

## **Antwoordnota**

### **Ontwerpbestemmingsplan 'Scheldekwartier, Scheldewijk-Noord'**

Burgemeester en wethouders hebben op 31 juli 2019 bekend gemaakt dat voor een ieder ter inzage is gelegd:

1. het ontwerp van het bestemmingsplan 'Scheldekwartier, Scheldewijk-Noord';
2. het ontwerpbesluit over te gaan tot het vaststellen van hogere waarden als gevolg van het wegverkeerslawaaï. Dit op grond van artikel 110a van de Wet Geluidhinder.

#### Ontwerpbestemmingsplan


Het bestemmingsplan maakt ten noorden van de (te verlengen) Singel nieuwe woningbouw mogelijk. Deze is veelal grondgebonden. Op de hoek nabij de Keersluisbrug kan een appartementengebouw worden gerealiseerd. Daarnaast wordt het binnen het plangebied mogelijk de openbare ruimte in te richten en straten aan te leggen. Dit is inclusief een entree aan de oostzijde van het plangebied (komende vanaf De Willem Ruysstraat) en een toegangsweg aan de zuidkant. Ook worden de voor de ontwikkeling van de locaties Broederband en De Vesting verleende (en onherroepelijk geworden) omgevingsvergunningen in dit bestemmingsplan planologisch verankerd.

#### Ontwerpbesluit vaststellen hogere waarden

Voor de realisatie van een appartementengebouw op de hoek bij de Keersluisbrug, worden hogere waarden vastgesteld voor maximaal 65 woningen (volgens artikel 110a van de Wet Geluidhinder).

Gedurende de periode van ter inzagelegging zijn twee zienswijzen ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbesluit hogere waarden. Een samenvatting van de ingediende zienswijzen is opgenomen in deze antwoordnota en voorzien van overwegingen en een conclusie.

## Zienswijzen

	Overwegingen	Gevolgen voor het plan
<p><b>Zienswijze 1 – Koninklijke Schelde Groep B.V.</b></p> <p>1. Berichten in de media geven KSG aanleiding te denken dat behoud en herbestemming van de Machinefabriek nog niet zeker is. Mede hierom is het bedrijf in overleg met de gemeente om een eigen parkeervoorziening op het achter het hoofdkantoor gelegen terrein te kunnen realiseren. Verzocht wordt om de mogelijkheid voor een dergelijke parkeervoorziening in het bestemmingsplan te borgen.</p>	<p>Het plangebied is globaal begrensd op de concreet voorliggende ontwikkelingen en de ontsluiting daarvan. De locaties De Vesting en de Broederband kunnen worden gerealiseerd op basis van de inmiddels onherroepelijk geworden omgevingsvergunningen. Deze worden geïntegreerd in dit plan, evenals de aanleg van de daar direct rondom gelegen ontsluitingswegen. Aan de noordzijde van de Singel zijn er concrete plannen ontwikkeld voor grondgebonden woningen, waarvoor een passende bestemming is opgenomen. Het appartementengebouw nabij de Keersluisbrug is opgenomen omdat de ontwikkelde stedenbouwkundige kaders vastliggen in de Ontwikkelingsvisie en de basis vormen voor het akoestisch onderzoek. Met andere woorden, de plannen zijn voldoende concreet om, vergezeld van de noodzakelijke onderzoeken, in procedure te brengen. Dat geldt niet voor de door KSG gewenste parkeervoorziening. Het bedrijf maakt immers geen onderdeel uit van (het plangebied van) de met de Ontwikkelingsvisie beoogde (woningbouw)ontwikkelingen, zoals te zien is op onderstaande afbeelding.</p>  <p>In welke vorm en afmeting een gebouwde parkeervoorziening zou moeten worden gerealiseerd is daarbij onvoldoende duidelijk. Ook is geen inzicht in de (milieu)effecten van de gewenste parkeervoorziening op de woon- en leefomgeving van de reeds in de directe omgeving gelegen en (in de toekomst) gewenste woningen en de school. Gelet op de vorenstaande argumenten is het niet opportuun de plangrenzen of de uitgangspunten aan te passen. Dit klemmt te meer nu een wijziging als door KSG beoogd, in feite ook te omvangrijk is voor een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>
<p>2. Ook kan uit het bestemmingsplan niet worden opgemaakt dat een goede ontsluiting van het hoofdkantoor van DSNS gewaarborgd blijft. De huidige inrichting van het terrein is gebaseerd op een</p>	<p>Het plan waarop wordt gedoeld, was een tijdelijke invulling van de ontsluiting voor het hoofdkantoor. De tijdelijkheid wordt ingegeven door de wens om ter plaatse woningbouw te realiseren zoals blijkt uit de in 2016</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>

gemeentelijk plan dat voorzag in een dubbele rijstrook, waarmee het ook mogelijk was om met een ruime draaicirkel loodrecht op de erfgrans toegang tot het terrein te krijgen. Deze is nodig voor de bevoorrading van het kantoor.

vastgestelde Ontwikkelingsvisie. De onderstaande afbeeldingen uit deze Ontwikkelingsvisie tonen duidelijk aan dat op de locatie van de tijdelijke ontsluitingsweg woningbouw is beoogd. Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tegen deze ontwikkelingsrichting een inspraakreactie in te dienen, zodat verondersteld wordt dat er geen overwegende bezwaren bestonden (of bestaan).



*Begrenzing plangebied Scheldewijk*



*Sfeerimpressie Scheldekwartier 2030*

Met het beoogde wegprofiel, dat, inclusief trottoirs, een breedte heeft van circa 11,5 meter kan de huidige aansluiting op De Willem Ruysstraat ter plaatse van het hoofdkantoor gehandhaafd blijven. Hierbij zal in ieder geval sprake zijn van tweerichtingsverkeer tot aan de ingang van het parkeerterrein achter het hoofdkantoor. Binnen het profiel kan in ieder geval voldoende ruimte worden gecreëerd om in te kunnen draaien bij de poort/slagboom door parkeerplaatsen te laten vervallen op het terrein van het hoofdkantoor van KSG.

Ten behoeve van het ontwerp zijn draaicirkelstudies verricht, waaruit is gebleken dat voldaan wordt aan de normen. Om sluipverkeer door de in aanbouw zijnde wijk te voorkomen en een veilig kiss & ride circuit voor de toekomstige school te realiseren, zal vanaf de ingang van het parkeerterrein achter het hoofdkantoor in beginsel de rijrichting van noord naar zuid zijn. Tweerichtingsverkeer ten behoeve van een tweede toegangspoort blijft wel een mogelijkheid. Het huidig voorgestelde wegprofiel, waarvan een ontwerp aan KSG op een eerder moment ter beschikking is gesteld en dat geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan, kan op een later moment op tweerichtingsverkeer worden aangepast. Het bestemmingsplan biedt hier qua afmeting van de rijbaan naar de ingang van het parkeerterrein achter het hoofdkantoor, voldoende ruimte voor.

Overigens omvatten de tekeningen die door KSG in concept zijn aangeleverd voor het onderzoek naar de mogelijkheden om de parkeermogelijkheden achter op het terrein uit

	<p>te breiden, een wegbreedte die vrijwel overeenkomt met het nu beoogde profiel, zoals blijkt uit onderstaande uitsnede.</p>  <p><i>Archicon, 4 juni 2018</i></p>	
<p>3. Daarnaast voorzag dat gemeentelijk plan in een ruime afstand tussen het kantoor en de openbare weg, hetgeen wenselijk wordt geacht vanuit het oogpunt van beveiliging. Ook de parkeerfaciliteiten langs de nieuwe toegangsweg in het ontwerpplan waren in eerdere ontwerpen niet aanwezig. Dit is eveneens een aandachtspunt in het kader van beveiliging.</p>	<p>Zoals ook in het vorige punt is aangehaald, is er geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid een inspraakreactie in te dienen op het ontwerp van de Ontwikkelingsvisie, terwijl deze mogelijkheid wel is geboden. Dat houdt in dat het stedenbouwkundig ontwerp is gebaseerd op ruimtelijke kwaliteit en een gezonde en veilige woon- en leefomgeving. Dat heeft een positief gevolg voor de veiligheid rondom het hoofdkantoor; in ieder geval in de toekomst, als het volledige Scheldekwartier is gerealiseerd, is sprake van een toename aan sociale controle. Nu het aspect 'beveiliging' in relatie tot de aan te leggen weg niet nader is beargumenteerd, menen wij dat bedoeld wordt dat de afstand van het hoofdkantoor tot de weg de mogelijkheid schept om op eenvoudige wijze het terrein te betreden. Opgemerkt wordt dat de situatie niet wezenlijk wijzigt, het terrein kan nu ook vanaf De Willem Ruysstraat worden benaderd. Het ligt in de rede dat er, als het bedrijf zich op dit punt zorgen maakt om de veiligheid, door hen maatregelen worden getroffen. Dit vormt geen reden het ontwerp bestemmingsplan op dit punt te wijzigen.</p> <p>Het ontwerp bestemmingsplan kent een bestemming Verkeer ter plaatse van de bedoelde weg, waarbinnen parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Het ontwerp bestemmingsplan voorziet niet in een ontwerp van het profiel van de weg met daar langs gelegen parkeerplaatsen. Bezwaren gericht tegen het ontwerp van de weg passen niet in de onderhavige procedure.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>
<p>4. In de aanloop naar een definitief plan is afgesproken dat een tijdelijk plan, met de onder punt 3 genoemde draaicirkel/lus, zou worden gehanteerd. Deze lus vervalt in onderhavig plan, ook is geen gelijkwaardige aansluiting op het terrein voorzien. KSG is dan ook van mening dat in het plan te weinig rekening wordt gehouden met de gemaakte afspraken over de bereikbaarheid van het kantoor. Verzocht wordt om het plan op dit punt te herzien of de ontsluitingsweg uit het bestemmingsplan te laten.</p>	<p>Niet is aangegeven wat een gelijkwaardige aansluiting zou zijn vanuit het oogpunt van KSG. Een draaicirkel/lus zoals aangebracht in de tijdelijke situatie vraagt (te) veel ruimte en heeft daarnaast (te) veel invloed op de geluidsbelasting van de te bouwen woningen die, overeenkomstig de Ontwikkelingsvisie 2016, geprojecteerd zijn aan de oostzijde van de nieuw aan te leggen weg. De nieuwe situatie zal voor de bestuurders van vrachtwagens die ter plaatse moeten laden en/of lossen, wijzigen, maar het profiel van de weg is voldoende breed om het vrachtverkeer, dat bij het hoofdkantoor moet zijn, te faciliteren. Zoals eerder opgemerkt zijn hiertoe draaicirkelstudies verricht.</p> <p>De afspraken over bereikbaarheid voorzien op geen enkele wijze in het behoud van de bestaande situatie. Er is zelfs nadrukkelijk op gewezen dat dit een <u>tijdelijke</u> oplossing zou zijn. Het definitieve (stedenbouwkundige) plan is met de Ontwikkelingsvisie 2016 vastgesteld. Het voorstel van KSG houdt in dat een deel van dit plan niet gerealiseerd kan worden vanwege het vereiste ruimtebeslag voor een draaicirkel/lus. Zoals hiervoor is overwogen is een dergelijke inbreuk op de ruimtelijke kwaliteit en de grondexploitatie niet</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>

	noodzakelijk, nu de ontsluiting van het kantoor voldoende gewaarborgd is.	
<p>5. Voor het kunnen parkeren van circa 300 auto's op het terrein, alsmede het bevoorraden van het kantoor is een andere inrichting nodig dan in het ontwerp bestemmingsplan is voorzien. Dit heeft betrekking op de ligging en breedte van de weg, de rijrichting en een tweede toegangspoort. Verzocht wordt het plan zo aan te passen dat de realisatie van een parkeervoorziening op het eigen terrein mogelijk blijft. Uit de bijlagen wordt door KSG opgemaakt dat rekening wordt gehouden met slechts 1 toegang tot het parkeerterrein. Bovendien suggereert de pijl op de tekening tevens éénrichtingverkeer na de toegang tot het parkeerterrein. Naar de mening van KSG zijn twee toegangen en tweerichtingsverkeer noodzakelijk. Het lijkt immers niet wenselijk de toegang tot het kantoor via de woonwijk te laten verlopen.</p>	<p>Zoals onder punt 2 reeds gemotiveerd is weergegeven, staat onderhavig plan er als zodanig niet aan in de weg op enig moment een parkeervoorziening op het eigen terrein van KSG aan te leggen. De afstand tussen de nieuw te bouwen woningen en het perceel van KSG is voldoende groot, de verkeersbestemming maakt de aanleg van een voldoende brede weg mogelijk.</p> <p>Ook blijft, ondanks het nieuw ontstane hoogteverschil tussen het bedrijfsterrein en het openbaargebied, i.c. 1.50 meter, de aanleg van een tweede ingang aan het einde van het terrein technisch mogelijk, bijvoorbeeld door middel van een afrit naar het huidige maaiveld of een oprit naar een mogelijk te realiseren parkeergarage. Ook de bouw van een parkeergarage blijft na uitvoering van de weg technisch mogelijk.</p> <p>Of deze vanuit andere gezichtspunten, waaronder onder meer worden begrepen de milieuhygiënische uitgangspunten, afhandeling van de vervoersbewegingen, welstand en stedenbouw, het woon- en leefklimaat in de omgeving etc., feitelijk gebouwd kan worden, zal moeten blijken. Omdat hiertoe, naast het beschikbaar komen van een (schets)ontwerp, onder meer, diverse onderzoek moeten worden uitgevoerd, is onderhavig bestemmingsplan hiervoor niet het aangewezen kader.</p> <p>Voor wat betreft de overwegingen ten aanzien van de rijrichting wordt eveneens verwezen naar punt 2.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>
<p>6. Bij de actualisatie van het akoestisch rapport is de ontsluiting van de woonwijk vanaf De Willem Ruysstraat berekend (Bijlage 4, pag. 2). Hierbij is geen rekening gehouden met de mogelijkheid van een parkeervoorziening achter het kantoor voor circa 300 auto's. Onduidelijk is welke gevolgen dit heeft voor de in het bestemmingsplan opgenomen ontsluitingsweg en de vast te stellen hogere waarden. Verzocht wordt inzichtelijk te maken dat de weg geschikt is als ontsluitingsweg voor een parkeervoorziening, dan wel de weg uit het bestemmingsplan te laten.</p>	<p>Het onderzoek waar in de zienswijze naar wordt verwezen heeft alleen betrekking op wegverkeerslawaaai. De door KSG aangehaalde verkeersbewegingen van en naar de inrichting maken daarvan geen onderdeel uit. Verkeersbewegingen van en naar een inrichting maken onderdeel uit van een onderzoek naar industrielawaai. Een dergelijk onderzoek is voor dit bestemmingsplan niet nodig, nu zich binnen de richtafstanden zoals die zijn opgenomen in de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG geen nieuwe gevoelige bestemmingen bevinden.</p> <p>Om in de toekomst te kunnen beoordelen of de beoogde plannen van KSG voor de parkeervoorziening doorgang kunnen vinden, is een onderzoek naar (onder meer) industrielawaai wél nodig.</p> <p>Bij het onderzoek naar wegverkeerslawaaai is, ter hoogte van het kantoor van KSG, uitgegaan van een weg met een maximum snelheid van 30km/uur. Hiervoor kan vanuit de Wet geluidhinder geen hogere grenswaarde worden verleend. Wel gelden vanuit het Bouwbesluit eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van woningen. In het besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen moet worden voldaan aan een maximale binnenwaarde van 33 dB.</p> <p>Voor wat betreft de geschiktheid van de weg, wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan geen inrichtingsontwerp omvat. Het betreft slechts de toekenning van een bestemming</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>

	<p>Verkeer, welke bestemming de mogelijkheid biedt de weg aan te leggen, maar ook bijv. fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen etc. De breedte van circa 11,5 meter biedt voldoende ruimte om de verkeersafwikkeling vanuit het bedrijf te voorzien, inclusief een mogelijk in de toekomst te realiseren parkeervoorziening.</p>	
<p>7. Voor de Scheldewijk wordt naar de mening van KSG een lage parkeernorm gehanteerd. Verzocht wordt welke maatregelen de gemeente voorstaat als de betreffende norm tot parkeerproblemen leidt op het huidige openbare parkeerterrein, waarvan KSG, in afwachting van een definitieve parkeervoorziening, gebruik maakt. Ook om deze reden ziet KSG graag in het bestemmingsplan geborgd dat een parkeervoorziening op eigen terrein kan worden gerealiseerd.</p>	<p>Voor de Scheldewijk wordt aangesloten bij de norm als opgenomen in het Paraplubestemmingsplan parkeernormering. Hierbij wordt volgens de geldende normen op eigen terrein geparkeerd en wordt bezoekersparkeren in de openbare ruimte rondom de projecten voorzien. Gelet op de ligging van het plangebied ten opzichte van het kantoor van KSG en het beperkte aantal van 235 woningen dat met dit bestemmingsplan wordt toegevoegd, is een onevenredige druk op de openbare parkeervoorzieningen ten zuiden van De Willem Ruijsstraat, waar KSG gebruik van maakt, niet te verwachten. Immers, alleen voor het bezoekersparkeren wordt gebruik gemaakt van de openbare ruimte. Hiervoor worden nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Het bewonersparkeren vindt binnen de bouwvlakken plaats. Hierbij wordt opgemerkt dat KSG voor andere projecten in ontwikkeling binnen het Scheldekwardier, waaronder de Ketelmakerij, deze bezwaren niet naar voren heeft gebracht, terwijl deze gelet op hun ligging, eerder gebruik zullen maken van dezelfde plaatsen als KSG.</p> <p>De verwachting is dat, op het moment dat de met dit bestemmingsplan beoogde woningen allemaal zijn gerealiseerd en bewoond, ook een besluit is genomen over het behoud van de Machinefabriek en de wijze waarop het parkeren aan deze zijde van het Scheldekwardier wordt voorzien. Bovendien zal de grootste parkeervraag vanuit de woningen in de avonduren zijn en vanuit KSG tijdens kantooruren. Een groot deel van de openbare parkeerplaatsen ten zuiden van De Willem Ruijsstraat zal dan ook, hoewel ze gelet op de ligging voor dit bestemmingsplan niet relevant zullen zijn, geschikt zijn voor dubbelgebruik.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>
<p>8. Uit de plannen blijkt dat de omgeving rondom het hoofdkantoor circa 1,5 meter hoger komt te liggen. In het herziene rioleringsplan dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan is een waterscheiding geprojecteerd op grote afstand van het kantoor. De uitvoering lijkt af te wijken van het vast te stellen bestemmingsplan. Verzocht wordt om aan te geven of de uitvoering in overeenstemming is met het ontwerp bestemmingsplan en welke maatregelen worden voorzien om overlast en schade van grond- en regenwater te voorkomen.</p>	<p>Het bestemmingsplan bepaalt niet de uitvoering van aspecten als riolering etc. Het rioleringsplan maakt onderdeel uit van de watertoets, waarin is vastgelegd hoe wordt omgegaan met 'water' in dit bestemmingsplan. De watertoets is veel breder dan alleen het rioleringsplan. Dat bij de uitwerking afwijking van het rioleringsplan noodzakelijk is gebleken, heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan omdat er geen gevolgen zijn voor de waterhuishouding in het gebied.</p> <p>Ten behoeve van het overbruggen van het hoogteverschil wordt tussen het perceel van KSG en de nieuwe Scheldewijk een keerwand langs het huidige hekwerk gerealiseerd. Deze komt op de erfgrans vanaf de poort in één lijn naar de hoekpaal bij het fietsenhok. De keerwand neemt, vanaf de schuifpoort, in hoogte toe van +0.40 meter naar +1.50 meter.</p> <p>Ten behoeve van het voorkomen van wateroverlast wordt de eerdergenoemde keerwand voorzien van EPDM, als extra zekerheid voor waterdichtheid. Dit betreft de</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan</p>

	<p>binnenzijde van de keerwand (zijde plangebied). De keerwand wordt op hoogte afgezaagd en voorzien van een stalen U profiel.</p> <p>De eindsituatie nabij de huidige fietsenstalling is zichtbaar in onderstaande schets.</p>	
<p>9. In het bestemmingsplan wordt niets vermeld over het transport van gevaarlijke stoffen zoals bijvoorbeeld zuurstof en propaan. Verzocht wordt aan te geven hoe de locatie Koningsweg 2 toegankelijk gehouden wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals zuurstof en propaan.</p>	<p>Evenals een groot deel van de Zeeuwse gemeenten heeft de gemeente Vlissingen in 2018 besloten om (binnen de kaders van de Wvg en het ADR) alle wegen vrij te geven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit houdt in dat er geen specifieke wegen meer zijn aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waaronder zuurstof en propaan. Transporteurs van gevaarlijke stoffen kunnen dan binnen die wettelijke kaders hun eigen route bepalen. In de wetgeving is wel opgenomen dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk moet worden vermeden. Het transport is alleen dan toegestaan als het niet anders kan omdat het afleverpunt in de bebouwde kom ligt. De transporteurs dienen dan wel de kortste route te nemen. Op de door KSG bedoelde transporten heeft de ontwikkeling van Scheldewijk-Noord geen invloed.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.</p>

<p><b>Zienswijze 2 – Provincie Zeeland</b></p> <p>1. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 heeft ook gevolgen voor onderhavig bestemmingsplannen. Als gevolg van de uitspraak moeten bestemmingsplannen voldoen aan de eisen van de Wet Natuurbescherming(Wnb). Bij de voorbereiding daarvan dient daarom beoordeeld te worden of de met het bestemmingsplan mogelijk te maken ontwikkelingen significant negatieve effecten wat betreft stikstofbelasting zouden kunnen hebben op een Natura 2000-gebied. Bij nieuwe bestemmingsplannen die in procedure worden gebracht dient door middel van een voortoets (ecologisch onderzoek) te worden beoordeeld of als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen relevante stikstofdeposities kunnen optreden ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.</p> <p>De provincie heeft geconstateerd dat de uitvoerbaarheid van het ontwerpplan niet is aangetoond nu het plan geen voortoets inzake stikstofdeposities bevat die voldoet aan de hierboven omschreven inhoud en evenmin kan beoordeeld worden of er sprake is van omstandigheden die leiden tot het maken van een passende beoordeling en milieueffectrapport. Dit betekent dat evenmin kan worden beoordeeld of sprake is van overeenstemming met de relevante natuurregelgeving en of de provincie als terzake bevoegd gezag toestemming ingevolge de Wnb kan verlenen. Omdat op dit moment dat inzicht ontbreekt kan vanuit het oogpunt van coördinatie vanwege de samenloop met de provinciale bevoegdheden uit de Wnb en hun</p>	<p>Na de publicatie van de nieuwe Aeriusscalculator, op 16 september 2019, is een berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt een geringe toename van de stikstofdepositie. Ter plaatse van de stikstofgevoelige habitats waar met de Aeriusscalculator een bijdrage wordt berekend, is sprake van depositieruimte. Naar aanleiding hiervan heeft overleg plaatsgevonden tussen gemeente en provincie. De geringe extra depositie die plaatsvindt in de 'gebruiksfase' nadat de woningen zijn gebouwd, leidt niet tot effecten op de nabijgelegen natuurgebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie nu de Kritische DepositieWaarde voor die gebieden nog niet zijn bereikt.</p>	<p>Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld.</p>
--	--	--

verantwoordelijkheid op dit vlak niet ingestemd worden met een planologische ontwikkeling waarbij niet is aangetoond dat wordt voldaan aan de relevante natuurwetgeving.		
--	--	--