



gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN “BEDRIJVENPARK DE HOOGT 2014”

EINDVERSLAG ZIENSWIJZENPROCEDURE

Vastgesteld door de gemeenteraad van Loon op Zand 16 oktober 2014

1. INLEIDING

Burgemeester en wethouders hebben het ontwerpbestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2014" 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 leggen.

2. GEVOLGDE ZIENSWIJZENPROCEDURE

Het ontwerpbestemmingsplan "Bedrijvenpark De Hoogt 2014" heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 17 april 2014 tot en met 28 mei 2014 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.

3. ZIENSWIJZEN

3.1 Ontvangen zienswijzen

Van zeven (rechts)personen is een zienswijze ontvangen. Zes zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen en zijn derhalve ontvankelijk. Eén zienswijze is ontvangen op 2 juli 2014 en is derhalve ruim buiten de gestelde termijn binnengekomen. De zienswijze is daarom niet ontvankelijk. Uit oogpunt van zorgvuldigheid is de zienswijze desondanks beoordeeld en is bepaald of de zienswijze aanleiding geeft tot ambtshalve aanpassing van het bestemmingsplan. 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)	16 mei 2014
2	M. Bruurs, Willibrordusstraat 24, 5175 AL Loon op Zand (Bruurs Transportbedrijf, De Hoogt 8)	15 mei 2014
3	J. Bruurs, namens CO2 Solutions Warmte Experts, De Hoogt 8, 5175 AX Loon op Zand	26 mei 2014
4	M.G.G.J.M. Vromans en J.C.M.E. Verhappen, mede namens Handels- maatschappij G.J.A. Vromans en M.G.G.J.M. Vromans Beheer, De Hoogt 7, Loon op Zand	27 mei 2014
5	E.T. Stevens, Achmea Rechtsbijstand, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, namens A.H.M. Vesters, Hoge Steenweg 43, 5175 AG Loon op Zand	12 mei 2014
6	J. Verhappen, Hoge Steenweg 25, 5175 AH Loon op Zand	21 mei 2014
7	W.A.M. van Rooij, Bergstraat 39, 5175 AC Loon op Zand	2 juli 2014

Hierna worden de zienswijzen samengevat en beantwoord.

3.2 Samenvatting en beantwoording inspraakreacties

In de volgende paragrafen zijn de ontvangen zienswijzen samengevat en is een reactie gegeven op deze zienswijzen. Het merendeel van de zienswijzen heeft (deels) betrekking heeft op de veranderende ontsluitingsstructuur van Loon op Zand en de gevolgen daarvan voor bedrijvenpark De Hoogt. De bezwaren die reclamanten in hun zienswijze naar voren brengen, zijn grotendeels ook al aangevoerd in de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan. Naar aanleiding van de inspraakreacties is in het 'eindverslag inspraakprocedure' uitgebreid ingegaan op de veranderende ontsluitingsstructuur en de inpassing van de route op bedrijvenpark De Hoogt. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op basis van die motivering aangevuld met een paragraaf waarin de gemaakte keuzes zijn toegelicht en waarin is gemotiveerd dat de openbare ruimte op De Hoogt - na herinrichting - geschikt is om het toenemende aantal verkeersbewegingen op een veilige manier te verwerken. Het gemeentelijk standpunt met betrekking tot dit aspect is ongewijzigd. In paragraaf 3.2.1 is daarom de beantwoording uit het 'eindverslag inspraakprocedure' opnieuw opgenomen. In de paragrafen 3.2.2 tot en met 3.2.8 wordt specifiek ingegaan op de ingediende zienswijzen.

3.2.1 Motivering aanpassing ontsluitingsstructuur Loon op Zand en inpassing route op Bedrijvenpark De Hoogt (*overgenomen uit eindverslag inspraak*)

Naar aanleiding van diverse inspraakreacties is in het eindverslag inspraak een uitgebreide motivering opgenomen met betrekking tot de aangepaste ontsluitingsstructuur van Loon op Zand (die een direct gevolg is van de ombouw van de N261) en de gevolgen daarvan voor Bedrijvenpark De Hoogt. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op basis van deze motivering aangevuld ten opzichte van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan.

Een aantal zienswijzen heeft opnieuw betrekking op dit onderdeel van het bestemmingsplan. Aangezien het gemeentelijk standpunt met betrekking tot de realisering van een nieuwe aansluiting over bedrijvenpark De Hoogt ongewijzigd is, is hierna de motivering zoals opgenomen in het eindverslag inspraak opnieuw weergegeven. Indien reclamanten in hun zienswijze een specifieke aanvulling hebben gegeven op de eerder ingediende inspraakreactie, is daarop bij de beantwoording van de individuele zienswijze ingegaan.

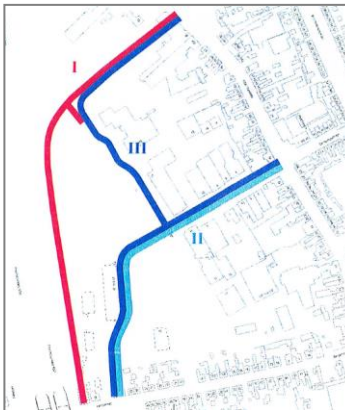
Voorgeschiedenis De ombouw van de N261 heeft voor de kern Loon op Zand een ingrijpende aanpassing van de ontsluitingsstructuur tot gevolg. De aansluiting van de Hoge Steenweg op de N261 komt te vervallen en in plaats daarvan wordt ten zuiden van de kern een nieuwe aansluiting gerealiseerd. Vanaf 2001 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 milieu-technische haalbaarheid is nog niet aangetoond. Er is daarom gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid, zodat het bestemmingsplan 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 <u>niet</u> 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 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 (<i>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</i>). 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. 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 bedrijfspercelen 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 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 2014') 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 inspraakreacties 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.

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

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant heeft er bezwaar tegen dat een erftoegangsweg wordt veranderd in een ontsluitingsweg voor de kom Loon op Zand. Deze bezwaren heeft reclamant eerder (onder andere in zijn inspraakreactie) kenbaar gemaakt. De bezwaren van reclamant richten zich met name op de verkeersonveilige situatie die ontstaat als een ontsluitingsweg over een bedrijventerrein wordt aangelegd, mede in relatie tot de smalle wegen bij Bergstraat 38 en voor De Hoogt 7. Daarnaast geeft reclamant aan dat in een eerder stadium afspraken zijn gemaakt om een ontsluitingsweg rond De Hoogt aan te leggen, terwijl nu toch wordt gekozen voor een route over het bedrijvenpark. Een route rond het bedrijvenpark behoort echter nog steeds tot de mogelijkheden.	Mede naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant is in het 'eindverslag inspraakprocedure' uitgebreid ingegaan op de veranderende ontsluitingsstructuur van Loon op Zand en de gevolgen daarvan voor bedrijvenpark De Hoogt. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op basis van die motivering aangevuld met een paragraaf waarin de gemaakte keuzes zijn toegelicht en waarin (met een verwijzing naar de profielen zoals opgenomen in het ASVV 2012) is gemotiveerd dat de openbare ruimte op De Hoogt - na herinrichting - geschikt is om het toenemende aantal verkeersbewegingen op een veilige manier te verwerken. Het gemeentelijk standpunt met betrekking tot dit aspect is ongewijzigd. Daarom wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen in het 'eindverslag inspraakprocedure'. Die beantwoording is voor de volledigheid weergegeven in paragraaf 3.2.1 van deze nota.
b.	Aanvullend geeft reclamant aan dat laden en lossen van vrachtwagens op eigen terrein niet mogelijk is. De ruimte die daarvoor beschikbaar is (circa 11 meter van losdeur tot de weg) is hiervoor ontoereikend, waardoor de weg enige tijd geblokkeerd zal zijn. Laden en lossen op de weg leidt ook tot het blokkeren van de weg.	Laden en lossen ten behoeve van bedrijven dient op basis van het bepaalde in de Bouwverordening in principe plaats te vinden op eigen terrein. De openbare weg is daarvoor niet de aangewezen locatie. Bij de herinrichting van de wegen op bedrijvenpark De Hoogt wordt dan ook gezien of, en zo ja, op welke locaties, in de openbare ruimte wordt voorzien in laad- en losgelegenheden zodat laden en lossen niet op de openbare weg hoeft plaats te vinden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt echter niet uitsluitend bij de gemeente, maar ook bij de ondernemers op het bedrijvenpark, die de meeste baat hebben bij een goede verkeersdoorstroming, zowel in de huidige situatie als in de situatie na realisering van de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat.

		Reclamant geeft aan dat de ruimte op zijn bedrijfsperceel onvoldoende is voor het laden en lossen van (grote) vrachtwagens omdat de afstand tussen zijn bedrijfsgebouw en de openbare weg slechts 11 meter bedraagt. Het perceel van reclamant is echter 18 meter breed en de ruimte aan de voorzijde van de bedrijfshal is in de huidige situatie volledig verhard en onbebouwd. Op de belendende percelen De Hoogt 4, 6 en 10 is sprake van eenzelfde situatie. In totaal is aan de voorzijde van de bedrijfspanden sprake van een onbebouwde ruimte met een breedte van 11 tot 13 meter en een lengte van ruim 70 meter. De voorruimte aan de voorzijde van de bedrijfsgebouwen biedt hierdoor ruimschoots voldoende ruimte voor het laden/lossen van (grotere) vrachtwagens, in combinatie met parkeerruimte voor personeel en bezoekers. Niet valt in te zien waarom reclamant - al dan niet in overleg met de eigenaren van de belendende percelen - op eigen terrein niet kan voorzien in voldoende laad- en losruimte voor vrachtwagens. De openbare ruimte hoeft hiervoor niet te worden gebruikt.
c.	Aanvullend geeft reclamant aan dat door het toelaten van detailhandel sprake zal zijn van meer voetgangers. Er behoort dus een voetpad te worden aangelegd. Hiervoor is echter geen ruimte.	In het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand' is detailhandel in volumineuze goederen al rechtstreeks toegestaan op bedrijvenpark De Hoogt. Bouwmarkten, tuincentra en detailhandel in auto's, boten, caravans, badkamers en keukens zijn op grond van het huidige bestemmingsplan dus al mogelijk (en feitelijk ook al aanwezig). Conform het Sociaal Economisch Beleidsplan 2011-2015 en de 'Notitie economische onderbouwing en afweging functieverruiming' zijn in het nieuwe bestemmingsplan via afwijking ook andere vormen van detailhandel toegestaan. Daarbij zijn detailhandel in dagelijkse goederen (zoals supermarkten) en detailhandel in recreatieve branches (zoals schoenen en kleding) expliciet uitgesloten. Deze vormen van detailhandel, die in de regel veel voetgangers en fietsers aantrekken, kunnen op bedrijvenpark De Hoogt dus niet worden gevestigd.

		Voor de overige vormen van detailhandel (detailhandel in volumineuze goederen, grootschalige detailhandel) is de verwachting dat, als een detailhandelsvestiging wordt gerealiseerd, bezoekers veelal met de auto zullen komen. De toename van het aantal voetgangers en fietsers zal dus beperkt zijn. Het profiel van het gedeelte van De Hoogt nabij de aansluiting op de Hoge Steenweg is niet breed genoeg voor de realisering van een trottoir. Gezien de inrichting van De Hoogt als erftoegangsweg, met een maximumsnelheid van 30 km/h, is aanleg van een trottoir ook niet noodzakelijk. Er is binnen het nieuwe profiel voldoende ruimte om voetgangers, fietsers en andere weggebruikers te laten passeren. Bovendien is de verkeersintensiteit op deze weg, ook na realisering van de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat, beperkt (circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Voor verkeersonveilige situaties hoeft dus niet te worden gevreesd.
d.	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.	Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant is de situatie nogmaals gezien. Het gemeentelijk standpunt is ongewijzigd. Hierina is daarom de beantwoording uit het 'eindverslag inspraakprocedure' overgenomen. 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.
e.	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	Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant is de situatie nogmaals gezien. Het gemeentelijk standpunt is ongewijzigd. Hierina is daarom de beantwoording uit het 'eind-

	bouwhoogte van 11 meter, waardoor bij een eventuele verbouwing meer in de stijl van De Hoogt II en III kan worden gebouwd.	verslag inspraakprocedure' overgenomen. 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 schaalsprong tot gevolg zou kunnen hebben. De maximale goot- en bouwhoogte van 6 respectievelijk 11 meter blijven daarom gehandhaafd.
--	---	---

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.

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

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant heeft bezwaar tegen een ontsluiting voor Loon op Zand via bedrijventerrein De Hoogt. Deze bezwaren heeft reclamant ook in zijn inspraakreactie kenbaar gemaakt. De bezwaren van reclamant richten zich met name op de verkeersonveilige situatie die ontstaat als een ontsluitingsweg over een bedrijventerrein wordt aangelegd. Daarnaast geeft reclamant aan dat in een eerder stadium afspraken zijn gemaakt om een ontsluitingsweg rond De Hoogt aan te leggen, terwijl nu toch wordt gekozen voor een route over het bedrijvenpark. Een route rond het bedrijvenpark behoort echter nog steeds tot de mogelijkheden.	Mede naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant is in het 'eindverslag inspraakprocedure' uitgebreid ingegaan op de veranderende ontsluitingsstructuur van Loon op Zand en de gevolgen daarvan voor bedrijvenpark De Hoogt. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op basis van die motivering aangevuld met een paragraaf waarin de gemaakte keuzes zijn toegelicht en waarin (met een verwijzing naar de profielen zoals opgenomen in het ASVV 2012) is gemotiveerd dat de openbare ruimte op De Hoogt - na herinrichting - geschikt is om het toenemende aantal verkeersbewegingen op een veilige manier te verwerken. Het gemeentelijk standpunt met betrekking tot dit aspect is ongewijzigd. Daarom wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen in het 'eindverslag inspraakprocedure'. Die beantwoording is voor de volledigheid weergegeven in paragraaf 3.2.1 van deze nota.
b.	Aanvullend geeft reclamant aan dat in het bestemmingsplan wordt aangegeven dat De Hoogt een erftoegangsweg blijft, maar dat alles erop wijst dat de constructie alleen is bedoeld voor doorgaand verkeer.	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. Door het realiseren van een aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat zal ook autoverkeer uit het noordelijk deel van Loon op Zand gebruik gaan maken van De Hoogt als route richting de N261/A261. De toename van het aantal verkeersbewegingen is echter beperkt. Een erftoegangsweg (met bijbehorende profilering en inrichting) kan de verwachte verkeersintensiteit van circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal zonder problemen verwerken. Opwaardering van de weg naar een gebiedsontsluitingsweg is dan ook niet aan de orde.

c.	Aanvullend geeft reclamant aan dat wordt gesuggereerd dat er minder vrachtverkeer komt, maar dat klopt niet. Ook het vrachtverkeer van Hoge Steenweg en Kerkstraat komt over deze route, net als het vrachtverkeer van het winkelcentrum, als het verkeer vastloopt op de kruising Kasteellaan/Kerkstraat. Tenslotte zal ook landbouwverkeer van deze route gebruikmaken.	De nieuwe ontsluiting van de kern Loon op Zand vindt primair plaats via de Kasteellaan. Voor het merendeel van de bedrijven en woningen in de kern vormt de Kasteellaan de meest directe en snelste verbinding richting de N261/A261, waardoor deze weg in de praktijk aanzienlijk meer gebruikt zal worden dan de route over De Hoogt. Ter vergelijking: in het verkeersmodel wordt uitgegaan van circa 7.270 motorvoertuigbewegingen per etmaal over de Kasteellaan en circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal over De Hoogt. Ook voor de bedrijven aan de Hoge Steenweg en de Kerkstraat is de Kasteellaan een logische verbinding richting de N261/A261. Verwacht wordt dat (vracht)verkeer van en naar deze bedrijven dus vooral gebruik zal maken van deze route. Uiteraard kunnen vrachtwagens afkomstig van deze bedrijven ook gebruikmaken van de route over De Hoogt. Dit zal gezien de beperkte verkeersintensiteit niet tot problemen leiden. Bovendien leidt de nieuwe aansluiting van de Hoogt op de Bergstraat ertoe dat vrachtverkeer van en naar de bedrijven op bedrijvenpark De Hoogt het bedrijventerrein aan de westkant, via de nieuwe route, zal bereiken/verlaten. Hierdoor neemt het aantal vrachtwagenbewegingen op het oostelijk deel van De Hoogt (nabij de aansluiting De Hoogt - Hoge Steenweg) per saldo af. Er is geen reden om aan te nemen dat het verkeer op de kruising Kasteellaan/Kerkstraat vast zal lopen. Voor 'sluipverkeer' dat deze kruising vermijdt en kiest voor een route over De Hoogt hoeft dus niet te worden gevreesd. Ook landbouwverkeer zal in de toekomstige situatie hoofdzakelijk gebruikmaken van de nieuwe zuidelijke aansluiting van de kern. Landbouwverkeer zal dus niet of nauwelijks gebruikmaken van De Hoogt.
d.	Aanvullend geeft reclamant aan dat laden en lossen van vrachtwagens op eigen terrein niet mogelijk is. De ruimte die daarvoor beschikbaar is (circa 11 meter van losdeur tot	Laden en lossen ten behoeve van bedrijven dient op basis van het bepaalde in de Bouwverordening in principe plaats te vinden op eigen terrein. De openbare weg is daarvoor

	de weg) is hiervoor ontoereikend, waardoor de weg enige tijd geblokkeerd zal zijn. Laden en lossen op de weg leidt ook tot het blokkeren van de weg.	niet de aangewezen locatie. Bij de herinrichting van de wegen op bedrijvenpark De Hoogt wordt dan ook bezien of, en zo ja, op welke locaties, in de openbare ruimte wordt voorzien in laad- en losgelegenheden zodat laden en lossen niet op de openbare weg hoeft plaats te vinden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt echter niet uitsluitend bij de gemeente, maar ook bij de ondernemers op het bedrijvenpark, die de meeste baat hebben bij een goede verkeersdoorstroming, zowel in de huidige situatie als in de situatie na realisering van de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat. Reclamant geeft aan dat de ruimte op zijn bedrijfsperceel onvoldoende is voor het laden en lossen van (grote) vrachtwagens omdat de afstand tussen zijn bedrijfsgebouw en de openbare weg slechts 11 meter bedraagt. Het perceel van reclamant is echter 18 meter breed en de ruimte aan de voorzijde van de bedrijfshal is in de huidige situatie volledig verhard en onbebouwd. Op de belendende percelen De Hoogt 4, 6 en 10 is sprake van eenzelfde situatie. In totaal is aan de voorzijde van de bedrijfspanden sprake van een onbebouwde ruimte met een breedte van 11 tot 13 meter en een lengte van ruim 70 meter. De voorruimte aan de voorzijde van de bedrijfsgebouwen biedt hierdoor ruimschoots voldoende ruimte voor het laden/lossen van (grotere) vrachtwagens, in combinatie met parkeerruimte voor personeel en bezoekers. Niet valt in te zien waarom reclamant - al dan niet in overleg met de eigenaren van de belendende percelen - op eigen terrein niet kan voorzien in voldoende laad- en losruimte voor vrachtwagens. De openbare ruimte hoeft hiervoor niet te worden gebruikt.
e.	Aanvullend geeft reclamant aan dat door het gedoogbeleid voor detailhandel sprake zal zijn van meer voetgangers. Er behoort dus een voetpad te worden aangelegd. Hiervoor is echter geen ruimte.	In het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand' is detailhandel in volumineuze goederen al rechtstreeks toegestaan op bedrijvenpark De Hoogt. Bouwmarkten, tuincentra en detailhandel in auto's, boten, caravans,

		badkamers en keukens zijn op grond van het huidige bestemmingsplan dus al mogelijk (en feitelijk ook al aanwezig). Conform het Sociaal Economisch Beleidsplan 2011-2015 en de 'Notitie economische onderbouwing en afweging functieverruiming' zijn in het nieuwe bestemmingsplan via afwijking ook andere vormen van detailhandel toegestaan. Daarbij zijn detailhandel in dagelijkse goederen (zoals supermarkten) en detailhandel in recreatieve branches (zoals schoenen en kleding) expliciet uitgesloten. Deze vormen van detailhandel, die in de regel veel voetgangers en fietsers aantrekken, kunnen op bedrijvenpark De Hoogt dus niet worden gevestigd. Voor de overige vormen van detailhandel (detailhandel in volumineuze goederen, grootschalige detailhandel) is de verwachting dat, als een detailhandelsvestiging wordt gerealiseerd, bezoekers veelal met de auto zullen komen. De toename van het aantal voetgangers en fietsers zal dus beperkt zijn. Het profiel van het gedeelte van De Hoogt nabij de aansluiting op de Hoge Steenweg is niet breed genoeg voor de realisering van een trottoir. Gezien de inrichting van De Hoogt als erftoegangsweg, met een maximumsnelheid van 30 km/h, is aanleg van een trottoir ook niet noodzakelijk. Er is binnen het nieuwe profiel voldoende ruimte om voetgangers, fietsers en andere weggebruikers te laten passeren. Bovendien is de verkeersintensiteit op deze weg, ook na realisering van de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat, beperkt (circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Voor verkeersonveilige situaties hoeft dus niet te worden gevreesd.
f.	Aanvullend geeft reclamant aan dat er in zijn ogen twee opties zijn om de doorstroming op een goede manier te laten verlopen: een doorgaande route rond bedrijvenpark De Hoogt of een viaduct ter hoogte van de huidige verkeerslichten, waar het verkeer linksaf en rechtsaf kan, met een extra inrit ter hoogte	Aan de keuze voor de ontsluitingsstructuur van Loon op Zand is een uitgebreide afweging vooraf gegaan. In paragraaf 3.2.1 zijn de voorgeschiedenis en de variantenstudie voor routes over De Hoogt toegelicht. Er is voor gekozen om de huidige aansluiting

	van het terrein Van Roosmalen.	van de Hoge Steenweg op de N261/A261 te laten vervallen en ten zuiden van Loon op Zand een nieuwe aansluiting te realiseren. Realisering van een viaduct met op- en afrit-constructie ter plaatse van de huidige aansluiting, zoals reclamant voorstelt, is niet aan de orde. In de variantenstudie naar een route over De Hoogt is niet gekozen voor de variant met een rondweg rond De Hoogt. In paragraaf 3.2.1 is een en ander toegelicht.
--	--------------------------------	--

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.

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

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant heeft bezwaar tegen de ontsluiting van de N261 over bedrijventerrein De Hoogt. Deze bezwaren heeft reclamant ook in zijn inspraakreactie kenbaar gemaakt. De bezwaren van reclamant richten zich met name op de verkeersonveilige situatie die ontstaat als een ontsluitingsweg over een bedrijventerrein wordt aangelegd.	Mede naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant is in het 'eindverslag inspraakprocedure' uitgebreid ingegaan op de veranderende ontsluitingsstructuur van Loon op Zand en de gevolgen daarvan voor bedrijventerrein De Hoogt. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op basis van die motivering aangevuld met een paragraaf waarin de gemaakte keuzes zijn toegelicht en waarin (met een verwijzing naar de profielen zoals opgenomen in het ASVV 2012) is gemotiveerd dat de openbare ruimte op De Hoogt - na herinrichting - geschikt is om het toenemende aantal verkeersbewegingen op een veilige manier te verwerken. Het gemeentelijk standpunt met betrekking tot dit aspect is ongewijzigd. Daarom wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen in het 'eindverslag inspraakprocedure'. Die beantwoording is voor de volledigheid weergegeven in paragraaf 3.2.1 van deze nota.
b.	Aanvullend geeft reclamant aan dat de eisen voor erftoegangswegen zijn gebaseerd op het feit dat er alleen bestemmingsverkeer komt. Als er een ontsluitingsroute over De Hoogt loopt, is geen sprake meer van alleen bestemmingsverkeer, zodat geen sprake kan zijn van een erftoegangsweg.	Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de functie en indeling van wegen is opgenomen in het Verkeersplan Gemeente Loon op Zand 2009-2015. In het Verkeersplan is geanticipeerd op de nieuw ontsluiting aan de zuidzijde van de kern Loon op Zand. Door het realiseren van de nieuwe ontsluitingsstructuur zal een groot deel van het (sluip)verkeer dat nu nog gebruikmaakt van de Hoge Steenweg, de Kerkstraat en de Kloosterstraat een andere route gaan volgen. Hierdoor wordt het mogelijk de gehele kern Loon op Zand auto-luw te maken en een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen. In het verkeersplan is dus de keuze gemaakt om in de kern Loon op Zand géén gebiedontsluitingswegen (snelheidsregime 50 km/h) meer aan te wijzen, maar alle wegen aan te merken en in te richten als erftoegangsweg (snelheidsregime 30 km/h). Dit geldt zowel voor de bestaande 50 km/h wegen als voor

		de nieuw route over bedrijvenpark De Hoogt. De wegen op bedrijvenpark De Hoogt hebben een functie voor de ontsluiting van de direct aanliggende bedrijfspercelen en gaan daarnaast fungeren als route tussen de N261/A261 en de (woon)percelen in het noordelijk deel van Loon op Zand. De verkeersintensiteit is met circa 2.880 motorvoertuigen per etmaal beperkt. Een dergelijke hoeveelheid verkeer kan zonder problemen worden afgewerkt via een route die is ingericht als erftoegangsweg. De wegen op De Hoogt zijn/worden daarom ingericht als erftoegangsweg type B, met een snelheidsregime van 30 km/h. Door een passende inrichting van de wegen en het beperkte snelheidsregime worden verkeersonveilige situaties voorkomen.
c.	Aanvullend geeft reclamant aan dat door het gedoogbeleid voor detailhandel sprake zal zijn van meer voetgangers en fietsers. Er zijn echter geen gescheiden rijstroken en geen voet- of fietspad. Bovendien is geen sprake van eenrichtingsverkeer.	In het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand' is detailhandel in volumineuze goederen al rechtstreeks toegestaan op bedrijvenpark De Hoogt. Bouwmarkten, tuincentra en detailhandel in auto's, boten, caravans, badkamers en keukens zijn op grond van het huidige bestemmingsplan dus al mogelijk (en feitelijk ook al aanwezig). Conform het Sociaal Economisch Beleidsplan 2011-2015 en de 'Notitie economische onderbouwing en afweging functieverruiming' zijn in het nieuwe bestemmingsplan via afwijking ook andere vormen van detailhandel toegestaan. Daarbij zijn detailhandel in dagelijkse goederen (zoals supermarkten) en detailhandel in recreatieve branches (zoals schoenen en kleding) expliciet uitgesloten. Deze vormen van detailhandel, die in de regel veel voetgangers en fietsers aantrekken, kunnen op bedrijvenpark De Hoogt dus niet worden gevestigd. Voor de overige vormen van detailhandel (detailhandel in volumineuze goederen, grootschalige detailhandel) is de verwachting dat, als een detailhandelsvestiging wordt gerealiseerd, bezoekers veelal met de auto zullen komen. De toename van het aantal voetgangers en fietsers zal dus beperkt zijn.

		Het profiel van het gedeelte van De Hoogt nabij de aansluiting op de Hoge Steenweg is niet breed genoeg voor de realisering van een trottoir. Gezien de inrichting van De Hoogt als erftoegangsweg, met een maximumsnelheid van 30 km/h, is aanleg van een trottoir ook niet noodzakelijk. Er is binnen het nieuwe profiel voldoende ruimte om voetgangers, fietsers en andere weggebruikers te laten passeren. Bovendien is de verkeersintensiteit op deze weg, ook na realisering van de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat, beperkt (circa 2.880 motorvoertuigbewegingen per etmaal). Voor verkeersonveilige situaties hoeft dus niet te worden gevreesd. Kenmerk van een weginrichting voor erftoegangswegen is overigens dat er sprake is van een menging van gemotoriseerd verkeer met fietsverkeer. Er is op zo'n type weg in principe dus nooit sprake van vrijliggende fietspaden. Gezien de inrichting en het snelheidsregime van erftoegangswegen leidt dit niet tot verkeersonveilige situaties. Gezien de breedte van de weg is het instellen van eenrichtingsverkeer niet noodzakelijk. Dit zou bovendien de bereikbaarheid van de bedrijven op bedrijvenpark De Hoogt niet ten goede komen.
d.	Aanvullend geeft reclamant aan dat laden en lossen van vrachtwagens op eigen terrein niet mogelijk is. De ruimte die daarvoor beschikbaar is (circa 11 meter van losdeur tot de weg) is hiervoor ontoereikend, waardoor de weg enige tijd geblokkeerd zal zijn. Laden en lossen op de weg leidt ook tot het blokkeren van de weg. De ruimte aan de voorzijde van het bedrijfspand is nu in gebruik voor het parkeren van auto's van personeel en bezoekers. Daarnaast worden er containers gestald die tijdelijk niet nodig zijn en worden er ketelhuizen gebouwd.	Laden en lossen ten behoeve van bedrijven dient op basis van het bepaalde in de Bouwverordening in principe plaats te vinden op eigen terrein. De openbare weg is daarvoor niet de aangewezen locatie. Bij de herinrichting van de wegen op bedrijvenpark De Hoogt wordt dan ook gezien of, en zo ja, op welke locaties, in de openbare ruimte wordt voorzien in laad- en losgelegenheden zodat laden en lossen niet op de openbare weg hoeft plaats te vinden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt echter niet uitsluitend bij de gemeente, maar ook bij de ondernemers op het bedrijvenpark, die de meeste baat hebben bij een goede verkeersdoorstroming, zowel in de huidige situatie als in de situatie na realisering van de aansluiting van De

		Hoogt op de Bergstraat. Reclamant geeft aan dat de ruimte op zijn bedrijfsperceel onvoldoende is voor het laden en lossen van (grote) vrachtwagens omdat de afstand tussen zijn bedrijfsgebouw en de openbare weg slechts 11 meter bedraagt. Het perceel van reclamant is echter 18 meter breed en de ruimte aan de voorzijde van de bedrijfshal is in de huidige situatie volledig verhard en onbebouwd. Op de belendende percelen De Hoogt 4, 6 en 10 is sprake van eenzelfde situatie. In totaal is aan de voorzijde van de bedrijfspanden sprake van een onbebouwde ruimte met een breedte van 11 tot 13 meter en een lengte van ruim 70 meter. De voorruimte aan de voorzijde van de bedrijfsgebouwen biedt hierdoor ruimschoots voldoende ruimte voor het laden/lossen van (grotere) vrachtwagens, in combinatie met parkeerruimte voor personeel en bezoekers. Niet valt in te zien waarom reclamant - al dan niet in overleg met de eigenaren van de belendende percelen - op eigen terrein niet kan voorzien in voldoende laad- en losruimte voor vrachtwagens. De openbare ruimte hoeft hiervoor niet te worden gebruikt. Dat reclamant in de huidige situatie de ruimte gebruik voor het tijdelijk stallen van containers en voor het bouwen van ketelhuizen maakt deze afweging niet anders. De verantwoordelijkheid om alle bedrijfsactiviteiten (inclusief laden en lossen) op een passende manier uit te voeren op het bedrijfskavel ligt primair bij de ondernemer. Ruimtegebrek kan geen motief zijn om deze problematiek af te wentelen op de openbare ruimte.
e.	Aanvullend geeft reclamant aan dat alleen onderzoek is gedaan voor de afrit van de N261 en dat aanvullend onderzoek voor de verdere verkeersafwikkeling ontbreekt.	De stelling dat geen onderzoek is gedaan naar de verdere verkeersafwikkeling is niet juist. Zoals aangegeven in paragraaf 3.2.1 is de nieuwe verkeersstructuur voor Loon op Zand opgenomen in het regionale/ gemeentelijke verkeersmodel. Daaruit blijkt een verwachte toename van het verkeer over De Hoogt van circa 1.800 tot circa 2.880 motor-

		voertuigen per etmaal. Deze toename is - na herinrichting van delen van de openbare ruimte - goed te verwerken over De Hoogt.
--	--	---

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.

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

	Samenvatting	Reactie
a.	In het ontwerpbestemmingsplan en het 'eindverslag inspraakprocedure' wordt niet onderbouwd waarom de aansluiting De Hoogt - Hoge Steenweg kan worden gekwalificeerd als 'erftoegangsweg' en niet als 'ontsluitingsweg'. Het aantal motorvoertuigbewegingen neemt toe van 1.800 naar 2.880 terwijl het aantal bedrijven op De Hoogt niet noemenswaardig toe kan nemen. De extra motorvoertuigbewegingen hebben dus voor een groot deel een andere bestemming dan het bedrijvenpark en een ander vertrekpunt. Dit kan alleen maar betekenen dat De Hoogt (ook) te kwalificeren is als ontsluitingsweg. De gekozen kwalificatie is niet juist en het profiel is te smal.	Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de functie en indeling van wegen is opgenomen in het Verkeersplan Gemeente Loon op Zand 2009-2015. In het Verkeersplan is geanticipeerd op de nieuw ontsluiting aan de zuidzijde van de kern Loon op Zand. Door het realiseren van de nieuwe ontsluitingsstructuur zal een groot deel van het (sluip)verkeer dat nu nog gebruikmaakt van de Hoge Steenweg, de Kerkstraat en de Kloosterstraat een andere route gaan volgen. Hierdoor wordt het mogelijk de gehele kern Loon op Zand auto-luw te maken en een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen. In het verkeersplan is dus de keuze gemaakt om in de kern Loon op Zand géén gebiedontsluitingswegen (snelheidsregime 50 km/h) meer aan te wijzen, maar alle wegen aan te merken en in te richten als erftoegangsweg (snelheidsregime 30 km/h). Dit geldt zowel voor de bestaande 50 km/h wegen als voor de nieuw route over bedrijvenpark De Hoogt. De wegen op bedrijvenpark De Hoogt hebben een functie voor de ontsluiting van de direct aanliggende bedrijfsterreinen en gaan daarnaast fungeren als route tussen de N261/A261 en de (woon)terreinen in het noordelijk deel van Loon op Zand. De verkeersintensiteit is met circa 2.880 motorvoertuigen per etmaal beperkt. Een dergelijke hoeveelheid verkeer kan zonder problemen worden afgewerkt via een route die is ingericht als erftoegangsweg. De wegen op De Hoogt zijn/worden daarom ingericht als erftoegangsweg type B, met een snelheidsregime van 30 km/h. Door een passende inrichting van de wegen en het beperkte snelheidsregime worden verkeersonveilige situaties voorkomen.

b.	Nu sprake is van een ontsluitingsweg dient onderzoek te worden verricht naar de effecten van het voorgenomen ontwerp op de bedrijven en woningen op en rond De Hoogt.	Zoals hierboven aangegeven, is géén sprake van een ontsluitingsweg, maar van een erf-toegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h. De effecten van de ontwikkeling voor de bedrijven en woningen op en rond De Hoogt zijn beperkt. 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 alternatieven 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. De wegen op De Hoogt zijn 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 bedrijvenpark zijn zeer beperkt, gezien de beperkte verkeerstoename en de gelijktijdige afname van vrachtverkeer over de bestaande aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg. In hoofdstuk 4 van de toelichting is aandacht besteed aan de relevante (milieu)aspecten. Geconcludeerd is dat de nieuwe route over De Hoogt uit milieuhygiënisch oogpunt niet op bezwaren stuit. Relevant voor de woningen zijn met name de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Voor wat betreft de geluidbelasting 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. Uit onderzoek naar luchtkwaliteit is gebleken dat in en rond het plangebied ruimschoots wordt voldaan aan de normen.
----	--	---

c.	De stelling dat het aantal conflictsituaties tussen vrachtwagens en personenauto's afneemt, klopt niet. Het aantal vrachtwagens neemt weliswaar met 50% af (van 300 naar 150 bewegingen per etmaal), maar het aantal autobewegingen neemt met 82% toe (van 1500 naar 2730 per etmaal). Een vrachtwagen komt dus meer personenauto's tegen, waardoor sprake is van meer conflictsituaties. Het profiel is daarvoor te smal, wat gevaarlijke situaties oplevert.	Door halvering van het aantal vrachtwagenbewegingen neemt het aantal conflictsituaties tussen vrachtwagens sterk af. Met 150 vrachtwagenbewegingen per dag zal het naar verwachting zeer beperkt (hoogstens enkele keren per dag) voorkomen dat twee vrachtwagens elkaar tegenkomen op het smalste gedeelte van De Hoogt, nabij de aansluiting op de Hoge Steenweg. Aangezien met name de conflictsituaties tussen vrachtwagens in de praktijk vertraging opleveren, is sprake van een forse verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ook het aantal conflictsituaties tussen vrachtwagens en personenauto's neemt per saldo af. Zoals reclamanten terecht opmerken, zal een vrachtwagen in de nieuwe situaties meer personenauto's tegenkomen: het aantal personenautobewegingen neemt immers toe van 1.500 naar 2.730 stuks (toename met factor 1,82). Reclamanten gaan er echter aan voorbij dat het aantal vrachtwagenbewegingen halveert (afname met factor 2). Hoewel één vrachtwagen dus meer auto's tegen zal komen, neemt door de afname van het aantal vrachtbewegingen het totale aantal conflictsituaties af.
d.	Het profiel dat is beschreven in hoofdstuk 11.2 van het ASVV ziet niet toe op de situatie ter plaatse van de aansluiting De Hoogt - Hoge Steenweg, zelfs niet als er sprake zou zijn van een erftoegangsweg, wat reclamanten betwisten. Voor een situatie met veelvuldige vrachtbewegingen, intensief laden en lossen en veelvuldige conflictsituaties is een verwijzing naar figuur 11.2.2 van het ASVV onjuist. Aan de hand van dat figuur kan dus niet worden geconcludeerd dat de aansluiting met een maat van 5,90 meter breed genoeg is.	De maatvoering zoals opgenomen in hoofdstuk 11.2 van het ASVV is wel degelijk van toepassing in onderhavige situatie. Zoals hierboven aangegeven, is en blijft er sprake van een erftoegangsweg, met een daarbij passende inrichting en maximumsnelheid (30 km/h). Door aan de zuidwestzijde van bedrijventpark De Hoogt een nieuwe aansluiting op de Bergstraat te realiseren, is sprake van een afname van vrachtwagenbewegingen op het oostelijk deel van het bedrijventpark. Realisering van een rechtstreekse aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat heeft juist tot doel om voor het bedrijventpark te voorzien in een directe aansluiting richting de N261/A261. Het aantal vrachtwagenbewegingen op het gedeelte van De Hoogt nabij de aansluiting met de Hoge Steenweg is niet zodanig dat hiervoor een andere inrichting van de openbare ruimte nodig is.

e.	Er is in het 'eindverslag inspraakprocedure' onvoldoende reactie gegeven omtrent de toezegging van de toenmalige wethouder om De Hoogt III niet te ontwikkelen zonder een ontsluiting bij het perceel van Van Roosmalen. In de periode na de toezegging is geen sprake van gewijzigde omstandigheden die hebben kunnen leiden tot een ander standpunt. De toezegging van de wethouder is van na het besluit van de gemeenteraad op 30 september 2010 en ook de situatie bij het perceel Van Roosmalen is niet substantieel gewijzigd.	De gemeenteraad heeft op 30 september 2010 de voorkeur uitgesproken voor een variant waarin sprake is 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. De toezegging van de voormalige wethouder is dan ook gebaseerd op deze beslissing van de raad. Realisering van de voorkeursvariant is nog altijd het uitgangspunt, maar is <u>niet</u> noodzakelijk voor een goed functionerende verkeersstructuur op het bedrijvenpark. De bestaande aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg kan - na herinrichting - de verkeerstoename verwerken zonder dat daarvoor een tweede aansluiting nodig is. Zoals hiervóór aangegeven, is het uitgangspunt op dit moment nog altijd om in het noordelijk deel van bedrijvenpark De Hoogt te voorzien in een tweede aansluiting. Er is echter 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, die naast de aanleg van de nieuwe aansluiting, onder andere bestaan uit woningbouw, zijn op dit moment onvoldoende concreet om ze juridisch-planologisch mogelijk te maken en de milieutechnische haalbaarheid is nog niet aangetoond. In het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd om de ontwikkeling (inclusief de realisering van de tweede aansluiting op de Hoge Steenweg) mogelijk te maken. Inmiddels zijn de werkzaamheden voor de ombouw van de N261 in volle gang. 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.
--	--	--

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.

3.2.6 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 bruto (inclusief goten) en 5,1 meter netto te smal om bij een toename van verkeer als ontsluiting te dienen.	Mede naar aanleiding van de inspraakreactie van reclamant is in het 'eindverslag inspraakprocedure' uitgebreid ingegaan op de veranderende ontsluitingsstructuur van Loon op Zand en de gevolgen daarvan voor bedrijventpark De Hoogt. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op basis van die motivering aangevuld met een paragraaf waarin de gemaakte keuzes zijn toegelicht en waarin (met een verwijzing naar de profielen zoals opgenomen in het ASVV 2012) is gemotiveerd dat de openbare ruimte op De Hoogt - na herinrichting - geschikt is om het toenemende aantal verkeersbewegingen op een veilige manier te verwerken. De wegen op bedrijventpark 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 het ASVV 2012 geldt voor een erftoegangsweg (5.80 meter). Het gemeentelijk standpunt met betrekking tot dit aspect is ongewijzigd. Daarom wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen in het 'eindverslag inspraakprocedure'. Die beantwoording is voor de volledigheid weergegeven in paragraaf 3.2.1 van deze nota
b.	Het aantal verkeersbewegingen over De Hoogt is in de huidige situatie beduidend lager dan 1.800. De toename in verkeersbewegingen (tot ruim 2.800) is dus veel groter dan ingeschat door de gemeente.	Het regionale/gemeentelijke verkeersmodel is gevoed met informatie van herkomst en bestemming van voertuigen, zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie. Als alle percelen en bedrijfspanden op bedrijventpark De Hoogt in gebruik zijn, is 1.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal een reëel aantal. Dat aantal geeft dus een goed beeld van het aantal verkeersbewegingen dat - zonder aanpassing van de ontsluiting -

		tingsstructuur - te verwachten is op de weg De Hoogt. De vergelijking tussen 1.800 voertuigbewegingen (bestaande wegenstructuur met volledige invulling De Hoogt) en 2.880 voertuigbewegingen (nieuwe wegenstructuur met volledige invulling De Hoogt) geeft een goed beeld van de te verwachten toename. In 2010 zijn verkeerstellingen verricht. Op dat moment was bedrijvenpark De Hoogt niet volledig in gebruik (braakliggende percelen op De Hoogt II en III en enkele leegstaande panden). De verkeerstelling geeft, met gemiddeld 1.150 motorvoertuigbewegingen op een werkdag, dus een lager aantal dan maximaal mogelijk is, indien wordt uitgegaan van een volledige invulling van bedrijvenpark De Hoogt. De momentopname uit 2010 bevestigt wel dat het aantal van 1.800 motorvoertuigbewegingen een reële inschatting is voor de situatie waarin De Hoogt volledig in gebruik is.
c.	In het 'eindverslag inspraakprocedure' is aangegeven dat de weg voldoet aan de CROW-richtlijnen. Hierbij is echter uitgegaan van de huidige functie van de weg als toegang tot het bedrijvenpark. Na de aanleg van de nieuwe infrastructuur is sprake van een sluiproute of ontsluitingsroute vanuit het noordelijk deel van Loon op Zand naar de N261. Daar bovenop komt het vrachtverkeer dat zijn weg zal vinden via deze aansluiting. De verkeersveiligheid is dus in het geding.	Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de functie en indeling van wegen is opgenomen in het Verkeersplan Gemeente Loon op Zand 2009-2015. In het Verkeersplan is geanticipeerd op de nieuw ontsluiting aan de zuidzijde van de kern Loon op Zand. Door het realiseren van de nieuwe ontsluitingsstructuur zal een groot deel van het (sluip)verkeer dat nu nog gebruikmaakt van de Hoge Steenweg, de Kerkstraat en de Kloosterstraat een andere route gaan volgen. Hierdoor wordt het mogelijk de gehele kern Loon op Zand auto-luw te maken en een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen. In het verkeersplan is dus de keuze gemaakt om in de kern Loon op Zand géén gebiedontsluitingswegen (snelheidsregime 50 km/h) meer aan te wijzen, maar alle wegen aan te merken en in te richten als erftoegangsweg (snelheidsregime 30 km/h). Dit geldt zowel voor de bestaande 50 km/h wegen als voor de nieuw route over bedrijvenpark De Hoogt. De wegen op bedrijvenpark De Hoogt hebben een functie voor de ontsluiting van de

		direct aanliggende bedrijfspercelen en gaan daarnaast fungeren als route tussen de N261/A261 en de (woon)percelen in het noordelijk deel van Loon op Zand. De verkeersintensiteit is met circa 2.880 motorvoertuigen per etmaal beperkt. Een dergelijke hoeveelheid verkeer kan zonder problemen worden afgewerkt via een route die is ingericht als erftoegangsweg. De wegen op De Hoogt zijn/worden daarom ingericht als erftoegangsweg type B, met een snelheidsregime van 30 km/h. Door een passende inrichting van de wegen en het beperkte snelheidsregime worden verkeersonveilige situaties voorkomen. Er is derhalve uitgegaan van de juiste richtlijnen conform het ASVV 2012.
d.	Het bedrijvenpark wordt geschikt gemaakt voor detailhandel, waardoor veel toename van verkeer van en naar de betreffende perifere detailhandel te verwachten is.	In het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand' is detailhandel in volumineuze goederen al rechtstreeks toegestaan op bedrijvenpark De Hoogt. Bouwmarkten, tuincentra en detailhandel in auto's, boten, caravans, badkamers en keukens zijn op grond van het huidige bestemmingsplan dus al mogelijk (en feitelijk ook al aanwezig). Conform het Sociaal Economisch Beleidsplan 2011-2015 en de 'Notitie economische onderbouwing en afweging functieverruiming' zijn in het nieuwe bestemmingsplan via afwijking ook andere vormen van detailhandel toegestaan. Daarbij zijn detailhandel in dagelijkse goederen (zoals supermarkten) en detailhandel in recreatieve branches (zoals schoenen en kleding) expliciet uitgesloten. Deze vormen van detailhandel, die in de regel veel bezoekers aantrekken, kunnen op bedrijvenpark De Hoogt dus niet worden gevestigd. Voor de overige vormen van detailhandel, die wel via afwijking op het bedrijvenpark kunnen worden gevestigd, is als voorwaarde opgenomen dat de vestiging geen zodanige verkeersaantrekkende werking mag hebben dat dit kan leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer. Daarnaast geldt als voorwaarde dat op eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen om in de parkeerbehoefte te voorzien. Ieder initiatief wordt op basis van

		deze voorwaarden getoetst op de aspecten verkeer en parkeren, waarbij wordt afgewogen of wel of geen omgevingsvergunning kan worden verleend. Initiatieven die een excessieve verkeers- of parkeerdruk met zich mee brengen, kunnen niet worden toegestaan. Het (via afwijking) toestaan van bepaalde vormen van detailhandel leidt dus niet tot een grote toename van het aantal verkeersbewegingen.
e.	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. In hoofdstuk 4 van de toelichting is aandacht besteed aan de relevante (milieu)aspecten. Geconcludeerd is dat de nieuwe route over De Hoogt uit milieuhygiënisch oogpunt niet op bezwaren stuit. Relevant voor de wonin-

		gen zijn met name de aspecten geluid en luchtkwaliteit. Voor wat betreft de geluidsbelasting kan worden aangegeven dat de verkeersintensiteit op de weg De Hoogt ter hoogte van de woning van inspreker weliswaar toeneemt, maar dat het aandeel vrachtverkeer afneemt. Als er al sprake is van een toenemende geluidhinder op de zijgevel van de woning, zal deze dus beperkt zijn. Gelijktijdig neemt de verkeersintensiteit op de Hoge Steenweg sterk af. De Hoogt heeft een 30 km/h regime en ook de Hoge Steenweg krijgt op termijn een maximumsnelheid van 30 km/h. Deze wegen vallen daarom buiten het regime van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk. Uit onderzoek naar luchtkwaliteit is gebleken dat in en rond het plangebied ruimschoots wordt voldaan aan de normen.
f.	Een mogelijke oplossing is het instellen van eenrichtingsverkeer op De Hoogt. In tegenstelling tot hetgeen in het 'eindverslag inspraakprocedure' is aangegeven, is reclamant van mening dat de bereikbaarheid van De Hoogt voor hulpdiensten niet zal verminderen als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer: er is permanent een hulpdienstencentrum aanwezig.	Zoals hiervoor aangegeven 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 het realiseren van de 'knip' in de Bergstraat zou eenrichtingsverkeer tot gevolg hebben dat het bedrijvenpark vanuit de kern Loon op Zand nauwelijks bereikbaar is (of andersom). In de inspraaknota is aangegeven dat het instellen van eenrichtingsverkeer de bereikbaarheid van de brandweerkazerne verslechtert. Het gaat daarbij niet om de veiligheid op het bedrijvenpark zelf (waar de brandweerkazerne is gesitueerd), maar om de bereikbaarheid van het overige deel van Loon op Zand vanuit de kazerne. Daarbij moet niet slechts de uitruk in ogenschouw worden genomen, maar ook de bereikbaarheid van de kazerne voor de (vrijwillige) brandweerlieden. Eénrichtingsverkeer heeft tot gevolg dat de

		uitrukkende brandweerwag en/of een deel van de brandweertrekkers moeten omrijden.
g.	Op grond van de regels dient de minimale oppervlakte per detailhandelsvestiging 1.000 m ² bedrijfsploeroppervlak te bedragen. Op dit moment is op het bedrijventerrein al detailhandel aanwezig die hier niet aan voldoet. Reclamant verwacht in de toekomst meer van dit soort overschrijdingen, wat gevolgen kan hebben voor de ingeschatte hoeveelheid verkeersbewegingen.	De regeling met betrekking tot het minimale bedrijfsploeroppervlak van 1.000 m² is niet van toepassing op bouwmarkten, tuincentra en detailhandel in volumineuze goederen (bijvoorbeeld auto's, boten, caravans, keukens en sanitair), maar uitsluitend op de vormen van detailhandel die via afwijking mogelijk worden gemaakt. Reden hiervoor is dat detailhandel in volumineuze goederen, ook als het om kleinere vestigingen gaat, over het algemeen niet goed inpasbaar is in een dorpscentrum of een 'regulier' winkelgebied. Ook een kleinschalige bouwmarkt of autozaak mag dus op bedrijventerrein De Hoogt worden gevestigd. Het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand' maakt dat ook al mogelijk. De detailhandelsvestigingen die in de huidige situatie op het bedrijventerrein aanwezig zijn, zijn een bouwmarkt en een aantal detailhandelsvestigingen in volumineuze goederen (auto's, caravans). Deze vormen van detailhandel zijn op grond van het vigerende en het nieuwe bestemmingsplan toegestaan, zonder dat daarvoor een minimale oppervlakte geldt. De aanwezige detailhandelsvestigingen zijn dus niet strijdig met het bestemmingsplan.

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.

3.2.7 J. Verhappen, Hoge Steenweg 25, 5175 AH Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie
a.	De woning Hoge Steenweg 25 is bestemd als 'Bedrijf', terwijl deze woning al meer dan 50 jaar in gebruik is als woning. Reclamant verzoekt daarom om een woonbestemming.	In het vigerende bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand' is het pand Hoge Steenweg 25 bestemd als 'Dienstverlening'. Binnen deze bestemming is de functie "wonen" rechtstreeks toegestaan. Volgens de bij de gemeente bekende gegevens uit het bevolkingsregister hebben tussen december 1984 en juli 2012 diverse personen op het adres ingeschreven gestaan. Gelet op het bepaalde in het bestemmingsplan "Kom Loon op Zand" en het feitelijke gebruik van het pand/perceel, is een aanpassing van de bestemming 'Bedrijf' in de bestemming 'Wonen' aan de orde.

Conclusie

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

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3.2.8 W.A.M. van Rooij, Bergstraat 39, 5175 AC Loon op Zand

De zienswijze is ontvangen op 2 juli 2014 en is derhalve buiten de gestelde termijn binnengekomen. De zienswijze is daarom niet ontvankelijk. Uit oogpunt van zorgvuldigheid is de zienswijze desondanks beoordeeld en is bepaald of de zienswijze aanleiding geeft tot ambtshalve aanpassing van het bestemmingsplan.

	Samenvatting	Reactie
a.	Reclamant verzoekt om een duidelijk onderscheid te maken tussen het bedrijfs- en woongedeelte van zijn perceel. Het bedrijfs-gedeelte van het perceel wordt straks ontsloten via de nieuwe ontsluitingsweg van De Hoogt en maakt dus deel uit van het bedrijvenpark, terwijl het woongedeelte rechtstreeks grenst aan de Bergstraat.	De Bergstraat wordt ter hoogte van het perceel van reclamant aan weerszijden begeleid door woningen. Zowel direct naast het perceel van reclamant als aan de overzijde van de straat zijn woningen gesitueerd. Deze woningen zijn in het bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand 2011' bestemd als 'Wonen', terwijl de woning van reclamant in het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' is bestemd als bedrijfswoning. In ruimtelijk opzicht is er geen bezwaar om het voorste deel van het perceel van reclamant, net als de belendende percelen, te bestemmen als 'Wonen'. Ook milieutechnisch levert splitsing in een woonbestemming en een bedrijfsbestemming geen belemmeringen op. Op de achterzijde van het perceel is een aannemersbedrijf gevestigd, dat in het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' positief is bestemd door de bestemming 'Bedrijventerrein' met de aanduiding 'bedrijven tot en met categorie 3.1'. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' kan voor bedrijven in milieucategorie 3.1 worden uitgegaan van een indicatieve afstand van 50 meter tot een woning in het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Gezien de ligging van de woning Bergstraat 39, ingeklemd tussen het bedrijventerrein, de Bergstraat en de N261/A261, kan het omgevingstype worden aangemerkt als 'gemengd gebied'. In dat geval kan de indicatieve afstand met één stap worden verlaagd tot 30 meter. Door de huidige indeling van het perceel, met de woning aan de voorzijde en de bedrijfshallen op ruime afstand daarachter, wordt ruim-

		schoots voldaan aan de afstand van 30 meter tussen de bedrijfsactiviteiten en de woning. De afstand van de woning Bergstraat 39 tot de overige bedrijfspercelen op De Hoogt is in alle gevallen groter dan de indicatieve afstand die ingevolge de VNG-brochure moet worden aangehouden (10 meter tot milieucategorie 2 respectievelijk 50 meter tot milieucategorie 3.2). Splitsen in een bedrijfsbestemming en een woonbestemming levert derhalve geen belemmeringen op uit oogpunt van milieuzonering.
--	--	--

Conclusie

De gemeenteraad deelt de opvattingen van reclamant. De zienswijze geeft daarom aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Omdat de zienswijze te laat is ingediend en dus niet ontvankelijk is, wordt deze wijziging doorgevoerd als ambtshalve aanpassing.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze geeft aanleiding tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Het voorste deel van het perceel Bergstraat 39 wordt bestemd als 'Wonen'. Voor de achterste begrenzing van deze bestemming wordt aangesloten bij de aanduiding 'bijgebouwen' die in het bestemmingsplan 'Kom Loon op Zand 2011' is opgenomen voor de woonpercelen Bergstraat 41-43. De bestemming 'Wonen' wordt hierdoor circa 55 meter diep. Rond de woning wordt een bouwvlak opgenomen, met de aanduiding 'vrijstaand' en een maximale goot- en bouwhoogte van 6 respectievelijk 11 meter. De bestemming van de achterzijde van het perceel blijft 'Bedrijventerrein', met de aanduiding 'bedrijven tot en met categorie 3.1'. De maximale goot- en bouwhoogte blijven ongewijzigd: 6 respectievelijk 11 meter. Het bebouwingspercentage wordt verhoogd, zodat de bouw mogelijkheden op het (kleinere) bedrijfsperceel gelijk blijven aan de mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan bood.