dit kruispunt geen noodzakelijke verkeersmaatregelen nodig.

4 Conclusie deellocatie Van Besouw

Door de ontwikkelingen van de Zuidrand krijgt het verkeersnetwerk van Goirle meer verkeer te verwerken. Dit extra verkeer zorgt niet voor nieuwe of veel grotere verkeersproblemen in Goirle ten opzichte van de autonome situatie. Een drietal kruispunten is nader onderzocht, omdat in het GVVP 2013 wordt vermeld dat deze drie kruispunten sowieso tegen hun capaciteitsgrens aanlopen. Het betreft de volgende kruispunten:

Rillaersebaan – Turnhoutsebaan

Net als in het GVVP wordt geconcludeerd zal ook in de plansituatie het kruispunt Rillaersebaan – Turnhoutsebaan gedurende een korte periode in de avondspits (ca. 1 uur) druk zijn wordt volgens de berekende gegevens voor 2030. De ontwikkeling van de zuidrand zorgt niet voor een grote extra toename op dit kruispunt. Er is op dit moment in een korte periode in de avondspits een wachtrij (van ruim 2.5 minuten) en die zal er blijven.

Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan

Op het voorrangskruispunt Turnhoutsebaan – Tijvoortsebaan is de wachttijd in de plansituatie naar verwachting ook iets te groot. Op basis van de autonome groei gaat het om gemiddeld zes auto's die door de ontwikkeling van Van Besouw naar gemiddeld zeven auto's groeit in de avondspits. De gemeente werkt aan plannen om een enkelstrooksrotonde te realiseren in 2030. Een dergelijke rotonde biedt meer capaciteit en leidt tot een betere doorstroming.

Rillaersebaan – Tilburgseweg

Ook in de plansituatie kan de rotonde Rillaersebaan – Tilburgseweg het verkeer goed verwerken. De rotonde heeft nog voldoende capaciteit over en hierdoor zijn voor dit kruispunt geen noodzakelijke verkeersmaatregelen nodig.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. (06) 12 96 50 94
E. johan.fuite@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Memo

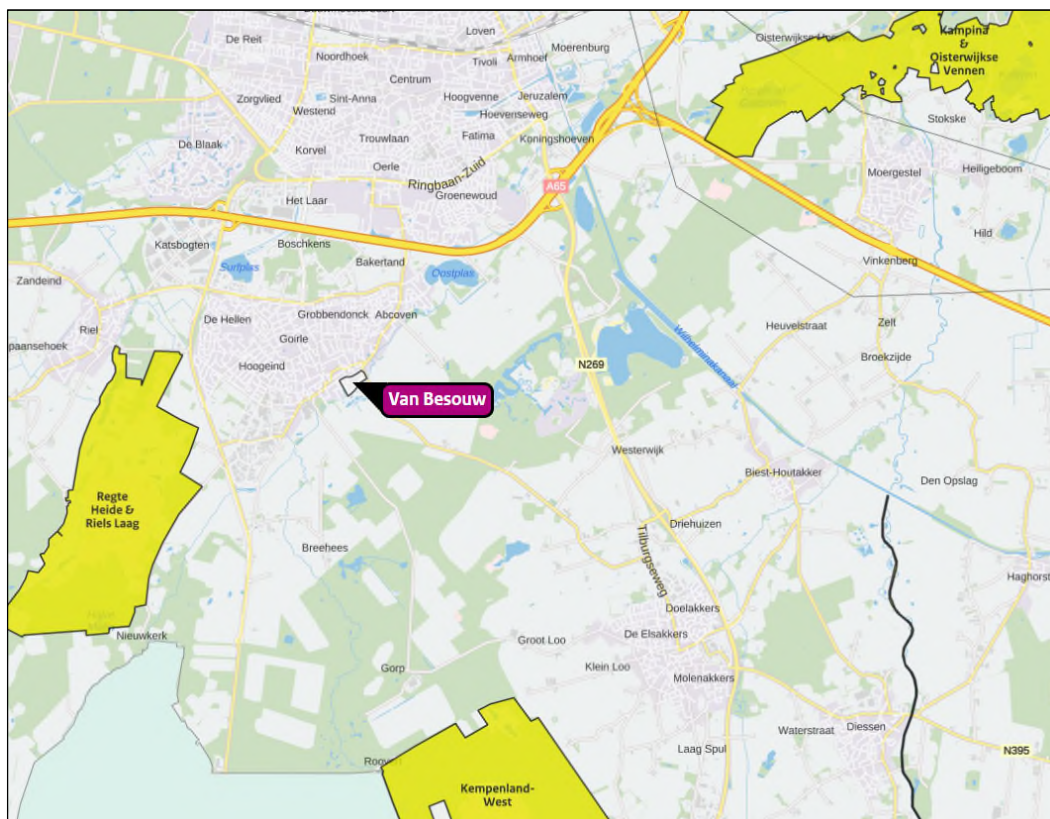
memonummer	20200626-407072-mem-Zuidrand_Goirle_van_Besouw-dep-rev00	
datum	26 juni 2020	
aan	De heer L. Peeters	NBU Projectontwikkeling IV B.V.
van	J.S. Hullegie	Antea Group
kopie	M. Scholten	Antea Group
project	Planontwikkeling Van Besouw	
projectnr.	407072.105	
betreft	Beoordeling aspect stikstofdepositie (planontwikkeling Van Besouw)	

1 Inleiding

De locatie van Van Besouw is al enkele jaren niet meer in gebruik als textiel fabriek en is na de sluiting aangekocht door de Nederlandse Bouw Unie PO IV. Het doel is om dit gebied van circa 5,5 hectare gefaseerd te transformeren naar woningen. In onderhavige notitie wordt de eerste fase beoordeeld waarin een woningcapaciteit van 155 woningen is opgenomen. Voor de volgende fase wordt een separaat bestemmingsplan opgesteld waarbij te zijner tijd ook het aspect stikstofdepositie zal worden beoordeeld.

In het kader van de Wnb moet beoordeeld worden of het voornemen leidt tot significant negatieve effecten op de beschermde habitats in Natura 2000-gebieden. In dat kader is de bijdrage van het plan aan de stikstofdepositie in beeld gebracht door middel van een berekening en is beoordeeld of deze depositie toelaatbaar is op grond van de Wet natuurbescherming.

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is Regte Heide & Riels Laag en is gelegen op circa 1,3 kilometer van de locatie. De locatie en de ligging ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden is weergegeven in figuur 1.

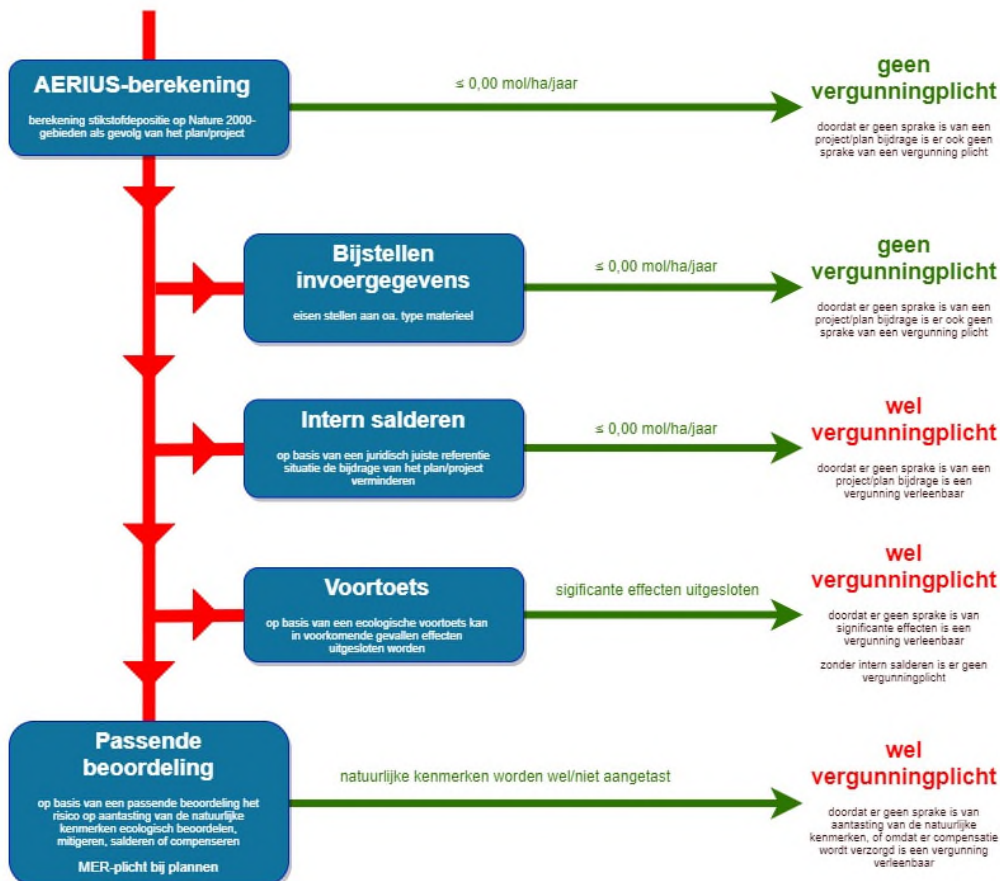


Figuur 1. Ligging locatie ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator 2019A).

2 Wettelijk kader

Binnen de Europese Unie zijn de belangrijkste leefgebieden van de meest bedreigde en waardevolle soorten en habitattypen aangewezen als Natura 2000-gebied. Deze Natura 2000-gebieden moeten samen een Europees ecologisch netwerk vormen om de achteruitgang van de biodiversiteit te keren. De juridische basis voor dit netwerk zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die in Nederland zijn vertaald in de Wet natuurbescherming. Per gebied zijn voor de soorten en habitattypen instandhoudingsdoelstellingen bepaald. Dit kunnen behouds- of uitbreidings/verbeteringsdoelstellingen zijn. Het is verplicht om plannen en projecten te beoordelen op de gevolgen voor deze instandhoudingsdoelstellingen. Voor projecten geldt een vergunningsplicht als het project een verslechterend of significant verstorend effect kan hebben op een Natura 2000-gebied. In onderstaand schema is het beoordelingsproces globaal weergegeven.

Stroomschema stikstofdepositie*



* Het schema geldt zowel voor plannen als projecten; echter voor plannen geldt in de regel geen vergunningplicht, maar kan dit hier gelezen worden als 'geen belemmering voor de ruimtelijke procedure'.

Figuur 2: Stroomschema stikstofdepositie.

Memo

3 Uitgangspunten

De stikstofdepositie als gevolg van het plan is bepaald met het rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2019A.

Concreet bestaat het bestemmingsplan uit verschillende deelplannen waarbij in tijd verschillende stikstof emitterende activiteiten te onderscheiden zijn. Deelplannen 1A en 1B kenen in totaal 99 woningen en worden gerealiseerd tussen januari 2021 en juni 2022. Deelplan 1C kent in totaal 56 woningen en wordt gerealiseerd tussen juli 2021 en december 2022. In deze aantallen zijn naast de feitelijk te realiseren woningen voor de deelplannen 1A en 1B 2 en voor deelplan 1C 4 extra woningen in de berekening meegenomen vanwege de woningaantallen die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Door verspreiding van de realisatie van de woningen over de jaren is de volgende verdeling per jaar aangehouden voor de stikstofdepositieberekening:

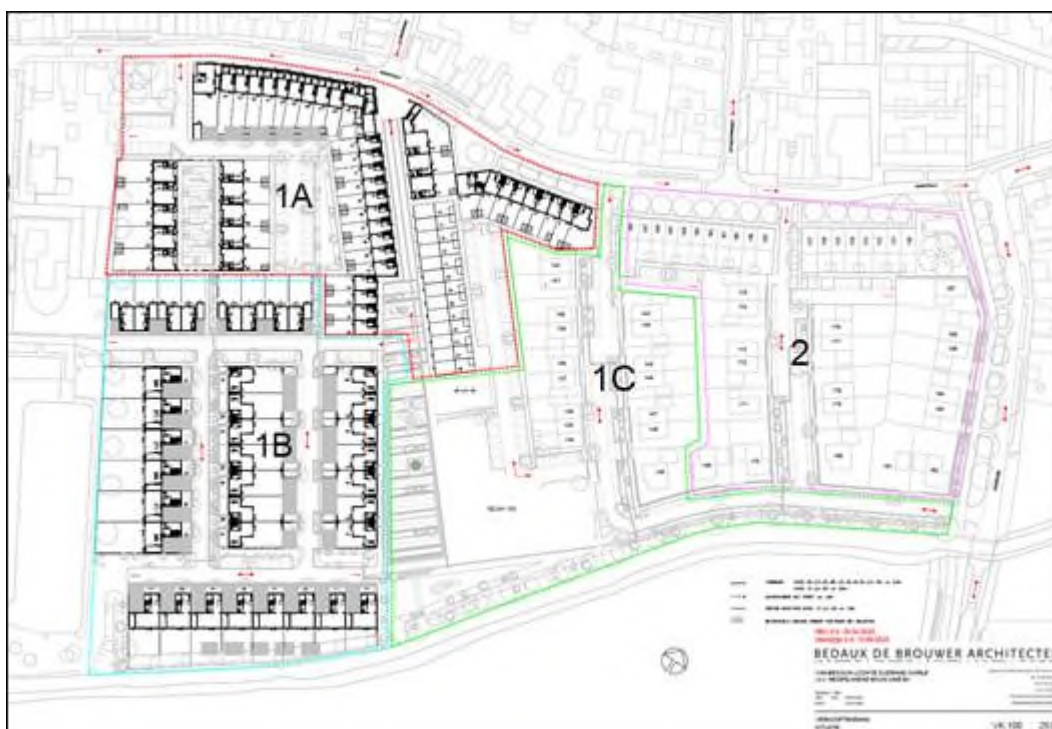
Realisatie

- Sloop bestaande bebouwing (2020)
- Realisatie 2/3 van de woningen deelplan 1A en 1B en 1/3 woningen deelplan 1C (2021)
 - Totaal 85 woningen
- Realisatie 1/3 van de woningen deelplan 1A en 1B en 2/3 woningen deelplan 1C (2022)
 - Totaal 70 woningen

Gebruik

- Gebruik 2/3 woningen deelplan 1A en 1B en gebruik 1/3 woningen deelplan 1C (2022)
 - 85 woningen
- Gebruik woningen volledige ontwikkeling (1A, 1B en 1C) (≥ 2023)
 - 155 woningen

In de onderstaande afbeelding zijn de verschillende deelplannen binnen het bestemmingsplan weergegeven. Deelplan 2 vormt de tweede fase en zal te zijner tijd in een apart bestemmingsplan worden beoordeeld.



Figuur 2: Fasering van Van Besouw.

Indien het plan leidt tot een toename aan de stikstofdepositie kan een verschilberekening gemaakt worden met de activiteiten die voorafgaand aan het plan plaats vonden op de locatie. Dit wordt ook wel intern salderen met een referentie situatie genoemd.

Om deze reden worden ook de activiteiten uit de referentie situatie in beeld gebracht.

3.1 Realisatie

Tijdens de realisatiefase rijden vrachtverkeer en personenverkeer af en aan naar de locatie. Daarnaast zijn verschillende mobiele werktuigen in gebruik.

3.1.1 Sloop bestaande bebouwing (2020)

Mobiele werktuigen

De sloop van de oude panden op het terrein van Van Besouw is reeds aangevangen na verlening van de sloopvergunning door gemeente Goirle. Ondanks de verleende vergunning is in de berekening de sloop van de gehele bebouwing meegenomen (worst-case scenario). Voor het bepalen van de stikstofemissie als gevolg van deze mobiele werktuigen is gebruik gemaakt van een berekende emissie van 1,47 kg/jaar per 10.000 m³ te slopen bebouwing. Een onderbouwing van deze berekening is opgenomen in bijlage 1. Hierbij is uitgegaan van het gebruik van mobiele werktuigen STAGE Klasse IV en vrachtwagens euronorm VI. Uitgaande van een bebouwd oppervlak van circa 2,5 hectare¹ en een gemiddelde hoogte van 20 meter² resulteert dit in ongeveer 500.000 m³ te slopen volume.

Het slopen van dit volume aan bebouwing met mobiele werktuigen, heeft een totale emissie van 73,6 kg/NO_x/jaar tot gevolg. De totale emissie is evenredig verdeeld over de oppervlakte van de gebouwen. Dit is per gebouw gemodelleerd als een vlakbron, sector 'Mobiele werktuigen', specifieke sector 'Bouw en industrie'. Voor de uitstoothoogte, spreiding en warmte-inhoud zijn de standaardwaarden in AERIUS aangehouden.

Vervoersbewegingen

Daarnaast is ten behoeve van vervoersbewegingen een lijnbron gemodelleerd. Hierbij is tevens gebruik gemaakt van kengetallen. Bij het slopen moet per 10.000 m³ gebouwwolume gemiddeld 2.000 m³ puin afgevoerd worden. Dit resulteert in totaal in 100.000 m³ af te voeren puin. Uitgaande dat een vrachtwagen een laadcapaciteit heeft van gemiddeld 20 m³ zijn er in totaal 5.000 vrachtwagens oftewel, 10.000 vrachtwagenbewegingen per jaar benodigd. Daarnaast zijn 20 voertuigbewegingen van licht verkeer per dag aangehouden ten behoeve van transport van personeel.

3.1.2 Realisatie woningen

Mobiele werktuigen

Voor het bepalen van de stikstofemissie als gevolg van de mobiele werktuigen is gebruik gemaakt van een berekende emissie van 79,7 kg/jaar per 100 woningen. Een onderbouwing van deze berekening is opgenomen in bijlage 1. Hierbij is uitgegaan van het gebruik van mobiele werktuigen STAGE Klasse IV en vrachtwagens euronorm V.

Zoals aangegeven in de paragraaf 3.1.1 wordt 2/3 van de woningen van deelplan 1A en 1B en 1/3 van de woningen van deelplan 1C gebouwd in 2021 gerealiseerd (85 woningen). Dit resulteert in een totale emissie van 67,5 kg in 2021. In 2022 wordt 1/3 van de woningen van deelplan 1A en 1B en 2/3 van de woningen van deelplan 1C gebouwd in 2021 gerealiseerd (70 woningen). Dit resulteert in een totale emissie van 56,0 kg in 2022.

De emissie is gemodelleerd als een vlakbron in het plangebied, sector 'Mobiele werktuigen', specifieke sector 'Bouw en industrie'. Voor de uitstoothoogte, spreiding en warmte-inhoud zijn de standaardwaarden in AERIUS aangehouden.

¹ Ingeschat met behulp van kaart in AERIUS Calculator

² Ingeschat met behulp van Actueel Hoogtebestand Nederland

Vervoersbewegingen

Daarnaast is ten behoeve van vervoersbewegingen een lijnbron gemodelleerd. Hierbij is tevens gebruik gemaakt van kengetallen. Per 100 woningen wordt uitgegaan van:

- 30 bewegingen per etmaal van licht verkeer (personeel);
- 10 bewegingen per etmaal van zwaar vrachtverkeer (transport materiaal).

Voor de realisatie van de 85 woningen in 2021, komt dit neer op 25 lichte motorvoertuigbewegingen en 8 zware motorvoertuigbewegingen per dag. Voor de realisatie van de 70 woningen in 2022, komt dit neer op 21 lichte motorvoertuigbewegingen en 10 zware motorvoertuigbewegingen per dag.

Er wordt vanuit gegaan dat het verkeer richting de A58 rijdt, via de Abcovenseweg. Voor het wegtype is 'Binnen bebouwde kom' aangehouden.

3.2 Gebruiksfase

Op het terrein van Van Besouw worden in fase 1A, 1B en 1C maximaal 155 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Dientengevolge is er sprake van emissie van verkeer van en naar het plangebied. De woningen worden gasloos opgeleverd en zullen derhalve zelf geen emissie veroorzaken.

Verkeersgeneratie

De ontwikkeling leidt tot een verandering van de verkeersstromen op de wegen in de omgeving van het plangebied. De verkeerswijzigingen als gevolg van het plan zijn beschreven in de Verkeertoets Zuidrand Goirle deelgebied Van Besouw³. Hierin is de verkeersgeneratie van het plan bepaald. Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de in AERIUS Calculator gemodelleerde wegen.



Figuur 3. Gemodelleerde wegen in AERIUS Calculator.

³ 20200525 407072_01 Verkeertoets Zuidrand Goirle deelgebied Van Besouw

In onderstaande tabellen zijn per gemodelleerde weg de intensiteiten weergegeven voor licht, middel en zwaar verkeer. In 2021 worden 85 woningen gerealiseerd. Die zijn daarmee in 2022 in gebruik. In tabel 1 is de verkeersgeneratie als gevolg van de 85 woningen weergegeven.

In 2022 worden de overige woningen gerealiseerd waarna de gehele ontwikkeling in 2023 in gebruik is. Deze gegevens zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 1. Verkeersgeneratie als gevolg van deelplan 1 en 2.

Weg	Totaal	Licht	Middelzwaar	Zwaar
	[mvt/etmaal]	[mvt/etmaal]	[mvt/etmaal]	[mvt/etmaal]
Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan	29	16	7	7
Tilburgseweg	213	220	-3	-3
Poppelseweg	21	21	0	0
Abcovenseweg	216	214	1	1
Beeksedijk	53	52	1	1
Parallelweg	31	31	0	0
Kerkstraat (oost)	120	120	0	0
Kerkstraat (west)	34	34	0	0
Bergstraat (bron 9)	72	67	3	2
Bergstraat (bron 10)	38	33	3	2
Lokaal verkeer (oost)	7	7	0	0
Lokaal verkeer (west)	29	16	7	7

Tabel 2. Verkeersgeneratie als gevolg van het gehele plan.

Weg	Totaal	Licht	Middelzwaar	Zwaar
	[mvt/etmaal]	[mvt/etmaal]	[mvt/etmaal]	[mvt/etmaal]
Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan	53	29	12	12
Tilburgseweg	390	402	-6	-6
Poppelseweg	38	38	0	0
Abcovenseweg	396	391	2	2
Beeksedijk	97	96	1	1
Parallelweg	57	57	0	0
Kerkstraat (oost)	219	219	0	0
Kerkstraat (west)	62	62	0	0
Bergstraat (bron 9)	131	122	5	4
Bergstraat (bron 10)	69	60	5	4
Lokaal verkeer (oost)	12	12	0	0
Lokaal verkeer (west)	53	29	12	12

Het wegverkeer is gemodelleerd als lijnbron op de bovengenoemde wegen. Hierbij is de standaard sector 'Wegverkeer' binnen AERIUS Calculator aangehouden.

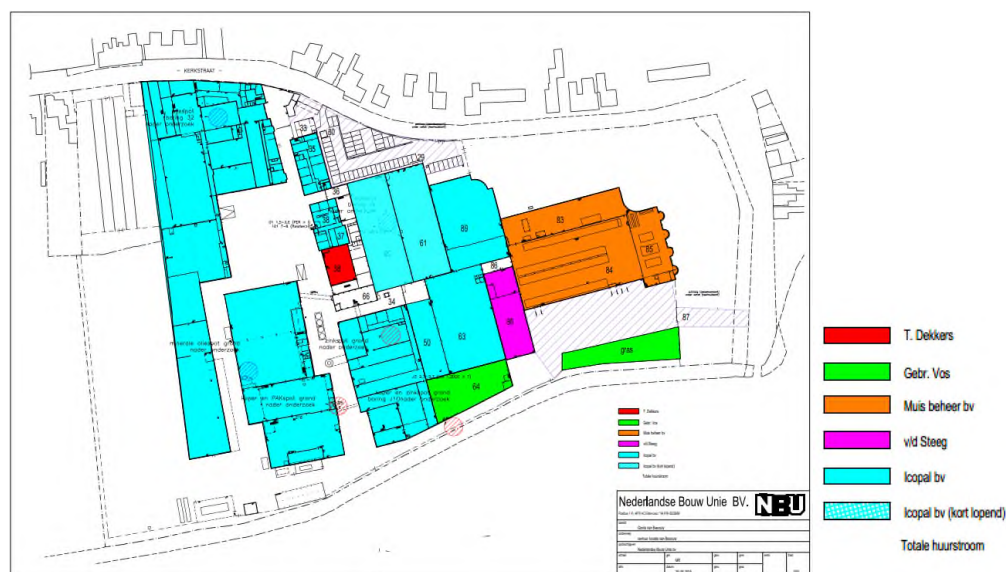
3.2.1 Referentie situatie

In de oude textiel fabriek werden afgelopen jaren bedrijfshallen verhuurd aan diverse ondernemingen. Over de activiteiten is beperkte informatie beschikbaar. Enerzijds wordt er door Icopal kunstof dakbedekking geproduceerd, anderzijds vindt er opslag plaats. Om overschatting van deze emissie te voorkomen is 20% van de standaard emissiefactor van 0,16 kg/m²/jaar voor kantoor/winkels aangehouden per vierkante meter bedrijfsoppervlakte⁴ aangehouden. In de onderstaande tabel en figuur zijn de huurders van de bedrijfshallen weergegeven.

Tabel 3. Overzicht huurders bedrijfshallen van Besouw

Hal nr.	Oppervlak [m ²]	Einde huurovereenkomst	Bedrijfscategorie/gebruik	Einde gebruik / oplevering
38	200	30-6-2018	Tentenverhuur	30-9-2018*
40	1174	31-12-2016	Icopal productie	31-12-2016
50	500	31-1-2017	Icopal productie	31-1-2017
63	1600		Icopal productie	31-1-2017
61	1158	31-12-2016	Icopal productie	31-12-2016
64	819	31-8-2017	Stratenmakersbedrijf	31-8-2017
85	146			30-9-2018*
84	2162		Bouwer treininterieurs	30-9-2018*
83	935	30-6-2018		30-9-2018*
86	789		Lasbedrijf	31-1-2017
89	1350	31-12-2016	Icopal productie	31-12-2016
37&38	333		Icopal productie	31-12-2016
kantoren	875		Icopal kantoorruimte	31-1-2017

* Enkel in 2018 beëindigde activiteiten zijn meegenomen in de referentie situatie.



Figuur 4. Verhuurde bedrijfshallen Van Besouw.

⁴ <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/ruimtelijke-plannen-emissiefactoren/05-07-2018>

Rekeninghoudend met 3.440 m² verhuurd oppervlak is een emissie van 110 kg/jaar gemodelleerd. Deze emissie is gemodelleerd als vlakbron. Hierbij is de standaard sector 'Wonen en werken' binnen AERIUS Calculator aangehouden.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van het CROW⁵. Hierbij is uitgegaan van een arbeidsextensief bedrijf, een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk', de stedelijke zone 'rest bebouwde kom', en een minimale verkeersgeneratie. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 3,9 voertuigbewegingen per dag per 100 m² BVO. Dit leidt tot een totale verkeersgeneratie van 134 motorvoertuigbewegingen per dag.

Er wordt vanuit gegaan dat het verkeer voor 33% zich afwikkelt via de Abcovenseweg, voor 33% via de Tilburgseweg en voor 33% via de Bergstraat. Het wegverkeer is gemodelleerd als lijnbron op de bovengenoemde wegen. Hierbij is de standaard sector 'Wegverkeer' binnen AERIUS Calculator aangehouden.

4 Resultaten en conclusie

Per kalenderjaar is de stikstofdepositie in beeld gebracht als gevolg van de stikstof emitterende activiteiten die in dat jaar plaats vinden. De stikstofdepositie als gevolg van het plan is bepaald met het rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2019A. Voor de jaren waarbij een toename van de stikstofdepositie is berekend, is een verschilberekening gemaakt met de referentiesituatie. Hierbij is het rekenjaar aangehouden van het beoogde jaar.

In tabel 3 is een overzicht van de berekende jaren (en gehanteerde rekenjaar) gegeven. De bijbehorende AERIUS berekeningen zijn opgenomen in bijlage 2 t/m 8.

Tabel 3. Resultaten berekening stikstofdepositie

Jaar	Activiteit	Stikstofdepositie als gevolg van referentie situatie	Stikstofdepositie als gevolg van plan	Vershil
		[mol/ha/jaar]	[mol/ha/jaar]	[mol/ha/jaar]
2020	Sloop bestaande opstal	0,01	0,01	0,00
2021	Realisatie woningen deelfase 1 en 2	0,00	0,00	0,00
2022	Realisatie woningen deelfase 3 en 4 ^a & gebruik woningen deelfase 1 en 2	0,01	0,01	-
2023	Gebruik gehele plan	0,01	0,01	0,00

Uit de rekenresultaten van de verschilberekeningen met AERIUS Calculator 2019A, welke zijn opgenomen in bijlage 6 t/m 8, volgt dat er voor alle jaren geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de referentiesituatie.

⁵ CROW 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012)

Conclusie

Uit de met AERIUS Calculator uitgevoerde berekeningen blijkt dat, als gevolg van het voornemen geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie. Derhalve kan worden uitgesloten dat het voornemen een verslechterend of significant verstorend effect heeft op Natura 2000-gebieden en vormt het aspect stikstofdepositie geen belemmering voor verdere besluitvorming.

Bijlage 1: Uitgangspunten emissie mobiele werktuigen bouw- en sloopwerkzaamheden

Activiteit	Stage klasse	Draaiuren	Vermogen	Lastfactor	Emissiefactor	TAF-factor	Emissie NO _x
	[-]	[uur/jaar]	[kW]	[%]	[g/kWh]	[-]	[kg NO _x /jaar]
Slopen							
Laadschop	IV	48	50	0,36	0,6	1,05	0,5
Graafmachine (sloop/drilboor)	IV	48	100	0,36	0,5	0,87	0,8
Vrachtwagen	EURO VI	8	265	0,2	0,4	1,0	0,2
Totaal							1,5
Bouwrijp maken							
Graafmachine	IV	125	120	50	0,36	0,87	2,3
Shovel	IV	150	87	50	0,36	1,05	2,5
Overig (5% van de emissie)							0,2
Funderen							
Graafmachine	IV	75	100	50	0,36	0,87	1,2
Heistelling	IV	250	283	50	0,36	1,1	14,0
Grondkar	IV	100	87	50	0,36	0,87	1,4
Overig (5% van de emissie)							0,8
Bouw woningen							
Hoogwerker	IV	100	20	50	0,36	0,95	0,3
Verreiker	IV	50	100	50	0,36	0,95	0,9
Lossen betonmixer	EURO V	40	300	50	2	1	12,0
Mobiele kraan	IV	100	100	50	0,36	1,1	2,0
Anhydrietwagen	EURO V	150	250	50	2	1	37,5
Overig (5% van de emissie)							2,6
Woonrijp maken gronden							
Graafmachine	IV	50	100	50	0,36	1,1	1,0
Grondkar	IV	50	87	50	0,36	1,1	0,9
Overig (5% van de emissie)							0,1
Totaal 100 woningen							79,7

Bijlage 2: AERIUS berekening sloop bebouwing

AERIUS kenmerk: RwPw85YLiGK1

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Sloop bebouwing

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Bergstraat Goirle, 1234 Goirle

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	RwPw85YLiGK1	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 juni 2020, 21:10	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	292,46 kg/j
NH ₃	4,11 kg/j

Resultaten

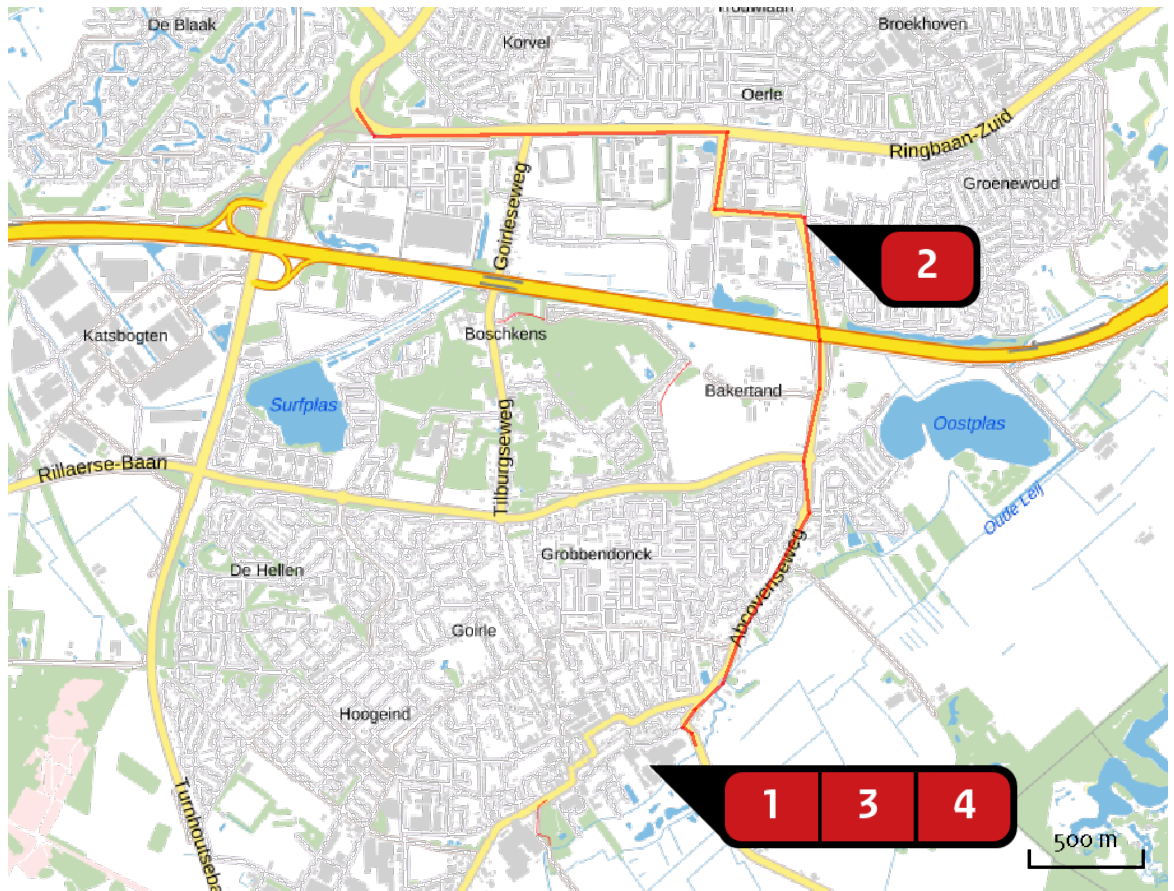
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Regte Heide & Riels Laag	0,01

Toelichting

Sloop bebouwing

Locatie
Sloop bebouwing



Emissie
Sloop bebouwing

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	 Sloop Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	11,80 kg/j
2	 Wegverkeer westroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	4,11 kg/j	218,76 kg/j
3	 Sloop Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	44,20 kg/j
4	 Sloop Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	17,70 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Regte Heide & Riels Laag	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

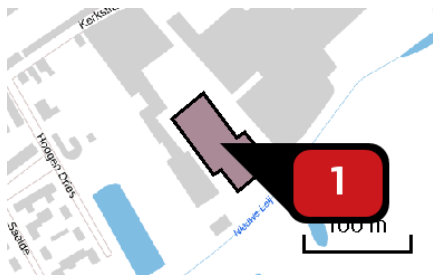
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Regte Heide & Riels Laag

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H4030 Droge heiden	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	
H3160 Zure vennen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Sloop bebouwing



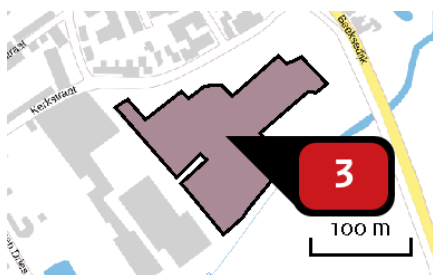
Naam **Sloop**
Locatie (X,Y) **133180, 392225**
NOx **11,80 kg/j**

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	-		4,0	4,0	0,0	NOx	11,80 kg/j



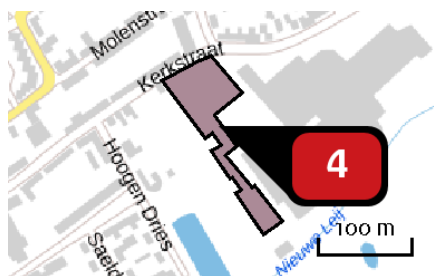
Naam **Wegverkeer westroute**
Locatie (X,Y) **133861, 394644**
NOx **218,76 kg/j**
NH3 **4,11 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	20,0 / etmaal	NOx NH3	12,09 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10.000,0 / jaar	NOx NH3	206,67 kg/j 3,39 kg/j



Naam **Sloop**
Locatie (X,Y) **133240, 392310**
NOx **44,20 kg/j**

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	-		4,0	4,0	0,0	NOx	44,20 kg/j



Naam

Sloop

Locatie (X,Y)

133112, 392280

NOx

17,70 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	-		4,0	4,0	0,0	NOx	17,70 kg/j

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 2019A_20200610_3aefc4c15b

Database versie 2019A_20200610_3aefc4c15b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Memo

Bijlage 3: AERIUS berekening realisatie 2021

AERIUS kenmerk: S1Ry5QyJmCZe

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Realisatiefase_stage4

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Bergstraat Goirle, 1234 Goirle

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	S1Ry5QyJmCZe	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
25 juni 2020, 15:20	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	139,98 kg/j
NH ₃	1,84 kg/j

Resultaten

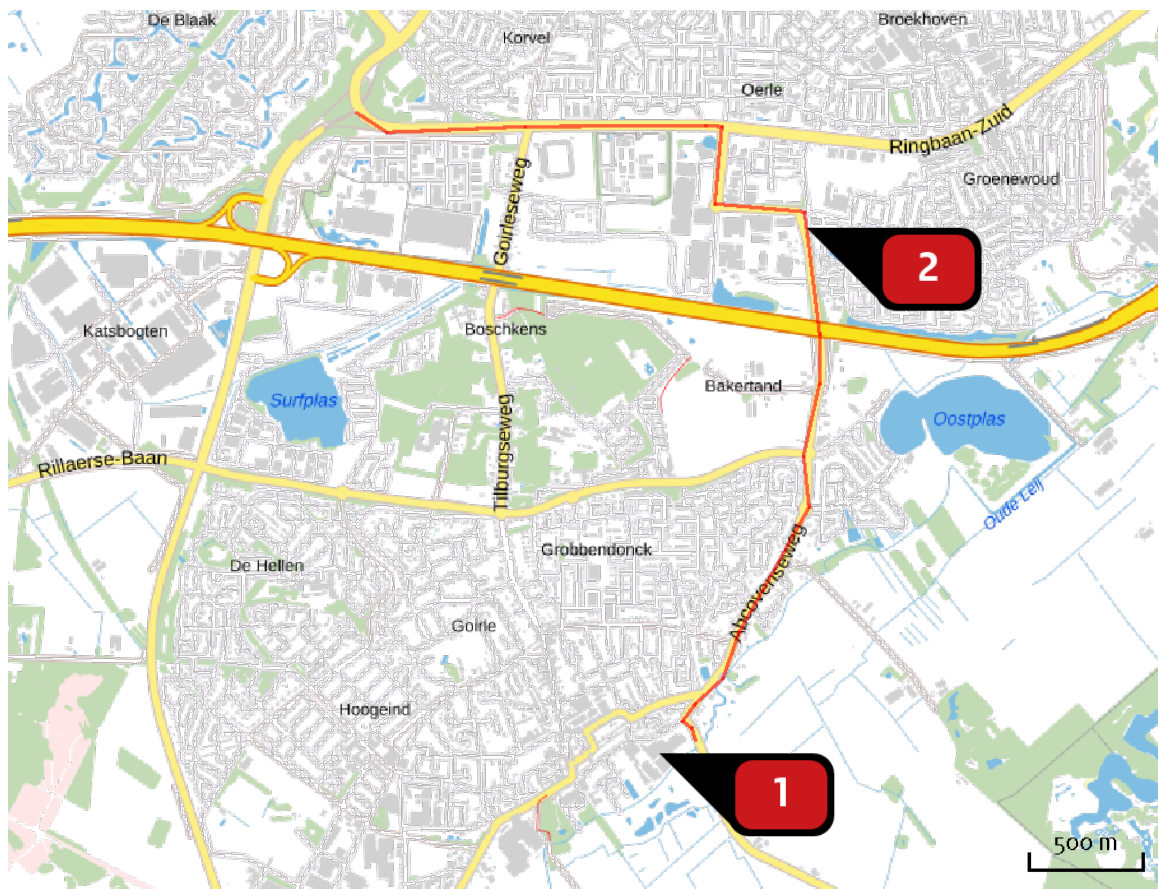
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Realisatiefase bouw 2021

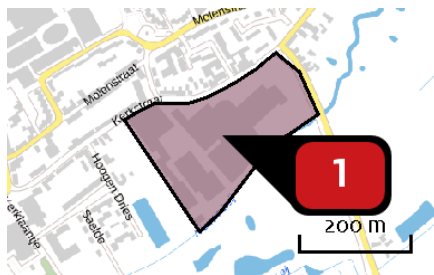
Locatie
Realisatiefase_stag
e4



Emissie
Realisatiefase_stag
e4

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	 Woningbouw Mobile werktuigen Bouw en Industrie	-	67,50 kg/j
2	 Wegverkeer westroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,84 kg/j	72,48 kg/j

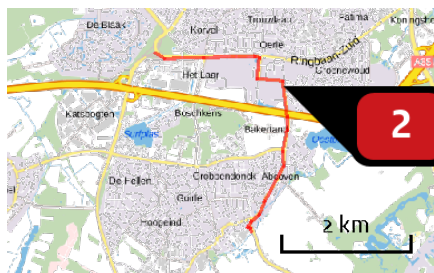
Emissie
(per bron)
Realisatiefase_stag
e4



Naam
Locatie (X,Y)
NOx

Woningbouw
133223, 392301
67,50 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Mobiele werktuigen		4,0	4,0	0,0	NOx	67,50 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Wegverkeer westroute
133866, 394607
72,48 kg/j
1,84 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	25,0 / etmaal	NOx NH3	13,99 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0 / etmaal	NOx NH3	58,49 kg/j < 1 kg/j

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 [2019A_20200610_3aefc4c15b](#)

Database versie [2019A_20200610_3aefc4c15b](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Memo

Bijlage 4: AERIUS berekening realisatiefase 2022 en gebruik 2022

AERIUS kenmerk: RNTee1jbueGh

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Bouw_gebruik_2022

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Bergstraat Goirle, 1234 Goirle

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	RNTeejbueGh	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
25 juni 2020, 15:40	2022	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	222,51 kg/j
NH ₃	7,45 kg/j

Resultaten

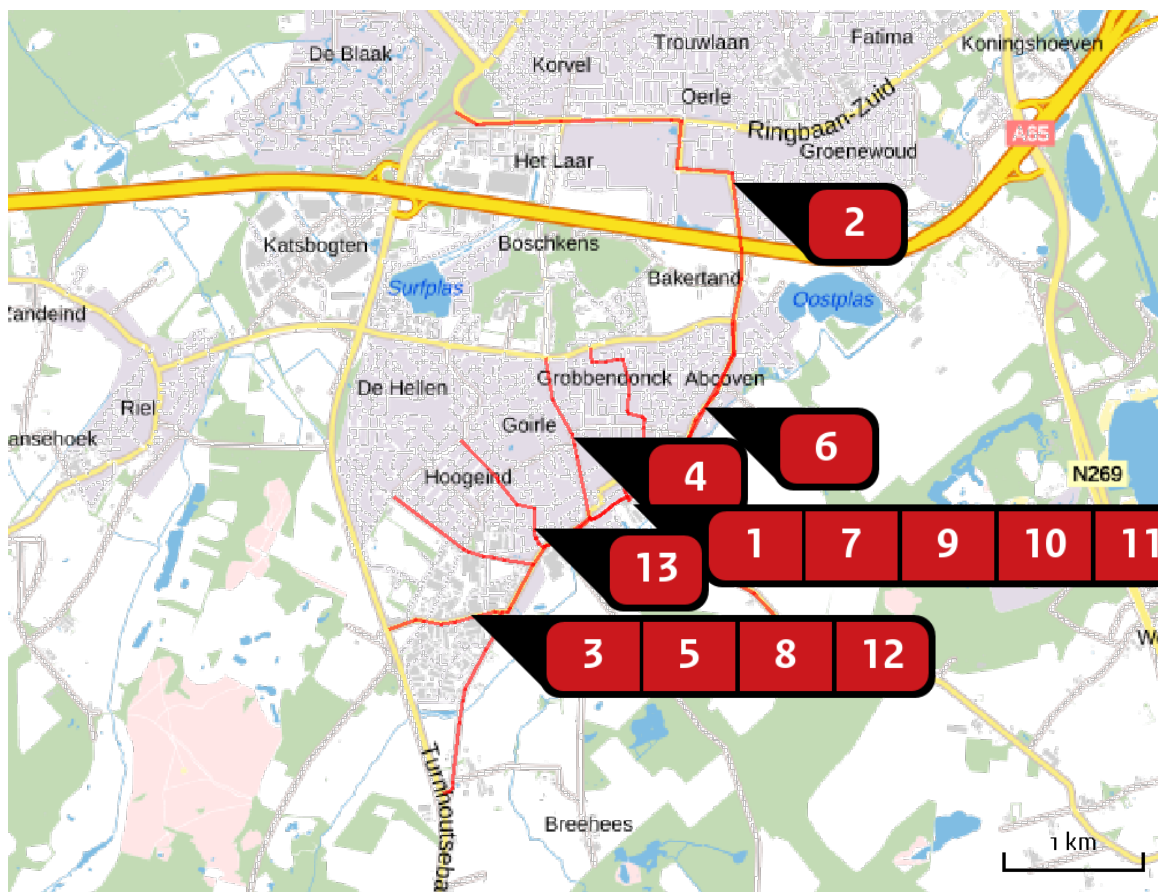
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Regte Heide & Riels Laag	0,01

Toelichting









Berekening 2022

Locatie
Bouw_gebruik_20
22



Emissie
Bouw_gebruik_20
22

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Woningbouw Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	56,00 kg/j
2	Wegverkeer westroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,56 kg/j	61,33 kg/j
3	Tijnvoortsebaan/Turnhoutsebaan Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,93 kg/j
4	Tilburseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,72 kg/j	28,44 kg/j
5	Poppelseweg Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	2,76 kg/j
6	Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,93 kg/j	33,96 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7	 Beeksedijk Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	9,79 kg/j
8	 Parallelweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,77 kg/j
9	 Kerkstraat (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,01 kg/j
10	 Kerkstraat (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,10 kg/j
11	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	5,69 kg/j
12	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	3,32 kg/j
13	 Lokaal verkeer (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
14	 Lokaal verkeer (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Regte Heide & Riels Laag	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

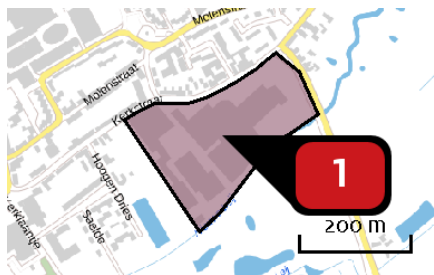
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Regte Heide & Riels Laag

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H4030 Droge heiden	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	
H3160 Zure vennen	0,01	

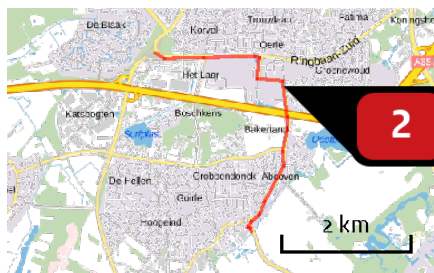
* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Bouw_gebruik_20
22



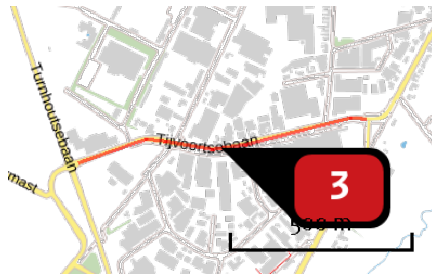
Naam **Woningbouw**
Locatie (X,Y) **133223, 392301**
NOx **56,00 kg/j**

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Mobiele werktuigen		4,0	4,0	0,0	NOx	56,00 kg/j



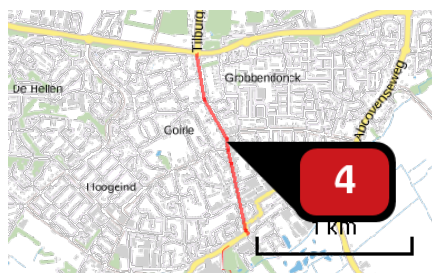
Naam **Wegverkeer westroute**
Locatie (X,Y) **133866, 394607**
NOx **61,33 kg/j**
NH3 **1,56 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	21,0 / etmaal	NOx NH3	11,00 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0 / etmaal	NOx NH3	50,33 kg/j < 1 kg/j



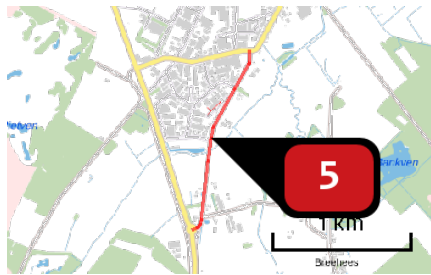
Naam Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan
 Locatie (X,Y) 131800, 391457
 NOx 11,93 kg/j
 NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	16,0 / etmaal	NOx NH3	1,22 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	7,0 / etmaal	NOx NH3	4,50 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0 / etmaal	NOx NH3	6,21 kg/j < 1 kg/j



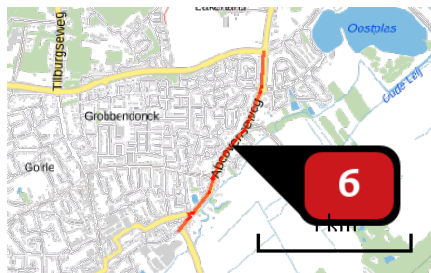
Naam Tilbourseweg
 Locatie (X,Y) 132717, 392785
 NOx 28,44 kg/j
 NH3 1,72 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	220,0 / etmaal	NOx NH3	28,44 kg/j 1,72 kg/j



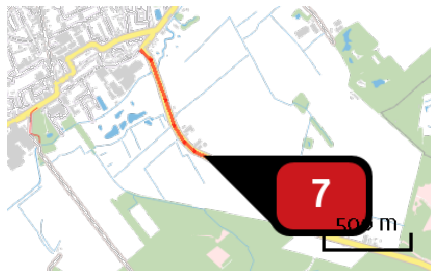
Naam **Poppelseweg**
 Locatie (X,Y) **131925, 390907**
 NOx **2,76 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	21,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,76 kg/j < 1 kg/j



Naam **Abcovenseweg**
 Locatie (X,Y) **133663, 393005**
 NOx **33,96 kg/j**
 NH₃ **1,93 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	214,0 / etmaal	NOx NH ₃	30,83 kg/j 1,87 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,15 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,98 kg/j < 1 kg/j



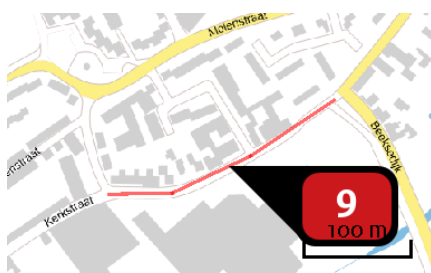
Naam **Beeksedijk**
 Locatie (X,Y) **133679, 391851**
 NOx **9,79 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	52,0 / etmaal	NOx NH3	7,06 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,15 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,58 kg/j < 1 kg/j



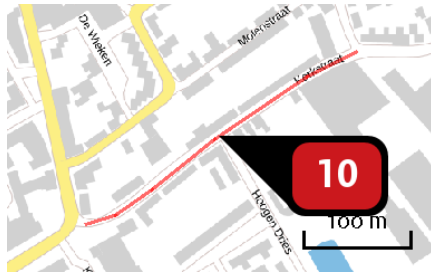
Naam **Parallelweg**
 Locatie (X,Y) **131891, 392018**
 NOx **3,77 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	31,0 / etmaal	NOx NH3	3,77 kg/j < 1 kg/j



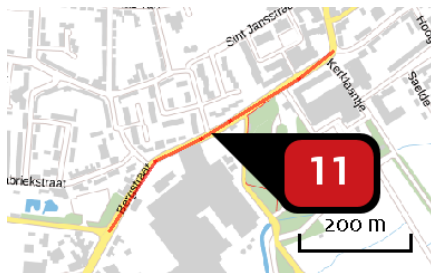
Naam **Kerkstraat (oost)**
 Locatie (X,Y) **133220, 392388**
 NOx **3,01 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	120,0 / etmaal	NOx NH3	3,01 kg/j < 1 kg/j



Naam **Kerkstraat (west)**
 Locatie (X,Y) **132977, 392285**
 NOx **1,10 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,0 / etmaal	NOx NH3	1,10 kg/j < 1 kg/j



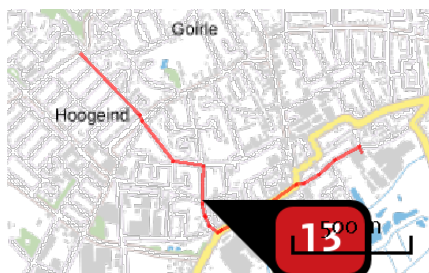
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132621, 392059**
 NOx **5,69 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	67,0 / etmaal	NOx NH3	3,30 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,0 / etmaal	NOx NH3	1,25 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	1,15 kg/j < 1 kg/j



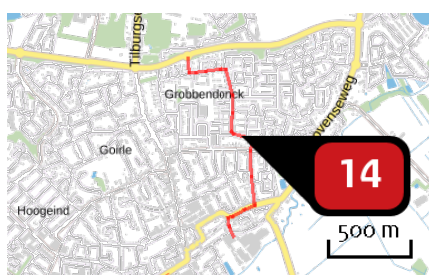
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132334, 391691**
 NOx **3,32 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0 / etmaal	NOx NH3	1,34 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,0 / etmaal	NOx NH3	1,03 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (west)**
 Locatie (X,Y) **132438, 392138**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	4,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (oost)**
 Locatie (X,Y) **133168, 392948**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	4,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j

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 2019A_20200610_3aefc4c15b

Database versie 2019A_20200610_3aefc4c15b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Memo

Bijlage 5: AERIUS berekening gehele gebruiksfase

AERIUS kenmerk: RZQpK4Xx2fdV

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Plan

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Gemeente Goirle	-, - -

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	RZQpK4Xx2fdV	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
25 juni 2020, 15:26	2023	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	177,66 kg/j
NH ₃	10,23 kg/j

Resultaten

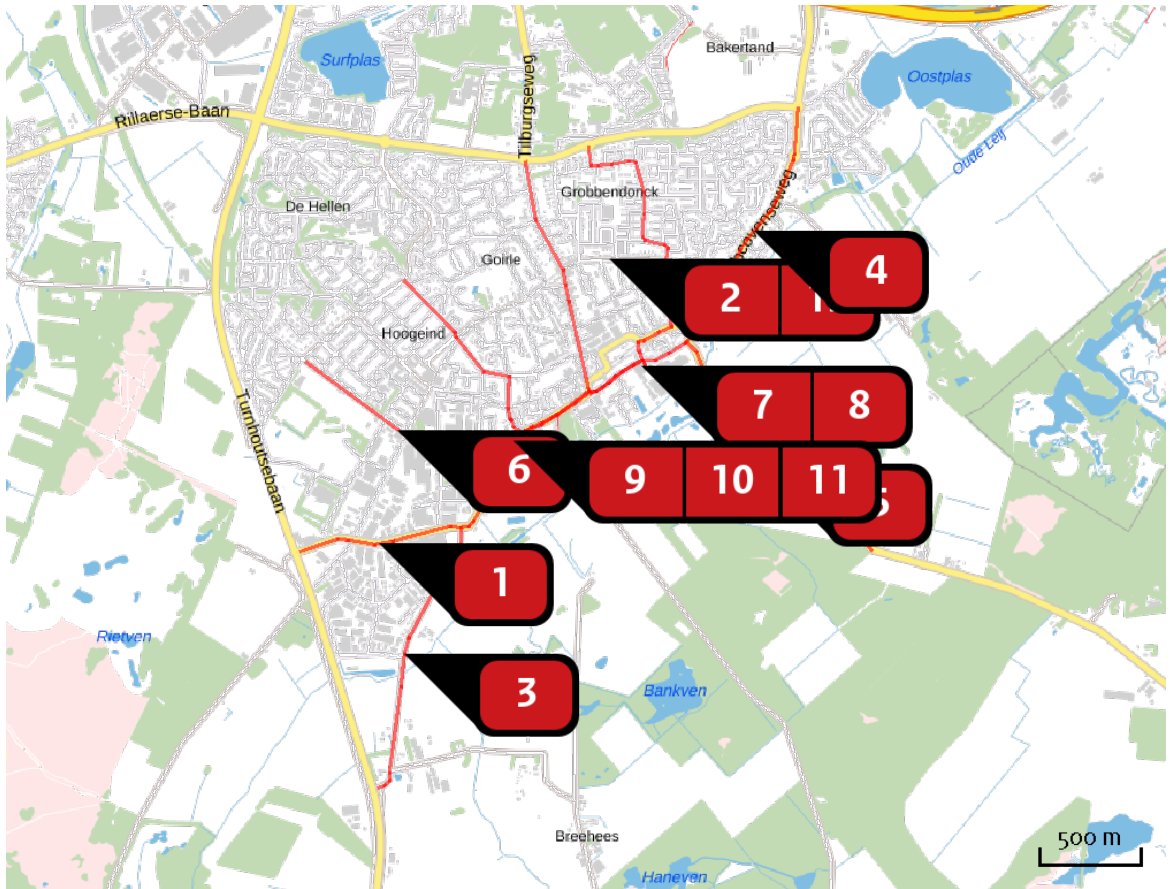
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Regte Heide & Riels Laag	0,01

Toelichting

Aspect stikstofdepositie gebruiksfase
bestemmingsplan procedure

Locatie
Plan



Emissie
Plan

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	19,75 kg/j
2	Tilbourseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	2,95 kg/j	48,40 kg/j
3	Poppelseweg Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,63 kg/j
4	Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	3,37 kg/j	59,24 kg/j
5	Beeksedijk Wegverkeer Buitenwegen	1,08 kg/j	14,72 kg/j
6	Parallelweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	6,46 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7	 Kerkstraat (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	5,12 kg/j
8	 Kerkstraat (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,86 kg/j
9	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	9,77 kg/j
10	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	5,73 kg/j
11	 Lokaal verkeer (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,07 kg/j
12	 Lokaal verkeer (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Regte Heide & Riels Laag	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

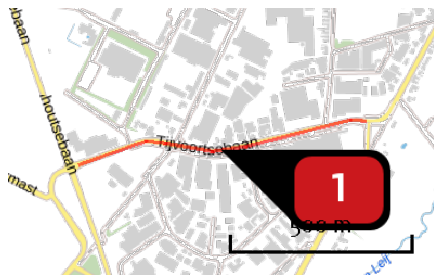
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Regte Heide & Riels Laag

Habitatype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H4030 Droge heiden	0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	
H3160 Zure vennen	0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Plan



Naam

Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan

Locatie (X,Y)

131800, 391457

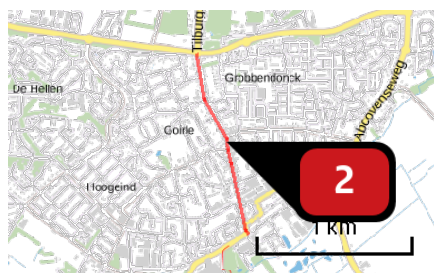
NOx

19,75 kg/j

NH3

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	29,0 / etmaal	NOx NH3	2,05 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	12,0 / etmaal	NOx NH3	7,26 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	12,0 / etmaal	NOx NH3	10,45 kg/j < 1 kg/j



Naam

Tilbourseweg

Locatie (X,Y)

132717, 392785

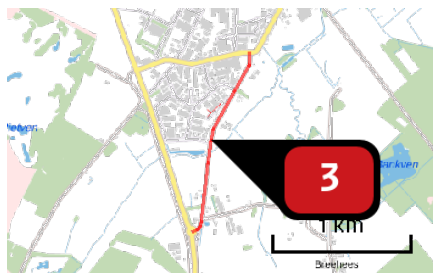
NOx

48,40 kg/j

NH3

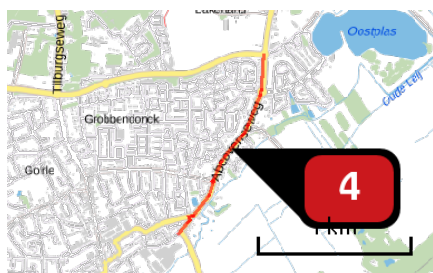
2,95 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	402,0 / etmaal	NOx NH3	48,40 kg/j 2,95 kg/j



Naam **Poppelseweg**
 Locatie (X,Y) **131925, 390907**
 NOx **4,63 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	38,0 / etmaal	NOx NH3	4,63 kg/j < 1 kg/j



Naam **Abcovenseweg**
 Locatie (X,Y) **133663, 393005**
 NOx **59,24 kg/j**
 NH3 **3,37 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	396,0 / etmaal	NOx NH3	53,15 kg/j 3,24 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	2,20 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	3,89 kg/j < 1 kg/j



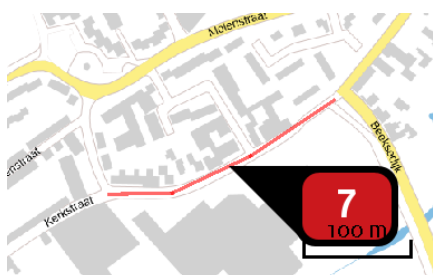
Naam **Beeksedijk**
 Locatie (X,Y) **133679, 391851**
 NOx **14,72 kg/j**
 NH3 **1,08 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	96,0 / etmaal	NOx NH3	12,09 kg/j 1,01 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,08 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,55 kg/j < 1 kg/j



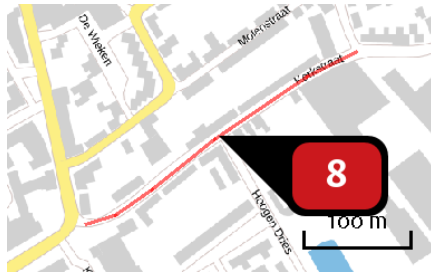
Naam **Parallelweg**
 Locatie (X,Y) **131891, 392018**
 NOx **6,46 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,0 / etmaal	NOx NH3	6,46 kg/j < 1 kg/j



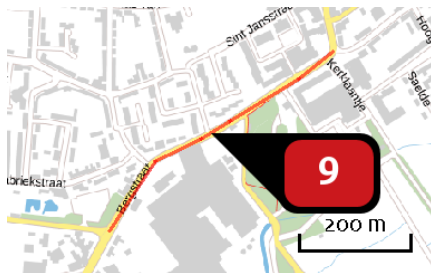
Naam **Kerkstraat (oost)**
 Locatie (X,Y) **133220, 392388**
 NOx **5,12 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	219,0 / etmaal	NOx NH3	5,12 kg/j < 1 kg/j



Naam **Kerkstraat (west)**
 Locatie (X,Y) **132977, 392285**
 NOx **1,86 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	62,0 / etmaal	NOx NH3	1,86 kg/j < 1 kg/j



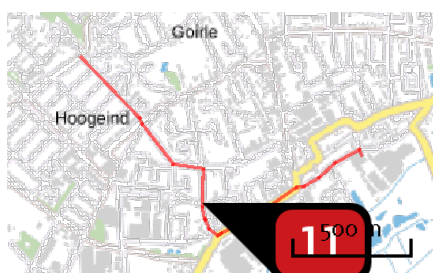
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132621, 392059**
 NOx **9,77 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	122,0 / etmaal	NOx NH3	5,56 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 / etmaal	NOx NH3	1,95 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0 / etmaal	NOx NH3	2,25 kg/j < 1 kg/j



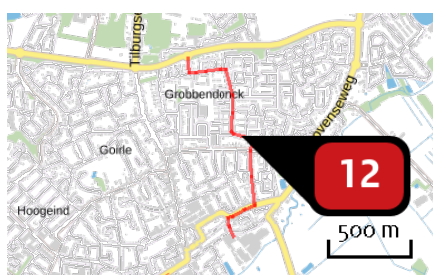
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132334, 391691**
 NOx **5,73 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	60,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,26 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,61 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,86 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (west)**
 Locatie (X,Y) **132438, 392138**
 NOx **1,07 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	6,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,07 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (oost)**
 Locatie (X,Y) **133168, 392948**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	6,0 / etmaal	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

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 2019A_20200610_3aefc4c15b

Database versie 2019A_20200610_3aefc4c15b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Bijlage 6: AERIUS verschilberekening sloop bebouwing

AERIUS kenmerk: Rr8eWz8rDetM

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Referentie en Sloop bebouwing

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Bergstraat Goirle, 1234 Goirle

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	Rr8eWz8rDetM	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 juni 2020, 21:07	2020	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	154,51 kg/j	292,46 kg/j	137,95 kg/j
NH ₃	1,97 kg/j	4,11 kg/j	2,14 kg/j

Resultaten

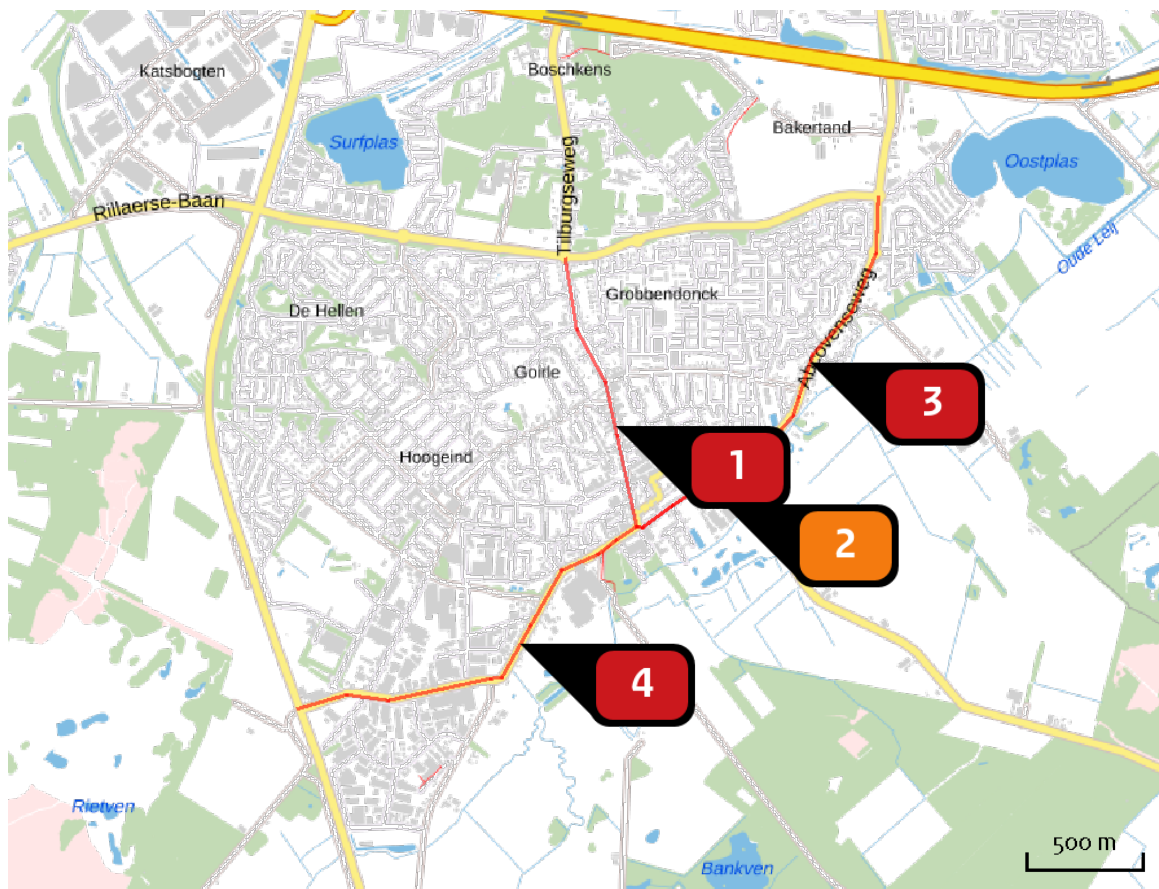
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Vershil
Regte Heide & Riels Laag	0,00

Toelichting

Sloop bebouwing verschilberekening

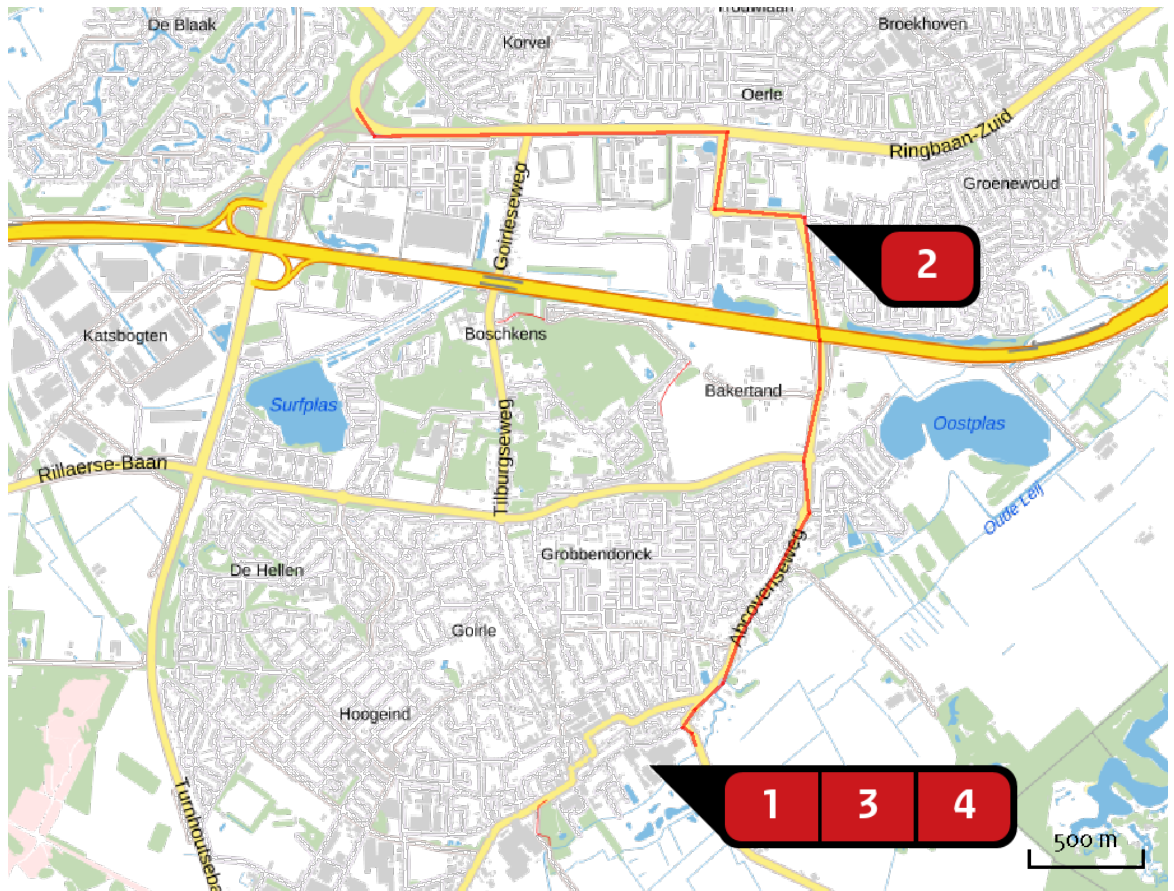
Locatie
Referentie



Emissie
Referentie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Wegverkeer Tilburgseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	12,94 kg/j
2	Bedrijfshallen Wonen en Werken Kantoren en winkels	-	110,00 kg/j
3	Wegverkeer Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	13,55 kg/j
4	Wegverkeer Tilburgseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	18,03 kg/j

Locatie
Sloop bebouwing



Emissie
Sloop bebouwing

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Sloop Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	11,80 kg/j
2	Wegverkeer westroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	4,11 kg/j	218,76 kg/j
3	Sloop Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	44,20 kg/j
4	Sloop Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	17,70 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonalen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Regte Heide & Riels Laag	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

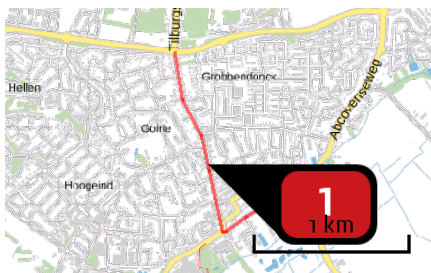
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Regte Heide & Riels Laag

Habitatype	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
H4030 Droge heiden	0,01	0,01	0,00	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,00	0,01	0,00	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	0,01	0,00	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,01	0,00	
H3160 Zure vennen	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

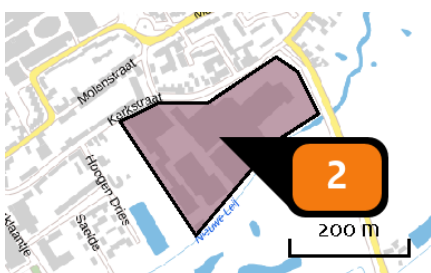
Emissie
(per bron)
Referentie



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

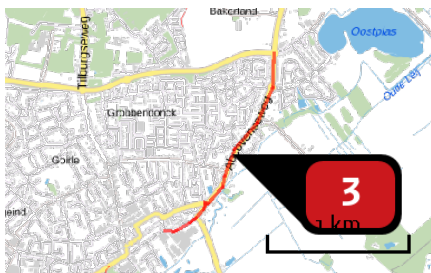
Wegverkeer Tilburgseweg
132746, 392633
12,94 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH3	7,81 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	2,81 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	2,32 kg/j < 1 kg/j



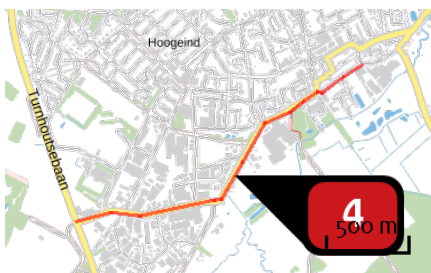
Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Oppervlakte
Spreiding
Warmteinhoud
Temporele variatie
NOx

Bedrijfshallen
133213, 392297
11,0 m
4,5 ha
5,5 m
0,014 MW
Standaard profiel industrie
110,00 kg/j



Naam **Wegverkeer Abcovenseweg**
 Locatie (X,Y) **133586, 392908**
 NOx **13,55 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

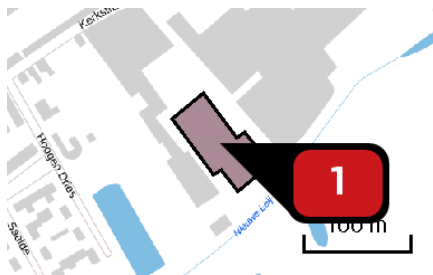
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH ₃	8,17 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,94 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,43 kg/j < 1 kg/j



Naam **Wegverkeer Tilburgseweg**
 Locatie (X,Y) **132338, 391697**
 NOx **18,03 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH ₃	10,88 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH ₃	3,92 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH ₃	3,23 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
Sloop bebouwing



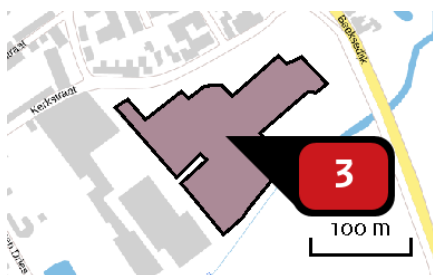
Naam **Sloop**
Locatie (X,Y) **133180, 392225**
NOx **11,80 kg/j**

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	-		4,0	4,0	0,0	NOx	11,80 kg/j



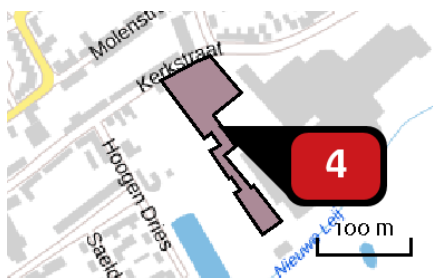
Naam **Wegverkeer westroute**
Locatie (X,Y) **133861, 394644**
NOx **218,76 kg/j**
NH3 **4,11 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	20,0 / etmaal	NOx NH3	12,09 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	10.000,0 / jaar	NOx NH3	206,67 kg/j 3,39 kg/j



Naam **Sloop**
Locatie (X,Y) **133240, 392310**
NOx **44,20 kg/j**

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	-		4,0	4,0	0,0	NOx	44,20 kg/j



Naam

Sloop

Locatie (X,Y)

133112, 392280

NOx

17,70 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	-		4,0	4,0	0,0	NOx	17,70 kg/j

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 [2019A_20200610_3aefc4c15b](#)

Database versie [2019A_20200610_3aefc4c15b](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Memo

Bijlage 7: AERIUS verschilberekening 2022

AERIUS kenmerk: RrPJba79eDq2

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Referentie en Bouw_gebruik_2022

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Bergstraat Goirle, 1234 Goirle

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	RrPJba79eDqz	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
25 juni 2020, 15:39	2022	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	150,30 kg/j	222,51 kg/j	72,21 kg/j
NH ₃	1,81 kg/j	7,45 kg/j	5,64 kg/j

Resultaten

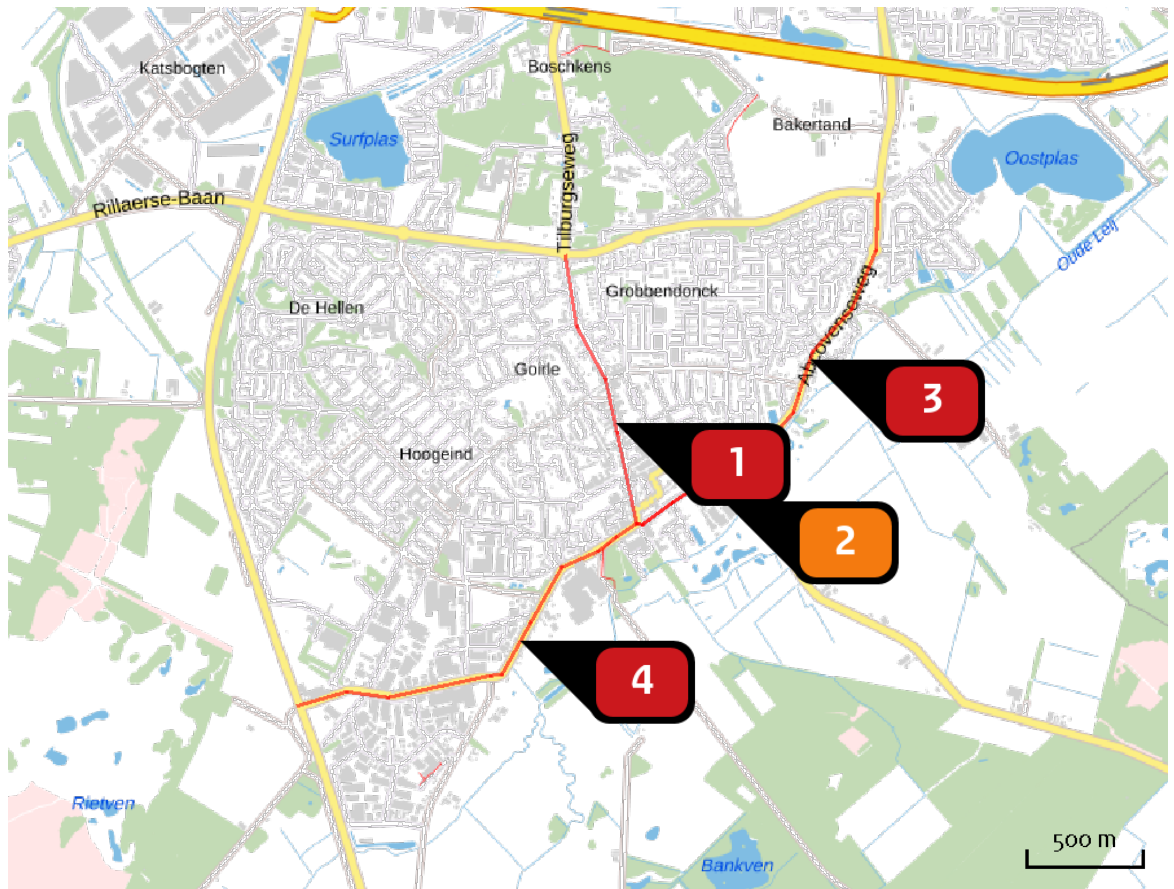
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Vershil
Regte Heide & Riels Laag	0,00

Toelichting

Vershilberekening 2022

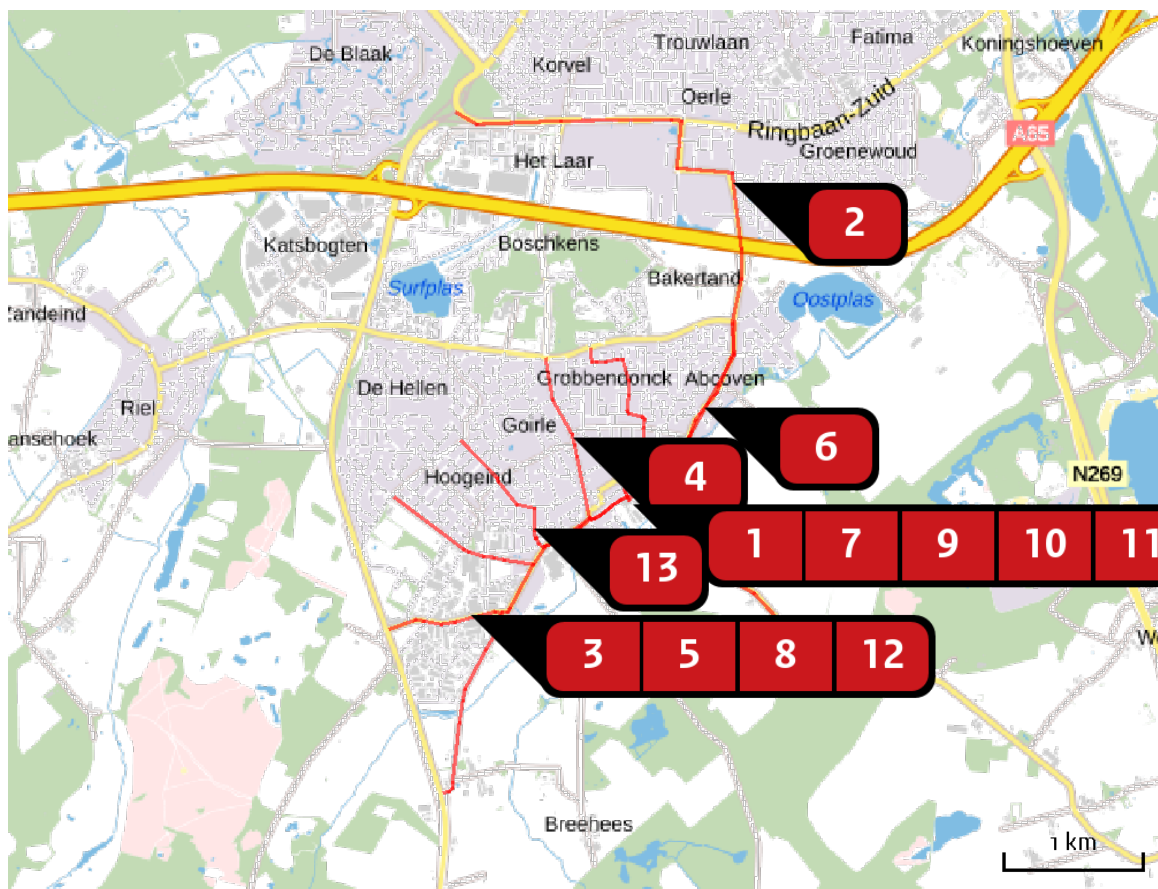
Locatie
Referentie



Emissie
Referentie









Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	 Wegverkeer Tilburgseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	11,71 kg/j
2	 Bedrijfshallen Wonen en Werken Kantoren en winkels	-	110,00 kg/j
3	 Wegverkeer Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	12,26 kg/j
4	 Wegverkeer Tilburgseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	16,32 kg/j

Locatie
Bouw_gebruik_20
22



Emissie
Bouw_gebruik_20
22

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Woningbouw Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	-	56,00 kg/j
2	Wegverkeer westroute Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,56 kg/j	61,33 kg/j
3	Tivoortsebaan/Turnhoutsebaan Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,93 kg/j
4	Tilbourseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,72 kg/j	28,44 kg/j
5	Poppelseweg Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	2,76 kg/j
6	Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,93 kg/j	33,96 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7	 Beeksedijk Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	9,79 kg/j
8	 Parallelweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,77 kg/j
9	 Kerkstraat (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,01 kg/j
10	 Kerkstraat (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,10 kg/j
11	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	5,69 kg/j
12	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	3,32 kg/j
13	 Lokaal verkeer (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
14	 Lokaal verkeer (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonalen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Regte Heide & Riels Laag	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

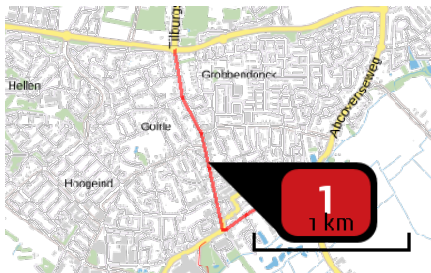
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Regte Heide & Riels Laag

Habitatype	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
H4030 Droge heiden	0,01	0,01	0,00	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	0,01	0,00	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,01	0,00	
H3160 Zure vennen	0,01	0,01	0,00	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

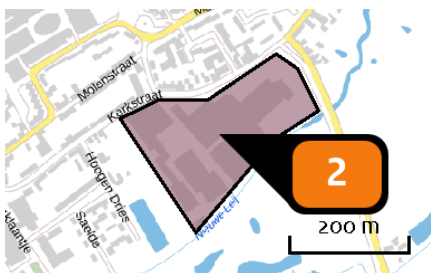
Emissie
(per bron)
Referentie



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

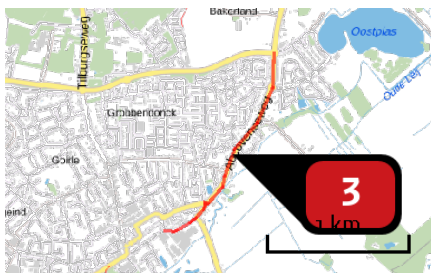
Wegverkeer Tilburgseweg
132746, 392633
11,71 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH3	6,87 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	2,60 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	2,24 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Oppervlakte
Spreiding
Warmteinhoud
Temporele variatie
NOx

Bedrijfshallen
133213, 392297
11,0 m
4,5 ha
5,5 m
0,014 MW
Standaard profiel industrie
110,00 kg/j



Naam **Wegverkeer Abcovenseweg**
 Locatie (X,Y) **133586, 392908**
 NOx **12,26 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

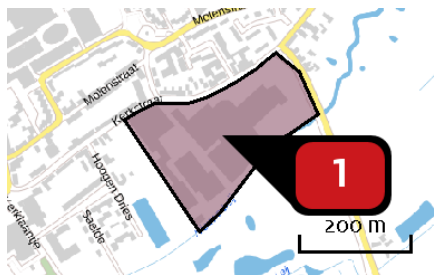
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH ₃	7,19 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,73 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,35 kg/j < 1 kg/j



Naam **Wegverkeer Tilburgseweg**
 Locatie (X,Y) **132338, 391697**
 NOx **16,32 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH ₃	9,57 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH ₃	3,63 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH ₃	3,13 kg/j < 1 kg/j

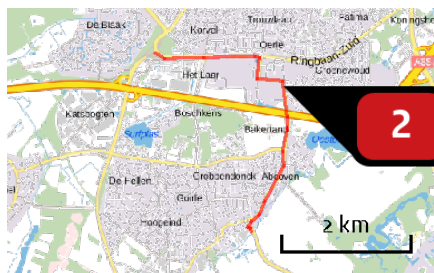
Emissie
(per bron)
Bouw_gebruik_20
22



Naam
Locatie (X,Y)
NOx

Woningbouw
133223, 392301
56,00 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Mobiele werktuigen		4,0	4,0	0,0	NOx	56,00 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

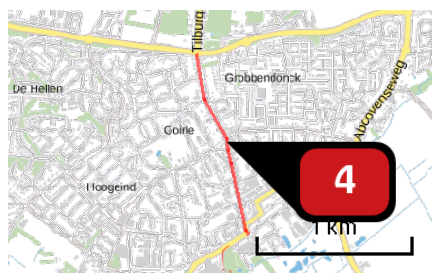
Wegverkeer westroute
133866, 394607
61,33 kg/j
1,56 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	21,0 / etmaal	NOx NH3	11,00 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0 / etmaal	NOx NH3	50,33 kg/j < 1 kg/j



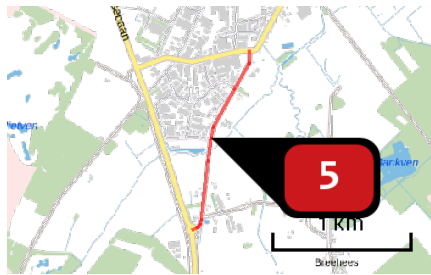
Naam Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan
 Locatie (X,Y) 131800, 391457
 NOx 11,93 kg/j
 NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	16,0 / etmaal	NOx NH3	1,22 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	7,0 / etmaal	NOx NH3	4,50 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	7,0 / etmaal	NOx NH3	6,21 kg/j < 1 kg/j



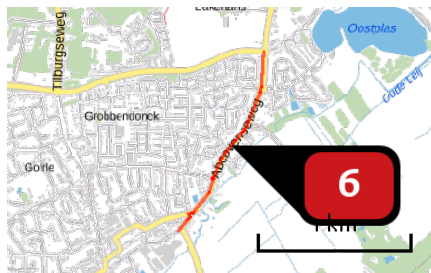
Naam Tilbourseweg
 Locatie (X,Y) 132717, 392785
 NOx 28,44 kg/j
 NH3 1,72 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	220,0 / etmaal	NOx NH3	28,44 kg/j 1,72 kg/j



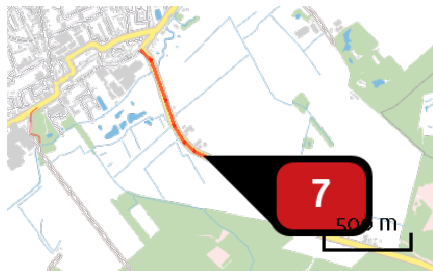
Naam **Poppelseweg**
 Locatie (X,Y) **131925, 390907**
 NOx **2,76 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	21,0 / etmaal	NOx NH3	2,76 kg/j < 1 kg/j



Naam **Abcovenseweg**
 Locatie (X,Y) **133663, 393005**
 NOx **33,96 kg/j**
 NH3 **1,93 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	214,0 / etmaal	NOx NH3	30,83 kg/j 1,87 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,15 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,98 kg/j < 1 kg/j



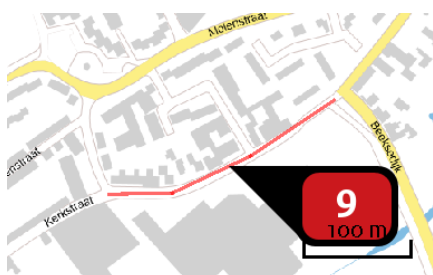
Naam **Beeksedijk**
 Locatie (X,Y) **133679, 391851**
 NOx **9,79 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	52,0 / etmaal	NOx NH3	7,06 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,15 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,58 kg/j < 1 kg/j



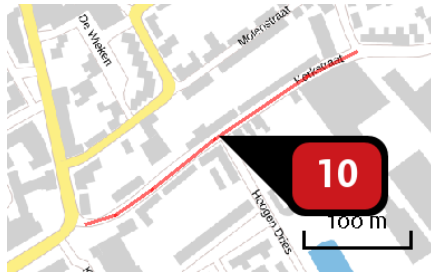
Naam **Parallelweg**
 Locatie (X,Y) **131891, 392018**
 NOx **3,77 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	31,0 / etmaal	NOx NH3	3,77 kg/j < 1 kg/j



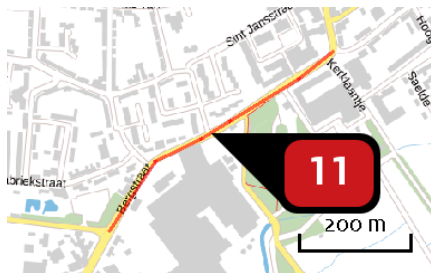
Naam **Kerkstraat (oost)**
 Locatie (X,Y) **133220, 392388**
 NOx **3,01 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	120,0 / etmaal	NOx NH3	3,01 kg/j < 1 kg/j



Naam **Kerkstraat (west)**
 Locatie (X,Y) **132977, 392285**
 NOx **1,10 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,0 / etmaal	NOx NH3	1,10 kg/j < 1 kg/j



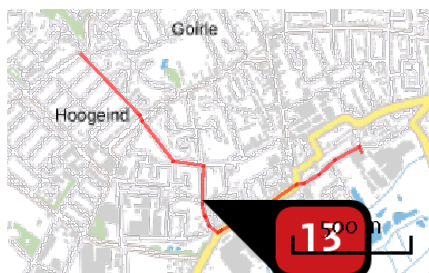
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132621, 392059**
 NOx **5,69 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	67,0 / etmaal	NOx NH3	3,30 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,0 / etmaal	NOx NH3	1,25 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	1,15 kg/j < 1 kg/j



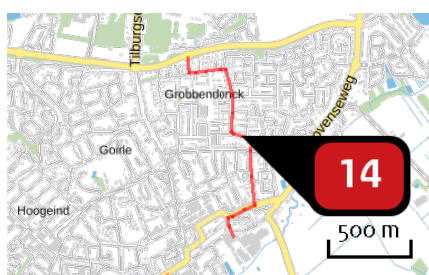
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132334, 391691**
 NOx **3,32 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0 / etmaal	NOx NH3	1,34 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,0 / etmaal	NOx NH3	1,03 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (west)**
 Locatie (X,Y) **132438, 392138**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	4,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (oost)**
 Locatie (X,Y) **133168, 392948**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	4,0 / etmaal	NOx NH3	< 1 kg/j < 1 kg/j

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 2019A_20200610_3aefc4c15b

Database versie 2019A_20200610_3aefc4c15b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>

Memo

Bijlage 8: AERIUS verschilberekening 2023

AERIUS kenmerk: RR5EQ74a2zXu

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Referentie en Plan

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Bergstraat Goirle, 1234 Goirle

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Van Besouw	RR5EQ74a2zXu	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
25 juni 2020, 15:42	2023	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	148,20 kg/j	177,66 kg/j	29,47 kg/j
NH ₃	1,73 kg/j	10,23 kg/j	8,50 kg/j

Resultaten

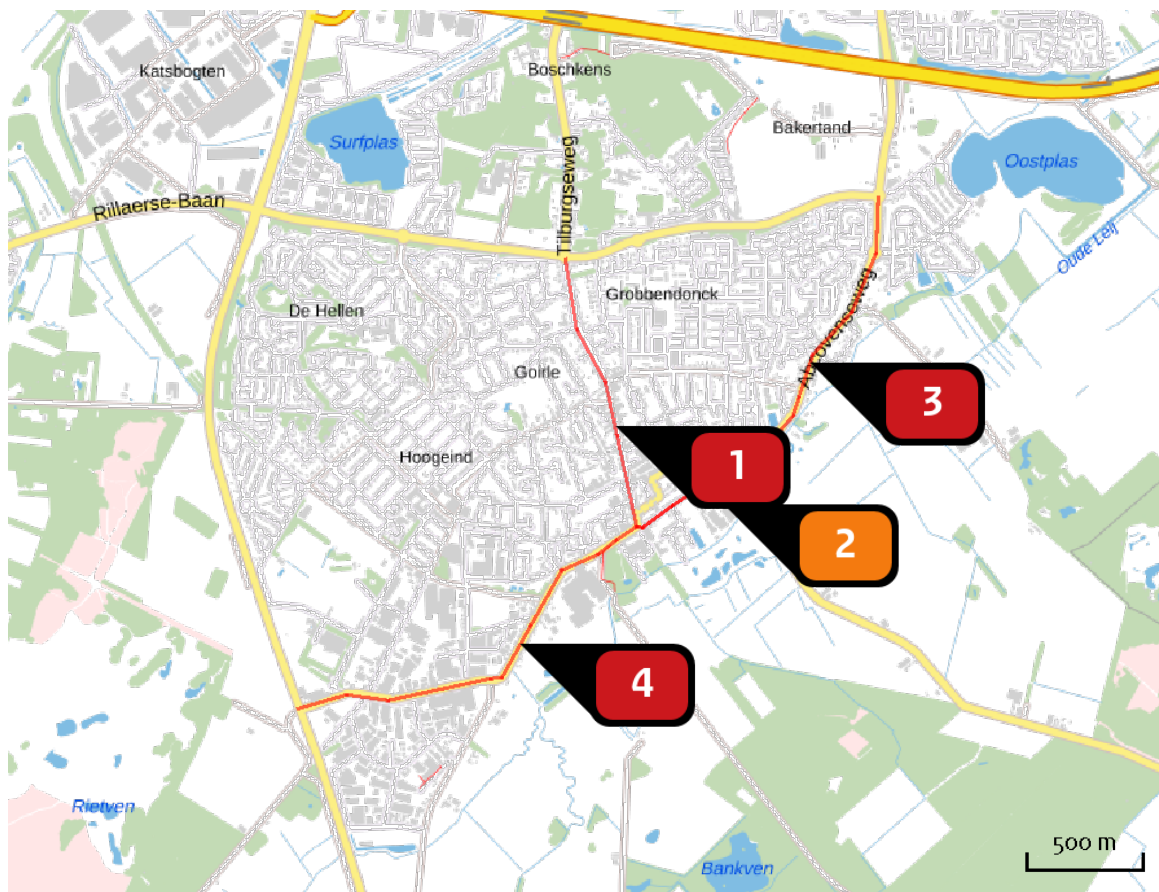
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Vershil
Regte Heide & Riels Laag	0,00

Toelichting

Verschilberekening 2023

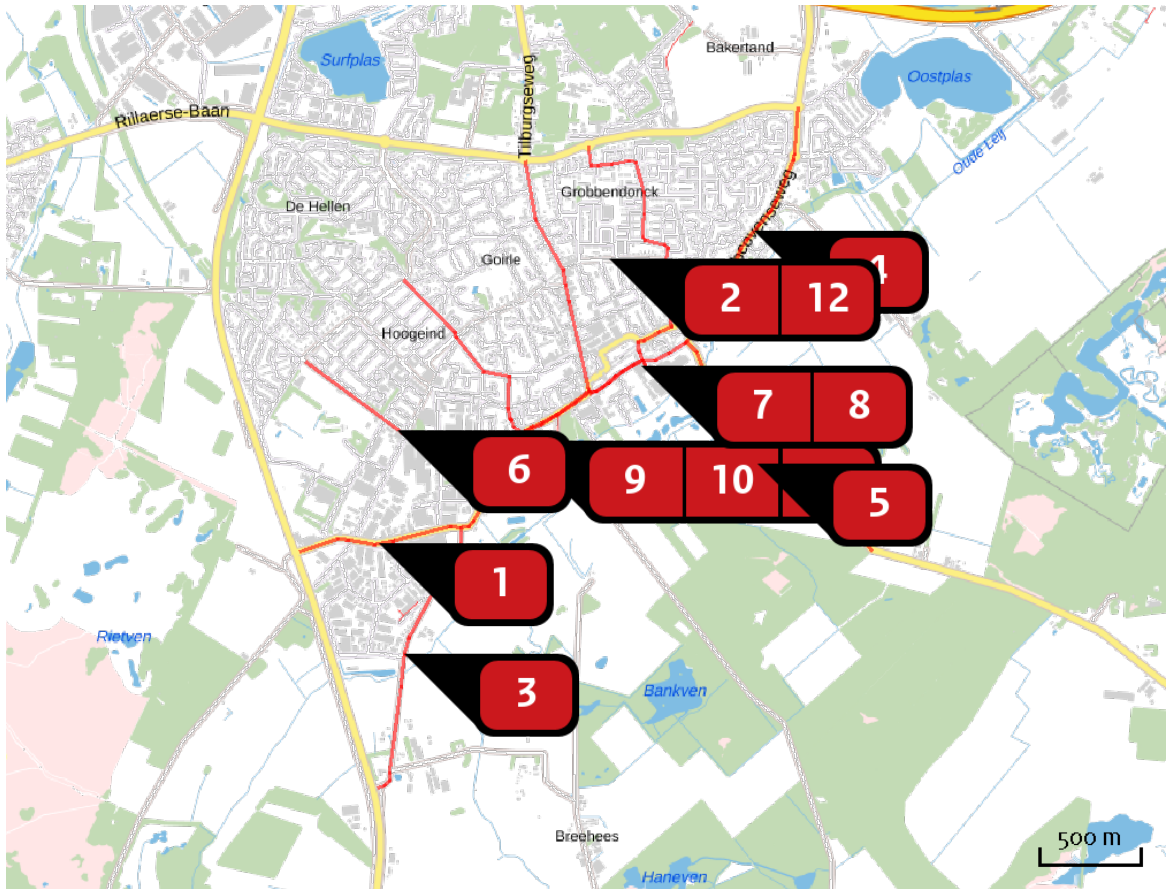
Locatie
Referentie



Emissie
Referentie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Wegverkeer Tilburgseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	11,10 kg/j
2	Bedrijfshallen Wonen en Werken Kantoren en winkels	-	110,00 kg/j
3	Wegverkeer Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	11,62 kg/j
4	Wegverkeer Tilburgseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	15,47 kg/j

Locatie Plan



Emissie Plan

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	19,75 kg/j
2	▬ Tilbourseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	2,95 kg/j	48,40 kg/j
3	Poppelseweg Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,63 kg/j
4	▬ Abcovenseweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	3,37 kg/j	59,24 kg/j
5	Beeksedijk Wegverkeer Buitenwegen	1,08 kg/j	14,72 kg/j
6	▬ Parallelweg Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	6,46 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
7	 Kerkstraat (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	5,12 kg/j
8	 Kerkstraat (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,86 kg/j
9	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	9,77 kg/j
10	 Bergstraat Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	5,73 kg/j
11	 Lokaal verkeer (west) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,07 kg/j
12	 Lokaal verkeer (oost) Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonalen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Regte Heide & Riels Laag	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

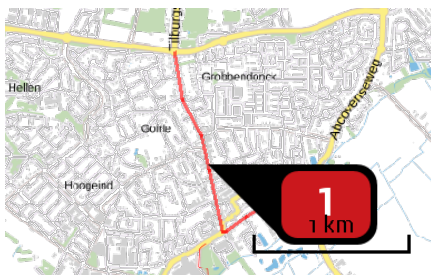
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Regte Heide & Riels Laag

Habitatype	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
H4030 Droge heiden	0,01	0,01	0,00	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,01	0,01	0,00	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,01	0,01	0,00	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,01	0,01	0,00	
H3160 Zure vennen	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

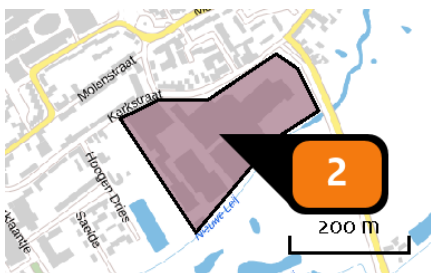
Emissie
(per bron)
Referentie



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

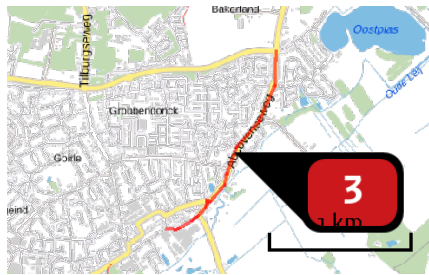
Wegverkeer Tilburgseweg
132746, 392633
11,10 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH3	6,39 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	2,50 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	2,21 kg/j < 1 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
Uitstoothoogte
Oppervlakte
Spreiding
Warmteinhoud
Temporele variatie
NOx

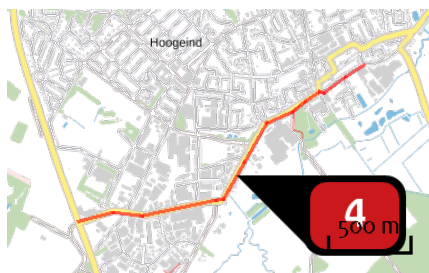
Bedrijfshallen
133213, 392297
11,0 m
4,5 ha
5,5 m
0,014 MW
Standaard profiel industrie
110,00 kg/j



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Wegverkeer Abcovenseweg
133586, 392908
11,62 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH3	6,70 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	2,62 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	2,31 kg/j < 1 kg/j

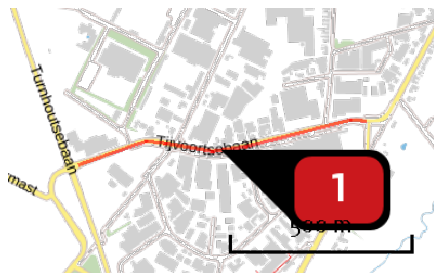


Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Wegverkeer Tilburgseweg
132338, 391697
15,47 kg/j
< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,0 / etmaal	NOx NH3	8,91 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	3,49 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	3,07 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
Plan



Naam

Tijvoortsebaan/Turnhoutsebaan

Locatie (X,Y)

131800, 391457

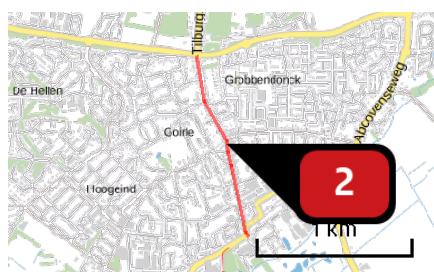
NOx

19,75 kg/j

NH3

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	29,0 / etmaal	NOx NH3	2,05 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	12,0 / etmaal	NOx NH3	7,26 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	12,0 / etmaal	NOx NH3	10,45 kg/j < 1 kg/j



Naam

Tilbourseweg

Locatie (X,Y)

132717, 392785

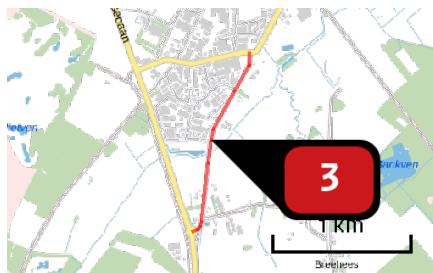
NOx

48,40 kg/j

NH3

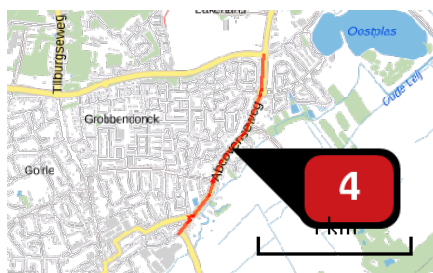
2,95 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	402,0 / etmaal	NOx NH3	48,40 kg/j 2,95 kg/j



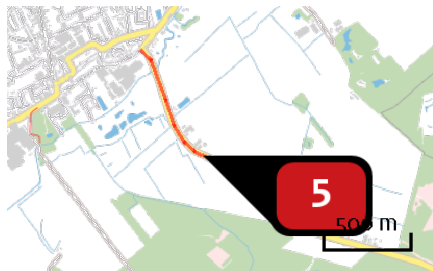
Naam **Poppelseweg**
 Locatie (X,Y) **131925, 390907**
 NOx **4,63 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	38,0 / etmaal	NOx NH3	4,63 kg/j < 1 kg/j



Naam **Abcovenseweg**
 Locatie (X,Y) **133663, 393005**
 NOx **59,24 kg/j**
 NH3 **3,37 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	396,0 / etmaal	NOx NH3	53,15 kg/j 3,24 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	2,20 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH3	3,89 kg/j < 1 kg/j



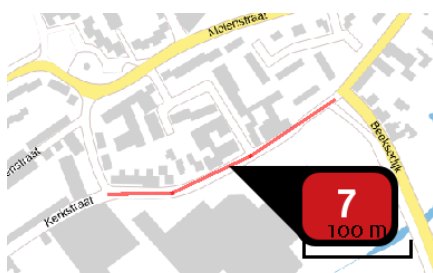
Naam **Beeksedijk**
 Locatie (X,Y) **133679, 391851**
 NOx **14,72 kg/j**
 NH3 **1,08 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	96,0 / etmaal	NOx NH3	12,09 kg/j 1,01 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,08 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1,0 / etmaal	NOx NH3	1,55 kg/j < 1 kg/j



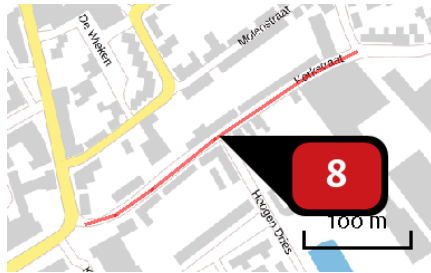
Naam **Parallelweg**
 Locatie (X,Y) **131891, 392018**
 NOx **6,46 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,0 / etmaal	NOx NH3	6,46 kg/j < 1 kg/j



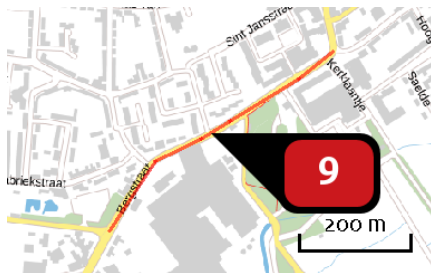
Naam **Kerkstraat (oost)**
 Locatie (X,Y) **133220, 392388**
 NOx **5,12 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	219,0 / etmaal	NOx NH3	5,12 kg/j < 1 kg/j



Naam **Kerkstraat (west)**
 Locatie (X,Y) **132977, 392285**
 NOx **1,86 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	62,0 / etmaal	NOx NH3	1,86 kg/j < 1 kg/j



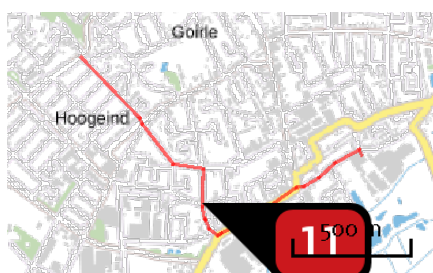
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132621, 392059**
 NOx **9,77 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	122,0 / etmaal	NOx NH3	5,56 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 / etmaal	NOx NH3	1,95 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0 / etmaal	NOx NH3	2,25 kg/j < 1 kg/j



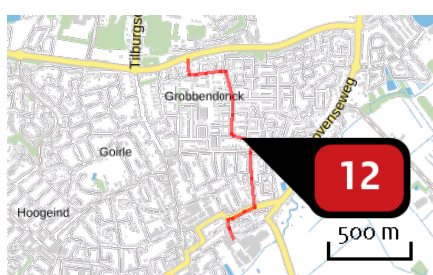
Naam **Bergstraat**
 Locatie (X,Y) **132334, 391691**
 NOx **5,73 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	60,0 / etmaal	NOx NH ₃	2,26 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,61 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	4,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,86 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (west)**
 Locatie (X,Y) **132438, 392138**
 NOx **1,07 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	6,0 / etmaal	NOx NH ₃	1,07 kg/j < 1 kg/j



Naam **Lokaal verkeer (oost)**
 Locatie (X,Y) **133168, 392948**
 NOx **< 1 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	6,0 / etmaal	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

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 2019A_20200610_3aefc4c15b

Database versie 2019A_20200610_3aefc4c15b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2019A>