

Bijlage II: Nota van beantwoording zienswijzen

naar aanleiding van het ontwerp "TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt" en ontwerp- beeldkwaliteitsplan, Alphen aan den Rijn

Gemeente Alphen aan den Rijn
Team Ontwikkeling Leefomgeving
Versie 2025

Behoort bij besluit van de raad der gemeente
Alphen aan den Rijn, van 11 december 2025, nr 3491724
De griffier,

HOOFSTUK 1 INLEIDING

1.1 Inleiding

Om de ontwikkeling Euromarkt en Einsteinweg mogelijk te maken is het nodig om het omgevingsplan te wijzigen en voor de Euromarkt een vernieuwd kader voor beeldkwaliteit en welstand vast te stellen. Inmiddels zijn hiertoe een ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt” en een ontwerp Beeldkwaliteitsplan opgesteld met de daarbij behorende onderzoeken en documenten, waarmee de procedure is gestart. Een kennisgeving van het voornemen is gepubliceerd op 24 oktober 2024. Het college heeft op 17 december 2024 besloten om medewerking te verlenen aan het ontwerp “TAM- omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt” en het ontwerp- beeldkwaliteitsplan.

1.2 Zienswijzen

Het ‘ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt” en het ontwerp Beeldkwaliteitsplan Euromarkt hebben vanaf 23 januari 2025 tot en met 5 maart 2025 ter inzage gelegen. Het ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt” met overige relevante stukken- is gedurende de periode van terinzagelegging digitaal raadpleegbaar geweest op de website omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart en in analoge versie op het gemeentehuis. Iedereen is daarbij in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van het ontwerp – mondeling, schriftelijk of via een e-formulier een zienswijze in te dienen. Gedurende de termijn van terinzagelegging van het ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt” en het ‘ontwerp Beeldkwaliteitsplan Euromarkt’ zijn 9 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn samengevat, voor de volledige tekst wordt verwezen naar de inhoud van de ingekomen zienswijzen.

Inspreekregels van de gemeenteraad

In 2024 heeft de Commissie RED nieuwe insprekeregels aangenomen, met de mogelijkheid voor het organiseren van een hoorzitting. Dit is aan alle gemeenteraadsleden op 18 maart 2025 voorgelegd. Geen van de raadsleden heeft aangegeven behoefte te hebben aan een hoorzitting (reactie was mogelijk t/m 26 maart).

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ontvangen.

1.3. Algemene Verordening Persoonsgegevens

In deze Nota beantwoording zienswijzen zijn de NAW-gegevens (naam, adres, woonplaats) van indieners van de zienswijzen weggelaten. Dit weglaten, de 'anonymiseringsverplichting', vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (AVG). Daarin is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen zijn. Dit geldt niet voor ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (bijvoorbeeld een BV of een vof) en voor personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure. De NAW-gegevens van de indieners zijn wel bekend bij de gemeente. Wel valt uit de Nota beantwoording zienswijzen te herleiden op welke locatie de zienswijze betrekking heeft. Dit heeft er mee te maken dat de locatie benodigd is voor een goede beantwoording van de zienswijze en het daarmee samenhangende af te wegen belang.

HOOFDSTUK 2 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.1 Algemene thema's met reactie

In de ontvangen zienswijzen komen een aantal vergelijkbare thema's terug. In dit hoofdstuk worden deze thema's behandeld. Per thema worden de bezwaren (vetgedrukt) uiteengezet, is per thema een reactie opgenomen en aangegeven of dit leidt tot aanpassingen.

A. Te veel woningen op een relatief klein stukje grond is niet realistisch. Te weinig groen en speelvoorzieningen.

Benadrukt wordt door omwonenden dat er geen weerstand is tegen bouwplannen. Echter 700 woningen op een relatief klein stukje is niet realistisch. De kleine ruimte tussen de gebouwen wordt gebruikt voor verkeer en parkeren.

Er is te weinig ruimte voor speelvoorzieningen, recreëren en groen.

Reactie

Het plangebied Euromarkt is gelegen nabij de stationsomgeving en binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Zoals o.a. in de Omgevingsvisie is opgenomen, wordt een milieu voorgestaan met ruimte voor wonen, werken en onderwijs in een hoog stedelijke omgeving ('de intense stad'). In deze visie wordt er nadrukkelijk gezocht naar mogelijkheden om binnenstedelijke verdichting vorm te geven. De Euromarkt leent zich derhalve bij uitstek voor het benutten van verdichtingskansen en transformatiemogelijkheden, om daarmee te kunnen voorzien in de vraag naar woningen in het woonmilieutype "binnenstedelijk wonen". Hierbij geldt, zoals in het "TAM omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt", dat een hogere bouwhoogte legitiem is wanneer dit bijvoorbeeld ten doel heeft belangrijke plekken in het stedelijk weefsel te accentueren. Dat is in dit gebied het geval. De Euromarkt is binnen de intensiveringsvisie aangewezen gelegen binnen de integrale ontwikkelingszone.

Intensiveringsvisie

In de integrale ontwikkelzone is sprake van 3 'plusgebieden', waarin een grotere bouwhoogte onderzocht kan worden tot maximaal 15 bouwlagen. Daarnaast is er ruimte voor hoogbouw-iconen met een nog grotere hoogte, als beelddrager voor specifieke betekenisvolle plekken in de stad. Buiten de intensiveringszones zijn losse solitaire hoogteaccenten mogelijk bij (potentiële) stadsinvalswegen. Zij accentueren daarmee de entree tot de stad; bij wijze van 'poort' tot de stad. Ook deze dienen een hoge icoonwaarde te hebben. In blok D worden twee torens gesitueerd, met hoogtes van respectievelijk 36 en 54 meter. De hoogste toren overschrijdt daarmee de grens van 15 lagen. Deze toren kan worden beschouwd als een stedenbouwkundig icoon: een markant oriëntatiepunt dat de ruimtelijke structuur van het gebied versterkt. De

hoogte is noodzakelijk om een duidelijke hiërarchie tussen de verschillende bouwhoogtes te creëren en zo de stedenbouwkundige compositie te articuleren. Bovendien draagt de toren bij aan de identiteit van dit stedelijke fragment: door zijn compactheid en architectonische kwaliteit geeft hij het gebied een nieuw gezicht en vergroot hij de herkenbaarheid van de stad.

In de uitwerking van het plan is nadrukkelijk rekening gehouden met de inpassing in de (ruimtelijke) omgeving en de karakteristieken daarvan. De hoge dichtheid van het bouwprogramma heeft geleid tot een efficiënt ontwerp van de openbare ruimte.

De verdeling van het programma over vier blokken resulteert in een strategische spreiding van de parkeerplaatsen. Deze worden ondergebracht in gesloten parkeergarages en deels in de openbare ruimte. De vier belangrijkste straten of assen worden zo groen mogelijk ingericht. Eén daarvan, tussen blok C en blok D, wordt een autovrij voetgangersgebied dat een aantrekkelijke ontmoetingsplek voor de hele buurt zal vormen. Een zogeheten 'leefstraat', waarin ook ruimte is voor een speelvoorziening.

Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om een 'ommetje' te lopen door de openbare ruimte in het plangebied in verbinding te brengen met het naastgelegen groengebied van de Molenwetering. Ook de overige straten bieden voldoende en aantrekkelijke ruimte voor voetgangers. Bij de parkeergarage naast het Da Vinci-gebouw is rekening gehouden met mogelijke overlast, zoals rijgeluiden, koplampen en dichtslaaende deuren. In de regels is vastgelegd dat conform de Nota van Uitgangspunten zowel in het publieke als private terrein sprake moet zijn van vergroening.

Participatie

Er is in ruime mate met de VVE Da Vinci gesproken. Hun belangen hebben bijgedragen aan de wijze van uitwerking van het plan tot op heden. Er heeft overigens met alle VVE's participatie plaatsgevonden. Er is steeds, in maquettes, in afbeeldingen en tekeningen over de situatie en de mogelijkheden voor aanpassingen gecommuniceerd. Het resultaat is een gewogen optimum waarin vele belangen en overwegingen zo goed mogelijk en met zorg zijn verwerkt en teruggekoppeld.

Voor wat betreft bouwhoogtes en posities van hogere volumes hebben naar aanleiding van participatie wijzigingen plaatsgevonden. Zo is de ontwerphoogte van blok A3 verlaagd en zijn de blokken in kavel A, maar ook in C en D zo gepositioneerd en gedraaid dat de best mogelijke doorzichten overblijven bij de aantallen en volumes. Afstand en hoogte van beoogde toren A1 is in overleg verlaagd, verplaatst (afstand vergroot) en de gebouwdiepte beperkt voor extra afstand t.o.v. Da Vinci. Gebouwplattegrond van toren A1 is zodanig opgezet, mede op verzoek VVE, specifiek op verzoek van bewoners van de hoekbalkons, zodat de woonkamers geen direct zicht bieden op Da Vinci. De hoogste toren is naar kavel D verplaatst en door het opschuiven van toren A1 en het minder "dik" maken van toren A1 is de parkeergarage verder "weggeschoven" van Da Vinci. Het ontwerp van de nieuwe gebouwen sluit zorgvuldig aan op de bestaande bebouwing. Blok A en Da Vinci

vormen een eenheid. Hierin is de architectuur gezocht naar een passende symbiose tussen de organische en grafisch expressieve gevels van Da Vinci.

Door de nieuwe parkeernota 2025 is de bouwhoogte van de parkeergarage in blok A verlaagd van 18 meter naar 15 meter. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een zienswijze. Door architectuur van de Euromarkt wijzigt niet de unieke ovale bouwvorm van het Da Vinci-gebouw maar wordt versterkt door de strakke lijnen van de nieuwbouw. De contrastwerking zorgt voor een evenwichtig geheel binnen de totale ruimtelijke structuur. De toegang tot de parkeergarage en het laden en lossen bevindt zich tussen Blok A en D. Deze zone is met zorg ontworpen om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De openbare ruimte tussen Da Vinci en Blok A wordt met bomen in vakken 'vergroend'. Deze bomen zijn smal maar opgaand, welke de opgang, de hellingbaan Da Vinci, groener maakt en daarmee een verbetering t.o.v. de huidige situatie. Het plan biedt voldoende groen, speelvoorzieningen en past binnen de lijn van de Nota van uitgangpunten.

B. Verkeersveiligheid en parkeren.

Het plan zorgt voor een verkeerstoename. Er is nu al sprake van een verkeersonveilige en te drukke verkeerssituatie. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers van woningen/ supermarkt en medewerkers en personeel. De spoorwegovergang vormt een groot veiligheidsrisico zowel in de autonome groei als in de plansituatie.

Parkeren Euromarkt

Adviesbureau Goudappel B.V. (hierna: Goudappel) heeft een parkeeronderzoek uitgevoerd op basis van de gemeentelijke parkeernota 2020. Het parkeeronderzoek heeft als bijlage bij het ontwerp TAM- omgevingsplan ter inzage gelegen.

De gemeenteraad heeft op 10 juli 2025 het nieuwe parkeerbeleid 2025 vastgesteld en vervolgens bekend gemaakt. Op basis van de nieuwe parkeernota 2025 heeft het adviesbureau Goudappel B.V. een gewijzigde parkeerberekening opgesteld. Zonder de inzet van deelmobiliteit is de parkeerbalans reeds sluitend.

Het plan is verdeeld in 4 bouwblokken (A, B, C en D). De bouwblokken worden gefaseerd uitgevoerd. Blokken A, C en D krijgen een parkeergarage en deels zal op maaiveld worden geparkeerd.



Verdeling bouwblokken

- Blok A - 189 parkeerplaatsen (parkeergarage) en 187 parkeerplaatsen nodig (+2).
- Blok C - 137 parkeerplaatsen (parkeergarage) en 137 parkeerplaatsen nodig (+0).
- Blok D - 270 parkeerplaatsen (parkeergarage) en 262 parkeerplaatsen nodig (+8).
- Maaiveldparkeren - 207 parkeerplaatsen (parkeerterrein) en 195 nodig (+12)

In totaal bieden deze parkeervoorzieningen 803 autoparkeerplaatsen.

Onderzocht is wat het effect is van toepassing van deelmobiliteit in blok C. Hiervoor is een rekenkundige exercitie uitgevoerd, om inzicht te krijgen in de effecten op de parkeerbalans.

Dat houdt in dat 20% van de bewonersparkeerbehoefte (zonder de exclusief toegewezen parkeerplaatsen) is gereduceerd. Voor iedere vijf parkeerplaatsen minder wordt één deelauto teruggeplaatst. De deelauto's worden op het maaiveld geplaatst.

Met inzet van deelmobiliteit ziet de parkeerbalans er dan als volgt uit:

In blok A zijn 189 parkeerplaatsen beschikbaar en 187 parkeerplaatsen nodig (+2).

- In blok C zijn 137 parkeerplaatsen beschikbaar en 114 parkeerplaatsen nodig (+23).
- In blok D zijn 270 parkeerplaatsen beschikbaar en 262 parkeerplaatsen nodig (+8).
- Op maaiveld zijn 207 parkeerplaatsen beschikbaar en 201 parkeerplaatsen nodig (+6).

Door de inzet van deelauto's ontstaat ruimte in de parkeergarage van blok C. Ook op maaiveld zijn er voldoende parkeerplaatsens beschikbaar.

Om een goede verdeling van parkeerplaatsen te waarborgen is actieve sturing nodig op gebruik van de parkeerplaatsen. In paragraaf 3.4 van de parkeerbalans is toegelicht hoe sturing gegeven kan worden op het gebruik van de parkeerplaatsen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe bewoners, vaste gebruikers en bezoekers worden gestimuleerd om gebruik te maken van de gebouwde parkeervoorzieningen, zodat op maaiveld voldoende parkeerplaatsen over blijven voor de andere doelgroepen.

Fietsparkeren

Voor bewoners wordt het fietsparkeren opgelost door een combinatie van gemeenschappelijke fietsenstallingen (incl. collectieve berging) en individuele bergingen. Bezoekers en vaste gebruikers parkeren in de openbare ruimte en maken gebruik van dezelfde fietsparkeerplaatsen, waardoor dubbelgebruik mogelijk is.

Laden en Lossen

Het plan bevat vier woonblokken en daarom zijn er serviceplaatsen nodig. In de ontwerptekening zijn centraal in het gebied, nabij de entrees, de serviceplaatsen ingetekend in de openbare ruimte. Voor de bevoorrading van de bedrijven zijn ook laad-/losplekken ingetekend. Adviesbureau Alcedo B.V. (hierna: Alcedo) heeft een geluidonderzoek uitgevoerd met betrekking tot de nieuwe voorzieningen binnen het plangebied. Het laden en lossen zal in de toekomstige situatie t.o.v de bestaande situatie (ook laden en lossen) ter plaatse van de bestaande woningen niet zorgen voor een verslechtering van de geluidssituatie, en kan daarom aanvaardbaar worden bevonden. Het rapport van Alcedo is als bijlage 8 opgenomen bij de motivering van het plan.

In het ontwerpproces zal worden onderzocht of laden en lossen t.b.v. de supermarkt inpandig kan worden opgelost.



Inrichtingstekening

Parkeerplaatsen en laden en lossen

Verkeer

Voor de planontwikkeling Euromarkt is door Goudappel een verkeersrapport opgesteld. Het rapport van Goudappel concludeert dat door de autonome groei van het verkeer, mede door de toevoeging van vele woningen in de omgeving, de rotonde Den Uylsingel – Laan der Continenten in de toekomst (prognosejaar 2040) drukker wordt. De ontwikkeling van de Euromarkt levert geen significante bijdrage aan de knelpunten (ca. 7% qua bijdrage aan verkeersintensiteit t.h.v. de spoorwegovergang). Concreet houdt dit in dat in de spitsperiodes wachtrijen

ontstaan die gedurende de spitsperiode niet oplossen. In de daluren zijn er geen verkeersafwikkelingsproblemen. In de spitsuren ontstaat een veiligheidsrisico op de gelijkvloerse spoorwegovergang doordat wachtrijen voorbij de spoorwegovergang komen. De toename van het verkeer is uiteraard geconcentreerd op de in- en uitgangen van de Euromarkt en aansluitend op de Europalaan (+14%/ +5%) en Laan der Continenten (spoor, +7%). Op andere wegen is het planeffect gering: kleiner dan 6%. Op enige afstand neemt dit effect verder af en op de omliggende rijks- en provinciale wegen is nauwelijks een planeffect merkbaar (< 1%).

Lokaal verkeer zal tijdens de spitsen enige hinder ondervinden, zoals op de Pr. Bernhardlaan en Laan der Continenten. Dit is echter alleen op de piekmomenten van de dag, de rest van de dag en in het weekend is de doorstroming hier goed. De verminderde doorstroming op de route Pr. Bernhardlaan (vanaf oversteek Bospark) tot en met Europaplein wordt acceptabel geacht binnen het vigerende beleid (GVVP).

Naar aanleiding van het rapport van Goudappel heeft de gemeente DTV adviesbureau (hierna: DTV) opdracht gegeven vervolgonderzoek te doen naar het tracé Europaplein – Laan der Continenten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Het college heeft op 8 juli 2025 besloten om uitvoering te geven aan de veiligheidsmaatregel rond de spoorwegovergang conform het advies van ProRail. Verder is besloten om uitvoering te geven aan verkeersmaatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en fietsbereikbaarheid rondom het tracé Europalaan–Laan der Continenten en is de resthinder in de vorm van een verminderde doorstroming tijdens de spitsuren geaccepteerd. Ook is in verband met het bevorderen van een veilige aansluiting van het project Euromarkt op de omgeving besloten aanpassingen te doen aan de kruisingen Europalaan, de fietsaansluiting op het Weteringpad, het realiseren van een dubbelzijdig fietspad langs de noordzijde van de Europalaan. Deze maatregelen volgen direct uit de ontwikkeling van de Euromarkt en worden dan ook uit de ontwikkeling bekostigd.

Voor het waarborgen van de maatregelen is een voorwaardelijke verplichting, artikel 22a.105 opgenomen in de regels van het “TAM- Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt”. Die luidt als volgt:

Voorwaardelijke verplichting

Artikel 22a.105

Het gebruik van de gronden binnen het besluitgebied en ten behoeve van de functies zoals bedoeld in Paragraaf 22a. 3.1 is uitsluitend toegestaan, indien:

- a. uiterlijk 2028 bij de spoorwegovergang een dynamisch attentiebord met de tekst 'houd overweg vrij' voor het gemotoriseerd verkeer op de Laan der Continenten richting het Europaplein is gerealiseerd en als zodanig in stand wordt gehouden; en
- b. uiterlijk 2026 verduidelijking middels bebording en markering voor fietsers in de voorrang op 2 rotondes, te weten rotonde Laan der Continenten – dr. den Uylsingel en rotonde Europaplein, is gerealiseerd en als zodanig in stand wordt gehouden.

Waarborgen spoorwegveiligheid:

Op basis van het DTV-onderzoek worden maatregelen voorgesteld om de veiligheid rond het spoor te waarborgen door middel van een extra dynamisch filebord. De eindsituatie is dan een dynamisch filebord per richting met de oplichtende tekst: 'houd overweg vrij' (in noordelijke richting staat in huidige situatie al zo'n dynamisch bord). Deze aanduiding is informerend en effectief gebleken. Door deze maatregel uit te voeren wordt de veiligheid met betrekking tot de spoorwegovergang voldoende gewaarborgd. ProRail is akkoord met deze voorgestelde maatregel. Deze maatregel wordt gerealiseerd voor de ingebruikname van het eerste woningbouwblok.

Verbeteren verkeersveiligheid:

De volgende maatregelen zijn primair gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid in de omgeving van de Europalaan, Laan der Continenten en Euromarkt:

- Het aanpassen van de voorrangskruispunten Euromarkt–Europalaan, dit biedt meer ruimte voor afslaand verkeer en vermindert de kans op conflicten met doorgaand verkeer
- Het verplaatsen van 3 parkeervakken op de Euromarkt leidt tot een verbeterd zicht op kruisend fietsverkeer Europaplein;
- Het uitbuigen van de aansluiting Laan der Continenten – Euromarkt leidt tot meer zicht op kruisend fietsverkeer;
- Het verduidelijken van fietsers in de voorrang op 2 rotondes, te weten rotonde Laan der Continenten – dr. den Uylsingel en rotonde Europaplein, met bebording en markering heeft een signalerend effect voor gemotoriseerd verkeer.

Verbeteren fietsbereikbaarheid:

De volgende maatregelen zijn gericht op het vergroten van de mogelijkheden om de Euromarkt per fiets te bereiken:

- Het opwaarderen van het huidige fietspad langs de Europalaan naar een volwaardig tweerichtingenfietspad;
- Een nieuwe fietsverbinding wordt gerealiseerd van Euromarkt naar het Weteringpad.

Resthinder in de vorm van verminderde doorstroming accepteren:

Tijdens spitsuren blijft er stagnatie op het netwerk. Op het tracé Bospark tot en met Europalaan gaat dit om ca. 52 seconden extra reistijd tijdens het gemiddeld drukste spitsuur in 2040, dit wordt acceptabel geacht. In het vigerende verkeer- en vervoersbeleid (GVVP 2013/ Handreiking duurzame mobiliteit 2022) heeft langzaam verkeer primaat in het centrumgebied. Het vergroten van de verkeerscapaciteit heeft hier geen prioriteit; verkeer wordt verleid om andere routes te nemen dan via de centrumwegen. Grootschalige maatregelen, zoals alle rotondes opwaarderen naar turbo-rotondes of verkeerslichten geregelde kruispunten, impliceert een andere koers op structuurniveau die niet past binnen het huidige beleid. Het treffen van verkeersmaatregelen zijn uitvoeringsaspecten. Deze kunnen niet in het ruimtelijk plan worden opgenomen. Echter zijn deze verkeersmaatregelen voor het bereiken van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) noodzakelijk. Met het besluit van het college op 8 juli 2025 is besloten welke maatregelen te treffen en met de voorwaardelijke verplichting is geborgd dat de maatregelen uitgevoerd dienen te worden en in stand blijven.

2.2 Beantwoording zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de ingekomen zienswijzen puntsgewijs vermeld en zijn deze voorzien van een reactie. Omdat de zienswijzen 1, 6 en 9 nagenoeg gelijkloidend zijn, zijn deze deels bij punt 1 samengevat.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Conclusie
1	Indieners zienswijzen 1,6 en 9(3538872/ 3554898 en 3558589)		

A.	<p>De bouw zal leiden tot een toename van stikstofuitstoot door bouwactiviteiten en later in de gebruiksfasen zoals door verkeer en transport. Dat vormt een bedreiging voor de Natura 2000- gebieden. Het verzoek is om nader onderzoek naar de stikstofuitstoot en een heroverweging van de plannen uit te voeren indien blijkt dat Natura 2000-gebieden hierdoor schade ondervinden.</p>	<p>Ten behoeve van de ontwikkeling/ planprocedure is door het bureau IDDS een stikstofdepositieberekening uitgevoerd naar de effecten op beschermde gebieden.</p> <p>Deze berekening is opgenomen als bijlage 21 van de motivering van het TAM-omgevingsplan. Het projecteffect is berekend met behulp van de AERIUS Calculator versie oktober 2025. Hierbij is een berekening gemaakt voor de uitstoot van de bouwmachines en het verkeer in de sloop- en aanlegfase en het verkeer in de gebruiksfase. Op basis van de verschilberekening met behulp van intern salderen wordt geconcludeerd dat met toepassing van intern salderen geen toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden plaatsvindt.</p> <p>Aangezien uit de analyse blijkt dat het projecteffect niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr geldt geen vergunningsplicht volgens artikel 5.1, lid 1 Ow. Verder onderzoek is nu niet nodig.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat de uitvoerbaarheid van dit omgevingsplan in het kader van stikstof is aangetoond. Wanneer een omgevingsvergunning voor de technische bouwactiviteit aangevraagd wordt zal een nadere stikstofberekening uitgevoerd moeten worden om negatieve effecten op Natura-2000 gebieden uit te sluiten.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-Omgevingsplan</p>
B.	<p>Het project zal een aanzienlijke impact hebben op de logistiek en de verkeerssituatie rond de Euromarkt. De huidige infrastructuur in de omgeving kampt al met congestieproblemen vooral tijdens de spitsuren. De toename van het bouwverkeer tijdens de realisatie en het</p>	<p>Uit het verkeersonderzoek van Goudappel blijkt dat door de autonome groei het wegennetwerk drukker wordt. Echter blijkt ook uit de verkeersstudie van Goudappel dat de ontwikkeling Euromarkt geen significante bijdrage levert aan de knelpunten (7%). Buiten de spits is sprake van een goede doorstroming. Door de herontwikkeling van de Euromarkt zullen ook bedrijven vertrekken. Het bouwverkeer zal met name plaatsvinden buiten de spits. In het BLVC plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) zal de veiligheid voor bouwverkeer worden benoemd.</p> <p>Voor de overige beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.1 onder B van deze nota.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van TAM-Omgevingsplan</p>

	hogere verkeersvolume na afronding van project zullen deze problemen verder verergeren.		
C.	Belangrijke knelpunten zijn onder andere de toegankelijkheid van omliggende wijken, belemmering van lokale bedrijven en de parkeerdruk. Het verzoek is om een uitgebreid verkeers- parkeerplan op te stellen en openbaar te maken. De oude norm is gehanteerd. Er is onvoldoende parkeergelegenheid. Het aantal geplande parkeerplaatsen van 543 met de geplande bouw van 700 woningen is ontoereikend daarbij ontbreekt nog de parkeerplaatsen voor de supermarkt.	<p>Door Goudappel zijn uitgebreide verkeer- en parkeeronderzoeken opgesteld voor de lokaties Euromarkt en Einsteinweg. Bij de motivering van het "TAM omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt" zijn de bijlagen met betrekking tot de onderzoeken verkeer- en parkeren bijgevoegd. Het betreffen de bijlagen 4, 5 en 6. De verkeersonderzoeken (uitgevoerd door Goudappel) zijn openbaar beschikbaar en ook gedeeld bij de stukken. Daarin zijn de vigerende normen gehanteerd voor de verkeersgeneratie en voor de parkeerplaatsen. Door het gewijzigde gemeentelijke parkeerbeleid 2025 heeft Goudappel een nieuwe parkeerberekeningen gemaakt.</p> <p>Beide supermarkten zijn in de berekeningen van de parkeerbehoefte opgenomen. Uit de parkeerberekening blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Voor de overige beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.1 onder B van deze nota.</p>	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM- Omgevingsplan.
D.	Door de jaren is veel gebouwd. Er komen totaal nog 1300 woningen bij, de Euromarkt 733 woningen, Zuidpoolsingel 257 woningen, Bospark 135 woningen en de Dr. Sacharovlaan met 190 woningen.	Dee autonome groei van het verkeer heeft het grootste aandeel. Uit het voor de herontwikkeling van de Euromarkt uitgevoerde verkeersonderzoek (inclusief de nieuwe dienstregeling) volgt dat de herontwikkeling van de Euromarkt hier geen significante bijdrage aanlevert. In de spits is filevorming niet te voorkomen. Het leidt echter niet tot onoverkomelijke netwerkproblemen. Buiten de spitsen is de verkeersafwikkeling goed. Zoals uit de beantwoording in paragraaf 2.1 onder B van deze nota volgt, wordt de verminderde doorstroming in de spits acceptabel	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM- Omgevingsplan

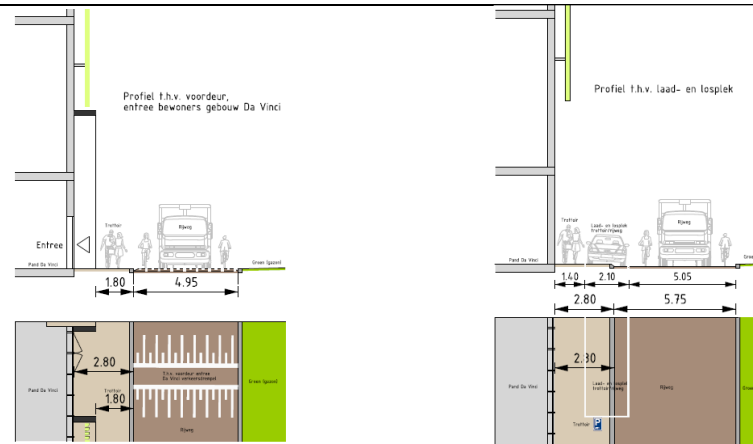
	<p>De treinen rijden twee keer zoveel, waardoor de wachttijden en files alleen maar zullen toenemen. Uit een recent verkeersonderzoek blijkt dat het verkeer in de omgeving al significant vastloopt. De overlast is zodanig dat lange wachttijden en files dagelijkse kost zijn. Door de komst van de woningen zal de situatie verslechteren.</p>	<p>geacht. Wel dient de verkeersveiligheid te worden geborgd. Om die reden wordt in 2026 ten behoeve van de verkeersveiligheid voor fietsers de voorrangssituatie op de rotondes Dr. Den Uylsingel en Europaplein verduidelijkt. Daarnaast wordt de spoorwegveiligheid geborgd door een extra dynamisch bebording toe te voegen. Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar antwoord hieronder op E.</p>	
E.	<p>Uit het rapport van Goudappel blijkt dat de spoorwegovergang een groot veiligheidsrisico vormt in de autonome als in de plansituatie. Maatregelen zijn per direct nodig. Gezien de ernst van de situatie is het van essentieel belang dat de infrastructuur voor de aanvang van de bouw wordt aangepast om de verkeersveiligheid en doorstroming te waarborgen. Het aantal aanrijdingen, voornamelijk met fietsers, op de diverse rotondes, neemt de laatste jaren alleen maar toe. Daarnaast zijn er grote zorgen over de bereikbaarheid voor</p>	<p>De veiligheid ter hoogte van de spoorwegovergang zal geborgd worden door aanvullende maatregelen. Aan beide zijden van het spoor komt een goed zichtbaar dynamisch attentiebord, ook wel een filebak genoemd die het verkeer bij een naderende blokkade van de overgang hierop attendeert om deze vrij te houden. Deze maatregelen zijn door spoorbeheerder ProRail akkoord bevonden. Daarnaast worden de volgende algemene veiligheidsmaatregelen genomen om de veiligheid op rotondes te verbeteren: de voorrang van het fietsverkeer in twee richtingen zal met borden en markering beter ondersteund worden. In de regels van het "TAM- Omgevingsplan hoofdstuk 22a Euromarkt" is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Voor de overige beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.1 onder B van deze nota.</p> <p>De hulpdiensten zijn nauw betrokken bij ontwikkeling Euromarkt. Zij delen de zorg van de indiener niet op de wijze zoals verwoord. De wettelijke aanrijdtijden blijven van toepassing en haalbaar.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM- Omgevingsplan</p>

	<p>zowel de bewoners als voor de hulpdiensten. Wij willen de garantie en toezegging dat hulpdiensten het gebied en ons complex snel en veilig kunnen bereiken in geval van nood.</p>		
E.	<p>De geluidsoverlast die ontstaat door het heien van de funderingen voor de nieuwe woningen is onacceptabel. Er zal veel en zwaar heiwerk nodig zijn. Dat heeft nadelige gevolgen op de woonkwaliteit en kan ook leiden tot gezondheidsklachten door langdurige blootstelling aan dergelijke geluiden. Het verzoek is om te zorgen voor boorwerkzaamheden in plaats van heien zodat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt blijft. Mocht worden gekozen voor heien is het verzoek om de SBR – richtlijnen van de overheid te volgen en een onafhankelijk bedrijf te vragen om vast te stellen groot de geluidsoverlast is van het heien. Verzoek is ook 1 aanspreekpunt.</p>	<p>De exacte heimethode is nog niet bekend en wordt na verder grondonderzoek bepaald voor het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met geluid en trillingen, middels o.a. een trillingsanalyse. Voorafgaand aan de heiwerkzaamheden wordt bij de aangrenzende panden de huidige staat opgenomen. Voor de uitvoering wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, communicatie) opgesteld.</p> <p>Ook de routes voor sloop- en bouwverkeer worden gemonitord. De informatie is m.n. gebaseerd op de zogenaamde BLVC-plannen die bouwbedrijven moeten maken voor de projecten in het gebied. De projectontwikkelaar moet bij de aanvraag om een omgevingsvergunning een BLVC-plan indienen. Het doel van een BLVC-plan is het onderzoeken, beschrijven en in kaart brengen van maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig, efficiënt slopen en bouwen en het handhaven van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie van de directe omgeving. Hinder en overlast is gedurende de duur van het project echter niet te voorkomen. In het BLVC-plan worden bouwroutes en maatregelen beschreven die de overlast en hinder zoveel mogelijk beperken.</p> <p>Het “TAM Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt” betreft de vaststelling van een ruimtelijke keuze. Trillinghinder, als gevolg van de bouwwerkzaamheden, heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-Omgevingsplan</p>

		Tot slot wordt gevolg gegeven aan de vraag voor 1 aanspreekpunt tijdens de werkzaamheden.	
F.	Door trillingen kan schade worden toegebracht aan de panden in de directe omgeving. Het verzoek is om door een onafhankelijk bedrijf een nulmeting te laten uitvoeren. Daarnaast dient de gemeente voor een duidelijke regeling voor schadeherstel van aantoonbare schade als gevolg van de sloop- en bouwactiviteiten.	<p>Het "TAM Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt" betreft de vaststelling van een ruimtelijke keuze. Trillinghinder, als gevolg van de bouwwerkzaamheden, heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan.</p> <p>De aannemer dient schade te voorkomen. In beginsel geldt dat de aannemer de schade die wordt geleden dient te vergoeden en moet voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt. Aan een omgevingsvergunning kunnen in dat kader voorschriften worden verbonden. Daarnaast bevat het Besluit bouwwerken leefomgeving regels die van toepassing zijn in de uitvoeringsfase, waaronder regels met betrekking tot de bouwveiligheid. Voordat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden, wordt er een gecertificeerd expertise bureau ingeschakeld door de aannemer om de risico's ten aanzien van de (bouw)werkzaamheden, voor de omgeving in beeld te brengen. Daarop wordt een 'plan van aanpak monitoring' gemaakt, welke over het algemeen bestaat uit een buitenopname van de openbare ruimte en een binnen- en buitenopname van de belendende panden binnen een bepaalde straal van de werkzaamheden. Gedurende de bouwwerkzaamheden worden omwonenden voortdurend op de hoogte gehouden van de werkzaamheden. Er is geen aanleiding op voorhand te veronderstellen dat sprake is van een onaanvaardbaar risico bij de realisatie van het plan. Het opstellen van een bouwveiligheidsplan/ BLVC plan wordt als voorwaarde in de omgevingsvergunning opgenomen.</p>	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-Omgevingsplan
G.	Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte. De gemeente stelt dat er meer gebruik gemaakt moet worden van de	Er is sprake van een sluitende parkeerbalans. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is een standaard werkwijze gebruikt. De locatie en de functies bepalen welke norm van toepassing is. Daarbij worden functies die blijven en nieuwe functies berekend. Daaruit volgt de bruto parkeerbehoefte. In de parkeerberekening is rekening gehouden met de bestaande functies. Door de	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van

<p>fiets en de bewoners niet afhankelijk zijn van eigen autobezit. Deze stelling wordt totaal niet meer cijfers en onderzoek onderbouwd. De berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm is nog steeds onduidelijk. In de parkeerberekening is gebruik gemaakt van dubbelgebruik. Het is onduidelijk hoe deze berekeningen tot stand zijn gekomen. Het lijken aannames.</p> <p>Op het parkeerterreinen voor de Gamma en het parkeerterrein bij de Aldi en andere winkels wordt op dit moment geparkeerd. Er is geen reactie waar deze voertuigen na de uitvoering van de bouwplannen zullen parkeren. Het gaat hier om mensen die hun auto parkeren en vervolgens met de trein of die richting het centrum gaan. Het verzoek aan de Gemeente Alphen aan den Rijn is om een second opinion te laten</p>	<p>verschillende functies is er gerekend met uitwisselbaarheid en dubbelgebruik. Er is gerekend met de standaard aanwezigheidspercentages van het CROW. Deze cijfers zijn ook opgenomen in de geldende Parkeernota 2025. Ter verduidelijking waar de parkeerplaatsen komen is een inrichtingstekening opgesteld. Voor de overige beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.1 onder B van deze nota. De inrichtingstekening is als bijlage 25 toegevoegd aan het "TAM- Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt". Er doen zich geen redenen voor, voor het vragen van een second opinion.</p>	<p>het TAM- Omgevingsplan</p>
--	---	-------------------------------

	<p>uitvoeren. Er zal niet alleen gekeken moeten worden naar het aantal benodigde parkeerplaatsen maar ook naar de huidige parkeersituatie.</p>		
H.	<p>De weg om het Da Vinci gebouw voor de bevoorrading is een grote zorg. De weg is te smal voor vrachtwagens en er is geen voetpad. Dit vormt een groot veiligheidsrisico. De ondergrond is niet geschikt voor zwaar verkeer. Het verzoek is om de weg voor de bevoorrading te heroverwegen en te onderzoeken of een alternatieve locatie niet beter geschikt is.</p>	<p>De zogenoemde Zuidlandroute wordt al gebruikt door vrachtverkeer. Voor de bevoorrading van de supermarkt zullen maximaal 4 vrachtwagens in de dagperiode rijden.</p> <p>De intensiteit van het huidige verkeer is laag. De afwikkeling van de overige (huidige) bevoorrading, circa 4 vrachtwagens zal ook via de Zuidlandroute rijden. Wij begrijpen de zorg van de bewoners en mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze is opnieuw naar het wegontwerp gekeken.</p> <p>Uit aanvullende rijcurvesimulaties is gebleken dat de weg een ruimer opgezet profiel dient te krijgen om passeren van tweerichtingsfietsverkeer en eenrichtingsvrachtverkeer veilig te kunnen laten plaatsvinden. Het wegontwerp is daarop aangepast, c.q. geoptimaliseerd. Het rapport is als bijlage 30 bij de motivering opgenomen.</p> <p>De huidige situatie is ingericht als woonerf, maar zal worden heringericht als 30 km/uur-weg, een vrij liggend trottoir en een rijweg voor gemotoriseerd verkeer komt. De breedte van de rijweg wordt 4,95 meter passend bij toekomstig gebruik. Ter hoogte van de laad-/losmogelijkheid krijgt het wegprofiel een breedte tot 5,75 meter.</p> <p>In het ontwerp zijn snelheidsremmende maatregelen (drempels) ter hoogte van de entrees opgenomen om de snelheid op deze plekken zo laag mogelijk te houden.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM Omgevingsplan.</p>



Naar aanleiding van onderzoek zal de ondergrond/fundering van Zuidland geschikt worden gemaakt om de belasting door het verkeer (met name het vrachtverkeer) op te kunnen vangen.


Trottoir

De totale breedte van het trottoir varieert. Ter hoogte van de puntsgewijze vernauwing bij de voordeuren van het Da Vinci gebouw is het trottoir minimaal 1,80 meter.

Ter hoogte van het laden en lossen is er een versmald trottoir aanwezig van 1,20 meter, hetgeen past binnen de richtlijnen (CROW-ASVV).

Er is voldoende manoeuvreerruimte, dat geldt ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking of voetgangers met zware bagage of een kinderwagen. De inrichting biedt een veilige loopmogelijkheid voor diverse doelgroepen.

De contouren passen binnen de grenzen van het TAM- Omgevingsplan.

		<p>Een alternatieve rijroute is overwogen. In de alternatieve variant zou het expeditie verkeer tussen Blok A en het Da Vinci gebouw door en bij Molenwetering moeten keren, om daarna dezelfde route terug te nemen.</p>  <p>De alternatieve variant heeft meer nadelen en gevolgen dan de Zuidlandroute. Deze alternatieve variant zorgt voor fragmentatie van de twee paden langs de (Molenwetering)route. Een deel moet aangepast worden in profiel, terwijl het andere deel ongewijzigd blijft. Daarnaast leidt het (achteruit) manoeuvreren tot een grotere risico op ongevallen t.o.v. de Zuidlandroute. Deze variant leidt tot aanzienlijk ook meer achteruitrij-piepjes dan de Zuidlandroute. De conclusie kan worden getrokken dat de Zuidlandroute goed is onderzocht en verkeerskundig, zeker qua verkeersveiligheid, beter scoort dan de alternatieve route.</p>	
I.	Er zijn zorgen over de geluidsoverlast die zal ontstaan	Door Alcedo is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek richt zich op de nieuwe parkeergarages, de nieuwe supermarkt en de eventuele terugkeer van de	Dit punt van de zienswijze geeft

	<p>door de bevoorrading van de supermarkt. Het verzoek is om voorzieningen te treffen. Het voorstel is om afspraken te maken over bevoorrading en over dat er gebruik moet worden gemaakt van elektrische vrachtwagens en een voorziening voor winkelwagentjes.</p>	<p>aanwezige Aldi. Doel van het onderzoek is het bepalen en beoordelen van de geluidsniveaus ten gevolge van de parkeergarages en de supermarkten ter plaatse van de bestaande en nieuwe woningen. Voor de bevoorrading zullen maximaal 4 vrachtwagens in de dagperiode naar de supermarkten rijden. Voor de vrachtwagens van de nieuwe supermarkt zijn 3 varianten met verschillende rijroutes doorgerekend. Variant 1 is met een maximaal geluidniveau van 83 dB het meest gunstig voor de nieuwe woningen zonder dat ter plaatse van de bestaande appartementen boven meubelboulevard Da Vinci het geluidniveau veel hoger is dan 75 dB(A). Het maximale geluidniveau bedraagt bij de bestaande appartementen in de dagperiode ten hoogste 77 dB(A) vanwege het aandrijfgeluid van de transportmiddelen. Deze variant wordt doorgevoerd. De hoge geluidsniveaus vinden alleen in de dagperiode plaats en voor een beperkte tijd. Voor de dagperiode is geen waarde voor het maximale geluidniveau opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving en de VNG. Omdat de geluidsniveaus hoger zijn dan 75 dB(A) kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschriften hier wel nadere eisen voor stellen. De nieuwe woningen kunnen nog worden voorzien van extra geluidwering. De geluidwering van de bestaande woningen dient tenminste 27 dB te bedragen om in de woningen aan een binnenniveau van 55 dB(A) te voldoen.</p> <p>De woningen van Da Vinci zijn uit 2007 toen gold het Bouwbesluit 2003. Wat betreft de geluidwering van de gevel is daar het volgende gesteld:</p> <div data-bbox="734 1109 1400 1157" style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>Artikel 3.2 [Regeling vervallen per 01-07-2012]</p> </div> <p>1 Een uitwendige scheidingsconstructie van een gebruiksfunctie die gevoelig is voor industrie-, weg- of railverkeerslawaai, die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht, heeft een volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering, die niet kleiner is dan het verschil tussen de volgens de <u>Wet geluidhinder</u> bepaalde geluidsbelasting van die scheidingsconstructie en de grenswaarde voor het geluidsniveau in het verblijfsgebied als aangegeven in tabel 3.1, met een minimum van 20 dB(A).</p>	<p>aanleiding tot aanpassing van het TAM Omgevingsplan</p>
--	---	---	--

		<p>het volgende gesteld: “De geluidwering van de bestaande woningen dient tenminste 22 dB te bedragen om in de woningen aan een binnenniveau van 55 dB(A) te voldoen. Gezien het bouwjaar 2007 kan worden aangenomen dat de geluidwering ruim 20 dB bedraagt.</p> <p>Voor de woningen is destijds een hogere waarde verleend, dit betekent dat de gevelwering hoger is dan de minimale eis van 20 dB(A).</p>	
J.	<p>De omgeving van het bouwterrein zal jaren behoorlijke overlast ervaren. Het is de taak van de gemeente om te voorkomen dat al deze activiteiten ernstige geluidsoverlast veroorzaken. Duidelijke afspraken moet gemaakt worden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Het voorstel is om de werktijden te beperken bij voorkeur tussen 8 uur en 17 uur en geen werkzaamheden op feestdagen en in het weekend. Verder het voorstel om zoveel mogelijke geluidsproducties te minimaliseren.</p>	<p>Voor het voorkomen van ernstige geluidsoverlast door bouwwerkzaamheden, zijn algemene rijksregels opgesteld. De algemene rijksregels voor geluid bij bouwwerkzaamheden gaan over tijdstippen van bouwen en het geluidsniveau door de werkzaamheden. Bouwwerkzaamheden mogen alleen plaatsvinden op werkdagen en op zaterdag tussen 7.00 en 19.00 uur (artikel 7.17, lid 1 Besluit bouwwerken leefomgeving (voorheen Bouwbesluit), hierna; Bbl) De dagwaarde van het geluid door de bouwwerkzaamheden bepaalt de maximale duur van die werkzaamheden. Hoe hoger het geluidsniveau op de gevel van een woonfunctie hoe korter de maximale blootstellingsduur (artikel 7.17, lid 2 Bbl). Hieraan zal moeten worden voldaan.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>
K.	<p>In de plannen wordt gesproken over 40% sociale huurwoningen. In de 40% is ook het YTCA meegerekend. De 150 kamers</p>	<p>In de planregels wordt geborgd dat tenminste 30 % van het maximaal aantal woningen, sociale huurwoningen dienen te zijn. In de motivering van het plan wordt toegelicht op welke wijze aan deze regel wordt voldaan. De gemeente ziet de woningen, zorgwoningen en het YTCA als sociale huurwoningen.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing</p>

	vallen niet onder sociale huurwoningen. Volgens de overheid moet de ruimte minimaal 40 m2 bedragen en dient minimaal 1 slaapkamer te bevatten. Er wordt geen 40% gehaald maar 25%.	Er geldt geen definitie van sociale huur vanuit Rijksoverheid waarin het minimale aantal m2 aan gebruiksoppervlak en/of het minimum aantal slaapkamers is opgenomen. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL) is voor zowel bestaande bouw (artikel 3.5.1. Verblijfsgebied en verblijfsruimte) als nieuwbouw (artikel 4.5.2. Verblijfsgebied en verblijfsruimte) een ondergrens vastgesteld ten aanzien van de verblijfsruimte. Dit is echter een algemeen geldende norm voor iedere woning en betreft 10m2 en 11m2 per woning. Het vastleggen van een minimumaantal vierkante meters van een sociale huurwoning ligt bij de gemeente. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft geen minimale gebruiksoppervlaktes vastgelegd voor de woningbouwcategorie sociale huur.	van het TAM-omgevingsplan
L.	Er zal sprake zijn van waardevermindering van de appartementen	Afdeling 15.1 van de Omgevingswet ("Ow") bevat specifieke regels voor nadeelcompensatie. Deze afdeling is een aanvulling op de algemene nadeelcompensatieregeling uit titel 4.5 van de Awb. Nadeelcompensatie kan op grond van afdeling 15.1 Ow alleen worden verkregen voor zover de schade is veroorzaakt door een besluit of een maatregel die op de lijst van artikel 15.1 lid 1 Ow staat. Dit betekent dat wanneer schade wordt veroorzaakt door een op grond van de Omgevingswet genomen besluit en dit besluit zoals het wijzigen van het Omgevingsplan niet op de lijst van artikel 15.1 lid 1 Ow staat, géén nadeelcompensatie kan worden verkregen. Noch op grond van de Omgevingswet, noch langs een andere weg (bijvoorbeeld die van titel 4.5 Awb). Het staat verzoeker vrij na de verleende omgevingsvergunning(en) een verzoek tot nadeelcompensatie in te dienen.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
M.	In het concept omgevingsplan is weinig terug te vinden m.b.t. klimaatadaptief bouwen. Er worden geen concrete maatregelen genomen zodat het door de gemeente convenant	Door de gemeente Alphen aan den Rijn is het Convenant Klimaatadaptief Bouwen ondertekend. In het kader van het Convenant zijn praktische eisen en principes opgesteld voor klimaatadaptieve gebiedsontwikkeling en reconstructies, waarbij weerbaarheid tegen klimaatextremen centraal staat. De focus ligt op het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte, bodemdaling, en het bevorderen van biodiversiteit. Deze principes zijn vastgelegd in de Leidraad	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	wordt nageleefd en gewaarborgd in de plannen.	Klimaatadaptief Bouwen 2.0 (Bouw adaptief, z.j.). Voor de Euromarkt is een ontwerpkader voor een integraal duurzaam ontwikkeling opgesteld. Met dat kader hebben zowel de ontwikkelaars als de Gemeente Alphen aan den Rijn een lokaal instrument om afwegingen te nemen bij hun ambities passen. Het ontwerpkader is als bijlage bij de (addendum) anterieure exploitatie overeenkomst worden opgenomen. Een aantal concrete maatregelen uit het ontwerpkader worden als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van het "Tam- Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt". Door het privaot- en publiekrechtelijk vastleggen zijn de maatregelen geborgd en kunnen worden nageleefd bij de verdere uitwerking van de omgevingsvergunningen. De toelichting en regels worden aangepast.	
2.	Indiener zienswijze 2 Pro Rail (3539345)		
A.	De beoogde ontwikkelingen conform het Ontwerp TAM- Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt en het Ontwerp- beeldkwaliteitsplan Euromarkt kunnen leiden tot een toename van verkeer bij de overweg Laan der Continenten vanwege de rotondes aan weerszijde van de overweg. Conform de Beleidsagenda Spoor 2020-2025 dient uw gemeente als initiatiefnemer middels een risicoanalyse overwogen aan te	DTV heeft een rapport opgesteld voor de te treffen maatregelen. Het advies is om bij het spoor een dynamische filebak aan te leggen. Deze dynamische filebak zal de gemeente als wegbeheerder aanschaffen en plaatsen. Voor deze werkzaamheid is op grond van artikel 9.31 sub b Besluit activiteiten leefomgeving, een vergunning nodig omdat er een object > 1 meter binnen de overwegzone en zichtruit geplaatst wordt. Deze vergunningaanvraag voor 'bouwen en objecten' bij een hoofdspoor zal de gemeente aanvragen via de website van het Omgevingsloket. Hiermee wordt voldaan aan de Beleidsagenda Spoor 2020-2025. ProRail heeft aangegeven akkoord te gaan met het treffen van deze maatregel. Voor de overige beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.1 onder B van deze nota.	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM- omgevingsplan

	geven hoe een eventuele risicotoename op deze overweg beheerst en gecompenseerd wordt.		
B.	ProRail merkt in dit kader op dat deze percelen – zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail – niet mogen worden gebruikt. Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige (uitbreidings) plannen. De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. ProRail verzoekt u tevens alle percelen van ProRail	Een deel van de bevoorradingsroute ligt op gronden van ProRail. Dit valt onder het perceel waarover al een gebruiksovereenkomst is met NS Vastgoed 2006. De toestemming om de weg te verbreden (onder de bestaande overeenkomst) is mondeling besproken en zal worden aangevraagd.	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	te voorzien van de activiteit Spoorwegdoeleinden of Railverkeer. Bestaande rechten op percelen van derden ten behoeve van bereikbaarheid van ProRail assets dienen behouden te blijven.		
3	Indiener zienswijze 3 Tennet (3547068)		
A.	Op de verbeelding ontbreekt de belemmerde strook van het tracé van de aanwezige ondergrondse hoogspanningsverbinding AP-GD150. In het onderliggende Omgevingsplan Alphen Stad is de aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding opgenomen in de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanning. De minimale breedte van deze strook bedraagt 3 meter vanaf de buitenste kabel. Het verzoek is om de belemmerde strook van deze kabelverbinding op de verbeelding aan te geven en hier de bestemming Leiding–Hoogspanning aan toe te kennen. Verder het verzoek om	De betreffende belemmeringenstrook wordt zoals voorgesteld aangepast. De betreffende belemmeringenstrook wordt voorzien van een gebiedsaanduiding ‘overige zone- hoogspanning ondergronds’, met een vergunningplicht en bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> <i>a. het bouwen van bouwwerken;</i> <i>b. het aanleggen van oppervlakteverhardingen;</i> <i>c. het aanleggen van watergangen en –partijen;</i> <i>d. het wijzigen van het maaiveldniveau;</i> <i>e. het aanbrengen van diepwortelende beplanting;</i> <i>f. het leggen van kabels en leidingen; en</i> <i>g. het indrijven van voorwerpen.</i> <p><i>Deze paragraaf is niet van toepassing op het uitvoeren van een werk, niet zijnde een bouwwerk, of werkzaamheid, als het gaat om:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a. werken of werkzaamheden die worden verricht door of namens de leidingbeheerder in het kader van het behouden van de staat en werking van de buisleiding; en</i> <i>b. graafwerkzaamheden, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten.</i> 	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	<p>in de planregels rekening te houden met de belemmerde strook van de hoogspanningsverbinding AP-GD150 en deze expliciet te nemen. Met het opnemen van deze regels wordt gewaarborgd dat het hoogspanningstransportnet voldoende wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie.</p>	<p>Tennet heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de wijziging.</p>	
B.	<p>Indiener vraagt aanvullende aandacht voor de 'Staalkaart Tennet'. De staalkaart betreft een handreiking om gemeentelijke ambities in samenhang met ambities op het gebied van energievoorzieningen bij elkaar te brengen in het Omgevingsplan. Indiener nodigt de gemeente uit om gebruik te maken van de Staalkaart bij het opstellen van een Omgevingsplan en samen met de gemeente mee te denken in</p>	<p>De gemeente dankt indiener voor het attenderen op de Staalkaart. De Staalkaart zal bij de doorwerking in het omgevingsplan verdere uitwerking kunnen vinden. De gemeente waardeert de constructieve opstelling en maakt graag gebruik van de expertise van indiener om mee te denken in het op duurzame wijze opnemen van het hoogspanningsnet in het Omgevingsplan.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>

	het op duurzame wijze opnemen van het hoogspanningsnet in Omgevingsplannen.		
4.	Zienswijze 4 Provincie Zuid Holland (3557894)		
A.	Artikel 22a.37, eerste lid van de regels zou geïnterpreteerd kunnen worden als exact 25% van het maximaal aantal woningen. Naar ons oordeel zou dat minimaal of tenminste 25% moeten zijn. We verzoeken u dan ook om aan deze regel het woord 'minimaal' of 'tenminste' toe te voegen. Liever zien we nog dat hier minimaal of tenminste 30% of zelfs 40% komt te staan, voorsortierend op het percentage sociale huur dat nu voor de Euromarkt is opgenomen in het binnenkort door GS vast te stellen regionale woningbouwprogramma.	De gemeente en ontwikkelaar achten het beide van groot belang om het percentage sociaal te verhogen naar 30%. Hiermee wordt voldaan aan het provinciaal-en gemeentelijk beleid. In de regels zal een wijziging worden doorgevoerd. Van de 700 woningen moet minimaal 30% in het sociale segment vallen. Deze afspraak is tevens vastgelegd in een addendum op de huidige anterieure overeenkomst met initiatiefnemers	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
B.	Artikel 22a.37, tweede lid gaat uit van een instandhoudingstermijn van tenminste 20 jaar. Dit wijkt af van artikel 7.47a, eerst lid van de ZHOV, die	De instandhoudingstermijn genoemd in de regels, artikel 22a.37 voor wat betreft sociale huurwoningen zal worden gewijzigd van 20 jaar naar 25 jaar. Voor de middel dure woningen zal in de Anterieure overeenkomst conform de gemeentelijke woonvisie de instandhoudingstermijn van 20 jaar worden opgenomen. Hiermee wordt voldaan aan het provinciaal-en gemeentelijk beleid.	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	<p>uitgaat van een instandhoudingstermijn van minimaal 25 jaar. We verzoeken u om in de regels van het omgevingsplan de instandhoudingstermijn aan te passen naar tenminste 25 jaar.</p>		
C.	<p>Met de verplaatsing van de Gamma en de compensatie van 0,8 ha op bedrijventerrein Hoogwaard stemt u in. Het overzicht ontbreekt van welk deel van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid (in totaal 5,7ha) en welk deel van de wijzigingsbevoegdheid op het bedrijventerrein Hoogwaard al zijn ingevuld en hoe het overige deel van deze bevoegdheden ingevuld gaan worden op basis van de vervangingsvraag voor transformaties, zoals die zijn vastgelegd in de door GS vastgestelde regionale bedrijventerreinenstrategie. Naast de 0,8ha op het bedrijventerrein Molenwetering gaat het onder andere om een aantal hectares uit de</p>	<p>De Regionale bedrijventerreinenstrategie is op 8 oktober 2024 door Gedeputeerde Staten (GS) aanvaard. In deze Regionale bedrijvenstrategie staat de transformatie van het bedrijfsperceel op Molenwetering naar bouwmarkt op akkoord en GS heeft hiermee ingestemd. De verplaatsing van de Gamma past daarmee binnen de Regionale bedrijventerreinenstrategie en bijhorende afspraken. Voor de verplaatsing van de Gamma heeft de Adviescommissie detailhandel een positief advies gegeven. Het is niet relevant voor het TAM IMRO plan Euromarkt een volledig overzicht op te nemen. In een overleg d.d. 4 april 2025 tussen gemeente en provincie is afgesproken om de provincie te informeren middels het beschikbaar stellen van overzicht van de percelen die reeds zijn ingevuld.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>

	bestuursovereenkomst voor Gnephoek. Wij verzoeken u daarom om bij de vaststelling van het TAM-omgevingsplan hiervan een volledig overzicht op te nemen in de toelichting.		
D.	<p>In de regels ontbreekt een definitie van Bouwmarkt, zoals is opgenomen in bijlage I Begrippen van de ZHOV. Het verzoek is om deze definitie in de regels over te nemen, met eventueel een aanvullende regeling voor nevenassortiment zoals is opgenomen in artikel 7.49, lid 3 van de ZHOV.</p> <p>In de definitie van Bedrijf staat opgenomen dat "eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop c.q. levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met</p>	<p>In de begripsbepalingen, artikel 22a.2, zal een wijziging worden opgenomen m.b.t. een nevenassortiment, overeenkomstig artikel 7.49, lid 3 van de ZHOV:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. ten hoogste 20% van het netto-verkoopvloeroppervlakte met een maximum van 500 m² wordt voor de verkoop van het nevenassortiment gebruikt; en b. het nevenassortiment past bij het hoofdassortiment. <p>Het is voldoende duidelijk wat onder een bouwmarkt wordt verstaan en het sluit voldoende op de definitie van de ZHOV aan. De definitie van bouwmarkt nemen wij daarom niet op in de begrippenlijst.</p>	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	<p>de uitgeoefende handelingen". Deze definitie is ruimer dan artikel 7.49, lid 1, onder c, onder 1 van de ZHOV toelaat, namelijk alleen ondergeschikte detailhandel in ter plaatse vervaardigde goederen bij een productiebedrijf. We verzoeken u om de definitie in de regels zo aan te passen dat deze past binnen de reikwijdte van artikel 7.49, lid 1, onder c, onder 1 van de ZHOV.</p>		
E.	<p>Het advies van de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland geeft aan dat er onder voorwaarden ruimte is voor een tweede supermarkt op de Euromarkt. De locatie sluit niet aan op een bestaande winkelconcentratie, als bedoeld in artikel 7.48 lid 1. De vestiging van een tweede supermarkt is in beginsel daarom strijdig met de betreffende instructieregels.</p> <p>Omdat (1) de Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland het aannemelijk acht dat er voor het</p>	<p>Kwantitatieve als kwalitatieve versterking van het boodschappenaanbod in de wijk Kerk en Zanen is vanuit het algemeen belang van de inwoners gewenst. Het huidige aanbod van twee supermarkten is voor het aantal inwoners van de wijk Kerk en Zanen op dit moment zeer beperkt. De komende jaren zal deze behoefte nog verder groeien door de woningbouwontwikkelingen in de wijk, waaronder de Euromarkt. <i>Als niet in deze behoefte wordt voorzien, bestaat het risico dat inwoners naar andere winkelgebieden rijden om hun (week)boodschappen te doen. Dit heeft als effect dat het aantal verkeersbewegingen in Alphen aan den Rijn onnodig toeneemt. Toevoeging van supermarktaanbod in dit deel van Alphen aan den Rijn zorgt ook voor meer ruimtelijke spreiding van supermarkten in de kern Alphen aan den Rijn, en daarmee een compleet aanbod aan dagelijkse voorzieningen op aanvaardbare afstand.</i></p> <p>Idealiter zou de gewenste uitbreiding van het dagelijks voorzieningenniveau plaatsvinden binnen of direct grenzend aan winkelcentrum de Atlas. Gezien de huidige ruimtelijke situatie aldaar is dit echter niet realiseerbaar. De</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>

<p>boodschappenaanbod op het niveau van het primaire verzorgingsgebied uitbreidingsruimte bestaat, (2) hiervoor in of in directe aansluiting op het nabijgelegen wijkwinkelcentrum Atlas fysiek geen mogelijkheden zijn en (3) overige detailhandel op de Euromarkt in de regels wordt uitgesloten, kan het aannemelijk van een tweede supermarkt op de Euromarkt niet persé zal leiden tot een onevenredige zijn dat de vestiging van een tweede supermarkt op de Euromarkt niet per sé zal leiden tot een onevenredige afbreuk van de bedoeling van onze detailhandelsregels. Het voorstel is voldoende te beargumenteren de detailhandelsontwikkeling op de Euromarkt past binnen de kaders van het provinciaal detailhandelsbeleid en daarbij eventueel gebruik te maken van de balansregeling uit de ZHOV (artikel 7.86).</p>	<p>herontwikkeling van de Euromarkt biedt wel ruimtelijke kansen om deze versterking van het aanbod te faciliteren.</p> <p>Gezien de aantoonbare behoefte aan versterking van het dagelijks aanbod in de wijk, gebrek aan ruimtelijke mogelijkheden om dit bij het bestaande winkelgebied of elders in de wijk te faciliteren, en het gegeven dat sinds 2012 reeds een supermarkt op de Euromarkt is gevestigd, maakt de Gemeente gebruik van de zogenoemde balansregeling in artikel 7.86 van de ZHOV. Een tweede supermarkt op de Euromarkt zal niet leiden tot onevenredige afbreuk van de bedoeling van de regels zoals bedoeld in artikel 7.48 lid1 van de ZHOV. De bestaande supermarkt op de Euromarkt fungeert momenteel al als wijkwinkelvoorziening. Met de keuze voor de vestiging van een tweede supermarkt op dezelfde locatie wordt voortgebouwd op het bestaande functioneren van het gebied. Deze motivering zal worden opgenomen in de toelichting en het DPO-onderzoek behorend bij het "TAM- Omgevingsplan hoofdstuk 22a Euromarkt".</p>	
--	---	--

F.	<p>Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is in de instructieregels voor omgevingsplannen (hoofdstuk 7 ZHOV) een paragraaf toegevoegd met instructieregels in verband met de grondwaterkwaliteit (§7.3.5 ZHOV). We merken in ieder geval op dat grondwater als begrip niet voorkomt in de regels van hoofdstuk 22a van het TAM omgevingsplan, wellicht omdat elders in (het tijdelijk deel) van het omgevingsplan de grondwaterbescherming is gewaarborgd. We zien wel dat over bodem en grondwater betreffende onderzoeken zijn uitgevoerd en daarover ook conclusies zijn getrokken in de toelichting. Om er zeker van te zijn dat in dit plan de belangen van grondwaterbescherming, zoals is opgenomen in §7.3.5 van de ZHOV, voldoende zijn gewaarborgd, verzoeken wij u om bij vaststelling van het TAM-omgevingsplan aan te geven</p>	<p>De ZHOV bevat instructieregels voor de omgevingsplannen o.a. over grondwaterkwaliteit. De provincie heeft voorbeschermingsregels gesteld. Deze gelden in aanvulling op of in afwijking van de regels in het omgevingsplan. De regels worden opgenomen in het plan als subparagraaf, artikel 22a.3.2.4. Hiermee wordt voldaan aan de instructieregels uit §7.3.5 van de ZHOV.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>
----	---	---	---

	hoe het TAM-omgevingsplan voldoet aan de instructieregels uit §7.3.5 van de ZHOV.																	
5.	Zienswijze 5 OSO bestuur (3556359)																	
A.	In het plan is ruimte opgenomen voor senioren, maar hoe zeker is dit als de ontwikkelaar zijn plannen uitwerkt. Daarom moet volgens het OSO naast de genoemde 150 woningen voor Young Talent Centre Alphen eveneens een aantal betaalbare woningen voor senioren worden opgenomen.	<p>De ontwikkeling voorziet in een diversiteit van woningen voor de verschillende doelgroepen. De doelgroepen zijn niet vastgelegd in de regels van het "TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22a Euromarkt". In de planregels mogen personen buiten de beoogde doelgroep niet worden uitgesloten van gebruik. Dit zou namelijk leiden tot een niet ruimtelijk relevant onderscheid.</p> <p>Voorgaande neemt niet weg dat de behoefte aan huisvesting voor senioren ons bekend is en hebben het onder de aandacht gebracht van de ontwikkelaar.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijze heeft de ontwikkelaar in blok C 20 zorgwoningen toegevoegd. Verder zal 30% (zonder YTC) van de woningen in het sociale segment vallen. In de regels zal het begrip zorgwoning worden opgenomen en op de verbeelding een gebiedsaanduiding 'overige zone-zorgwoning' worden aangegeven.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Realisatie Bouwblokken A,C & D</th> <th>Totaal na realisatie Bouwblok B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sociale huurwoningen</td> <td>25%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Middeldure woningen</td> <td>20%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>Betaalbare koopwoningen</td> <td>15%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>Vrije sectorwoningen</td> <td>40%</td> <td>35%</td> </tr> </tbody> </table>		Realisatie Bouwblokken A,C & D	Totaal na realisatie Bouwblok B	Sociale huurwoningen	25%	30%	Middeldure woningen	20%	20%	Betaalbare koopwoningen	15%	15%	Vrije sectorwoningen	40%	35%	Dit punt van de zienswijze geeft deels aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
	Realisatie Bouwblokken A,C & D	Totaal na realisatie Bouwblok B																
Sociale huurwoningen	25%	30%																
Middeldure woningen	20%	20%																
Betaalbare koopwoningen	15%	15%																
Vrije sectorwoningen	40%	35%																

		20% middeldure woningen is uitwisselbaar voor goedkope koop. Daarnaast is in de anterieure overeenkomst vastgelegd dat partijen overeenkomen dat voor de doelgroepen starters en senioren toewijzingscriteria worden geformuleerd welke de exploitanten, dan wel hun rechtsopvolgers zullen hanteren bij de toewijzing van sociale en middeldure huurwoningen.	
6.	Zienswijze 6 beantwoording onder 1.		
7.	Zienswijze 7 (3556217)		
A.	De indiener van de zienswijze geeft aan dat hij door de wethouder RO is geschoffeerd en dat de wethouder de telefonische verbinding heeft verbroken. Tot op heden heeft hij ook geen reactie gekregen op een mail.	Er was een reactie op de email opgesteld d.d. 6 december 2023 maar abusievelijk is de reactie niet verzonden. Vanuit het kernteam Euromarkt is contact gezocht met de indiener van deze zienswijze. Naar aanleiding van de zienswijze is op 16 mei 2025 alsnog de reactie gestuurd en is de indiener uitgenodigd om de zienswijze toe te lichten. Hiervan is nog geen gebruik gemaakt.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
B.	Recht tegenover de woning komt een parkeergarage. Op circa 28 meter uit de gevel en 23 meter uit het terras gemeten. Hierdoor wijzigt het woongenot en wordt zoninstraling ontnomen. Er ontbreekt een plattegrondtekening met maatvoering waaruit de diverse rooilijnen duidelijk worden	Door de komst van de transformatie zal voor direct omwonende het uitzicht wijzigen. De zienswijze heeft aanleiding gegeven om de bouwhoogte van de parkeergarage te heroverwegen. Door een optimalisatie in de parkeergarage en de herberekening van de parkeerbehoefte op basis van de nieuwe Parkeernota 2025 kan de bouwhoogte met 3 meter worden verlaagd van 18 meter naar 15 meter. Concreet houdt dat voor de indiener in niet op een afstand 28 meter tegen een parkeergarage wordt aangekeken, maar dat het (uit) zicht wordt verruimd naar 55 meter. De bouwhoogte op de verbeelding zal worden aangepast.	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

		<p>Juridisch gezien bestaat er geen blijvend recht op vrij uitzicht. Hier is vaste jurisprudentie over van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. In de uitspraak van 24 augustus 2011 (ECLI:NL:RVS:2011:BR5649) wordt het volgende aangegeven ‘voorts dient er in een stedelijke omgeving rekening mee te worden gehouden dat woningen dicht bij elkaar gebouwd kunnen worden en bestaat geen blijvend recht op vrij uitzicht.</p> <p>O.a. In augustus 2025 is een bezonningsonderzoek uitgevoerd door het adviesbureau Actiflow B.V. Het bezonningsonderzoek is als bijlage 12 bij de motivering opgenomen.</p> <p>De resultaten tonen dat de realisatie van de nieuwbouw enkel invloed heeft op de woningen die in de directe nabijheid staan. De nieuwbouw heeft geen invloed op de bebouwing ten zuiden van de projectlocatie, evenals de gevels van de omliggende gebouwen die van de nieuwbouw zijn afgekeerd. De resultaten tonen dat de toekomstige ontwikkeling de grootste invloed heeft op het woongebouw “Noorderkeerkring” aan de westzijde van het plangebied. In de namiddag na 16:00 uur bereikt de schaduwval van de nieuwbouw het “Da Vinci”-complex te Zuidland 1 – 115 en de woningen te Euromarkt 23 – 85. Voor beide woongebouwen blijft de impact die de nieuwbouw heeft op de directe bezonning van de bestaande woningen gering. Er wordt ruimschoots voldaan de lichte TNO Norm.</p>	
C.	De woning heeft lang in de verkoop gestaan. Er is geen enkele geïnteresseerde die een bod heeft uitgebracht. Door de komst van de Euromarkt zal geen verbetering komen voor de verkoop van de woning.	Wanneer de indiener van mening is dat zijn/haar woning, als gevolg van voorliggend plan, in waarde vermindert en dus nadeelcompensatie ondervindt, bestaat de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure), een verzoek tot schade in te dienen de gemeente. Dit verzoek kan worden ingediend wanneer de omgevingsvergunning onherroepelijk is.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

D.	Het is onjuist dat er 700 woningen komen, er is sprake van 900 woningen. De Noorderkeerkring wordt vergeten met nog 180 woningen.	Voor de Noorderkeerkring is al enige tijd geleden het bestemmingsplan en omgevingsvergunning onherroepelijk geworden. Het project Noorderkeerkring maakt geen deel uit van de (her) ontwikkeling van de Euromarkt, zoals die is voorzien in voorliggende wijziging van het omgevingsplan.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
8.	Zienswijze 8 Hekkelman advocaten namens Aldi (3555990)		
A.	Er is onvoldoende onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling. Volgens ALDI zal van een goede en verkeersveilige afwikkeling geen sprake zijn. Uit het rapport van Goudappel blijkt dat is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten bij het bepalen van de verkeersgeneratie in de bestaande en nieuwe situatie. Dat geldt bijv. voor de carwash en de commerciële dienstverlening. Er is niet aangesloten bij de maximale mogelijkheden die het omgevingsplan biedt. De conclusie van Goudappel is simpelweg dat het plan leidt tot	<p>Door Goudappel is voor de Euromarkt een gedegen verkeersrapportage opgesteld. Het parkeeronderzoek is als bijlage 6 bij de motivering opgenomen. Wij delen de mening van ALDI dat sprake moet zijn van een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer. Hiertoe worden maatregelen genomen. Het college heeft op 8 juli 2025 besloten om een aantal veiligheidsmaatregelen te nemen. De maatregelen worden opgenomen bij de vaststelling van het plan en worden zodanig geborgd in de regels van het "TAM- Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt".</p> <p>Verzoeker is niet te volgen op het punt dat Goudappel is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. Voor de toekomstige situatie is geen sprake van een carwash. In tabel 2.1 en 2.2 in het Verkeersrapport Goudappel zijn de minimale en maximale verkeersgeneraties berekend op basis van CROW-kencijfers. In beide gevallen is gerekend met de gemiddelde waarden. Voor de huidige situatie is uitgegaan van de feitelijke situatie. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de maximale mogelijkheden die het "TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt" biedt. De ontwikkeling van de Euromarkt levert niet een significante bijdrage aan de knelpunten (ca. 7% qua bijdrage aan verkeersintensiteit t.h.v. de spoorwegovergang).</p>	Dit punt van de zienswijze geeft deels aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

een verslechtering van een (mede) als gevolg van de autonome groei verkeersgroei al overbelaste situatie. En daarmee wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de ALDI. Een slecht bereikbare supermarkt wordt door klanten immers niet bezocht.

Het plan maakt de Aldi zeker niet onbereikbaar. Uit het onderzoek blijkt dat het drukste uur qua verkeer tussen 08:00 – 09:00 en 16:30–17:30 uur is. Algemeen bekend is dat het drukste moment in een supermarkt op werkdagen vaak tussen 16.00 uur en 19.00 uur ligt en de rest van de bezoeken gedurende de dag plaatsvinden. De piekmomenten qua verkeer komen hier niet volledig mee overeen.

functie	ochtendspits			avondspits		
	drukste uur*	aankomst	vertrek	drukste uur*	aankomst	vertrek
wonen	8%	11%	89%	9%	80%	20%
supermarkt	2%	50%	50%	8%	50%	50%
detailhandel	5%	50%	50%	12%	50%	50%
bouwmarkt	5%	75%	25%	10%	50%	50%
carwash	2%	50%	50%	8%	50%	50%
comm. dienstverlening	10%	91%	9%	9%	10%	90%
Gezondheid/fysiotherapie	10%	70%	30%	8%	40%	60%

* Betreft percentage van etmaalintensiteiten.

Aldi heeft niet aangetoond dat sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor het individuele belang van de ALDI zwaarder zou moeten wegen dan in het algemene belang bij het benutten van verdichtingskansen en transformatiemogelijkheden, om daarmee te kunnen voorzien in de vraag naar woningen in het woonmilieutype “binnenstedelijk wonen”.

Daarnaast zal ALDI ook profiteren van het nieuwe pand en de opwaardering van de gehele omgeving waardoor het naar verwachting meer klanten trekt dan nu het geval is.

Ten overvloede wordt nog opgemerkt: dat de supermarkt te allen tijde voor laden/ lossen en parkeren van bezoekers bereikbaar blijft. Er zullen voldoende parkeerplaatsen

		beschikbaar blijven en dat de bezoeker tijdens de bouw de winkel veilig en ongehinderd kan bereiken.	
B.	ALDI is verder van oordeel dat onvoldoende is aangetoond dat in het plangebied in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien. Zo wordt er in dit onderzoek bijvoorbeeld ten onrechte vanuit gegaan dat alle te realiseren parkeerplaatsen te allen tijde voor alle doelgroepen beschikbaar zijn. Daarmee is ten onrechte uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Ook is ten onrechte uitgegaan van een onrealistische verdeling van gebruikers over de diverse parkeervoorzieningen. Het is immers logisch dat bijvoorbeeld bezoekers van de verschillende functies in de praktijk voornamelijk op maaiveld zullen parkeren. Die bezoekers zijn dan ook ten onrechte aan gebouwde	De parkeerbehoefte is per doelgroep en per blok gekoppeld aan een parkeeroplossing. Zie daarvoor tabel 3.4 op pagina 15 van het parkeeronderzoek. Om een goede verdeling te waarborgen is actieve sturing nodig op gebruik van de parkeerplaatsen. In paragraaf 3.4 van de parkeerbalans is toegelicht hoe sturing gegeven wordt op het gebruik van de parkeerplaatsen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe bewoners, vaste gebruikers en bezoekers worden gestimuleerd om gebruik te maken van de gebouwde parkeervoorzieningen, zodat op maaiveld voldoende parkeerplaatsen over blijven voor de andere doelgroepen.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	parkeervoorzieningen van de verschillende blokken 'gekoppeld'.		
C.	De bevindingen van Goudappel zijn ten onrechte gebaseerd op een gemiddelde week- en werkdag.	Deze zienswijze is verder niet onderbouwd.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
D.	Goudappel geeft aan dat er maatregelen getroffen moeten worden, deze zijn niet uitgewerkt laat staan geborgd.	Zie de beantwoording onder 2A.	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
E.	In het onderzoek wordt ten onrechte uitgegaan dat alle te realiseren parkeerplaatsen te alle tijden voor alle doelgroepen beschikbaar zijn. Daarmee is ten onrechte uitgegaan van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen.	Zie de beantwoording onder 1G.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
F.	Er is geen onderzoek gedaan naar het laden en lossen t.b.v de supermarkt. Uit het onderzoek van Alcedo volgt dat niet wordt voldaan aan de standaardwaarden uit het	Zie de beantwoording onder 2B v.w.b. laden en lossen. Mede naar aanleiding van de zienswijzen is subparagraaf 22a.5.1.5 "aandachtsgebied: geluid" heroverwogen. Alcedo heeft een geluidsonderzoek uitgevoerd met betrekking tot de nieuwe voorzieningen binnen het plangebied. Het geluidsonderzoek is als bijlage 8 bij de motivering opgenomen. Het laden en lossen zal in de toekomstige situatie ter	Dit punt van de zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	<p>Besluit kwaliteit leefomgeving in de dag-, avond- en nachtperiode. Maatregelen met hogere waarden zijn niet gewaarborgd in het ontwerp TAM plan. Daarmee is niet geborgd dat de bedrijfsvoering van ALDI onbelemmerd voortgezet kan worden. Tenslotte is ook de hogere geluidsisolatie vanwege de maximale geluidsniveaus van dichtslaande autoportieren niet geborgd zijn, Aldi benadrukt dat met de regeling in subparagraaf 22a.5.1.5. niet aan haar bezwaren tegemoet wordt gekomen.</p>	<p>plaats van de bestaande woningen niet zorgen voor een verslechtering van de geluidssituatie, en kan daarom aanvaardbaar worden bevonden. Het rapport van Alcedo is als bijlage opgenomen bij de motivering van het plan.</p> <p>Wij zijn het met verzoeker eens dat in het ontwerp "TAM-Omgevingsplan Hoofdstuk 22a Euromarkt" maatregelen met hogere waarden onvoldoende zijn gewaarborgd. Hiertoe zijn de regels, verbeelding en motivering aangepast.</p> <p>In subparagraaf 22a.5.1.5 aandachtsgebied: geluid activiteiten is onder andere een beoordelingsregel opgenomen. Een omgevingsvergunning kan alleen worden verleend als het geluid aanvaardbaar is. De waarden die gelden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en maximale geluidniveau zijn hier ook opgenomen.</p> <p>Er is een aanvullende planregel, artikel 22.a.102 opgenomen dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken wat betrekking heeft op een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied dient een rapport verstrekt te worden.</p> <p>In dit rapport dient aangetoond te worden of aan de waarden voldaan wordt en welke maatregelen, indien nodig, getroffen zullen worden.</p> <p>Hiermee is geborgd dat voldaan wordt aan de geldende waarden. De dichtslaande autoportieren maken onderdeel uit van het maximale geluidniveau.</p>	
G.	<p>Er bestaat in het verzorgingsgebied geen behoefte aan een 2e supermarkt. Hierdoor is het plan in strijd met artikel 5.129g van</p>	<p>Vanuit het DPO (ladderonderzoek) ontstaat in de stad Alphen aan den Rijn 6.641 m² wvo uitbreidingsruimte in 2035. In winkelcentrum De Aarhof wordt voorgesorteerd op toevoeging van een supermarkt van 1.300 m² wvo. Dit is terug te vinden in de vastgestelde toelichting voor 'Bestemmingsplan Winkelcentrum de Aarhof' van BRO van mei 2024. Verdere harde plancapaciteit dan genoemd is ons</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing</p>

	<p>het Bkl. In het rapport is voorbij gegaan aan de harde plancapaciteit. Bij het betrekken van de harde plancapaciteit zou de conclusie moet zijn dat er geen uitbreidingsruimte bestaat voor een extra supermarkt.</p>	<p>niet bekend. Na toevoeging van een supermarkt in De Aarhof blijft voor 2035 nog ca. 5.300 m² wvo indicatieve uitbreidingsruimte voor supermarkten aanwezig in de stad Alphen aan den Rijn.</p> <p>In het verzorgingsgebied en daarmee het onderzoeksgebied voor de Ladderonderbouw ontstaat richting 2035, onder andere door woningbouw op Euromarkt, 1.879 m² wvo uitbreidingsruimte. Binnen het onderzoeksgebied is ons buiten het initiatief geen harde plancapaciteit voor supermarktmeters bekend. Daarmee concluderen we dat binnen de voor ladderonderbouwingen geldende 10-jaarstermijn voldoende kwantitatieve uitbreidingsruimte aanwezig is binnen het onderzoeksgebied om een extra supermarkt te motiveren.</p> <p>ALDI meent dat ‘ten onrechte geconcludeerd wordt dat er in het verzorgingsgebied kwantitatief en kwalitatief behoefte bestaat’, zonder dat hier een recent oordeelkundig onderzoek aan ten grondslag ligt. De conclusie van ALDI is niet onderbouwd en zij geven enkel aan dat ‘onder andere door het niet betrekken van harde plancapaciteit in het DPO geen kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan een tweede supermarkt’ is.</p> <p>Dat Sweco middels de Ladderonderbouw een onderbouwd advies over de effecten en kwantitatieve en kwalitatieve behoefte naar een extra supermarkt heeft opgesteld blijkt tevens uit het feit dat de Adviescommissie Detailhandel Zuid- Holland in december 2024, mede op basis van het advies van Sweco, een formeel positief advies heeft uitgegeven voor de komst van een tweede supermarkt op Euromarkt.</p> <p>ALDI is gesitueerd op de Euromarkt en meent dat voorbij wordt gegaan aan de effecten op de supermarkt (Hoogvliet) in Atlas en het winkelcentrum Atlas als geheel. Daarbij heeft ALDI geen argumenten of zienswijze aangedragen met</p>	<p>van het TAM-omgevingsplan</p>
--	--	---	----------------------------------

	<p>Door een 2e supermarkt zal de omzet dalen. De bestaande supermarkt zal de dupe worden. Er wordt door de Adviescommissie Detailhandel Zuid Holland terecht geconstateerd, ten onrechte</p>	<p>betrekking tot hun eigen toekomstperspectief door de komst van een tweede supermarkt op Euromarkt, terwijl zij notabene op Euromarkt gevestigd zijn.</p> <p>Daarnaast trekt ALDI, zoals in het vorige punt aangegeven, zonder enige oordeelkundige onderbouwing de conclusie dat de bestaande supermarkt (Hoogvliet) in winkelcentrum Atlas de dupe zal worden van een tweede supermarkt op de Euromarkt. Daarbij insinueert ALDI dat het mogelijk tot een vertrek van deze supermarkt zou kunnen leiden.</p> <p>Dit zijn beide niet-onderbouwde stellingen, waarbij het tegendeel juist door Sweco in de Ladderonderbouwing is beargumenteerd.</p> <p>Zoals gesteld in paragraaf 3.1 van de Ladderonderbouwing 'Effecten op bestaande structuur' verwachten we dat het omzeteffect van de realisatie van de tweede supermarkt op de Euromarkt zich zal spreiden over verschillende supermarktvestigingen, zoals ALDI, Hoogvliet en Albert Heijn. Van verlies van toekomstperspectief van een specifieke supermarktvestiging is geen sprake. Hoogvliet in winkelcentrum Atlas staat bekend als een zeer goed functionerende supermarkt met een toekomstbestendige omvang van 2.220 m² wvo. Daarbij is er in het onderzoeksgebied voldoende kwantitatieve uitbreidingsruimte beschikbaar voor een extra supermarkt, zoals uit hoofdstuk 2 van de Ladderonderbouwing ('Behoeftetoets') blijkt. Er wordt eveneens in de Ladderonderbouwing van Sweco onderbouwd dat van een duurzame ontwrichting of überhaupt verlies van toekomstperspectief van het supermarktaanbod, en dus ook de Hoogvliet in Atlas, geen sprake is. Dagwinkels of ander aanvullend dagelijks aanbod worden bewust niet gerealiseerd op de Euromarkt waardoor de effecten op dagwinkels in andere clusters (zoals Atlas en De Baronie) beperkt zijn. De daar aanwezige supermarkten onderscheiden zich juist ten opzichte van de supermarkten aan de Euromarkt door het aanvullende aanbod met kans op combinatiebezoek. Zowel de dagwinkels als de supermarkten profiteren in Atlas en De Baronie van elkaars</p>	
--	--	---	--

	<p>gesuggereerd dat een koppeling tussen beide winkelgebieden en daarmee combi bezoek plaats zal vinden. Aldi concludeert dat het ontwerpplan in strijd is met het gemeentelijke en provinciaal detailhandelsbeleid.</p>	<p>bezoekersstromen, en van synergievoordelen van geclusterd aanbod, die in het beleid belangrijk worden geacht.</p> <p>Winkelcentrum Atlas behoudt de positie van Hart van de wijk Kerk en Zanen. Ruimtelijk/fysiek is inpassing van een tweede supermarkt in winkelcentrum Atlas niet mogelijk. Tegen de achtergrond van het groeiende draagvlak en de lage supermarktdichtheid is er uitbreidingsruimte voor supermarkten binnen het primaire verzorgingsgebied.</p> <p>Er is geen strijd met de nieuwe detailhandelsvisie van de gemeente Alphen aan den Rijn. De herontwikkeling van de Euromarkt, door onder andere de toevoeging van woningen en een extra supermarkt zijn van belang om te voldoen aan de behoeften van de (nieuwe) bewoners van Euromarkt en Kerk en Zanen. Daarnaast wordt het toevoegen van een extra supermarkt niet als solitaire ontwikkeling gezien door de aanwezigheid van de Aldi op de Euromarkt. Hierdoor is de lijn richting het boodschappenwinkelgebied al ingezet.</p> <p>Dit sluit aan op de streefpunten uit de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening en de gemeentelijke beleidsplannen die de noodzaak van een gezonde detailhandelsstructuur, de concentratie van voorzieningen en het voorkomen van leegstand benadrukken. De focus op functiemenging door het toevoegen van commerciële diensten, lichte bedrijvigheid en gezondheidsvoorzieningen sluit aan bij de beleidsdoelen en ambities van de gemeente en regio Holland Rijnland.</p>	
H.	<p>De eigenaar kan de medewerking van ALDI gelet op de huurovereenkomst niet</p>	<p>Dit betreft een privaatrechtelijke kwestie waarover de gemeente geen zeggenschap heeft gezien haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheden. Alleen bij evidente privaatrechtelijke belemmeringen kan de gemeente gelet op haar bestuursrechtelijke verantwoordelijkheden besluiten om de het "TAM-</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing</p>

	afdwingen. Hierdoor is het plan niet uitvoerbaar.	Omgevingsplan hoofdstuk 22a Euromarkt” niet vast te stellen. Er is hier vooralsnog geen sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering.	van het TAM-omgevingsplan
I.	Er is geen passende beoordeling gemaakt. Dit is nodig omdat het plan tot een toename van stikstofdepositie op het op het Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' leidt. Uit de uitgevoerde berekening volgt dat, enkel na toepassing van intern salderen, geen sprake is van een toename van stikstofdepositie. Intern salderen kwalificeert echter, ook voor de plantoets, als een mitigerende salderingsmaatregel. En dergelijke maatregelen mogen niet betrokken worden in de voortoets. In de uitspraken van 18 december 2024 oordeelt de Afdeling dat een interne salderingsmaatregel een mitigerende maatregel betreft. In de voortoets is het volgens de Afdeling daarom niet mogelijk om toepassing te geven aan intern salderen. Intern salderen moet volgens de Afdeling, net	De uitspraken van 18 december 2024 hebben beide betrekking op de projecttoets. Vooralsnog bestaat er geen jurisprudentie op grond waarvan intern salderen ook in de plantoets slechts in het kader van een passende beoordeling kan worden betrokken. Uit de stikstofdepositieberekening, oktober 2025, voor de Euromarkt volgt dat met behulp van intern salderen geconcludeerd kan worden dat geen toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Voor de Gamma geldt dat intern salderen niet nodig is en de ontwikkeling op zichzelf geen toename van stikstofdepositie tot gevolg heeft. Het maken van een passende beoordeling is niet aan de orde.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

<p>zoals extern salderen, plaatsvinden in de passende beoordeling. Voor de projecttoets betekent dat, dat intern salderen voortaan natuurvergunningplichtig is (of onder het nieuwe recht: omgevingsvergunningplichtig voor de Natura 2000-activiteit).</p> <p>Alhoewel de uitspraken van 18 december 2024 op de projecttoets zien, wijst ALDI erop dat deze uitspraken tot gevolg hebben dat intern salderen ook in de plantoets gekwalificeerd moet worden als mitigerende maatregel. Er is ook geen reden waarom in de plantoets intern salderen geen mitigerende maatregel zou betreffen. Daarbij wijst ALDI erop dat in de arresten van het Europese Hof van Justitie waarop de Afdeling de Rendac- en Amercentrale uitspraken baseert, wordt gesproken over projecten én plannen. Nu de Afdeling het rekening houden</p>		
--	--	--

<p>met bestaand gebruik (als intern salderen) niet beschouwd als een 'standaardonderdeel' van het betrokken project als bedoeld in de arresten van het Hof van Justitie dat betrokken mag worden in de voortoets, zal dat ook hebben te gelden voor het intern salderen in de plantoets. Dat is ook logisch, nu zowel de projecttoets als de plantoets gebaseerd zijn op één en hetzelfde artikel van de Europese Habitatrichtlijn (artikel 6 lid 3). Als dat artikel voor de projecttoets volgens Europese rechtspraak zo uitgelegd moet worden dat een interne salderingsmaatregel een mitigerende maatregel is, dan moet dat volgens ALDI ook gelden voor de plantoets.</p> <p>Gelet op het vorenstaande concludeert ALDI dat alsnog een passende beoordeling moet worden opgesteld. Waarbij ook aandacht moet worden besteed aan het additionaliteitsvereiste.</p>		
--	--	--

	<p>Uitsluitend wanneer duidelijk is dat de beëindiging van het bestaande gebruik niet als natuur(herstel)maatregel hoeft te worden ingezet om de noodzakelijke daling van stikstof op de stikstofgevoelige habitats te verwezenlijken, kan de interne salderingsmaatregel als mitigerende maatregel worden ingezet. Die beoordeling is thans ten onrechte niet verricht. Dat een passende beoordeling nodig is voor de vaststelling van het omgevingsplan, betekent ook dat er ook nog een planmer-(beoordelings)plicht geldt.</p>		
9.	<p>Indiener zienswijze 9 (3558589) Deels komen de zienswijze overeen met de zienswijze 1. Voor de beantwoording wordt o.a. verwezen naar reactie AD 1.</p>		
A.	<p>Voor het gebouw Euromarkt 23-85 is geen aparte parkeer gelegenheid. Op dit moment is dat geen probleem. Maar met het vervallen van parkeerplaatsen zullen de bewoners een groter deel</p>	<p>De parkeerbehoefte van gebouw Euromarkt is meegenomen in de parkeerberekening van Goudappel bij bestaande functies die behouden blijven. Het totaal aan te realiseren parkeerplaatsen in openbare ruimte en inpandig is berekend aan de hand van de parkeernormen uit de geldende Parkeernota 2025.</p> <p>Er zal een vorm van parkeerregulering blijven op de Euromarkt. De Euromarkt aanwijzen tot een apart vergunningsgebied geniet niet de voorkeur. Een apart</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>

<p>afhankelijk worden van de parkeerplaatsen bij de rotonde. Het voorstel is om de parkeerplaatsen aan te passen en een nieuw zone voor parkeervergunningen in te voeren. Het volledige Euromarkt-gebied – bestaande bouw en nieuwbouw – als een aparte vergunningswijk markeren, zodat de bewoners van de omliggende gebouwen met een Kerk & Zanen vergunning hier niet meer kunnen parkeren. Uiteraard met blauwe zone voor het bezoek- en winkelverkeer overdag.</p> <p>Het verzoek is om de 5 bestaande parkeerplaatsen te vervangen door een nieuwe rij parkeerplaatsen. Hierdoor worden er 17 extra parkeerplaatsen gerealiseerd.</p>	<p>vergunningsgebied direct tegen een ander vergunningsgebied is voor weggebruikers onduidelijk. Dit leidt tot onnodige overtredingen. De gemeente streeft na dergelijke regelingen zo eenvoudig en eenduidig mogelijk te houden.</p> <p>In het kader van verkeersveiligheid zullen de 3 parkeerplaatsen die het dichtst bij de rotonde zijn gelegen, komen daar te vervallen. Hierdoor ontstaat een beter zicht vanuit de automobilist op het fietsverkeer, die de rotonde in 2 richtingen kruist.</p> <p>De gemeente is het met verzoeker eens dat de laad- en losplaatsen kunnen vervallen. Deze worden immers niet meer gebruikt voor het beoogde doel. De 3 parkeerplaatsen komen terug op de plek van de huidige laad- en losplek.</p> <p>Deze wijziging in het openbaar gebied is geen onderdeel van het exploitatiegebied Euromarkt. De verwachting is dat de werkzaamheden in 2026/</p>	
---	--	--

	<p>Het autoverkeer rijdt ondanks aan het begin en het einde nog steeds te hard en komt ook veel te vaak ook nog vanaf de verkeerde kant.</p> <p>Oplossingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het plaatsen van 2 extra drempels. - Het bord verboden in te rijden naar de andere kant van de weg te verplaatsen. <p>Verder staat er een bord verkeerd opgesteld.</p>	<p>2027 zijn uitgevoerd onder voorbehoud van bezwaar- en beroep tegen het nog te nemen verkeersbesluit(en).</p> <p>De bochtvorm zorgt al voor een lage snelheid, en het verkeer bestaat hoofdzakelijk uit bestemmingsverkeer dat bij de voorzieningen in de plint moet zijn. De rechtstand na de bocht tot aan de kruising betreft een korte afstand. Plaatsen van drempels is hier niet adequaat.</p> <p>Het bord verboden in te rijden is reeds verplaatst naar de andere kant van de weg om de zichtbaarheid te vergroten.</p> <p>Voor het vervolg kunnen voor dit soort vragen of meldingen bij de Gemeente Alphen aan den Rijn een zogeheten MOR (melding openbare ruimte)- melding worden gedaan.</p>	
B.	<p>Het inzetten van deelauto's is geen oplossing voor de parkeerproblematiek. Vooral de ouderen die in de bestaande bouw wonen zijn meer</p>	<p>Gemeente Alphen aan den Rijn is het met indiener eens dat deelauto's geen oplossing is voor de parkeerbehoefte, maar er zijn om duurzame mobiliteit te stimuleren. Omdat er ook op deze locatie een bepaalde mate van autoafhankelijkheid is, zijn de vastgestelde normen hier gebruikt voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing</p>

	<p>afhankelijk van de auto doordat zij vaak niet meer gebruik kunnen maken van de fiets. Hun mobiliteit (vrijheid) is volledig afhankelijk van hun auto. En veel mensen werken op (wisselende) locaties die niet of zeer slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of hebben vanuit hun beroep een auto/bus die een parkeergelegenheid noodzakelijk maakt.</p>	<p>Deelauto's maken geen onderdeel uit van de parkeerberekening. Er wordt – op verzoek van de gemeenteraad naar aanleiding van bespreking van Nota van Uitgangspunten in de raad – in een later stadium nog wel onderzocht of het inzetten van deelauto's hier effectief ingezet kan worden gezien de toekomstige doelgroep. In het rapport van Goudappel B.V. is ook een variant met deelmobiliteit voor blok C inzichtelijk gemaakt. Zonder de deelauto's is de parkeerbalans al sluitend.</p>	<p>van het TAM-omgevingsplan</p>
C.	<p>Het is niet duidelijk of de huidige insteek van 'dubbel gebruik' van parkeervoorzieningen bij het beoogde aantal van 700 woningen en de nieuwe commerciële ruimten reëel is aangezien de huidige parkeervoorzieningen al zeer druk bezet zijn ten behoeve van de aanwezige voorzieningen. Bezoekers van woningen/supermarkt en medewerkers/personeel van de bestaande en nieuwe commerciële ruimten maken ook</p>	<p>In de berekeningen zijn zowel bestaande functies alsook nieuwe functies berekend. De netto parkeerbehoefte moet gerealiseerd worden en wordt gerealiseerd in openbare ruimte en parkeergarage. Dat aantal is gemaximeerd om een kwalitatief goede openbare ruimte te krijgen. De rest wordt inpandig opgelost. Daarbij is per woongebouw bekeken welke parkeerbehoefte er is en of er dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan en mag plaatsvinden volgens de Parkeernota 2025. Er wordt voldaan aan het vastgestelde Parkeerbeleid 2025.</p>	<p>Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan</p>

	onderdeel uit van de parkeerbehoefte overdag.		
D.	De huidige voorziening in het ontwerp m.b.t. beschikbare parkeerplaatsen zal mogelijk geen volledige oplossing voor dit probleem te bieden, wat alsnog kan leiden tot serieuze parkeerdruk in de omliggende wijken en dit kan dan weer een risico vormen voor de leefbaarheid van de buurt.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de indiener van zienswijze 1.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
E.	De VvE Euromarkt ondersteunt het verzoek van de VvE Da Vinci om een aanvullend onderzoek uit te laten voeren dat duidelijkheid zal verschaffen hoe het parkeren in de toekomst georganiseerd kan worden en het risico dat de leefbaarheid in de buurt wordt aangetast door een ernstig tekort aan parkeerplaatsen wordt geminimaliseerd.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de indiener van zienswijze 1.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
F.	De opzet van het YTC zorgt er voor dat er qua parkeernorm nauwelijks ruimte beschikbaar komt voor auto's van deze jongeren. Wat leidt tot extra	In de parkeerberekening is voor YTC de parkeernorm van sociale huurwoning gebruikt. Dat is een passende norm gezien de te huisvesten doelgroep. Het zijn units van <50m ² GBO, dus daarvoor geldt 0,4 voor bewonersnorm en 0,2 voor bezoekersnorm parkeren, totaal is parkeernorm dan 0,6/woning. Voor deze functie worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing

	druk op de openbaar beschikbare parkeerplaatsen rondom het gebouw Euromarkt 23-85 waarnaast het YTC zal worden gerealiseerd.		van het TAM-omgevingsplan
G.	De afstand tussen beide gebouwen (YTC) en Euromarkt zodanig klein dat het ontwerp van het gebouw rekening zal houden met welke ruimtes uitkijken op het huidige gebouw: geen woonkamer/ balkons aan de zijkant om inkijk en andersoortige overlast te voorkomen.	De afstand tussen Blok B en het Euromarkt-gebouw varieert van circa 22meter - 47 meter Op de begane grond is een meer algemeen programma gedacht, georiënteerd op het westen (geen interactie met het Euromarkt-gebouw). Op de verdiepingen zijn wooneenheden gedacht welke 2-zijdig zijn georiënteerd (oost en west). Volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) hoeven deze geen individuele buitenruimtes (balkons) te hebben. Er wordt wel een collectieve buitenruimte gevraagd. Aannemelijk is dat deze wordt gevonden (en ontworpen) op: de begane grond, de 1e verdieping of op de bovenste laag. Met de uitwerking van Blok B waar het YTC zich bevindt zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de belangen van de bestaande bewoners.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan
H.	In 2025 en 2026 zullen er werkzaamheden plaatsvinden aan de Euromarkt 3-101. In het BKP staat aandacht geschonken moet worden aan de relatie tussen Blok b en bestaand Euromarkt. De VvE heeft besloten om het uiterlijk zoveel mogelijk te willen handhaven m.u.v de deuren. Met enkel een beperkte wijziging van het verfwerk van de deuren wordt voldoende accent toegevoegd om het bestaande gebouw te	Indien het gaat om gevelonderhoud en de kleur blijft behouden bestaan tegen de werkzaamheden geen bezwaren.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

	laten inpassen in de nieuwbouwplannen.		
I.	Wij gaan er vanuit dat de Klankbordgroep gedurende de volledige projectduur gehandhaafd blijft tijdens alle fasen.	De gemeente acht het van belang dat tijdens de planvorming en bouw de klankbordgroep blijft bestaan.	Dit punt van de zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het TAM-omgevingsplan

