

gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN “BEDRIJVENPARK DE HOOGT 2013”

EINDVERSLAG INSPRAAKPROCEDURE

Vastgesteld door burgemeester en wethouders van Loon op Zand op 29 oktober 2013

1. INLEIDING

Burgemeester en wethouders hebben het voorontwerpbestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2013" voorbereid. Het plangebied bestaat uit het bedrijvenpark in de kern Loon op Zand, tussen de Hoge Steenweg, de Bergstraat en de N261. Het doel van het bestemmingsplan is het opstellen van een eenduidige en uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is met name gericht op het beheer van de bestaande situatie en heeft een conserverend karakter. De bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied zijn vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan, waarbij de vigerende rechten zoveel mogelijk zijn gerespecteerd. Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte om een nieuwe aansluiting tussen de Bergstraat en De Hoogt aan te kunnen leggen.

2. GEVOLGDE INSPIRAKPROCEDURE

Het voorontwerpbestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2013" heeft op grond van de Inspraakverordening gemeente Loon op Zand van 30 mei 2013 tot en met 11 juli 2013 ter inzage gelegen. Tevens was het voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen via de gemeentelijke website. Ingezetenen van de gemeente Loon op Zand en belanghebbenden konden gedurende de termijn van terinzagelegging zowel schriftelijk als mondeling een inspraakreactie geven op het voorontwerpbestemmingsplan. Op 23 mei 2013 heeft een informatieavond over het bestemmingsplan plaatsgevonden. Tijdens deze avond is een toelichting op het plan gegeven, is uitleg gegeven over de procedure en is gelegenheid geweest tot het stellen van vragen.

3. INSPIRAKREACTIES

3.1 Ontvangen inspraakreacties

Er is één inspraakreactie ontvangen namens 32 ondernemers die zijn gevestigd op Bedrijvenpark De Hoogt. De ondernemers zijn georganiseerd in de Belangen Groep De Hoogt (BGDH). De volgende ondernemers hebben de inspraakreactie ondertekend:

	Naam en adres	Datum ontvangst
1	T. Verhoeven, namens Animal Trading Company, De Hoogt 30	28 juni 2013
	J. van Lier, namens Assurantie Advies Centrum Jack van Lier, De Hoogt 5a	
	M. Otten, namens Auto Centrum Loon op Zand, De Hoogt 19	
	A. van Os, namens Autobedrijf Van Os, De Hoogt 12 A	
	B. de Jongh, namens Barts Powersports, De Hoogt 55	
	W. van Boxtel, namens Bozon, De Hoogt 34	
	J. Dekkers, namens Brabant Stone Care	
	M. Bruurs, namens Bruurs Transport, De Hoogt 8	
	F. Heijda, namens Caravans & Campers Fred Heijda, De Hoogt 17	
	A. van der Velden, namens Chaos Shoes, De Hoogt 16	
	C. Vermeer, namens Chr. Vermeer transport, De Hoogt 15	
	J. Bruurs, namens CO2Solutions Warmte Experts, De Hoogt 8	
	C. Vloemans, namens De Stergroep, De Hoogt 12	
	B. Etman, namens Etdeco, De Hoogt 35	
	T. van der Heijden, namens Fiets Fix, Hoge Steenweg 37	
	J. Vriens, namens Friends For Fashion, De Hoogt 10	
	R. van Drunen, namens garagebedrijf Van Drunen, De Hoogt 57	

G. Oerlemans, namens Gero Interieurs, De Hoogt 41	
M. Goutziers, namens Goutziers Performance Products, De Hoogt 61	
H. Bruurs, namens Henk Bruurs Installatietechniek, De Hoogt 8	
S. en A. Vingerhoets, namens HFLLaboratories.com, De Hoogt 59	
H. Damen, namens HNVI, De Hoogt 49	
H. Vastre, namens Hubo Harrie, De Hoogt 9 en 57	
L. Hamers en R. de Vries, namens HV Solution, De Hoogt 21 en 23	
A. van Ierland, namens Interieurbouw Ad van Ierland, De Hoogt 26	
J. Merckx, namens JDO Systeembouw, De Hoogt 47	
J. Boons, namens Joost Boons Agenturen, De Hoogt 14	
M. Vromans, namens M.G.G.J.M. Vromans Beheer, De Hoogt 7	
W. Slijkhuis, namens Tessuto International, De Hoogt 4	
R. van den Ende, namens De Promoters van den Ende groep, De Hoogt 77	
J. van Loon, namens VanDoClean/Absorbit, De Hoogt 25	
J. Verlouw, namens Verlouw Bouw, De Hoogt 35	

Daarnaast is van de volgende (rechts)personen een afzonderlijke inspraakreactie ontvangen:

	Naam en adres	Datum ontvangst
2	H. Bruurs, Willibrordusstraat 22, 5175 AL Loon op Zand (Henk Bruurs Installatietechniek, De Hoogt 8)	20 juni 2013, aanvulling op 11 juli 2013
3	M. Bruurs, Willibrordusstraat 24, 5175 AL Loon op Zand (Bruurs Transportbedrijf, De Hoogt 8)	24 juni 2013, aanvulling op 9 juli 2013
4	J. Bruurs, namens CO2 Solutions Warmte Experts, De Hoogt 8, 5175 AX Loon op Zand	24 juni 2013, aanvulling op 3 juli 2013
5	M.G.G.J.M. Vromans, mede namens Handelsmaatschappij G.J.A. Vromans en M.G.G.J.M. Vromans Beheer, De Hoogt 7, Loon op Zand	5 juli 2013
6	J.J. Wijffels, Storimans Wijffels Architecten, Dr. Hub van Doorneweg 169, Postbus 1079, 5004 BB Tilburg	24 juni 2013
7	E.T. Stevens, Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, namens A.H.M. Vesters, Hoge Steenweg 43, 5175 AG Loon op Zand	10 juli 2013
8	A. Walschots, Hoge Steenweg 83, 5175 AH Loon op Zand (Ad Walschots Invest en Vleesgroothandel Ad Walschots)	11 juli 2013
9	Van Summeren, Hoge Steenweg 71, 5175 AH Loon op Zand	3 juli 2013

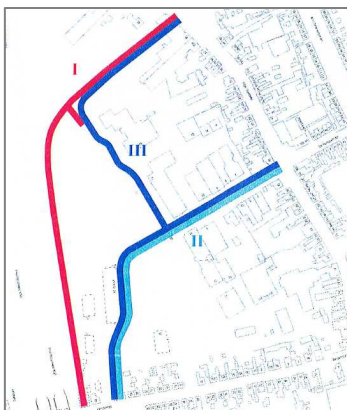
De ingediende inspraakreacties zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen. Hierna worden de inspraakreacties samengevat en beantwoord.

3.2 Samenvatting en beantwoording inspraakreacties

In de volgende tabellen zijn de ontvangen inspraakreacties samengevat en geeft de gemeente een reactie op deze zienswijzen. Vervolgens worden per inspraakreactie de conclusies aangegeven en de eventuele gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.2.1 Belangen Groep De Hoogt (ondertekend door 32 ondernemers)

	Samenvatting
a.	Insprekers hebben bezwaar tegen de voorziene plannen voor de ontsluiting vanaf de N261 over Bedrijvenpark De Hoogt, met name vanwege de mogelijke problemen die gaan ontstaan bij een ondeugdelijk ontsluitingsplan. Het niet doorgaan van de ontsluiting via de locatie Van Roosmalen wordt gezien als groot probleem voor de doorstroming. De nieuwe verkeerssituatie gaat gevaarlijke situaties opleveren. De breedte van de wegen is te beperkt voor rangerende vrachtwagens en bestelbussen, zeker omdat er maar één uitgaande weg is richting het dorp, met een breedte van 5,5 meter. De ondernemers zijn graag bereid om in overleg met de gemeente te treden teneinde een voor iedereen acceptabele situatie te krijgen.
	Reactie
a.	Voorgeschiedenis De ombouw van de N261 heeft voor de kern Loon op Zand een ingrijpende aanpassing van de ontsluitingsstructuur tot gevolg. De aansluiting van de Hoge Steenweg op de N261 komt te vervallen en in plaats daarvan wordt ten zuiden van de kern een nieuwe aansluiting gerealiseerd. Vanaf 2001 zijn diverse onderzoeken verricht, waarbij alternatieven voor de ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand zijn onderzocht. In 2009 heeft de gemeenteraad gekozen voor een variant waarbij de nieuwe ontsluiting van de kern Loon op Zand primair plaatsvindt via de Kasteellaan. Om te voorkomen dat (vracht)verkeer vanaf bedrijvenpark De Hoogt door het centrum van de kern moet rijden, is een secundaire ontsluitingsroute aangewezen aan de westzijde van de N261. Deze route loopt vanaf de nieuwe aansluiting op de N261/A261, via de Heideweg en de Bergstraat, naar bedrijvenpark De Hoogt. Via deze wegen is sprake van een directe route vanaf het bedrijvenpark naar de aansluiting op de N261/A261, waardoor het bedrijvenpark op een goede manier wordt ontsloten. In de Bergstraat is in deze variant een knip voorzien, om te voorkomen dat (vracht)verkeer alsnog gebruik maakt van de dorpslinten in de kern Loon op Zand. Naast (vracht)verkeer vanaf De Hoogt kan ook een deel van het verkeer van en naar het noordelijk deel van Loon op Zand van deze route gebruikmaken. Primair zal echter gebruik worden gemaakt van de route over de Kasteellaan, die ook voor veel bewoners van het noordelijk deel van de kern Loon op Zand de meest directe en snelste route naar de N261/A261 vormt. Variantenstudie De Hoogt De in 2009 gekozen variant gaat er vanuit dat een nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd tussen De Hoogt en de Bergstraat. Als uitwerking van deze nieuwe verkeersstructuur zijn in 2010 drie varianten onderzocht voor de route die het verkeer over De Hoogt kan volgen: – Variant 1: Bergstraat - nieuwe weg parallel aan N261 - Hoge Steenweg (kruising ter hoogte van Salm-Salmstraat); – Variant 2: Bergstraat - Lijkpad - De Hoogt - Hoge Steenweg (kruising ter hoogte van Gerlachusstraat); – Variant 3: Bergstraat - Lijkpad - De Hoogt - Hoge Steenweg (twee kruisingen: ter hoogte van Van Salm-Salmstraat én ter hoogte van Gerlachusstraat).



De varianten zijn beoordeeld op verkeerskundige effecten en kosten. Op 30 september 2010 heeft de gemeenteraad zijn voorkeur uitgesproken voor variant 3 omdat:

- deze variant de beste ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor de uitbreiding en intensivering van het bedrijvenpark (De Hoogt III) en de aangrenzende locatie Van Roosmalen;
- deze variant ervoor zorgt dat De Hoogt ook op termijn verkeerskundig (waaronder verkeersveiligheid) en logistiek (laden en lossen) goed blijft functioneren;
- deze variant een redelijk gelijkmatige verdeling geeft van de 'verkeershinder' over het gebied met de hoogste akoestische waarden op een achttal woningen aan de Bergstraat;
- deze variant optimaal werkt binnen de totale ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand.

De varianten 2 en 3 zijn bovendien aanzienlijk goedkoper dan variant 1, zodat ook op basis van de kostenramingen een voorkeur bestaat voor een route over bedrijvenpark De Hoogt, en niet via een nieuwe weg parallel aan de N261. Met variant 3 is sprake van een oplossing die zowel verkeerskundig als financieel verantwoord en haalbaar is.

Voorkeursvariant en het bestemmingsplan

De voorkeursvariant gaat uit van twee aansluitingen van De Hoogt op de Hoge Steenweg: de bestaande aansluiting ter hoogte van de Gerlachusstraat en een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Van Salm-Salmstraat. Realisering van deze voorkeursvariant is nog altijd het uitgangspunt. Om die reden is deze variant opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan voor De Hoogt. In het bestemmingsplan is de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat rechtstreeks mogelijk gemaakt, aangezien de betreffende gronden in gemeentelijk eigendom zijn en de onderzoeken die benodigd zijn voor het opnemen van een verkeersbestemming inmiddels zijn verricht.

Voor de realisering van het gedeelte van de aansluiting op de locatie Van Roosmalen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Er is op dit moment namelijk nog geen sprake van overeenstemming met de ontwikkelende partij op het Van Roosmalenterrein, waardoor het niet mogelijk is om de aansluiting te voorzien van een directe bestemming. De plannen zijn op dit moment onvoldoende concreet om ze juridisch-planologisch mogelijk te maken en de milieutechnische haalbaarheid is nog niet aangetoond. Er is daarom gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid, zodat het bestemmingsplan na een relatief snelle procedure kan worden gewijzigd om de ontwikkeling (inclusief de realisering van de tweede aansluiting op de Hoge Steenweg) mogelijk te maken.

Inmiddels is gestart met de werkzaamheden voor de ombouw van de N261. In de komende jaren worden ook de nieuwe aansluiting van de Kasteellaan richting de op- en afrit van de N261/A261 gerealiseerd en wordt de Heideweg verlegd. Na afronding van deze werkzaamheden zal de huidige aansluiting van de Hoge Steenweg op de N261 worden afgesloten. Om een goede bereikbaarheid van bedrijvenpark De Hoogt te garanderen, is het noodzakelijk dat op het moment van afsluiten van de bestaande aansluiting Hoge Steenweg / N261 de nieuwe aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat in gebruik kan worden genomen. Om deze reden is het niet wenselijk om met de realisering van deze aansluiting te wachten tot de plannen op de locatie Van Roosmalen concreet zijn.

Inpassing route over De Hoogt

Hoewel een tweede aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg wenselijk is voor een gespreide afwikkeling van het verkeer, is de realisering van deze aansluiting niet noodzakelijk voor een goed functionerende verkeersstructuur op het bedrijvenpark. Conform het regionale/gemeentelijke verkeersmodel genereert bedrijvenpark De Hoogt in de huidige situatie circa 1.800 motorvoertuigbewegingen per werkdag, waarvan circa 300 vrachtbewegingen. Dit verkeer wordt volledig afgewikkeld via de bestaande aansluiting op de Hoge Steenweg. Door de nieuwe verbinding tussen De Hoogt en de Bergstraat zal de ontsluiting van het bedrijvenpark verbeteren, aangezien het (vracht)verkeer niet langer gebruik hoeft te maken van de Hoge Steenweg en de bestaande aansluiting De Hoogt/Hoge Steenweg, maar via de nieuwe aansluiting op de Bergstraat direct de kern Loon op Zand kan verlaten.

Uit het verkeersmodel blijkt dat in 2020, bij een aansluiting op de Bergstraat maar zonder de tweede aansluiting op de locatie Van Roosmalen, circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden over het deel van De Hoogt dat aansluit op de Hoge Steenweg. Omdat het vrachtverkeer in de nieuwe situatie voornamelijk gebruik zal maken van de nieuwe aansluiting op de Bergstraat, wordt in de toekomstige situatie een afname van het aantal vrachtwagenbewegingen op de aansluiting De Hoogt/Hoge Steenweg verwacht: van de 2.880 motorvoertuigbewegingen zijn er circa 150 vrachtwagenbewegingen. Door de nieuwe aansluiting op de Bergstraat zal op het smalste gedeelte van De Hoogt (de huidige toegangsweg vanaf de Hoge Steenweg) het aantal vrachtwagens dus afnemen, waardoor het aantal conflictsituaties tussen vrachtwagens onderling en tussen vrachtwagens en personenauto's sterk wordt verminderd.

Insprekers geven tenslotte aan dat de nieuwe verkeerssituatie problemen zal opleveren vanwege het smalle profiel en - indien de tweede aansluiting op de Hoge Steenweg niet tijdig in gebruik kan worden genomen - de krappe ontsluiting van het bedrijvenpark richting de Hoge Steenweg. Daarom is in beeld gebracht of de bestaande wegen op De Hoogt de verwachte hoeveelheid verkeer kunnen verwerken. De wegen op De Hoogt zijn/worden ingericht als erftoegangsweg type B, met een snelheidsregime van 30 km/h. Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van erven en percelen en zijn primair gericht op het mogelijk maken van diverse manoeuvres met allerlei vervoerwijzen. Op erftoegangswegen is sprake van menging van alle verkeerssoorten. Het 'uitwisselen' gebeurt bij dit type wegen zowel op wegvakken als op kruispunten (*Uitwisselen: zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder: het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, en het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen*). De snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt laag en er kunnen overal oversteekbewegingen worden gemaakt, zowel op wegvakken als op kruispunten. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijksnelheden en doordat de bestuurders

	door de korte afstand die ze afleggen alert zijn. De hierbij horende maatvoering is beschreven in het ASVV 2012 onder hoofdstuk 11.2. Uitgaande van tweerichtingsverkeer is het minimale profiel 4,80 m breed (figuur ASVV 11.2.2), het ideale profiel is 5,80 m breed (figuur ASVV 11.2.1). Het wegprofiel op het smalste gedeelte van De Hoogt (het gedeelte richting de aansluiting op de Hoge Steenweg) is 5,90 meter breed. De openbare ruimte biedt hier dus voldoende ruimte voor het ideale profiel conform de richtlijnen van het CROW (ASVV 2012). Geconcludeerd wordt dat deze weg geschikt is om het toenemende aantal verkeersbewegingen te verwerken, zeker omdat de hoeveelheid vrachtverkeer op dit deel van de weg zal afnemen. Op het centrale gedeelte van De Hoogt 2 (de lus rond de bedrijfsperven De Hoogt 19 t/m 25 en 77) wordt daarnaast eenrichtingsverkeer ingesteld. Hierdoor ontstaat er ruimte om naast de rijbaan laad- en losgelegenheden te realiseren. In overleg met de bedrijven zal bij de verdere uitwerking van de plannen worden bepaald waar deze laad- en losgelegenheden zullen worden gesitueerd. De bestemming 'Verkeer' biedt voldoende ruimte om de rijbaan én de laad- en losvoorzieningen te realiseren. Concluderend wordt gesteld dat de openbare ruimte op De Hoogt (en dus de bestemming 'Verkeer' in het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2013') voldoende ruimte biedt om het verkeer in de toekomstige situatie op een veilige manier af te werken. Aanpassing van het bestemmingsplan is daarom niet nodig.
--	---

Conclusie

Naar aanleiding van de inspraakreactie is de situatie met betrekking tot de verkeersafwikkeling over bedrijvenpark De Hoogt nogmaals kritisch bezien. Zoals in de beantwoording aangegeven, is geconcludeerd dat de bestaande wegen voldoende breed zijn om de toename van het aantal verkeersbewegingen op te vangen, zeker als op het centrale deel van De Hoogt eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Burgemeester en wethouders delen de opvatting van insprekers dat het wenselijk is om ter hoogte van de Van Salm-Salmstraat een tweede aansluiting op de Hoge Steenweg te realiseren. Uit een verkeerskundige beoordeling blijkt echter dat deze tweede aansluiting niet noodzakelijk is om de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat te kunnen realiseren: de bestaande wegen kunnen de toename van het verkeer immers opvangen. De wijze van bestemmen doet recht aan de huidige stand van zaken, aangezien er voor de locatie Van Roosmalen geen sprake is van een voldoende concreet bouwplan. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding voor aanpassing van de verbeelding en regels van het bestemmingsplan. Wel zal in de toelichting meer aandacht worden besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijvenpark De Hoogt. Bovenstaande beantwoording vormt daarvoor de basis.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting meer aandacht besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijvenpark De Hoogt.

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

	Samenvatting	Reactie
a.	Inspreker heeft er bezwaar tegen dat een erftoegangsweg wordt veranderd in een ontsluitingsweg voor de kom Loon op Zand. Uit de verantwoording van het groepsrisico blijkt dat geen onderzoek is gedaan naar de problemen en risico's als de wegen op Bedrijvenpark De Hoogt als ontsluitingsweg moeten dienen. De risico's van de smalle wegen bij Bergstraat 38 en De Hoogt 7 zijn niet onderzocht. Op basis van CROW-publicatie 192 'Leidraad duurzaam veilig inrichten van bedrijventerreinen' kan worden geconcludeerd dat de veiligheid niet kan worden gewaarborgd bij de realisering van een ontsluitingsweg over het bedrijventerrein.	Zie voor een uitgebreide reactie omtrent de ontsluitingsweg de beantwoording onder 3.2.1. Er is geen sprake van het realiseren van een ontsluitingsweg: De Hoogt is en blijft een erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h en bijpassende inrichting van de openbare ruimte. Het aspect externe veiligheid heeft géén betrekking op de (verkeers)veiligheid op wegen en straten. In het kader van de verantwoording van het groepsrisico (onderdeel van de toetsing aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen) zijn uitsluitend de opslag, de bewerking en het transport van gevaarlijke stoffen relevant. Verkeersveiligheidsaspecten maken geen onderdeel uit van de groepsrisicoverantwoording. Inspreker verwijst naar CROW-publicatie 192, waaruit zou blijken dat de veiligheid niet kan worden gewaarborgd. Zoals ook aangegeven in paragraaf 3.2.1 biedt het profiel van de wegen op De Hoogt voldoende ruimte om een verkeersveilige weginrichting vorm te geven. De bestemming 'Verkeer' die is opgenomen in het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2013' is breed genoeg om te kunnen voldoen aan de eisen uit de CROW-publicatie. De exacte dimensionering en profilering van wegen is een uitvoeringsaspect dat niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld.
b.	Op 1 oktober 2009 heeft de gemeenteraad zich unaniem uitgesproken voor de aanleg van variant D: een ontsluitingsweg die om De Hoogt heen loopt. Dit is nog steeds een goede optie, waarvoor financiële middelen beschikbaar moeten zijn. Het bestemmingsplan voor De Hoogt III vormt geen belemmering voor de aanleg van deze weg.	In 2010 zijn drie alternatieven onderzocht voor de route van het verkeer over De Hoogt. In september 2010 heeft de gemeenteraad gekozen voor variant 3: gebruikmaken van de huidige wegen met twee aansluitingen op de Hoge Steenweg. Er is niet gekozen voor een variant die om De Hoogt heen loopt, parallel aan de N261 (variant 1). Variant 3

		biedt namelijk voordelen voor de verdere ontwikkeling van De Hoogt, werkt optimaal binnen de totale ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand én is aanzienlijk goedkoper dan variant 1. Realisering van een nieuwe weg die om De Hoogt heenloopt, is dus niet aan de orde.
c.	Het bedrijventerrein is jaren afsluitbaar geweest met een toegangspoort. Deze poort moest weg om de ontsluitingsweg mogelijk te maken, waardoor een grote stijging van criminaliteit te zien is. Als de ontsluitingsweg rond bedrijventerrein De Hoogt wordt gelegd, kan een tweede aansluiting worden gemaakt bij De Hoogt 12a en kan het terrein 's avonds met twee toegangspoorten worden afgesloten.	Het al dan niet realiseren van een toegangspoort is een uitvoeringsaspect, dat niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het op basis van de Wegenwet niet is toegestaan om openbare wegen af te sluiten. Gezien de beoogde verdere ontwikkeling van De Hoogt ligt het (opnieuw) afsluiten van het terrein ook niet voor de hand. Tenslotte is het niet gewenst dat de brandweerkazerne op De Hoogt in de avond- en nachtperiode uitsluitend te bereiken is via een afgesloten weg.
d.	De maximale goothoogte voor De Hoogt 8 is 6 meter en de maximale bouwhoogte 11 meter. Deze bouwwijze is ouderwets, duur en onpraktisch. Verzocht wordt om een goot- en bouwhoogte van 11 meter, waardoor bij een eventuele verbouwing meer in de stijl van De Hoogt II en III kan worden gebouwd.	Het bestemmingsplan dwingt niet af dat bedrijfspanden met een kap moeten worden gebouwd. Het is binnen de regels van het plan mogelijk om op het perceel De Hoogt 8 een plat afgedekte bedrijfshal te realiseren, mits de hoogte daarvan niet meer bedraagt dan 6 meter. De maximale goot- en bouwhoogte die gelden voor de panden De Hoogt 4-10 zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand'. Gezien de nabijheid van de woningen aan het dorpslint Hoge Steenweg is het niet gewenst om de maximale goothoogte op deze percelen te verhogen tot 11 meter, aangezien dat een forse schaa sprong tot gevolg zou kunnen hebben. De maximale goot- en bouwhoogte van 6 respectievelijk 11 meter blijven daarom gehandhaafd.
e.	Inspreker maakt bezwaar tegen de woonfunctie die mogelijk wordt gemaakt in het wijzigingsgebied, aangezien dit voor het bedrijventerrein beperkingen geeft voor geluid en laad- en lostijden.	Onderdeel van de transformatie van het Van Roosmalenterrein is de realisering van woningen aan de zijde van de Hoge Steenweg. Woningbouw in het oostelijk deel van het wijzigingsgebied past binnen de ruimtelijke structuur van de Hoge Steenweg en de kern Loon op Zand. De bebouwing aan de Hoge Steenweg bestaat overwegend uit woningen met een beperkte maat en schaal. Het huidige bedrijfspand op het Van Roosmalenterrein

	is een afwijkend element, dat qua schaal en uitstraling niet past bij de uitstraling van dit historische dorpslint. De herontwikkeling van de locatie wordt dan ook aangegrepen om de structuur van het lint op deze locatie te herstellen. Woningbouw is bij uitstek geschikt om de open plek in het lint, die ontstaat na sloop van de bestaande opstallen, op te vullen. In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan rekening moet worden gehouden met de schaal, maatvoering en korrel van de bestaande diepte van het historische bouwlint. De woningen moeten zich dus voegen in de bestaande structuur van het dorpslint, waarmee wordt voorkomen dat de woningen te ver achterop het perceel worden gerealiseerd. Daarnaast is als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid opgenomen dat er geen sprake mag zijn van onevenredige beperking van reeds gevestigde bedrijven. In het kader van het wijzigingsplan dient te worden gemotiveerd in hoeverre hier sprake van is. Gezien de maximaal toegestane milieucategorie op De Hoogt (3.2) en de bijbehorende afstand tot woningen in een 'gemengd gebied' (50 meter) zijn op voorhand geen overwegende bezwaren te verwachten.
--	---

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting meer aandacht besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijventpark De Hoogt.

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

	Samenvatting	Reactie
a.	Inspreker heeft bezwaar tegen een ontsluiting voor Loon op Zand via bedrijventerrein De Hoogt. De wegen zijn smal, worden gebruikt voor laden en lossen en het massaverschil tussen het rijdend materiaal is groot. Daarnaast rijden er heftrucks, die geen optimaal verkeersoverzicht hebben. Buiten bestemmingsverkeer moet al het verkeer daarom worden gemeden.	Zie voor een uitgebreide reactie omtrent de ontsluitingsweg de beantwoording onder 3.2.1. De wegen op bedrijvenpark De Hoogt zijn breed genoeg voor een profiel waarbinnen de extra verkeersbewegingen kunnen worden opgevangen. De wegen zijn/worden ingericht als erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijsnelheden en doordat de bestuurders door de korte afstand die ze afleggen alert zijn. In combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op het centrale deel van De Hoogt is er voldoende ruimte om zowel het verkeer van en naar Loon op Zand noord als het (vracht)verkeer van en naar De Hoogt te verwerken.
b.	Er is geen mogelijkheid om de weginrichting aan te passen als ontsluitingsweg, zonder dat dit onacceptabele gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering. Herinrichting gaat altijd ten koste van parkeren en laad- en losmogelijkheden op eigen terrein. Bedrijfspanen worden beperkt in hun mogelijkheden of worden onbruikbaar, wat een forse waardevermindering tot gevolg heeft.	Er is geen sprake van het realiseren van een ontsluitingsweg: De Hoogt is en blijft een erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h en bijpassende inrichting van de openbare ruimte. Het bestaande profiel biedt hiervoor voldoende ruimte. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het centrale deel van De Hoogt II ontstaat hier ruimte om naast de weg laad- en losvoorzieningen te realiseren. Het gedeelte van De Hoogt dat aansluit op de Hoge Steenweg blijft ingericht voor tweerichtingsverkeer, waardoor hier in de openbare ruimte geen laad- en losvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Het bedrijfspan van inspreker staat echter op circa 11 meter afstand van de openbare weg en de belendende panden staan nog verder terug. Hierdoor is er voldoende ruimte om op eigen terrein te laden en te lossen. Laden en lossen dient dan ook primair op eigen terrein plaats te vinden, en niet in de openbare ruimte.
c.	Inspreker verzoekt om het eerder voorgestelde tracé te gebruiken. Hier ligt alleen gras, zodat de weg op capaciteit kan worden ge-	In 2010 zijn drie alternatieven onderzocht voor de route van het verkeer over De Hoogt. In september 2010 heeft de gemeenteraad

	construeerd. Ondernemers moeten alles doen voor de veiligheid; de gemeente kan dus niet uit oogpunt van kostenbesparing alle richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting van de weg negeren.	gekozen voor variant 3: gebruikmaken van de huidige wegen met twee aansluitingen op de Hoge Steenweg (zie ook beantwoording 3.2.1). Er is niet gekozen voor een variant die om De Hoogt heen loopt, parallel aan de N261 (variant 1). Variant 3 biedt namelijk voordelen voor de verdere ontwikkeling van De Hoogt, werkt optimaal binnen de totale ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand én is aanzienlijk goedkoper dan variant 1. Realisering van een nieuwe weg die om De Hoogt heenloopt, is dus niet aan de orde.
d.	Door de keuze voor een ander tracé ontstaat tevens de mogelijkheid om het bedrijventerrein 's nachts af te sluiten in verband met de stijgende criminaliteit.	Het al dan niet realiseren van een toegangspoort is een uitvoeringsaspect, dat niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het op basis van de Wegenwet niet is toegestaan om openbare wegen af te sluiten. Gezien de beoogde verdere ontwikkeling van De Hoogt ligt het (opnieuw) afsluiten van het terrein ook niet voor de hand. Tenslotte is het niet gewenst dat de brandweerkazerne op De Hoogt in de avond- en nachtperiode uitsluitend te bereiken is via een afgesloten weg.

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting meer aandacht besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijvenpark De Hoogt.

3.2.4 J. Bruurs, namens CO2 Solutions Warmte Experts, De Hoogt 8, 5175 AX Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Inspreker heeft bezwaar tegen een ontsluiting voor Loon op Zand via bedrijventerrein De Hoogt. De wegen zijn smal, worden gebruikt voor laden en lossen en het massa-verschil tussen het rijdend materiaal is groot. Daarnaast rijden er heftrucks, die geen optimaal verkeersoverzicht hebben. Buiten bestemmingsverkeer moet al het verkeer daarom worden gemeden.	Zie voor een uitgebreide reactie omtrent de ontsluitingsweg de beantwoording onder 3.2.1. De wegen op bedrijvenpark De Hoogt zijn breed genoeg voor een profiel waarbinnen de extra verkeersbewegingen kunnen worden opgevangen. De wegen zijn/worden ingericht als erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijsnelheden en doordat de bestuurders door de korte afstand die ze afleggen alert zijn. In combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op het centrale deel van De Hoogt is er voldoende ruimte om zowel het verkeer van en naar Loon op Zand noord als het (vracht)verkeer van en naar De Hoogt te verwerken.
b.	Er is geen mogelijkheid om de weginrichting aan te passen als ontsluitingsweg, zonder dat dit onacceptabele gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering. Herinrichting gaat altijd ten koste van parkeren en laad- en losmogelijkheden op eigen terrein. Bedrijfspanen worden beperkt in hun mogelijkheden of worden onbruikbaar, wat een forse waardevermindering tot gevolg heeft.	Er is geen sprake van het realiseren van een ontsluitingsweg: De Hoogt is en blijft een erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h en bijpassende inrichting van de openbare ruimte. Het bestaande profiel biedt hiervoor voldoende ruimte. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het centrale deel van De Hoogt II ontstaat hier ruimte om naast de weg laad- en losvoorzieningen te realiseren. Het gedeelte van De Hoogt dat aansluit op de Hoge Steenweg blijft ingericht voor tweerichtingsverkeer, waardoor hier in de openbare ruimte geen laad- en losvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Het bedrijfspan van inspreker staat echter op circa 11 meter afstand van de openbare weg en de belendende panden staan nog verder terug. Hierdoor is er voldoende ruimte om op eigen terrein te laden en te lossen. Laden en lossen dient dan ook primair op eigen terrein plaats te vinden, en niet in de openbare ruimte. Herinrichting wordt daarom niet overwogen.
c.	Inspreker verzoekt om het eerder voorgestelde tracé te gebruiken. Hier ligt alleen gras, zodat de weg op capaciteit kan worden ge-	In 2010 zijn drie alternatieven onderzocht voor de route van het verkeer over De Hoogt. In september 2010 heeft de gemeenteraad

	construeerd. Ondernemers moeten alles doen voor de veiligheid; de gemeente kan dus niet uit oogpunt van kostenbesparing alle richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting van de weg negeren.	gekozen voor variant 3: gebruikmaken van de huidige wegen met twee aansluitingen op de Hoge Steenweg (zie ook beantwoording 3.2.1). Er is niet gekozen voor een variant die om De Hoogt heen loopt, parallel aan de N261 (variant 1). Variant 3 biedt namelijk voordelen voor de verdere ontwikkeling van De Hoogt, werkt optimaal binnen de totale ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand én is aanzienlijk goedkoper dan variant 1. Realisering van een nieuwe weg die om De Hoogt heenloopt, is dus niet aan de orde.
d.	Door de keuze voor een ander tracé ontstaat tevens de mogelijkheid om het bedrijventerrein 's nachts af te sluiten in verband met de stijgende criminaliteit.	Het al dan niet realiseren van een toegangspoort is een uitvoeringsaspect, dat niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het op basis van de Wegenwet niet is toegestaan om openbare wegen af te sluiten. Gezien de beoogde verdere ontwikkeling van De Hoogt ligt het (opnieuw) afsluiten van het terrein ook niet voor de hand. Tenslotte is het niet gewenst dat de brandweerkazerne op De Hoogt in de avond- en nachtperiode uitsluitend te bereiken is via een afgesloten weg.

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting meer aandacht besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijvenpark De Hoogt.

3.2.5 M.G.G.J.M. Vromans, mede namens Handelsmaatschappij G.J.A. Vromans en M.G.G.J.M. Vromans Beheer, De Hoogt 7, Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Uit de stukken blijkt dat een derde ontsluiting van De Hoogt wenselijk is. Daaruit kan worden afgeleid dat de voorgestelde situatie niet wenselijk is. Niet gemotiveerd wordt waarom een derde ontsluiting niet mogelijk is, een goede belangenafweging ontbreekt.	Zie voor een uitgebreide reactie omtrent de ontsluitingsweg de beantwoording onder 3.2.1. Een tweede aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg (zodat in totaal sprake is van drie aansluitingen, waarvan één op de Bergstraat) is wenselijk, maar <u>niet</u> noodzakelijk: de bestaande wegen kunnen de toename van het verkeer opvangen. Het uitgangspunt is nog altijd dat een derde ontsluiting wordt gerealiseerd. Op dit moment zijn de plannen op de locatie Van Roosmalen echter onvoldoende concreet om deze direct in het bestemmingsplan te regelen. Om die reden is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
b.	Het profiel van de huidige aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg is te smal voor een ontsluitingsweg, wat leidt tot gevaarlijke situaties. In het bestemmingsplan wordt hier niet op ingegaan. In de onderzoeken ontbreekt deze aansluiting geheel. Ook wordt niet ingegaan op het smalle profiel van de overige wegen op De Hoogt in relatie tot de verhoogde verkeersdruk en de gevolgen voor de verkeersveiligheid.	Er is geen sprake van het realiseren van een ontsluitingsweg: De Hoogt is en blijft een erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h en bijpassende inrichting van de openbare ruimte. Het bestaande profiel biedt hiervoor voldoende ruimte. De wegen op bedrijventpark De Hoogt zijn breed genoeg voor een profiel waarbinnen de extra verkeersbewegingen kunnen worden opgevangen. De wegen worden ingericht als erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h. In combinatie met het instellen van eenrichtingsverkeer op het centrale deel van De Hoogt is er voldoende ruimte om zowel het verkeer van en naar Loon op Zand noord als het (vracht)verkeer van en naar De Hoogt te verwerken. Het wegprofiel is op het smalste gedeelte van De Hoogt (het gedeelte richting de aansluiting op de Hoge Steenweg) 5,90 meter breed. De openbare ruimte biedt derhalve voldoende ruimte aan het ideale profiel dat conform de ASVV 2012 geldt voor een erftoegangsweg (5.80 meter). Door de realisering van een aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat zal het verkeer over de bestaande aansluiting van De Hoogt

		op de Hoge Steenweg toenemen van circa 1.800 tot circa 2.880 motorvoertuigbewegingen. De weg is voldoende breed om deze toename op te kunnen vangen. Het aantal vrachtwagenbewegingen neemt op dit deel van de weg juist af van circa 300 tot circa 150 bewegingen, omdat (vracht)verkeer van en naar De Hoogt niet meer van deze weg gebruik hoeft te maken. Het aantal conflictsituaties tussen vrachtwagens onderling en tussen vrachtwagens en personenwagens zal hierdoor verminderen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.
c.	De (bedrijfs)woningen op de Hoogt krijgen te maken met een veel hogere verkeersdruk en daardoor mogelijk onveilige situaties en geluidsoverlast. Het profiel is te smal voor een trottoir en het verlaten van inritten wordt gevaarlijk.	Zoals hiervoor aangegeven neemt het aantal verkeersbewegingen over het oostelijk deel van De Hoogt weliswaar toe, maar neemt het aantal vrachtwagenbewegingen juist af. Het aantal verkeersbewegingen (circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal) is niet zodanig hoog dat moet worden gevreesd voor verkeersonveilige situaties. De Hoogt is en blijft een erftoegangsweg, met een snelheidsregime van 30 km/h en bijpassende inrichting van de openbare ruimte. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer ligt laag en er kunnen overal oversteekbewegingen worden gemaakt, zowel op wegvakken als op kruispunten. Noemenswaardige problemen worden voorkomen door de lage rijsnelheden en doordat de bestuurders door de korte afstand die ze afleggen alert zijn. Er is dan ook geen sprake van een gevaarlijke situatie bij het verlaten van inritten. In de huidige situatie is op dit deel van De Hoogt geen sprake van een trottoir, aangezien de voorruimte op de bedrijfsperven direct grenst aan de openbare ruimte. Gezien de beperkte hoeveelheid voetgangersverkeer op een bedrijvenpark is er ook geen noodzaak voor de realisering van een trottoir. Dit is in de nieuwe situatie niet anders. Voor wat betreft de geluidsoverlast kan worden aangegeven dat de verkeersintensiteit ter hoogte van de woning van inspreker weliswaar toeneemt, maar dat het aandeel vrachtverkeer afneemt. Als er al sprake is van een toenemende geluidhinder, zal deze

		dus beperkt zijn. De Hoogt heeft een 30 km/h regime en valt daarom buiten het regime van de Wet geluidhinder, bovendien is er geen sprake van een reconstructie van de weg ter hoogte van de woning van inspreker. Akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.
d.	Door de toenemende verkeersdruk worden bestaande bedrijven beperkt in hun bedrijfsvoering, omdat laden en lossen en manoeuvreren met vrachtverkeer nagenoeg onmogelijk wordt.	Door het instellen van eenrichtingsverkeer op het centrale deel van De Hoogt II ontstaat hier ruimte om naast de weg laad- en losvoorzieningen te realiseren. Het gedeelte van De Hoogt dat aansluit op de Hoge Steenweg blijft ingericht voor tweerichtingsverkeer, waardoor hier in de openbare ruimte geen laad- en losvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. De bedrijfspanden aan de noordzijde van dit deel van de Hoge Steenweg staan echter op grote afstand van de openbare weg (de panden Hoogt 4-10 staan op 11 tot 13 meter afstand) waardoor er voldoende ruimte is om op eigen terrein te laden en te lossen. Ook bij de panden aan de zuidzijde van de weg is ruimte aanwezig aan de voorzijde van de panden. Laden en lossen dient dan ook primair op eigen terrein plaats te vinden, en niet in de openbare ruimte.
e.	In het bestemmingsplan wordt gesteld dat het gaat om het vastleggen/beschrijven van de bestaande situatie. Dit klopt niet voor wat betreft de infrastructuur en voor De Hoogt III. Hierdoor is een zwaardere onderbouwing/belangenafweging nodig. Er is niet onderzocht wat de gevolgen zijn voor de woningen en bedrijven aan De Hoogt en de Hoge Steenweg.	In het bestemmingsplan is reeds in de inleiding duidelijk aangegeven dat het plan deels conserverend van aard is en dat het deels is opgesteld om de realisering van een deel van de nieuwe ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand mogelijk te maken. Voor De Hoogt III is daarbij specifiek aangegeven dat de geldende bouwmogelijkheden zijn overgenomen. Deze mogelijkheden zijn niet verruimd, waardoor sprake is van het conserveren van de bestaande bouwrechten. In paragraaf 3.2 van de toelichting zijn de uitgangspunten benoemd, waarbij zowel is ingegaan op het onderdeel 'actualisering en functieverruiming' als op het onderdeel 'ontsluitingsstructuur'. Hierdoor is voldoende duidelijk dat het plan mede betrekking heeft op aanpassingen in de wegenstructuur. Voor de realisering van de nieuwe ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand zijn vanaf 2001 diverse onderzoeken verricht, waarbij steeds alle relevante belangen zijn afgewogen. In 2010 zijn vervolgens alterna-

		tieven onderzocht voor de verkeersafwikkeling over De Hoogt, op basis waarvan in het bestemmingsplan de realisering van een aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat mogelijk is gemaakt. Zoals hiervoor aangegeven, zijn de wegen op De Hoogt geschikt om de extra verkeersbewegingen te kunnen verwerken, zonder dat dit leidt tot onevenredige beperkingen voor de bedrijven. De gevolgen voor de woningen op het bedrijventpark zijn zeer beperkt, gezien de beperkte verkeerstoename en de gelijktijdige afname van vrachtverkeer over de bestaande aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg.
f.	In de loop der jaren zijn diverse ontsluitingsvarianten op tafel geweest. Deze varianten (waaronder variant D) zijn onvoldoende onderzocht, zodat niet duidelijk is dat de huidige variant het algemeen belang het beste dient.	In 2010 zijn drie alternatieven onderzocht voor de route van het verkeer over De Hoogt. In september 2010 heeft de gemeenteraad gekozen voor variant 3: gebruikmaken van de huidige wegen met twee aansluitingen op de Hoge Steenweg (zie ook beantwoording 3.2.1). Er is niet gekozen voor een variant die om De Hoogt heen loopt, parallel aan de N261 (variant 1). Variant 3 biedt namelijk voordelen voor de verdere ontwikkeling van De Hoogt, werkt optimaal binnen de totale ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand én is aanzienlijk goedkoper dan variant 1. Realisering van een nieuwe weg die om De Hoogt heenloopt, is dus niet aan de orde.
g.	In 2009 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin is gesteld dat variant D het uitgangspunt is. Daarnaast is toegezegd dat De Hoogt III niet zou worden ontwikkeld zonder ontsluiting op de locatie Van Roosmalen. In het bestemmingsplan wordt hieraan geen aandacht besteed. Het bestemmingsplan is daardoor strijdig met het motiveringsbeginsel; er is niet aangegeven waarom niet is gekozen voor varianten die een minder grote inbreuk maken op de belangen van de bewoners en eigenaren van woningen en bedrijven op en aan De Hoogt.	Zoals hiervoor aangegeven biedt de huidige variant voordelen voor de verdere ontwikkeling van De Hoogt én voor de ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand als geheel. Met variant 3 is sprake van een oplossing die zowel verkeerskundig als financieel verantwoord en haalbaar is. Op grond daarvan is gemotiveerd gekozen voor de realisering van variant 3.

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting meer aandacht besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijvenpark De Hoogt.

3.2.6 J.J. Wijffels, Storimans Wijffels Architecten, Dr. Hub van Doorneweg 169, Postbus 1079, 5004 BB Tilburg

	Samenvatting	Reactie
a.	Er is al geruime tijd overleg met de gemeente over de ontwikkelingsmogelijkheden voor het perceel Hoge Steenweg 85. Ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid die op dit perceel is opgenomen, wordt in het bestemmingsplan geen verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes en belangenafweging. Wel is de eigenaar/ontwikkelaar van het perceel genooddaakt om medewerking te verlenen aan de realisering van een ontsluitingsweg, die voor de herontwikkeling van het perceel niet noodzakelijk is. Een zorgvuldigere afweging/motivering is noodzakelijk vanuit de eis voor een objectieve begrenzing van de wijzigingsvoorwaarden.	De wijzigingsvoorwaarden geven een goede afspiegeling van de huidige stand van zaken en de afspraken die zijn gemaakt tussen de gemeente Loon op Zand en de ontwikkelaar. Uitgangspunt voor de gemeente is dat herontwikkeling van dit perceel alleen mogelijk is als gelijktijdig een nieuwe aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg wordt gerealiseerd. Deze aansluiting is niet alleen van belang voor de ontsluiting van de kern Loon op Zand als geheel, maar is ook noodzakelijk om het huidige bedrijfsperceel opnieuw te kunnen verkavelen en de beoogde nieuwe functies mogelijk te maken. Om die reden is aanleg van deze weg als verplichting bij de wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op dit moment zijn de plannen nog onvoldoende concreet om een directe bouwtitel te rechtvaardigen. Bovendien is nog geen inzicht in de relevante milieuhygiënische aspecten. Omdat dit inzicht nu ontbreekt, zijn diverse voorwaarden opgenomen bij de wijzigingsbevoegdheid, onder andere dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen en dat er geen sprake mag zijn van een onevenredige beperking van reeds gevestigde bedrijven. Een zorgvuldigere afweging/motivering is op dit moment niet te maken. De wijzigingsvoorwaarden kunnen daarom nu niet verder worden geconcretiseerd.
b.	Onduidelijk is waarom alleen bedrijven in milieucategorie 2 worden toegestaan. De bedrijven uit de vigerende regeling zouden mogelijk moeten zijn, daarnaast zou flexibiliteit moeten bestaan om bedrijven uit een lagere categorie en bedrijven die qua hinder vergelijkbaar zijn toe te staan.	De wijzigingsbevoegdheid maakt onder andere woningen en diverse commerciële functies mogelijk. Vanwege de mogelijke combinatie van bedrijvigheid met woningbouw is het niet gewenst om bedrijven in een te hoge categorie toe te staan. De categorie is daarom beperkt tot milieucategorie 2. Na wijziging van het plan kan voor deze gronden overigens ook de regeling worden toegepast die in artikel 4.6.1 is opgenomen: bedrijven die qua aard en milieubelasting gelijk te stellen zijn aan bedrijven in milieucategorie 2 kunnen daardoor ook worden toegelaten.

c.	Onduidelijk is waarom bepaalde vormen van detailhandel zijn uitgesloten. Daarnaast is onduidelijk wat moet worden verstaan onder volumineuze detailhandel en wat de achtergronden zijn voor de mogelijkheden voor horeca (beperkt tot restaurant en hotel), sport, kantoren en kantoorachtige bedrijven.	De vestigingsmogelijkheden voor commerciële functies zijn afgestemd op de notitie 'economische onderbouwing en afweging functieverruiming' waaraan in paragraaf 2.2.4 van de toelichting uitgebreid aandacht is besteed. De mogelijkheden voor functieverruiming die (via afwijking) worden geboden op het bestaande bedrijvenpark De Hoogt, worden (via wijziging) ook geboden op het Van Roosmalenterrein. In de notitie is onder andere uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden voor detailhandel op bedrijvenpark De Hoogt. Bepaalde vormen van detailhandel (waaronder detailhandel in dagelijkse goederen en detailhandel in recreatieve branches) worden op De Hoogt niet toegestaan, aangezien het dorpscentrum van de kern Loon op Zand voor deze vormen van detailhandel een beter geschikte vestigingslocatie vormt. In artikel 1 van de regels is een begrip opgenomen voor 'detailhandel in volumineuze goederen'. In dit begrip is exact aangegeven welke branches zijn toegestaan. Dit begrip is voldoende duidelijk en behoeft daarom geen aanpassing. Vanwege de plannen die inspreker heeft op deze locatie, is in de wijzigingsregels opgenomen dat ook horeca kan worden toegestaan. Voor 'horeca' is in artikel 1 van de regels een begrip opgenomen. Dit begrip is niet beperkt tot een restaurant of hotel, maar biedt bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor een zaalaccommodatie of een café.
d.	Op het terrein worden mogelijkheden gezien voor onder meer de vestiging van een fast-foodrestaurant, een gezondheidscentrum of een vergelijkbare maatschappelijke voorziening. Deze functies zijn goed inpasbaar in een overgangsgebied tussen wonen langs de Hoge Steenweg en bedrijfsfuncties langs De Hoogt.	Vestiging van een (fastfood)restaurant is mogelijk binnen de wijzigingsvoorwaarden. In de notitie 'economische onderbouwing en afweging functieverruiming' is aangegeven dat maatschappelijke voorzieningen en voorzieningen voor zorg/verzorging niet gewenst zijn op De Hoogt.
e.	Onduidelijk is waarop het maximum aantal woningen is gebaseerd. Er zijn mogelijkheden voor de bouw van een groter aantal (kleinere) woningen met bijbehorende voor-	Het maximum aantal woningen is gebaseerd op de stedenbouwkundige schetsen die door de ontwikkelaar zijn opgesteld en die zijn besproken met de gemeente. Deze schetsen

	zieningen.	gaan al uit van een compacte verkaveling, met een combinatie van aaneengebouwde woningen, gestapelde woningen en patio-woningen. Het aantal van 27 woningen wordt (onder voorwaarden) acceptabel geacht, maar een verdere verdichting is uit ruimtelijk oogpunt niet gewenst in relatie tot het dorps karakter van de kern Loon op Zand.
f.	Er worden mogelijkheden gezien voor de vestiging van een moderne supermarkt op het terrein. Uit onderzoek (2008) is gebleken dat binnen de kern verder geen mogelijkheden zijn voor de vestiging van een volwaardige supermarkt. Door vestiging van een supermarkt op deze locatie zal weliswaar meer winkelaanbod aanwezig zijn, maar dit heeft geen ontwrichtende gevolgen voor de huidige winkeliers. In het centrum dient te worden ingezet op de vestiging van passende detailhandelsbedrijven en wellicht dienstverlenende bedrijven. De parkeerdruk in het centrum zal door realisering van een supermarkt op het perceel Hoge Steenweg 85 verminderen, wat een positief effect heeft op de aantrekkingskracht van het centrum.	In de notitie 'economische onderbouwing en afweging functieverruiming' is onder andere uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden voor detailhandel op bedrijvenpark De Hoogt. Bepaalde vormen van detailhandel (waaronder detailhandel in dagelijkse goederen, zoals een supermarkt) zijn op De Hoogt niet gewenst, aangezien het dorpscentrum van de kern Loon op Zand voor deze vormen van detailhandel een beter geschikte vestigingslocatie vormt. Het gemeentelijk beleid voor detailhandel in dagelijkse goederen is en blijft gericht op een concentratie van deze voorzieningen in het dorpscentrum van de kern Loon op Zand. Deze detailhandelsvoorzieningen vormen de basis voor het centrum en behoud ervan is van groot belang voor het functioneren van het dorpscentrum. Op bedrijvenpark De Hoogt wordt de vestiging van een supermarkt daarom niet toegestaan.

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2.7 E.T. Stevens, Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, namens A.H.M. Vesters, Hoge Steenweg 43, 5175 AG Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	De bestaande aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg is met 5,9 meter te smal om bij een toename van verkeer als ontsluiting te dienen.	Zie voor een uitgebreide reactie omtrent de ontsluitingsweg de beantwoording onder 3.2.1. De wegen op bedrijvenpark De Hoogt zijn breed genoeg voor een profiel waarbinnen de extra verkeersbewegingen kunnen worden opgevangen. Het wegprofiel is op het smalste gedeelte van De Hoogt (het gedeelte richting de aansluiting op de Hoge Steenweg) 5,90 meter breed. De openbare ruimte biedt hier voldoende ruimte aan het ideale profiel dat conform de ASVV 2012 geldt voor een erftoegangsweg (5.80 meter).
b.	De tweede ontsluiting ter hoogte van de Van Salm Salmstraat wordt waarschijnlijk niet gerealiseerd, waardoor de huidige ontsluiting zwaarder wordt belast.	Een tweede aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg (zodat in totaal sprake is van drie aansluitingen, waarvan één op de Bergstraat) is wenselijk, maar <u>niet</u> noodzakelijk: de bestaande wegen kunnen de toename van het verkeer opvangen. Het uitgangspunt is nog altijd dat een derde aansluiting wordt gerealiseerd. Op dit moment zijn de plannen op deze locatie echter onvoldoende concreet om deze direct in het bestemmingsplan te regelen. Om die reden is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.
c.	Ter plaatse van de woning Hoge Steenweg 43 zal sprake zijn van geluidsoverlast, stankoverlast en hinder van fijnstof. Daarnaast is sprake van gevaarlijke situaties ten gevolge van de toename van vrachtverkeer over deze ontsluiting.	Door de realisering van een aansluiting van De Hoogt op de Bergweg zal het verkeer over de bestaande aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg toenemen van circa 1.800 tot circa 2.880 motorvoertuigbewegingen. Het aantal vrachtwagenbewegingen neemt op dit deel van de weg juist af van circa 300 tot circa 150 bewegingen, omdat (vracht)verkeer van en naar De Hoogt niet meer van deze weg gebruik hoeft te maken. Het aantal conflictsituaties tussen vrachtwagens onderling en tussen vrachtwagens en personenwagens zal hierdoor verminderen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Door de aanpassing van de ontsluitingsstructuur van de kern Loon op Zand neemt op dit deel van De Hoogt het aantal verkeersbewegingen dus toe. Gelijktijdig neemt het aantal

		verkeersbewegingen op de Hoge Steenweg echter sterk af, aangezien de aansluiting van deze weg op de N261 komt te vervallen. Het gemeentelijke/regionale verkeersmodel laat een afname zien van circa 8.740 motorvoertuigbewegingen/etmaal in de huidige situatie tot circa 2.200 motorvoertuigbewegingen/etmaal in de situatie 2020. Voor de woningen aan de Hoge Steenweg is daarmee per saldo sprake van een aanzienlijk gunstiger situatie, met minder verkeersbewegingen en dus minder geluidsoverlast en een verbetering van de luchtkwaliteit.
d.	Een mogelijke oplossing is het instellen van eenrichtingsverkeer op De Hoogt, wat ook de mogelijkheden tot uitrukken van de brandweer verbetert.	Zoals hiervoor aangegeven is de Hoge Steenweg breed genoeg om de verkeersstroom te kunnen verwerken, ook als sprake blijft van tweerichtingsverkeer. Het instellen van eenrichtingsverkeer is daarom niet noodzakelijk. Bovendien zal het instellen van eenrichtingsverkeer de bereikbaarheid van de brandweerkazerne niet verbeteren, maar juist verslechteren. Daarbij moet niet slechts de uitruk in ogenschouw worden genomen, maar ook de bereikbaarheid van de kazerne voor de (vrijwillige) brandweerlieden.
e.	Inspreker verzoekt om de ontsluiting zo vast te leggen dat dit niet leidt tot een toename van verkeer over De Hoogt naar de Hoge Steenweg.	Zoals hiervoor aangegeven is de toename van verkeer over het gedeelte van De Hoogt dat aansluit op de Hoge Steenweg acceptabel, zeker gezien de forse verkeersafname op de Hoge Steenweg en de afname van vrachtverkeer op de huidige aansluiting. Het bestemmingsplan wordt daarom niet aangepast.
f.	Inspreker vreest voor waardedaling van de woning en is voornemens om een planschadeclaim in te dienen.	Het staat inspreker vrij om, na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een planschadeverzoek overeenkomstig afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening in te dienen.

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting meer aandacht besteed aan de verkeerskundige aspecten die samenhangen met de inpassing van de nieuwe route over bedrijventpark De Hoogt.

**3.2.8 A. Walschots, Hoge Steenweg 83, 5175 AH Loon op Zand
(Ad Walschots Invest en Vleesgroothandel Ad Walschots)**

	Samenvatting	Reactie
a.	Inspreker exploiteert een vleesverwerkend bedrijf aan de Hoge Steenweg 83. De wijzigingsbevoegdheid die in het bestemmingsplan is opgenomen, maakt het mogelijk om op het naastgelegen perceel 27 woningen te bouwen. Deze wijzigingsbevoegdheid verdraagt zich niet met het conserverende karakter van het plan. Door woningbouw op het bedrijventerrein zal de karakteristiek van de omgeving drastisch wijzigen. De nieuwe woningen hebben gevolgen voor de exploitatie en de verdere ontwikkeling en uitbreiding van het bedrijf. Verzocht wordt om de wijzigingsbevoegdheid niet op te nemen. Als de wijzigingsbevoegdheid toch gehandhaafd blijft, dient onmiskenbaar te worden vastgelegd dat geen sprake mag zijn van inbreuk op de belangen van cliënten.	Onderdeel van de transformatie van het Van Roosmalenterrein is de realisering van woningen aan de zijde van de Hoge Steenweg. Woningbouw in het oostelijk deel van het wijzigingsgebied past binnen de ruimtelijke structuur van de Hoge Steenweg en de kern Loon op Zand. De bebouwing aan de Hoge Steenweg bestaat overwegend uit woningen met een beperkte maat en schaal. Het huidige bedrijfspand op het Van Roosmalenterrein is een afwijkend element, dat qua schaal en uitstraling niet past bij de uitstraling van dit historische dorpslint. De herontwikkeling van de locatie wordt dan ook aangegrepen om de structuur van het lint op deze locatie te herstellen. Woningbouw is bij uitstek geschikt om de open plek in het lint, die ontstaat na sloop van de bestaande opstallen, op te vullen. Er is geen sprake van 'woningbouw op het bedrijvenpark', aangezien de gronden na herontwikkeling in ruimtelijke zin duidelijk deel gaan uitmaken van het lint aan de Hoge Steenweg. Het bedrijvenpark wordt in ruimtelijk opzicht wat verkleind. In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan rekening moet worden gehouden met de schaal, maatvoering en korrel van de bestaande diepte van het historische bouwlint. De woningen moeten zich dus voegen in de bestaande structuur van het dorpslint, waarmee wordt voorkomen dat de woningen te ver achterop het perceel worden gerealiseerd. Daarnaast is als voorwaarde bij de wijzigingsbevoegdheid opgenomen dat er geen sprake mag zijn van onevenredige beperking van reeds gevestigde bedrijven. In het kader van het wijzigingsplan dient te worden gemotiveerd in hoeverre hier sprake van is. Gezien de maximaal toegestane milieucategorie op De Hoogt (3.2) en de bijbehorende afstand tot woningen in een 'gemengd gebied' (50

		meter) zijn op voorhand geen overwegende bezwaren te verwachten. Het bedrijf van inspreker valt volgens de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering in milieucategorie 3.1. Voor bedrijven in milieucategorie 3.1 geldt een indicatieve afstand van 30 meter tot een woning in 'gemengd gebied'. Van deze afstand kan gemotiveerd worden afgeweken. In dit geval wordt het bedrijf van inspreker al beperkt door de woningen Hoge Steenweg 81-75 en de (bedrijfs)woning Hoge Steenweg 83a, die op korte afstand van het bedrijfsperceel zijn gesitueerd. De (uitbreidings)mogelijkheden van het bedrijf zijn daardoor al ingeperkt. In het kader van het wijzigingsplan dient te worden aangetoond hoe woningbouw in het wijzigingsgebied zich verhoudt tot de belangen van het bedrijf van inspreker. Gezien de huidige situatie, waarin het bedrijf al wordt beperkt door bestaande woningen, is de verwachting dat woningbouw op deze locatie (onder voorwaarden) mogelijk is. De wijzigingsbevoegdheid wordt daarom gehandhaafd.
b.	Op grond van artikel 13 onder i en j mag er bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid geen sprake zijn van milieuhygiënische belemmeringen en mogen reeds gevestigde bedrijven niet onevenredig worden beperkt. Deze bepalingen bevatten onvoldoende waarborgen voor een onbelemmerde exploitatie van het bedrijf in de toekomst. In de praktijk blijkt dat omwonenden tot klagen geneigd zijn, ook al wordt voldaan aan alle normen.	Op grond van artikel 13 onder j moet in het kader van het wijzigingsplan worden getoetst of bestaande bedrijven worden beperkt door de woningbouw in het wijzigingsgebied. Zoals hiervoor aangegeven, zijn er op voorhand geen onoverkomelijke belemmeringen te verwachten. De wijzigingsbevoegdheid wordt daarom gehandhaafd. Gedetailleerd onderzoek in het kader van het wijzigingsplan zal moeten uitwijzen hoe de woningbouw zich verhoudt tot het bedrijf van inspreker. In het kader van het wijzigingsplan kan dan worden bepaald op welke afstand woningbouw mogelijk is en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Het wijzigingsplan doorloopt te zijner tijd een afzonderlijke procedure. In het kader van die procedure kan inspreker eventuele bezwaren naar voren brengen.
c.	Inspreker heeft bezwaar tegen een volledige woonbestemming van het perceel Hoge Steenweg 71	Het perceel Hoge Steenweg heeft in het geldende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand 2011' al volledig de bestemming 'Wonen'.

		Deze bestemming is overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan en doet recht aan het feitelijke gebruik van het perceel. De bestemming staat dan ook niet ter discussie.
--	--	--

Conclusie

Burgemeester en wethouders delen de opvattingen van inspreker niet. De inspraakreactie geeft daarom geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2.9 Van Summeren, Hoge Steenweg 71, 5175 AH Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	Inspreker verzoekt om de regeling die opslag mogelijk maakt op het perceel Hoge Steenweg 83 anders te formuleren. De opslagfunctie moet positief worden bestemd; de beperking dat het uitsluitend opslag ten behoeve van een marktkoopman mag betreffen, is daarbij niet relevant.	Vooropgesteld moet worden dat de opslagfunctie op het perceel Hoge Steenweg 71 in principe niet in overeenstemming is met de woonbestemming/woonfunctie van het perceel. Aangezien van de huidige opslagfunctie niet of nauwelijks hinder uitgaat naar de omgeving, is er echter geen bezwaar om deze specifieke functie positief te bestemmen. Om die reden is in het voorontwerpbestemmingsplan een aanduiding opgenomen die dit specifieke gebruik regelt. De opslagfunctie is bewust beperkt tot opslag ten behoeve van een marktkoopman. Hiermee is beoogd om de kleinschaligheid van de activiteit in te perken. Door de functieaanduiding te wijzigen en opslag in algemene zin toe te staan, wordt intensivering van de opslagfunctie mogelijk gemaakt, bijvoorbeeld door toename van de aan- en afvoer van artikelen. De reden dat de opslag ten behoeve van een marktkoopman op dit woonperceel is toegestaan, is met name dat voor de opslag van goederen voor ambulante detailhandel geen andere geschikte locatie aan te wijzen is. Opslag van goederen ten behoeve van een reguliere winkel dient plaats te vinden als onderdeel van die winkel en niet op een woonperceel. De functieaanduiding wordt om die reden niet verruimd. Wel moet worden geconcludeerd dat de formulering 'ten behoeve van een marktkoopman' niet gelukkig is gekozen. Om die reden worden de functieaanduiding en de omschrijving aangepast in 'opslag ten behoeve van ambulante detailhandel'.
b.	De goot- en bouwhoogte van de overkapping op het perceel bedragen 3,2 respectievelijk 4,5 meter. De maximale bouwhoogte van 4 meter die binnen de bestemming 'Wonen' geldt is dus te beperkt.	In artikel 9.2.3 onder i wordt voor de maximale goot- en bouwhoogte van de overkapping/opslagloods verwezen naar de aanduiding op de verbeelding, niet naar de algemene regels die gelden voor bijgebouwen binnen de woonbestemming. De aanduiding op de verbeelding regelt een maximale goot- en bouwhoogte van 3,2 respectievelijk 4,6 me-

		ter. Door deze regeling is de overkapping/opslagloods dus al passend bestemd. Aanpassing is niet nodig.
c.	De overkapping op het perceel is 290 m ² groot en heeft een bedrijfsmatige functie (opslag). Inspreker gaat er vanuit dat hij naast deze overkapping nog de mogelijkheid heeft om bijgebouwen bij de woning te realiseren, binnen de grens van 150 m ² die voor alle woningen aan de Hoge Steenweg geldt.	De 290 m ² die zijn toegestaan voor de overkapping/opslagloods, gelden inderdaad aanvullend op de bijgebouwenregeling die gelden voor de woning. De regeling die is opgenomen in artikel 9.2.3 onder i is echter niet volledig duidelijk. Deze regeling wordt daarom verduidelijkt.
d.	Inspreker gaat er vanuit dat de regels van de woonbestemming die geldt voor de overige woningen aan de Hoge Steenweg ook gelden voor zijn woonperceel, afgezien van de bijzondere aanduiding ten behoeve van de opslag.	De bestemming 'Wonen' die geldt voor het perceel van reclamant is één op één overgenomen uit het bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand 2011'. De bestemming is dus, met uitzondering van de regels ten behoeve van de opslag, hetzelfde als die van de belendende percelen.

Conclusie

Burgemeester en wethouders zijn het niet eens met de opvatting van inspreker dat opslag op dit woonperceel algemeen mogelijk zou moeten zijn. De gebruiksregeling wordt daarom niet verruimd; wel wordt in het ontwerpbestemmingsplan gesproken van 'opslag ten behoeve van ambulante detailhandel' in plaats van 'opslag ten behoeve van een marktkoopman'. Daarnaast wordt de regeling voor de oppervlakte van de overkapping/opslagloods verduidelijkt.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- de aanduiding en regeling voor de 'opslag ten behoeve van een marktkoopman' worden aangepast in 'opslag ten behoeve van ambulante detailhandel'.
- De regeling voor de overkapping/opslagloods ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - opslag ambulante detailhandel' wordt verduidelijkt, zodat duidelijk is dat de extra oppervlakte geldt bovenop de oppervlakte die is toegestaan voor bijgebouwen bij de woning.