



gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN

“AANSLUITINGSWEG BERGSTRAAT – DE HOOGT”

EINDVERSLAG ZIENSWIJZENPROCEDURE

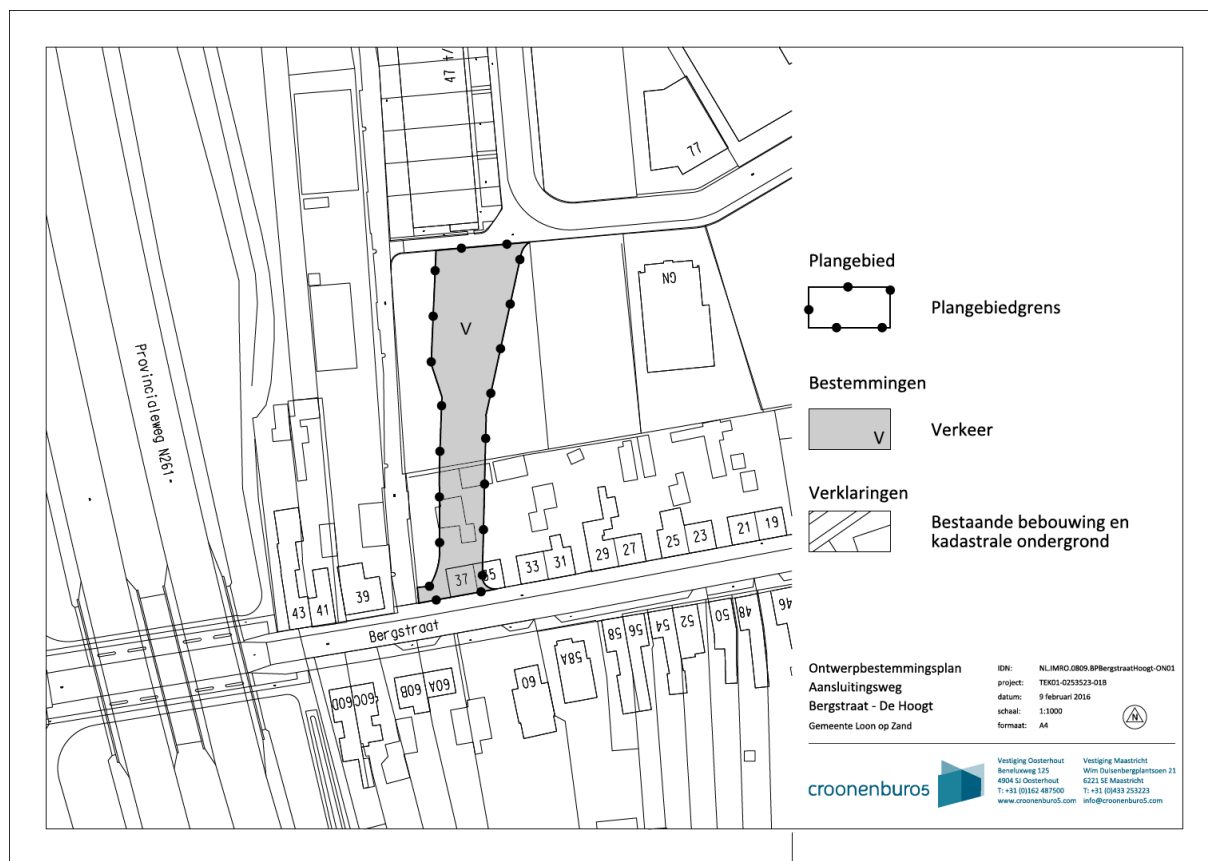
Vastgesteld door de gemeenteraad van Loon op Zand 27 juni 2016

1. INLEIDING

Burgemeester en wethouders hebben het ontwerpbestemmingsplan "Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt" voorbereid. Het plangebied bestaat uit de bestemming "Verkeer" ter plaatse van de aanwezige aansluitingsweg. Het plangebied wordt begrensd door de Bergstraat, De Hoogt en het Lijkpad te Loon op Zand.

Het doel van het bestemmingsplan is om naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State betreffende het bestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2014" te voorzien in een deugdelijke bestemming voor de aansluitingsweg. Een en ander nader onderbouwd en gemotiveerd.

Het plan voorziet derhalve alleen in het onderstaande plangebied. Het gedeelte van De Hoogt tussen de aansluitingsweg en de Hoge Steenweg is planologisch-juridisch vastgelegd in het onherroepelijke bestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2014".



In voorliggend bestemmingsplan is voor de aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt – die inmiddels is aangelegd en al in gebruik is – opnieuw voorzien in een verkeersbestemming. Daartoe is een aanvullende verkeerskundige onderbouwing opgesteld, waarin ook de aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit in beeld zijn gebracht. Op grond van deze aanvullende onderbouwing is alsnog gemotiveerd dat de nieuwe aansluitingsweg uit verkeerskundig en ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar is. Besloten is om de afwijkmogelijkheid voor grootschalige detailhandel (meer dan 1000 vierkante meter in niet-dagelijkse goederen), niet terug te brengen in het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2014".

2. GEVOLGDE ZIENSWIJZENPROCEDURE

Het ontwerpbestemmingsplan "Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt" heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 25 februari 2016 tot en met 6 april 2016 ter visie gelegen. Tevens was het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen via de gemeentelijke website. Ingezetenen van de gemeente Loon op Zand en belanghebbenden konden gedurende de termijn van tervisielegging zowel schriftelijk als mondeling een zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan.

De partijen die in het kader van het bestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2014" beroep hebben ingesteld, zijn op voorhand (schriftelijk en mondeling) van de terinzagelegging van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan in kennis gesteld.

3. ZIENSWIJZEN

3.1 Ontvangen zienswijzen

Van zes (rechts)personen is een zienswijze ontvangen. De zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen en zijn derhalve ontvankelijk. De volgende (rechts)personen hebben een zienswijze ingediend.

	Naam en adres	Datum ontvangst
1	H. Bruurs, Willibrordusstraat 22, 5175 AL Loon op Zand (Henk Bruurs Installatietechniek, De Hoogt 8)	21 maart 2016
2	M. Bruurs, Willibrordusstraat 24, 5175 AL Loon op Zand (Bruurs Transportbedrijf, De Hoogt 8)	7 maart 2016
3	CO2 Solutions, J. Bruurs, De Hoogt 8 5175 AX Loon op Zand	6 april 2016
4	Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 4116, 7320 AC Apeldoorn, namens A.H.M. Vesters, Hoge Steenweg 43, 5175 AG Loon op Zand	6 april 2016
5	Belangenvereniging De Hoogt i.o., dhr. R. Slagter, Hoofdmanweg 22, 5175 TS Loon op Zand	5 april 2016
6	M.G.J.M. Vromans, De Hoogt 7, 5175 AX Loon op Zand	5 april 2016

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen. Vanaf 3.1.3 worden de zienswijzen samengevat en inhoudelijk beantwoord. Eerst wordt stil gestaan bij een tweetal hoofdthema's, namelijk "verkeersmodel en verkeerstellingen" en "verkeersintensiteiten".

3.1.1 Verkeersmodel en verkeerstellingen

In het merendeel van de zienswijzen wordt gesteld dat het onderliggende verkeersmodel afwijkt ten opzichte van de gehouden verkeerstellingen in 2015 en 2016. Dit op een dusdanige wijze dat het verkeersmodel niet gebruikt had mogen worden.

Een goede verkeerskundige onderbouwing vormt een belangrijke bouwsteen bij ruimtelijke plannen. Daarom is voor het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen rondom het bedrijvenpark De Hoogt met de meest recente en bestuurlijk vastgestelde verkeerscijfers en prognoses gewerkt. Deze zijn beschikbaar in de meest recente versie van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio Hart van Brabant, zoals vastgesteld door de regio en de provincie Noord-Brabant. Dit beschrijft niet de "huidige situatie". Het is een situatie in 2010 waar alle informatie van bekend was (wegenstructuur, woningen, arbeidsplaatsen, verkeerstellingen enzovoorts). Dit basisjaar is enkel bedoeld om een goede prognose voor 2030 te kunnen opstellen en dus niet om de "huidige situatie" te beschrijven.

Een vergelijking van dit basisjaar in relatie tot recent uitgevoerde tellingen is niet mogelijk, omdat de wegenstructuur sinds 2010 ingrijpend is aangepast. Dit is van invloed op de verkeerscijfers in en rondom de kern Loon op Zand. Met behulp van het verkeersmodel wordt een voorspelling gemaakt voor de toekomstige verkeersstromen. Voor prognoses worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe infrastructuur meegenomen.

Het gehanteerde verkeersmodel geeft prognoses voor de toekomstjaren 2020 en 2030. De berekeningen in de onderhavige verkeersstudie zijn uitgevoerd voor het jaar 2030, omdat de verkeersstructuur voldoende robuust moet zijn.

Het getal van 2800 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) waar naar wordt verwezen is de uitkomst van het planeffect in 2030, de situatie die het bestemmingsplan “Bedrijvenpark De Hoogt 2014” mogelijk maakt. Dit is de situatie inclusief aansluitingsweg en de voorgenomen invulling van de nog niet bebouwde bedrijfskavels. Dit is geen aanname, maar berekend op basis van kencijfers van het CROW in combinatie met berekeningen van het regionale verkeersmodel. In deze variant is gerekend met de situatie inclusief aansluitingsweg en ontwikkeling van de braakliggende bedrijfskavels, maar zonder bussluis. Omdat de bussluis in de “huidige situatie” al wel is gerealiseerd, is een vergelijking van de huidige intensiteiten in 2015/2016 met de berekende plansituatie in 2030, niet mogelijk.

Voor de goede orde dient opgemerkt te worden dat door een van de reclamanten uitgevoerde verkeerstellingen slechts een momentopname zijn. Immers de herinrichting van de kern Loon op Zand is op dit moment nog niet afgerond. In 2015 heeft de gemeente ook een aantal verkeerstellingen uitgevoerd. Deze tellingen waren iets minder dan de door reclamanten uitgevoerde verkeerstellingen. Daarnaast is gebleken dat een groot aantal navigatiesystemen nog niet voorzien zijn van de update met de nieuwe aansluiting van de kern Loon op Zand op de N261.

3.1.2 Verkeersintensiteiten

Een andere rode draad in het merendeel van de ingekomen zienswijzen betreft de aanduiding c.q. benaming van de weg c.q. straat “De Hoogt”. Zowel het nieuwe gedeelte (gedeelte tussen de Bergstraat en het bedrijvenpark) van De Hoogt als het gedeelte van De Hoogt op het bedrijvenpark tot aan de Hoge Steenweg worden in het gemeentelijke “Verkeersplan gemeente Loon op Zand”, zoals vastgesteld door de gemeenteraad in 2009 benoemd als “erftoegangsweg type A”. Tevens heeft de gemeenteraad toen bepaald om de Bergstraat niet toegankelijk te maken voor doorgaand verkeer.

Het geldende snelheidsregime is 30 km/u. Dergelijke wegen hebben in de praktijk een beperkte verkeersfunctie, namelijk voor de bereikbaarheid van het bedrijvenpark en de aanliggende woonstraten). De voorkeursintensiteit die past bij dit wegtype bedraagt maximaal 6000 mvt/etm. In de onderzochte varianten blijft de intensiteit onder deze grenswaarde (zie tabel 3.3 bladzijde 12 ontwerpbestemmingsplan “Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt”).

Met andere woorden: het aantal verkeersbewegingen in de toekomst kan op De Hoogt, zijnde ingericht als “erftoegangsweg type A” worden afgewikkeld.

3.1.3 H. Bruurs, Willibrordusstraat 22, 5175 AL Loon op Zand (Henk Bruurs Installatietechniek, De Hoogt 8)

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant is van mening dat er sprake is	Zie reactie onder 3.1.2

	van een ontsluitingsweg in plaats van een aansluitingsweg en dat De Hoogt niet voldoet aan de eisen, zoals deze van toepassing zijn voor een ontsluitingsweg.	
b.	Reclamant stelt dat er sprake is van een verkeersonveilige situatie op De Hoogt.	Alhoewel verschillende verkeersdeelnemers gebruik maken van De Hoogt is er gelet op de verkeersintensiteiten voldoende profiel om de verkeersstromen op een veilige wijze af te wikkelen. Aandachtspunt is de snelheid van het autoverkeer. Het nemen van mogelijke snelheidsbeperkende maatregelen op De Hoogt vallen buiten de scope van een bestemmingsplan. Natuurlijk willen we in overleg met reclamanten onderzoeken welke snelheidsbeperkende maatregelen geschikt zijn om aan te brengen.
c.	Aanvullend geeft reclamant aan dat door de aanwezige detailhandel er sprake is van belemmering van zijn bedrijfsvoering.	Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorziet slechts in het plangebied van de aansluitingsweg. De toegestane bedrijvigheid op het bedrijventerrein De Hoogt is opgenomen in het onherroepelijke bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Hoogt 2014". Conform de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State is er voor gekozen om de afwijkmogelijkheid voor grootschalige detailhandel niet meer op te nemen in het bestemmingsplan. Los van het onderhavige bestemmingsplan staat het verzoek van reclamant aan de gemeente om handhavend op te treden tegen detailhandel op bedrijventerrein De Hoogt.
d.	Reclamant kan zich niet vinden in het gegeven dat in het verkeersonderzoek een aanname is gedaan van 2200 mvt/etm op De Hoogt in de huidige situatie.	Zie reactie onder 3.1.1
e.	Reclamant is van mening dat er in de huidige situatie meer mensen op het bedrijventerrein werkzaam zijn, dan is aangenomen in het verkeersonderzoek.	Uit de ingangscntrole van het verkeersmodel is gebleken dat de invulling van de nog braakliggende bedrijfskavels op bedrijventerrein De Hoogt nog niet is voorzien in het huidige verkeersmodel voor 2030. Het bedrijventerrein genereert conform de huidige omvang in 2030 circa 850 mvt/etm. Dit is gebaseerd op ongeveer 70 arbeidsplaatsen. Dit komt overeen met gegevens over de huidige situatie (2015) die uitgaan van 68 tot maximaal 121 op het bedrijventerrein.

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant niet. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1.4 M. Bruurs, Willibrordusstraat 24, 5175 AL Loon op Zand (Bruurs Transportbedrijf, De Hoogt 8)

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant is van mening dat er sprake is van een ontsluitingsweg in plaats van een aansluitingsweg en dat De Hoogt niet voldoet aan de eisen, zoals deze van toepassing zijn voor een ontsluitingsweg.	Zie reactie onder 3.1.2
b.	Gehanteerde vervoersbewegingen in het bestemmingsplan zijn niet aannemelijk gelet op de eerdere verkeerstellingen	Zie reactie onder 3.1.1
c.	Aanvullend geeft reclamant aan dat het advies om te komen tot een andere afmeting van de verbindingsweg juist leidt tot een meer verkeersonveilige situatie.	De feitelijke inrichting van de weg maakt geen onderdeel van het onderhavige bestemmingsplan. Juist om de snelheid van het verkeer (autoverkeer in het bijzonder) terug te brengen, wordt de gemeente geadviseerd om het profiel van de rijbaan ter hoogte van de aansluitingsweg aan te passen door het nemen van een aantal fysieke maatregelen.

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant niet. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1.5 CO2 Solutions, J. Bruurs , De Hoogt 8 5175 AX Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Er is sprake van verkeersonveilige situaties op bedrijvenpark De Hoogt.	Alhoewel verschillende verkeersdeelnemers gebruik maken van De Hoogt is er gelet op de verkeersintensiteiten voldoende profiel om de verkeersstromen op een veilige wijze af te wikkelen. Aandachtspunt is de snelheid van het autoverkeer. Het nemen van mogelijke snelheidsbeperkende maatregelen op De

		Hoogt vallen buiten de scope van een bestemmingsplan. Natuurlijk willen we in overleg met reclamanten onderzoeken welke snelheidsbeperkende maatregelen geschikt zijn om aan te brengen.
b.	Gehanteerde vervoersbewegingen in het bestemmingsplan zijn niet aannemelijk gelet op de eerdere verkeerstellingen	Zie reactie onder 3.1.1

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant niet. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1.6 Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 4116, 7320 AC Apeldoorn, namens A.H.M. Vesters, Hoge Steenweg 43, 5175 AG Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant is van mening dat er sprake is van een ontsluitingsweg in plaats van een aansluitingsweg en dat De Hoogt niet voldoet aan de eisen, zoals deze van toepassing zijn voor een ontsluitingsweg.	Zie reactie onder 3.1.2. Met dien verstande dat er in onze optiek er geen sprake is van een ontsluitingsweg.
b.	Gehanteerde vervoersbewegingen in het bestemmingsplan zijn niet aannemelijk gelet op de eerdere verkeerstellingen.	Zie reactie onder 3.1.1
c.	Reclamant stelt dat de ter plaatse geldende maximale snelheid structureel wordt overschreden.	Met reclamant is de gemeente van mening dat de snelheid van het autoverkeer op De Hoogt een aandachtspunt is. Het nemen van mogelijke snelheidsbeperkende maatregelen op De Hoogt vallen buiten de scope van een bestemmingsplan. Natuurlijk willen we in overleg met reclamanten onderzoeken welke snelheidsbeperkende maatregelen geschikt zijn om aan te brengen.
d.	Reclamant verzoekt om eenrichtingsverkeer in te stellen ter hoogte van de aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg.	Zoals in het ontwerpbestemmingsplan is De Hoogt breed genoeg om de verkeerstoename te kunnen verwerken, ook als sprake blijft van tweerichtingsverkeer. Het instellen van eenrichtingsverkeer is daarom niet noodzakelijk. Aangezien de realisering van een tweede aansluiting op de Hoge Steenweg ter hoogte van het Van Roosmalenterrein op dit

		moment nog niet direct mogelijk kan worden gemaakt, is instellen van eenrichtingsverkeer op dit deel van De Hoogt niet gewenst. In combinatie met de aangelegde bussluis in de Bergstraat zou eenrichtingsverkeer tot gevolg hebben dat het bedrijvenpark vanuit de kern Loon op Zand nauwelijks bereikbaar is (of andersom).
e.	Reclamant stelt het bouwtechnisch niet mogelijk is om bij de woning gevelmaatregelen toe te passen.	Deze stelling wordt niet nader door reclamant onderbouwd. Op voorhand is het in optiek van de gemeente zeker mogelijk om mogelijke gevelisolatie toe te passen. Een en ander natuurlijk in nader overleg met reclamant.

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant niet. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1.7 Belangenvereniging De Hoogt i.o., dhr. R. Slagter, Hoofdmanweg 22, 5175 TS Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant is van mening dat het bedrijvenpark De Hoogt niet goed bereikbaar is voor vrachtwagens met oplegger en/of een aanhanger.	Deze mening wordt niet gedeeld. Het onderhavige ontwerpbestemmingsplan voorziet juist in de mogelijkheid om het bedrijvenpark direct aan te sluiten op de Bergstraat met een bewegwijzering vanaf de afrit N261.
b.	Reclamant vindt dat er sprake is van een onveilige situatie op De Hoogt.	Alhoewel verschillende verkeersdeelnemers gebruik maken van De Hoogt is er gelet op de verkeersintensiteiten voldoende profiel om de verkeersstromen op een veilige wijze af te wikkelen. Aandachtspunt is de snelheid van het autoverkeer. Het nemen van mogelijke snelheidsbeperkende maatregelen op De Hoogt vallen buiten de scope van een bestemmingsplan. In het verkeerskundig onderzoek, dat deel uitmaakt van het onderhavig bestemmingsplan, is juist geadviseerd dat vanuit verkeersveiligheid bepaalde verkeersmaatregelen gewenst zijn.
c.	Reclamant stelt dat er geen overleg is gezocht met de ondernemers op De Hoogt over	Voor het in procedure brengen van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan heeft er

	de verkeerssituatie.	ambtelijk een gesprek plaatsgevonden met een aantal ondernemers van bedrijvenpark De Hoogt. Het instellen van tweerichtingenverkeer op de “lus” op De Hoogt is een verkeersbesluit. Een dergelijk besluit maakt geen deel uit van het bestemmingsplan.
d.	Reclamant ziet graag een spoedige realisering van een ontsluiting van het bedrijvenpark De Hoogt via het Van Roosmalenterrein.	Dit staat los van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. In het onherroepelijke bestemmingsplan “Bedrijvenpark De Hoogt 2014” is een zogenaamde wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die onder meer voorziet in de mogelijkheid om ter plaatse van het Van Roosmalenterrein een aansluiting te realiseren van het bedrijvenpark op de Hoge Steenweg.

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant niet. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.1.8 M.G.G.J.M. Vromans, De Hoogt 7, Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Gehanteerde vervoersbewegingen in het bestemmingsplan zijn niet aannemelijk gelet op de namens reclamant uitgevoerde verkeerstellingen.	Zie reactie onder 3.1.1
b.	Reclamant is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is.	Zie reactie onder 3.1.1
c.	Een klein gedeelte van De Hoogt heeft een profiel van 5,1 meter. Dit is te smal voor een veilige verkeersdoorstroming.	Alhoewel verschillende verkeersdeelnemers gebruik maken van De Hoogt is er gelet op de verkeersintensiteiten voldoende profiel om de verkeersstromen op een veilige wijze af te wikkelen. Aandachtspunt is de snelheid van het autoverkeer. Het nemen van mogelijke snelheidsbeperkende maatregelen op De Hoogt vallen buiten de scope van een bestemmingsplan. Natuurlijk willen we in overleg met reclamanten onderzoeken welke snelheidsbeperkende maatregelen geschikt zijn om aan te bren-

		gen. Voor de volledigheid kan hier nog opgemerkt worden dat de CROW een minimaal profiel van 4,8 meter hanteert in het geval van een erf-toegangsweg type A.
d.	Gelet op de geplaatste verkeersborden is gemeente ook van mening dat er sprake is van een wijkontsluitingsweg.	Hier is sprake van een tijdelijke situatie (omleiding) ten tijde van de herinrichting van de Hoge Steenweg. Reclamant wijst op de borden bij de tijdelijke omleidingsroute.
e.	De opgenomen geluidsberekening is niet toepasbaar gelet op de gehouden verkeersstellingen.	Zie reactie onder 3.1.1. Het onderliggende verkeersmodel gaat uit van circa 2830 mvt/etm in jaar 2030. De namens reclamant uitgevoerde tellingen passen in de bandbreedte van het verkeersmodel en de namens de gemeente uitgevoerde verkeersstellingen uit 2014.
f.	Er is geen onderzoek gedaan naar de mogelijke hinder door trillingen van het verkeer.	Gelet op het aantal verkeersbewegingen van vrachtwagens op De Hoogt, het ter plaatse geldende snelheidsregime en de functies gelegen aan De Hoogt (namelijk bedrijven en een enkele bedrijfswoning) is een onderzoek naar de mogelijke hinder door trillingen van het verkeer niet aan de orde. Er is overigens geen wettelijke noodzaak om een dergelijk onderzoek uit te voeren.

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant niet. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft geen aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

In de toelichting, het verkeerskundig onderzoek uitgevoerd door GoudappelCoffeng, van het ontwerpbestemmingsplan staan nog wat kleine fouten en onduidelijkheden. Deze zijn als volgt in het vast te stellen bestemmingsplan aangepast:

- ETW is niet expliciet benoemd als afkorting. Afkorting is verduidelijkt (Blz. 13);
- In de laatste alinea staat bij de eerste opsommingsteken staat in de tweede zin, tweemaal het woord is (Blz. 13);
- Verwezen wordt naar het onderzoek van 16 december 2013. In dit onderzoek is uitgegaan van 3.109 MVT op de nieuwe verbindingsweg. Volgens scenario 2 met bussluis zou dat in dit rapport 4.000 zijn. Dat levert ca. +1 dB ten opzicht rapport 2013 (Blz. 16);
- Er wordt voor de Hoogt 7 berekend op 7,5 meter hoogte. De Hoogt 7 heeft echter geen 2e verdieping (Blz. 21);

- Er wordt over overdrachtsmaatregelen gesproken. Ter plaatse van de kruising is nu al sprake van een schutting en coniferenhaag. Aan de andere kant is de op de hoek Gerlachusstraat-Hoge Steenweg sprake van een grote lange blinde gevel;
- Gezien de berekende geluidsbelasting moet rekening worden gehouden met noodzakelijke aanpassing van de gevel van deze twee woningen. En ook voor de woning de Hoogt 7 is er nog kans op (beperkte) aanpassing in de vorm van geluid gedempte ventilatievoorziening voor de 1e verdieping (Blz. 24);
- In de samenvatting lijkt het zo dat er een spreiding is van verkeersintensiteiten. Maar bedoeld wordt 2900mvt noord en 3700mvt zuid (Blz. 30);
- In de Bijlage staat de Hoge Steenweg op 50 km/uur. De Hoge Steenweg wordt 30km/u hiervoor is reeds een verkeersbesluit genomen (Blz. B1-4);
- Correctie artikel 110g Wet geluidshinder, Bij 30 km/uur wegen is dat niet voorgeschreven. Dus bedoeld wordt dat dit wel uitgevoerd wordt om te kunnen toetsen aan de richtwaarden (Blz. B1-4).