gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN

AANSLUITINGSWEG BERGSTRAAT – DE HOOGT

GEMEENTE LOON OP ZAND

STATUS: VASTGESTELD

BESTEMMINGSPLAN

AANSLUITINGSWEG BERGSTRAAT – DE HOOGT

GEMEENTE LOON OP ZAND

Toelichting
Bijlagen

Regels

Verbeelding
Schaal 1:1.000

Datum
juni 2016

Vastgesteld:
27 juni 2016

Projectgegevens
TOE01-0253523-01B
REG01-0253523-01B
TEK01-0253523-01B

Identificatienummer
NL.IMRO.0809.BPBergstraatHoogt-VG01

croonenburo5

Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
T: +31 (0)162 48 75 00
www.croonenburo5.com

Vestiging Maastricht
Wim Duisenbergplantsoen 21
6221 SE Maastricht
T: +31 (0)43 325 32 23
info@croonenburo5.com

Inhoud

1 Inleiding 1

1.1 Algemeen 1
1.2 Het plangebied 1
1.3 Vigerende bestemmingsplannen 2
1.4 Het bestemmingsplan 2
1.5 Leeswijzer 2

2 Planbeschrijving 3

2.1 Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State 3
2.2 Motivering nieuw raadsbesluit 4
2.3 Aanpassing ontsluitingsstructuur Loon op Zand 4
2.4 Verkeerskundige onderbouwing 7
2.5 Akoestisch onderzoek 11
2.6 Onderzoek luchtkwaliteit 13
2.7 Overige aspecten 14

3 Juridische beschrijving 19

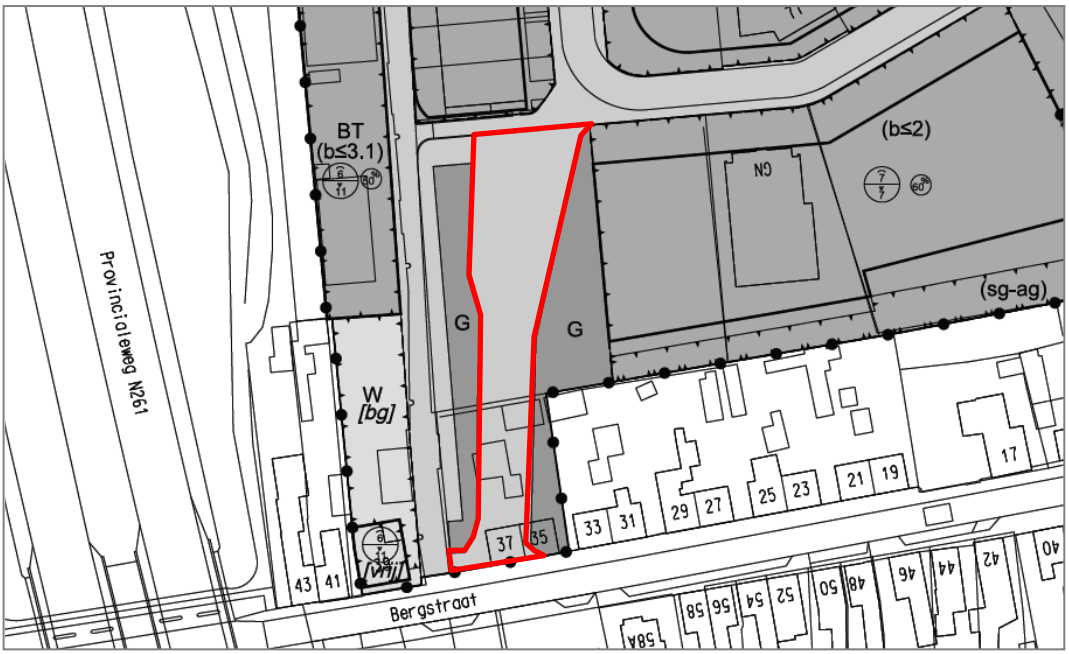
3.1 Algemeen 19
3.2 Opzet van de regels 19
3.3 Toelichting op de bestemming Verkeer 20
3.4 Overige bepalingen 20

4 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid 23

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 23
4.2 Economische uitvoerbaarheid 23

Bijlagen:

Bijlage 1: Verkeerskundige onderbouwing bestemmingsplan 'Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt', Goudappel Coffeng, 11 mei 2016
Bijlage 2: Verkennend en aanvullend bodemonderzoek toekomstige ontsluitingsweg bedrijventerrein De Hoogt II te Loon op Zand, Verhoeven Milieutechniek, 14 mei 2013
Bijlage 3: LWM, Archeologisch bureau- en karterend booronderzoek ontsluitingsweg De Hoogt te Loon op Zand, 15 mei 2013
Bijlage 4: Quickscan flora en fauna Bergstraat 35-37 te Loon op Zand, Croonen Adviseurs, 16 april 2013
Bijlage 5: Nader onderzoek vleermuizen en huismussen Bedrijvenpark De Hoogt, Loon op Zand, Eelerwoude, 11 november 2013
Bijlage 6: Beoordeling geluid openbare parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs nieuwe ontsluitingsweg De Hoogt, Ardea acoustics en consult, 20 januari 2014
Bijlage 7: Eindverslag zienswijzenprocedure, gemeente Loon op Zand, 27 juni 2016



Begrenzing plangebied, geprojecteerd op verbeelding bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeenteraad van Loon op Zand heeft op 16 oktober 2014 het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' vastgesteld. Onderdeel van dit bestemmingsplan was de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt, die deel uitmaakt van de nieuwe ontsluitingsstructuur van Loon op Zand. Aanpassing van de ontsluitingsstructuur van het dorp is nodig omdat de voormalige aansluiting van Loon op Zand op de N261 ter hoogte van de Hoge Steenweg is vervallen en is vervangen door een nieuwe aansluiting ten zuiden van de kern. De nieuwe ontsluiting van Loon op Zand vindt primair plaats via de Kasteellaan. Om te voorkomen dat (vracht)verkeer vanaf bedrijvenpark De Hoogt door het centrum van het dorp moet rijden, is een secundaire ontsluitingsroute aangewezen aan de westzijde van de N261. Deze ontsluitingsroute zal ook worden gebruikt door een deel van het verkeer van en naar het noordelijk deel van Loon op Zand. De nieuwe verbindingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt maakt deel uit van deze westelijke ontsluitingsroute.

Vier appellanten hebben beroep ingesteld tegen de vaststelling van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014'. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) heeft op 7 oktober 2015 uitspraak gedaan (201409476/1/R3) en heeft het plandeel met de bestemming 'Verkeer' op de gronden gelegen tussen De Hoogt en de Bergstraat vernietigd. Naar oordeel van de Afdeling is de verkeersbestemming op deze gronden onvoldoende onderbouwd in relatie tot de toenemende verkeersintensiteiten op de wegen op het bedrijventerrein. Daarnaast is onvoldoende onderzoek gedaan naar de aspecten geluid en luchtkwaliteit in relatie tot het woon- en leefklimaat van bestaande woningen langs de nieuwe ontsluitingsroute. Tenslotte is artikel 4, lid 4.6.3 van de planregels – een afwijkingsmogelijkheid voor nieuwvestiging van grootschalige detailhandel – vernietigd, aangezien de gevolgen van deze afwijkingsmogelijkheid voor de verkeersafwikkeling onvoldoende in beeld zijn gebracht. De Afdeling heeft de gemeenteraad opgedragen om binnen 26 weken na verzending van de uitspraak een nieuw besluit te nemen met betrekking tot de vernietigde planonderdelen.

In voorliggend bestemmingsplan is voor de aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt - die inmiddels is aangelegd en al in gebruik is - opnieuw voorzien in een verkeersbestemming. Daartoe is een aanvullende verkeerskundige onderbouwing opgesteld, waarin ook de aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit in beeld zijn gebracht. Op grond van deze aanvullende onderbouwing is alsnog gemotiveerd dat de nieuwe aansluitingsweg uit verkeerskundig en ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar is. Besloten is om de afwijkingsmogelijkheid voor grootschalige detailhandel niet terug te brengen in het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014'. Dit bestemmingsplan beperkt zich daarom tot de gronden tussen de Bergstraat en De Hoogt en geeft aan die gronden (opnieuw) een verkeersbestemming.

1.2 Het plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan omvat de gronden waarvan de bestemming 'Verkeer' is vernietigd door de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het betreft het plandeel met de bestemming 'Verkeer' op de gronden gelegen tussen De Hoogt en de Bergstraat, ter hoogte van het Lijkpad. Op de afbeelding op nevenstaande pagina is het plangebied aangegeven, geprojecteerd op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014'.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Aangezien de verkeersbestemming uit het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ is vernietigd, vigeren voor het plangebied de bestemmingsplannen ‘Kom Loon op Zand 2011’ (zuidelijk deel plangebied) en ‘De Hoogt II’ (noordelijk deel plangebied). Het bestemmingsplan ‘Kom Loon op Zand 2011’ is op 15 december 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. De gronden in het plangebied, die deel uitmaakten van de percelen van de inmiddels gesloopte woningen Bergstraat 35-37, zijn in dat bestemmingsplan bestemd als ‘Wonen’. Het bestemmingsplan ‘De Hoogt II’ is op 28 april 2005 vastgesteld door de gemeenteraad en op 8 november 2005 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. De gronden in het plangebied zijn in dat bestemmingsplan bestemd als ‘Bedrijfsdoeleinden’. De aanleg van een nieuwe weg is op grond van de vigerende bestemmingsplannen niet toegestaan.

1.4 Het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan ‘Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt’ bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivatie en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. In de toelichting wordt met name ingegaan op de aanvullende verkeerskundige beoordeling en de actuele onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit, aangezien de verkeersbestemming is vernietigd vanwege onvoldoende motivering voor deze aspecten.

1.5 Leeswijzer

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om te voldoen aan de opdracht die de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State aan de gemeenteraad heeft gegeven, namelijk het nemen van een nieuw besluit omtrent de bestemming van de gronden tussen de Bergstraat en De Hoogt. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de uitspraak van de Afdeling en is de bestemming ‘Verkeer’ aanvullend gemotiveerd. De juridische opzet van het plan wordt toegelicht in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 komen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State

In het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' is op de gronden tussen de Bergstraat en De Hoogt de aanleg van een nieuwe weg mogelijk gemaakt. Hiermee werd voorzien in het sluitstuk van de nieuwe ontsluitingsstructuur voor bedrijvenpark De Hoogt en het noordelijk deel van Loon op Zand. Verkeer van en naar het bedrijvenpark en het noordelijk deel van de kern kan na de aanleg van de nieuwe verbindingsweg via het westelijk deel van de Bergstraat en de Heideweg de nieuwe aansluiting op de N261 aan de zuidzijde van het dorp bereiken. Om te voorkomen dat doorgaand (vracht)verkeer gebruik gaat maken van het oostelijk deel van de Bergstraat, is gelijktijdig – op basis van een verkeersbesluit – een bussluis in die straat aangelegd.

Vier appellanten hebben beroep ingesteld tegen de vaststelling van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' aangezien zij (onder meer) bezwaren hebben tegen de aanleg van de nieuwe weg. Naar oordeel van appellanten leidt de aanleg van deze weg tot een zodanige toename van de verkeersintensiteit op het bedrijventerrein dat onveilige verkeerssituaties ontstaan. Appellanten hebben de aan het verkeersmodel ten grondslag liggende verkeersintensiteiten betwist en stellen dat de toename van verkeersbewegingen bedrijven zal belemmeren in de uitoefening van hun bedrijfsactiviteiten, met name in relatie tot het laden en lossen. Daarnaast is in de ogen van appellanten onvoldoende inzichtelijk wat de ingebruikname van de nieuwe ontsluitingsroute voor gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat, met name voor wat betreft geluidhinder, geurhinder en luchtkwaliteit.

De Afdeling heeft de beroepen in haar uitspraak van 7 oktober 2015 deels gegrond verklaard en heeft de bestemming 'Verkeer' voor de nieuwe aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt vernietigd. De Afdeling overweegt als volgt:

> *De raad heeft naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende onderbouwd of de met de nieuwe functie van De Hoogt als gebiedsontsluitingsweg gepaard gaande verkeersintensiteiten op het bedrijventerrein, gelet op het plaatselijk smalle wegprofiel en de op een bedrijventerrein noodzakelijke ruimte voor de uitoefening van bedrijfsactiviteiten, uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar zijn. De enkele verwijzing naar het verkeersmodel is daartoe onvoldoende omdat daarin slechts verwachte aantallen voertuigbewegingen zijn opgenomen die bovendien, zo is ter zitting gebleken, verouderd zijn en afwijken van de verkeersgegevens van het aan het plan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek.*

Met betrekking tot de milieuaspecten heeft de Afdeling overwogen dat er, mede door de afnemende verkeersintensiteit op de Hoge Steenweg en de te nemen verkeersmaatregelen, geen onaanvaardbare geuroverlast te verwachten is. De Afdeling heeft echter wel geoordeeld dat het luchtkwaliteitsonderzoek waarop het bestemmingsplan is gebaseerd geen betrekking heeft op de nieuwe ontsluiting, maar op de reconstructie van de N261, zodat dat onderzoek niet aan het bestemmingsplan ten grondslag had mogen worden gelegd. Daarnaast had, ondanks het 30 km/h-regime op de betrokken wegen, onderzoek moeten worden gedaan naar de geluidbelasting vanwege de verkeerstoename op bedrijvenpark De Hoogt en de gevolgen daarvan voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande woningen.

De Afdeling heeft, naast de verkeersbestemming voor de nieuwe aansluitingsweg, ook de afwijkingsmogelijkheid voor vestiging van grootschalige detailhandel vernietigd.

Naar oordeel van de Afdeling is onvoldoende onderbouwd dat de verwachte toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de nieuwvestiging van grootschalige detailhandel aanvaardbaar is. De vestiging van detailhandel kan leiden tot extra verkeer vanuit de woongebieden naar het bedrijventerrein. Zonder inzicht in de toename van verkeersintensiteiten kan niet worden aangetoond dat de afwijkingsbevoegdheid ruimtelijk aanvaardbaar en uitvoerbaar is.

2.2 Motivering nieuw raadsbesluit

Naar aanleiding van de uitspraak van de ABRvS is de situatie opnieuw bezien. Geconcludeerd is dat realisering van de nieuwe weg tussen de Bergstraat en De Hoogt noodzakelijk is om te voorzien in een adequate ontsluitingsstructuur voor bedrijvenpark De Hoogt en het noordelijk deel van Loon op Zand. De afwegingen die hier op basis van een alternatievenonderzoek in de periode 2001-2010 over zijn gemaakt, zijn nog altijd relevant. Om die reden is aanvullend onderzoek gedaan om de ruimtelijke aanvaardbaarheid aan te tonen en de gevolgen voor het woon- en leefklimaat (uit oogpunt van geluidhinder en luchtkwaliteit) in beeld te brengen. Op basis van deze aanvullende motivering wordt in voorliggend bestemmingsplan opnieuw een verkeersbestemming toegekend aan de gronden tussen de Bergstraat en De Hoogt. In de volgende paragrafen wordt eerst kort aandacht besteed aan de keuzes die in de afgelopen jaren zijn gemaakt, op basis waarvan een ontsluitingsroute over De Hoogt is gerealiseerd. Vervolgens wordt een actuele verkeerskundige onderbouwing gegeven en wordt aandacht besteed aan de onderzoeken naar geluidhinder en luchtkwaliteit. De verkeerskundige onderbouwing en beide milieuonderzoeken zijn opgenomen in één rapportage, die als bijlage is opgenomen[1].

De afwijkingsmogelijkheid voor de vestiging van grootschalige detailhandel wordt niet teruggebracht in het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’. Op dit moment is geen sprake van concrete initiatieven voor de vestiging van grootschalige detailhandel en geconcludeerd is dat het opnemen van deze afwijkingsmogelijkheid voor het volledige bedrijventerrein uit verkeerskundig oogpunt lastig te onderbouwen is, omdat in dat geval de maximale planologische mogelijkheden in beeld moeten worden gebracht. Er zou moeten worden gerekend op basis van een worst-case-scenario, dat zich in de praktijk niet voor zal doen. Besloten is daarom om een eventueel initiatief voor de vestiging van grootschalige detailhandel op zichzelf te beoordelen, waarna hiervoor – indien is aangetoond dat het initiatief ruimtelijk en verkeerskundig aanvaardbaar is – een afzonderlijke planologische procedure kan worden doorlopen, in de vorm van een postzegelbestemmingsplan of een buitenplanse afwijking. De notitie ‘economische onderbouwing en afweging functieverruiming’, die als bijlage bij het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ is opgenomen, zal daarbij fungeren als beleidsmatig afwegingskader.

2.3 Aanpassing ontsluitingsstructuur Loon op Zand

2.3.1 Voorgeschiedenis

Vanaf 1998 heeft overleg plaatsgevonden tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Waalwijk, Tilburg en Loon op Zand met betrekking tot de ombouw van de autoweg N261. In juni 2011 is het milieueffectrapport N261 door de gemeente Loon op Zand en de gemeente Waalwijk aanvaard en zijn bestemmingsplannen vastgesteld die de ombouw mogelijk maakten. De afgelopen jaren heeft de reconstructie plaatsgevonden en op 10 september 2015 is de ombouw officieel afgerond. Er is voor het hele traject nu sprake van een doorgaande weg met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km/h.

1 Verkeerskundige onderbouwing bestemmingsplan ‘Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt’, Goudappel Coffeng, 11 mei 2016

De ombouw van de N261 heeft voor de kern Loon op Zand een ingrijpende aanpassing van de ontsluitingsstructuur tot gevolg gehad. De aansluiting van de Hoge Steenweg op de N261 is vervallen en in plaats daarvan is 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 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, 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, 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 de westelijke 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 vormt. Inmiddels is de route over het bedrijventerrein gerealiseerd en is in de Bergstraat een bussluis gerealiseerd, om doorgaand (vracht)verkeer te weren.

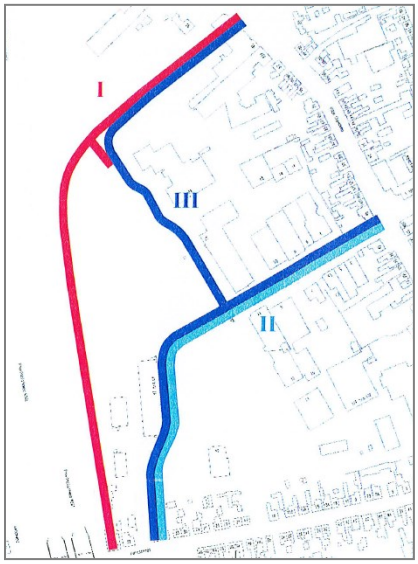
2.3.2 Variantenstudie De Hoogt

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 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.

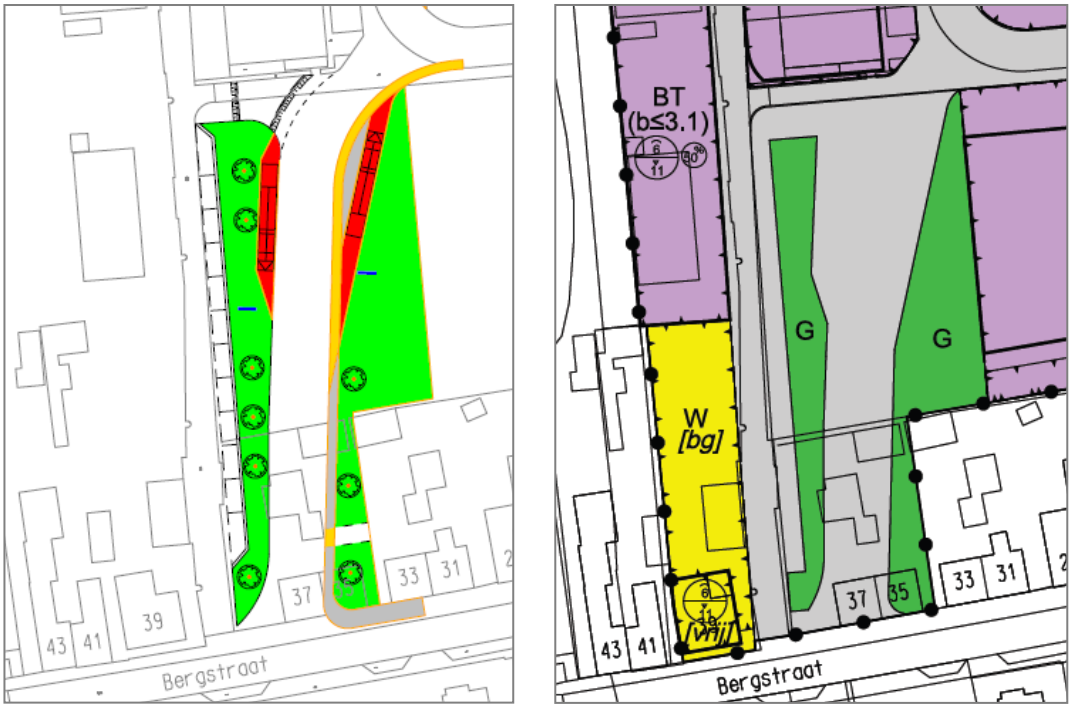
2.3.3 Inpassing route over De Hoogt

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. In het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' was de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat rechtstreeks mogelijk gemaakt. Voor de realisering van het gedeelte van de aansluiting op de locatie Van Roosmalen (Hoge Steenweg 83a/85) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, aangezien op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming met de ontwikkelende partij, waardoor het niet mogelijk is om de aansluiting te voorzien van een directe bestemming. Er is 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.

Hoewel op termijn 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. De bestaande wegen kunnen de toenemende verkeersintensiteiten namelijk ook zonder extra aansluiting op de Hoge Steenweg verwerken. In de nieuwe verkeerskundige onderbouwing is dit bevestigd.

2.3.4 Vormgeving aansluiting Bergstraat – De Hoogt

De nieuwe aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt is na inwerkingtreding van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' aangelegd op basis van de - inmiddels weer vernietigde - verkeersbestemming die in dat bestemmingsplan aan de gronden was toegekend. De weg is inmiddels ook in gebruik genomen en in de Bergstraat is een bussluis aangelegd. Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe weg zijn de woningen aan de Bergstraat 35 en 37 gesloopt, zodat voldoende ruimte is ontstaan voor een bochtstraal die geschikt is voor vrachtverkeer.



Aansluiting De Hoogt – Bergstraat en uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014'

De nieuwe weg ligt oostelijk van het Lijkpad en is aan weerszijden voorzien van groenvoorzieningen, met aan de zijde van het Lijkpad een strook parkeerplaatsen voor omwonenden. De aanleg van de nieuwe aansluitingsweg is aangegrepen om te voorzien in twee vrachtwagenparkeerplaatsen. Er is voorzien in twee opstelplaatsen, één aan de oostzijde en één aan de westzijde van de nieuw aansluiting. De parkeerplaatsen zijn zover mogelijk naar het noorden gerealiseerd, zodat de vrachtwagens op een zo groot mogelijke afstand van de bestaande woningen aan de Bergstraat worden geparkeerd. De aansluitingsweg en de parkeerplaatsen zijn in het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' bestemd als 'Verkeer'.

2.4 Verkeerskundige onderbouwing

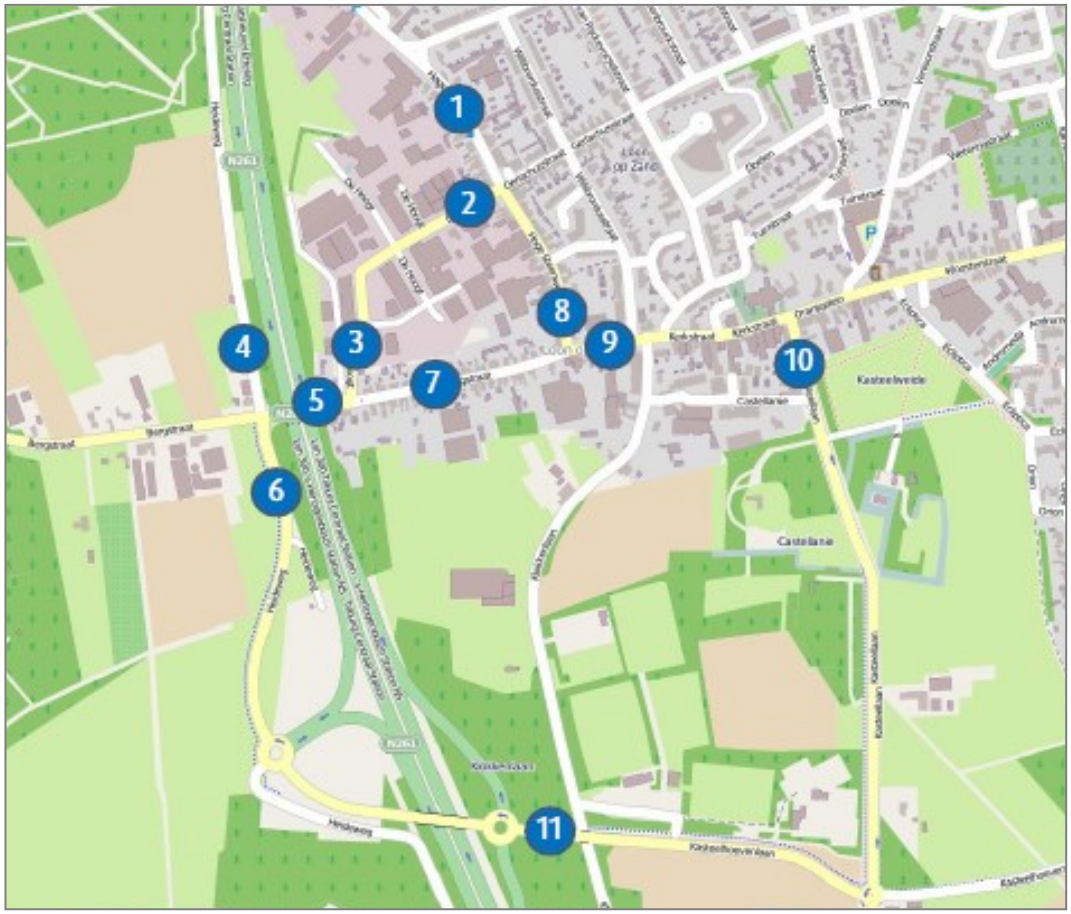
2.4.1 Algemeen

Vanwege de door de ABRvS geconstateerde gebreken in de verkeerskundige onderbouwing en de onduidelijkheid over de gehanteerde uitgangspunten, is een aanvullende verkeerskundige onderbouwing opgesteld. Voor het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen op en rond bedrijvenpark De Hoogt is gebruikgemaakt van de meest recente versie van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio Hart van Brabant, die bestuurlijk is vastgesteld in de zomer van 2015. Het verkeersmodel is een computermodel van de werkelijkheid en is geschikt voor het doorrekenen van lokale en regionale projecten. Het regionale verkeersmodel is geactualiseerd op basis van de laatste sociaal-economische gegevens, met als basisjaar 2010. Het basisjaar is bedoeld om een goede prognose voor de toekomst (2030) op te kunnen stellen en is niet bedoeld om de 'huidige situatie' (2010) te beschrijven. Een vergelijking van het basisjaar met recente tellingen is niet mogelijk, aangezien de wegenstructuur vanaf 2010 ingrijpend is aangepast. Met behulp van het verkeersmodel kunnen prognoses worden gemaakt voor toekomstige verkeersstromen, waarin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen én nieuwe infrastructuur worden meegenomen.

2.4.2 Ingangscontrole en verkeersproductie De Hoogt

Om het verkeersmodel geschikt te maken voor de studie naar de verkeerssituatie in 2030 is een ingangscontrole uitgevoerd. Gebleken is dat de invulling van de nog braakliggende bedrijfskavels op bedrijventerrein De Hoogt niet is meegenomen in het huidige verkeersmodel voor 2030. De nieuwe verbindingsweg en de bussluis in de Bergstraat zijn al wel meegenomen in het prognosejaar. Het huidige bedrijventerrein (exclusief invulling van de braakliggende bedrijfskavels) genereert op basis van het verkeersmodel circa 850 mvt/etmaal, wat goed overeenkomt met gegevens over de huidige situatie in 2015.

Voor het berekenen van de extra verkeersproductie vanwege de nog in te vullen braakliggende kavels is met behulp van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' de verkeersgeneratie bepaald. Uitgaande van een invulling met 'reguliere' bedrijvigheid, genereren de nog uitgeefbare kavels (circa 17.000 m^2 netto uitgeefbaar terrein) circa 1.130 mvt/etmaal. Het totale bedrijvenpark genereert daardoor in 2030 bijna 2.000 mvt/etmaal. Als wordt uitgegaan van een invulling met grootschalige detailhandel (gemodelleerd zijn twee bouwmarkten op een bouwperceel van ieder 5.000 m^2) bedraagt de verkeersgeneratie van de nog in te vullen braakliggende kavels circa 3.280 mvt/etmaal, waarmee het totale bedrijvenpark circa 4.100 mvt/etmaal genereert. Een invulling met reguliere bedrijvigheid, met een mix van arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijven, is het meest realistische scenario. Invulling met detailhandel is – mede doordat de Afdeling de afwijkingsmogelijkheid voor grootschalige detailhandel heeft vernietigd – minder realistisch. In de berekeningen en de rapportage is daarom uitgegaan van een invulling met 'reguliere' bedrijvigheid – die kwantitatief is beschouwd – en is de vestiging van grootschalige detailhandel aanvullend kwalitatief beschouwd.



Relevante wegvakken

Nr	Straatnaam	Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) in prognosejaar 2030		
		Referentie	Variant inclusief voorgenomen invulling van de nog braakliggende bedrijvenkavels en realisatie verbindingsweg	Variant inclusief voorgenomen invulling van de nog braakliggende bedrijvenkavels en realisatie verbindingsweg en bussluis
1	Hoge Steenweg (noord)	2.900	3.000	3.000
2	De Hoogt (oost)	850	2.200	2.800
3	De Hoogt (nieuwe verbindingsweg)	n.v.t.	3.400	4.000
4	Heideweg (noord)	3.200	3.550	2.950
5	Bergstraat (west)	4.250	5.200	4.000
6	Heideweg (zuid)	2.850	3.300	2.900
7	Bergstraat (oost)	4.250	1.800	n.v.t.
8	Hoge Steenweg (zuid)	3.700	1.400	2.000
9	Kerkstraat	3.100	3.200	2.000
10	Kasteellaan	5.050	5.000	6.100
11	Kasteelhoevenweg	10.900	10.850	11.950

Intensiteiten relevante wegvakken voor scenario ‘reguliere bedrijvigheid’
in de referentiesituatie 2030 en in twee varianten (zonder/met bussluis in Bergstraat)

2.4.3 Verkeerseffecten

De te verwachten verkeersstromen zijn bepaald aan de hand van een volledige invulling van De Hoogt met 'reguliere' bedrijvigheid. Daaruit volgen de verkeersintensiteiten in het prognosejaar 2030 zoals aangegeven in de tabel op pagina 8. In de referentiesituatie is nog geen rekening gehouden met de invulling van braakliggende kavels op De Hoogt, in de twee varianten is die invulling wél meegenomen. Daarnaast is in de varianten uitgegaan van realisatie van de verbindingsweg en - in variant 2 - van ingebruikname van de bussluis in de Bergstraat. Variant 2 geeft daarmee het beste beeld van de verkeerssituatie in 2030, uitgaande van de reeds aangelegde verbindingsweg en de bussluis in de Bergstraat, die op dit moment ook al in gebruik is.

Beoordeling variant 1: extra verkeer als gevolg van de voorgenomen invulling van de bedrijfskavels en de realisatie van de verbindingsweg

De invulling van de braakliggende bedrijfskavels zorgt voor een toename van verkeer op De Hoogt. Door de nieuwe verbindingsweg verdeelt de intensiteit zich over oost (De Hoogt Oost: 2.200 mvt/etmaal) en west (nieuwe verbindingsweg: 3.400 mvt/etmaal). Dit verkeer is voor een groot deel gerelateerd aan het bedrijvenpark, dat na invulling van de bedrijfskavels circa 2.000 mvt/etmaal genereert. Voor een deel betreft het ook doorgaand verkeer, dat vanwege de aanleg van de nieuwe verbindingsweg een andere route rijdt. Verkeer van en naar de woongebieden oostelijk van de Hoge Steenweg heeft nu namelijk een kortere/snellere route via het bedrijventerrein. Het betreft met name een lokale omslag van verkeer. Op de Kerkstraat, Kasteellaan en Kasteelhoevenweg is geen significante verandering in intensiteiten te constateren.

Effect verbindingsweg

In een scenario waarin wél de voorgenomen invulling van de braakliggende bedrijfskavels wordt gerealiseerd, maar de nieuwe verbindingsweg niet wordt aangelegd, ontstaat een ander verkeersbeeld. Alle verkeersbewegingen van en naar het bedrijvenpark (circa 2.000 mvt/etmaal in 2030, uitgaande van een invulling met 'reguliere' bedrijvigheid) zullen in dat geval plaatsvinden via De Hoogt Oost en de Hoge Steenweg, aangezien zonder de aanleg van de verbindingsweg geen andere ontsluitingsroute beschikbaar is. De verkeersintensiteit op De Hoogt Oost bedraagt in dat scenario dus circa 2.000 mvt/etmaal.

Indien de verbindingsweg wél wordt gerealiseerd, maar de bussluis niet in gebruik wordt genomen (variant 1), zullen blijkens het verkeersmodel 2.200 mvt/etmaal gebruikmaken van De Hoogt Oost. Hoewel de intensiteit met circa 200 mvt/etmaal toeneemt ten opzichte van het scenario zonder realisering van de verbindingsweg, zal het aandeel vrachtverkeer op De Hoogt Oost naar verwachting lager zijn dan in een situatie zonder nieuwe verbindingsweg. Het aan het bedrijvenpark gerelateerde vrachtverkeer zal na aanleg van de verbindingsweg namelijk met name gebruik maken van de nieuwe ontsluiting aan de westzijde. De toename van de verkeersintensiteit aan de oostzijde wordt in dat geval met name veroorzaakt door doorgaand verkeer dat vanwege de nieuwe verbindingsweg een andere route rijdt (bijvoorbeeld autoverkeer van en naar de woongebieden ten oosten van de Hoge Steenweg), waardoor het aandeel vrachtverkeer afneemt.

Beoordeling variant 2: extra verkeer als gevolg van de voorgenomen invulling van de bedrijfskavels, realisatie van de verbindingsweg en realisering van de bussluis

De realisatie van de bussluis zorgt ten opzichte van variant 1 voor een omslag van verkeer. Die omslag is tweeledig:

- Lokaal is een verschuiving zichtbaar van verkeer dat in variant 1 via de Bergstraat reed en nu via de Hoge Steenweg en De Hoogt. Dit zorgt voor een toename van circa 20% op de nieuwe verbindingsweg (3.400 > 4.000 mvt/etmaal) en circa 30% op het oostelijke wegvak van De Hoogt (2.200 > 2.800 mvt/etmaal).

De verkeerstoename op de Hoge Steenweg (zuid) bedraagt circa 45% (1.400 > 2.000 mvt/etmaal), maar het aantal verkeersbewegingen bedraagt hier nog altijd aanzienlijk minder dan in de referentiesituatie (3.700 mvt/etmaal).

- Daarnaast is een verschuiving zichtbaar van verkeer uit de kern Loon op Zand dat in variant 1 via de route Bergstraat-Heideweg naar de N261 reed, maar na realisering van de bussluis de route Kerkstraat-Kasteellaan-Kasteelhoevenweg verkiest. In vergelijking met variant 1 is sprake van een afname van circa 12% (3.300 > 2.900 mvt/etmaal) op de Heideweg en een toename van 10% (10.850 > 11.950 mvt/etmaal) op de Kasteelhoevenweg.

Scenario grootschalige detailhandel

Hoewel het scenario met grootschalige detailhandel niet is doorgerekend met het regionale verkeersmodel, kunnen hier indicatief uitspraken over worden gedaan. Als rekening wordt gehouden met de vestiging van 10.000 m^2 aan detailhandel (bouwmarkten), zal het totale bedrijventerrein De Hoogt circa 4.100 mvt/etmaal genereren in 2030. Dit is een toename van circa 2.100 mvt/etmaal ten opzichte van de doorgerekende varianten 1 en 2. Uitgaande van een verdeling waarbij 70% richting Heideweg rijdt en 30% richting Hoge Steenweg, is sprake van een toename van circa 630 mvt/etmaal op het oostelijk deel van De Hoogt en circa 1.470 mvt/etmaal op de nieuwe aansluitingsweg. Uitgaande van variant 2 (de variant met nieuwe verbindingsweg én bussluis) resulteert een invulling met grootschalige detailhandel in circa 3.430 mvt/etmaal op De Hoogt Oost en circa 5.470 mvt/etmaal op de nieuwe verbindingsweg.

2.4.4 Verkeersveiligheid

Aan de hand van de toekomstige intensiteiten is de verkeersveiligheid op de wegen getoetst, door het toekomstige gebruik te relateren aan de gewenste functie volgens de wegencategorisering. Voor de categorisering is uitgegaan van voorkeursintensiteiten gebaseerd op richtlijnen van het CROW en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng.

	wegtype	maximumsnelheid	intensiteit (i) (mvt/etm)
binnen bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	i > 6.000
	erftoegangsweg type A*	30 km/h	i < 6.000
	erftoegangsweg type B*	30 km/h	i < 4.000
buiten bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg	80 km/h	i > 6.000
	erftoegangsweg type I*	60 km/h	i < 6.000
	erftoegangsweg type II*	60 km/h	i < 4.000

Erftoegangsweg type A: Erftoegangswegen met een beperkte verkeersfunctie, ook wel wijk-/buurtverzamelwegen genoemd.

Erftoegangsweg type B: Overige woonstraten

Erftoegangsweg type I: Erftoegangswegen in het buitengebied met een beperkte verkeersfunctie. Veelal ook met een hoger aandeel fiets- en/of vrachtverkeer.

Erftoegangsweg type II: Overige landbouwwegen

Voorkeursintensiteiten per wegtype

De straten Hoge Steenweg, De Hoogt en Bergstraat zijn in het gemeentelijk beleid (het Verkeersplan gemeente Loon op Zand) aangemerkt als erftoegangsweg type A. Het snelheidsregime is 30 km/h en de wegen hebben in de praktijk ook een beperkte verkeersfunctie, namelijk voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en de aanliggende woonwijk (als ware het een wijk-/buurtverzamelweg).

De voorkeursintensiteit die past bij dit wegtype bedraagt maximaal 6.000 mvt/etmaal. In alle onderzochte situaties - zelfs als wordt uitgegaan van grootschalige detailhandel - blijft de intensiteit op de Bergstraat, de Hoge Steenweg en De Hoogt (zowel De Hoogt Oost als de nieuwe verbindingsweg) onder de 6.000 mvt/etmaal. Daarmee sluit het toekomstige gebruik van de wegen goed aan op de functie als erftoegangsweg type A met een 30 km/h-regime. De breedte van de wegen op het bedrijventerrein (variërend tussen 5,90 meter en 6,50 meter) volstaat voor de afwikkeling van het verkeer ten behoeve van de bedrijven en is passend bij het gebruik (intensiteiten) van de wegen. Tevens is dit voldoende verkeersveilig voor laden en lossen. Een eventueel op de rijbaan stilstaande vrachtwagen kan eenvoudig worden gepasseerd, en heeft zelfs een snelheidsremmende werking, wat positief is voor de verkeersveiligheid.

In de rapportage is geadviseerd om een aantal aanpassingen te doen aan de nieuwe verbindingsweg. De weg is met 9,00 meter te breed: een breedte van 6,50 meter is voldoende en sluit beter aan op de Bergstraat en De Hoogt. Daarnaast is geadviseerd om de vormgeving van zowel het kruispunt tussen de verbindingsweg en de Bergstraat als het kruispunt tussen de verbindingsweg en De Hoogt aan te passen. Na aanpassing van de kruispunten ontstaat een verkeersveilige en duidelijke weginrichting. De aanpassingen die zijn voorgesteld, kunnen worden gerealiseerd binnen de bestemming ‘Verkeer’ zoals die was opgenomen in het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ en is overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Een eventuele aanpassing van de weg is een uitvoeringsaspect, dat niet in het bestemmingsplan kan worden geregeld.

2.5 Akoestisch onderzoek

2.5.1 Algemeen

Ten behoeve van de nieuwe verbindingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt is in 2013 een akoestisch onderzoek verricht[2].Dat onderzoek heeft zich gericht op de geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg en op de woningen die in de directe nabijheid van de nieuwe weg staan. In het onderzoek is geen aandacht besteed aan de indirecte planeffecten (de ‘gevolgen elders’). In de beroepsprocedure is gebleken dat er bezwaren zijn ten aanzien van de geluidssituatie rond de aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg. De ABRvS heeft geoordeeld dat het – hoewel hiervoor geen wettelijke verplichting geldt – noodzakelijk is om uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening te bepalen wat de (akoestische) gevolgen zijn van de aanleg van de nieuwe weg tussen de Bergstraat en De Hoogt en de daarmee gepaard gaande verandering van verkeersstromen op de wegen op het bedrijventerrein.

Om die reden is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan, waarbij de gevolgen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande woningen in beeld zijn gebracht. Het onderzoek omvat alle wegen waarvoor op basis van het regionale verkeersmodel sprake is van een relevante verandering van verkeersintensiteiten. In het onderzoek zijn De Hoogt (oost en nieuwe verbindingsweg), de Bergstraat, de Hoge Steenweg, de Kerkstraat, de Kasteellaan, de Heideweg en de N261 meegenomen. Er is aangesloten bij de systematiek van de Wet geluidhinder, die er vanuit gaat dat sprake is van indirecte plangevolgen indien de geluidbelasting in de plansituatie toeneemt met 2 dB of meer ten opzichte van de toekomstige situatie zonder ontwikkelingen. Van een toename van 2 dB is sprake wanneer de verkeersintensiteit - bij een gelijkblijvende verkeersverdeling - toeneemt met 40% of meer. De Wet geluidhinder stelt geen eisen aan geluidreducerende maatregelen indien er sprake is van ‘gevolgen elders’. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kunnen maatregelen echter wel wenselijk zijn.

2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai De Hoogt, Ardea Acoustics & consult, 16 december 2013

2.5.2 Resultaten

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er vanwege de veranderende verkeersstromen op de Bergstraat, de Heideweg, de N261, de Hoge Steenweg, de Kerkstraat en de Kasteellaan nergens sprake is van een toename van de geluidbelasting met 2 dB of meer. Op een aantal maatgevende woningen, met name langs de Hoge Steenweg en het oostelijk deel van de Bergstraat, is zelfs sprake van een forse afname van de geluidbelasting.

Langs het oostelijk deel van De Hoogt is wél sprake van een significante toename van de geluidbelasting. In de referentiesituatie (situatie 2030 zonder nieuwe ontsluitingsweg en zonder invulling van de braakliggende kavels op De Hoogt) is sprake van circa 800 mvt/etmaal (gemiddelde weekdag). In de plansituatie met nieuwe verbindingsweg en zonder bussluis neemt het aantal mvt/etmaal toe tot circa 2.000 mvt/etmaal (gemiddelde weekdag). Omdat het aandeel vrachtverkeer afneemt, blijft de toename van de geluidbelasting in die situatie beperkt tot afgerond 1 dB. In de plansituatie met nieuwe verbindingsweg én bussluis maken circa 2.600 mvt/etmaal (gemiddelde weekdag) gebruik van dit deel van De Hoogt. In dat geval is sprake van een toename van de geluidbelasting met maximaal 3 dB en dus van een significante toename van de geluidbelasting (namelijk > 2 dB).

Om deze reden is de geluidsituatie nabij de aansluiting van De Hoogt op de Hoge Steenweg nader onderzocht. Voor een drietal woningen blijkt de geluidbelasting in de nieuwe situatie hoger te zijn dan 48 dB (de voorkeursgrenswaarde die geldt voor woningen als sprake zou zijn van een gezoneerde weg). Het betreft de woningen Hoge Steenweg 43 en 45 en De Hoogt 7. Maatgevend is de situatie waarin naast de nieuwe verbindingsweg ook de bussluis is gerealiseerd. In dat geval bedraagt de toename van de geluidbelasting 3 dB. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 57 dB, op de zijgevel van de woning Hoge Steenweg 43. Als gevolg van een afname van verkeer op de Hoge Steenweg neemt de geluidbelasting op de voorgevel van deze woning met circa 2 dB af. Ook voor de woning Hoge Steenweg 45 is sprake van een afname van de geluidbelasting met circa 2 dB op de voorgevel als gevolg van de afname van verkeer op de Hoge Steenweg. De afname van het geluid ten gevolge van het verkeer op de Hoge Steenweg is kleiner dan de toename als gevolg van het verkeer op De Hoogt. Bovendien doen de effecten zich voor op verschillende gevels, zodat sprake is van een verandering in de geluidssituatie.

2.5.3 Maatregelen

Op drie woningen is sprake van een significante toename van de geluidbelasting. Overwogen kan worden om geluidreducerende maatregelen toe te passen. Op of langs 30 km/h-wegen zijn geluidsreducerende maatregelen echter niet eenvoudig inpasbaar. Het toepassen van asfaltverharding in plaats van klinkers, wat een reductie van circa 2 dB tot gevolg zou hebben, past niet bij het straatbeeld van een 30 km/h-weg en de bestaande omliggende wegen. Het toepassen van een geluidreducerend wegdektype sorteert weinig effect op 30 km/h-wegen omdat het motorgeluid bij deze snelheid overheersend is ten opzichte van het bandengeluid. Bovendien is een geluidreducerend wegdek vanwege de beperkte slijtvastheid niet goed toepasbaar op kruispuntvlakken. Overdrachtsmaatregelen, in de vorm van geluidswallen of geluidsschermen, stuiten op stedenbouwkundige bezwaren.

Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen op bezwaren stuiten, wordt geadviseerd om de toepassing van gevelmaatregelen te onderzoeken. Daarbij kan worden aangesloten bij het Bouwbesluit, dat voor een situatie waarin een hogere waarde wordt verleend uitgaat van een binnenwaarde van 33 dB. Geadviseerd wordt om nader onderzoek te doen naar de binnenwaarde voor de drie woningen waar sprake is van een significante toename van de geluidbelasting.

Voor het bepalen van de binnenwaarde is de gecumuleerde geluidbelasting op de gevel maatgevend. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt (exclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder) ten hoogste 63 dB. Nader onderzoek dient uitsluitsel te geven over de huidige isolatiewaarde van de gevels en – indien die niet toereikend is voor een binnenwaarde van 33 dB – over benodigde aanvullende maatregelen. Indien uit dit nader onderzoek blijkt, dat aanvullende maatregelen, in de vorm van een betere gevelisolatie, moeten worden getroffen, heeft de gemeente Loon op Zand hiervoor budget beschikbaar. De maatregelen zijn derhalve uitvoerbaar.

In een scenario met grootschalige detailhandel neemt het verkeer op het oostelijk deel van De Hoogt toe met 29% (situatie zonder bussluis) respectievelijk 15% (situatie met bussluis). Dit leidt tot een 'extra' toename van de geluidbelasting met circa 1,1 respectievelijk circa 0,6 dB. Bij de geadviseerde beoordeling van de binnenwaarde kan rekening worden gehouden met deze verkeerstoename. De isolatiewaarde van de woningen kan dan zodanig worden verhoogd dat de woningen ook zijn berekend op deze extra toename.

2.6 Onderzoek luchtkwaliteit

2.6.1 Algemeen

In het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Hoogt 2014' is verwezen naar een luchtkwaliteitsonderzoek dat is verricht ten behoeve van de ombouw van de N261[3]. De nieuwe verbindingsweg op De Hoogt, en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit, zijn echter geen specifiek onderdeel van het betreffende onderzoek. De ABRvS heeft geoordeeld dat daarmee de gevolgen van de nieuwe verbindingsweg voor de luchtkwaliteit onvoldoende in beeld zijn gebracht. Om die reden is aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van de nieuwe verbindingsweg op de luchtkwaliteit. Daartoe zijn de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) berekend langs alle wegen waarvoor op basis van het regionale verkeersmodel sprake is van een relevante verandering van verkeersintensiteiten. In het onderzoek zijn De Hoogt (oost en nieuwe verbindingsweg), de Bergstraat, de Hoge Steenweg, de Kerkstraat, de Kasteellaan, de Heideweg en de N261 meegenomen. Er is uitgegaan van een worst-case-scenario, waarbij de verkeersintensiteiten voor het jaar 2030 zijn doorgerekend met de (hogere) achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2015.

2.6.2 Resultaten

Uit de berekeningen blijkt dat in de plansituatie 2030 langs alle wegen ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO_2 (zijnde 40 µg/m^3), PM_{10} (zijnde 40 µg/m^3) en $PM_{2,5}$ (zijnde 25 µg/m^3). De hoogste concentraties worden berekend langs de Bergstraat, ter hoogte van het viaduct onder de N261. De concentratie NO_2 bedraagt hier maximaal 31,9 µg/m^3, de concentratie PM_{10} bedraagt hier maximaal 24,1 µg/m^3 en de concentratie $PM_{2,5}$ maximaal 14,9 µg/m^3. Ook het aantal overschrijdingsdagen voor de etmaalgemiddelde concentratie PM_{10} blijft met 14 dagen ruim onder het toegestane aantal van 35 dagen. Geconcludeerd kan worden dat op alle locaties ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Luchtkwaliteit is derhalve geen belemmering voor de aanleg van de aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt en de daarmee gepaard gaande verandering van verkeersstromen.

Aangezien langs alle wegen ruimschoots aan de normen wordt voldaan, mag worden aangenomen dat ook in een scenario met grootschalige detailhandel (en een extra verkeersgeneratie van circa 2.000 mvt/etmaal) overal aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan.

3 Luchtkwaliteitsonderzoek N261, Royal Haskoning, 15 juni 2010

2.7 Overige aspecten

2.7.1 Beleidskader

In het kader van het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ heeft een uitgebreide toetsing aan het provinciale en gemeentelijke beleid plaatsgevonden. Geconcludeerd is dat het provinciale beleid, zoals opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Verordening ruimte 2014, de aanleg van een verbindingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt niet in de weg staat. Op gemeentelijk niveau is zowel in de StructuurvisiePlus (vastgesteld op 5 februari 2004) als in het Verkeersplan 2009-2015 (vastgesteld op 1 oktober 2009) voorzien in de realisering van de nieuwe verkeersstructuur, waar de aansluitingsweg van de Bergstraat naar De Hoogt deel van uitmaakt.

In het Verkeersplan 2009-2015 is aangegeven dat het verkeersbeeld in de kern Loon op Zand zal veranderen door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsstructuur ten zuiden van de kern. Om te voorkomen dat verkeer met bestemming bedrijvenpark De Hoogt of het noordelijk deel van Loon op Zand gebruik moet maken van de bestaande wegen in de kern, is het wenselijk om voor het noordelijk deel van Loon op Zand te voorzien in een directe route naar de nieuwe aansluiting op de N261. Deze route loopt van De Hoogt, via de Bergstraat en de Heideweg (aan de westzijde van de N261) richting de nieuwe op- en afrit. Om dit mogelijk te maken dient een nieuwe aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat te worden gerealiseerd. In de Bergstaat worden verkeerstechnische maatregelen getroffen (realisering van een 'knip') om doorgaand verkeer uit deze straat te weren. Voor een gespreide afwikkeling van het verkeer is het daarnaast wenselijk dat vanaf bedrijventerrein De Hoogt een tweede aansluiting wordt gemaakt op de Hoge Steenweg.

Aanleg van een nieuwe aansluiting tussen de Bergstraat en De Hoogt is dus voorzien in het gemeentelijk verkeersbeleid. Inmiddels is de aansluitingsweg aangelegd – op basis van de inmiddels weer vernietigde bestemming ‘Verkeer’ in het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ – en is in de Bergstraat een bussluis gerealiseerd. Ten behoeve van de aanleg van een tweede aansluiting op de Hoge Steenweg is in het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Zoals uit de verkeerskundige onderbouwing blijkt, is deze tweede aansluiting niet noodzakelijk voor een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer over het bedrijventerrein.

2.7.2 Overige milieuaspecten

In de voorgaande paragrafen is ingegaan op de aspecten verkeersafwikkeling, geluidhinder en luchtkwaliteit. In een eerder stadium is ten behoeve van de aanleg van de nieuwe weg (en de daarvoor benodigde sloop van de woningen Bergstraat 35-37) ook onderzoek gedaan naar de aspecten bodem, archeologie en flora en fauna. Daarnaast is akoestisch onderzoek verricht vanwege de realisering van twee vrachtwagenparkeerplaatsen, aan weerszijden van de nieuwe weg. Geconcludeerd is dat de onderzochte aspecten geen belemmering vormden voor de aanleg van de nieuwe weg. Hoewel de weg inmiddels is aangelegd, is de juridisch-planologische basis hiervoor door de vernietiging van de verkeersbestemming vervallen en gelden voor het plangebied een woonbestemming (zuidzijde) en een bedrijfsbestemming (noordzijde). Aangezien de bestemming in voorliggend bestemmingsplan opnieuw wordt gewijzigd in een verkeersbestemming, wordt hierna kort aandacht besteed aan de eerder verrichte onderzoeken. De onderzoeksrapportages zijn als bijlage opgenomen.

Bodem

Ten behoeve van de nieuwe aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat is op de percelen Bergstraat 35-37 een verkennend en aanvullend bodemonderzoek[4] verricht.

4 Verkennend en aanvullend bodemonderzoek toekomstige ontsluitingsweg bedrijventerrein De Hoogt II te Loon op Zand, Verhoeven Milieutechniek, 14 mei 2013

Het onderzoek had tot doel om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in beeld te brengen, teneinde vast te stellen of bezwaren bestaan tegen de aanleg van de weg. Op basis van het historisch bodemonderzoek hebben, voor zover bekend, op de locatie geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden. Om die reden is uitgegaan van de hypothese 'onverdachte locatie'.

Tijdens het verkennend bodemonderzoek (fase 1) is de zijtuin van de woning Bergstraat 37 onderzocht. Tijdens het aanvullend bodemonderzoek (fase 2) zijn het overige deel van het perceel Bergstraat 37, de gronden achter het perceel Bergstraat 37 en het perceel Bergstraat 35 onderzocht. In het verkennend onderzoek zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten voor diverse metalen aangetoond. In het grondwater is een licht verhoogd gehalte voor molybdeen aangetoond. In het aanvullend onderzoek zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten voor diverse metalen, PAK en PCB aangetoond. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de hypothese 'onverdachte locatie' verworpen, aangezien zowel in het verkennend als in het aanvullend onderzoek in de bovengrond licht verhoogde gehalten voor diverse parameters zijn aangetoond. Tevens is in het grondwater een licht verhoogd gehalte aangetoond. De lichte verhogingen betreffen overschrijdingen van de achtergrond- en streefwaarden. Aangezien de tussenwaarden niet worden overschreden, zijn geen vervolgstappen noodzakelijk. Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in voldoende mate vastgesteld. Uit oogpunt van bodem- en grondwaterkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de realisering van de nieuwe weg.

Archeologie

Op grond van de Monumentenwet 1988 zijn gemeenten verplicht om bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met archeologie. Voor het nieuwe tracé van de aansluiting van De Hoogt op de Bergstraat is daarom een archeologisch bureau- en karterend booronderzoek verricht[5]. Het onderzoek heeft bestaan uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een booronderzoek. In het onderzoeksgebied zijn 11 boringen gezet tot een diepte van minimaal 160 cm onder maaiveld. Het doel van het onderzoek was het specificeren van de archeologische verwachting in het onderzoeksgebied. Op basis van het onderzoek zijn de volgende conclusies te trekken:

- Op basis van het bureauonderzoek is vastgesteld dat voor het plangebied een hoge verwachting geldt voor de aanwezigheid van archeologische resten uit de periode Laat-Paleolithicum tot en met de Late Middeleeuwen. Deze verwachting is gebaseerd op de landschappelijke ligging van het plangebied in een zone met dekzandruggen en op het voorkomen van hoge zwarte enkeerdgronden in het plangebied.
- Op basis van historisch kaartmateriaal is vastgesteld dat het plangebied vermoedelijk altijd onbebouwd is geweest. Het oudst geraadpleegde kaartmateriaal van het plangebied uit het begin van de 19e eeuw laat ter plaatse van het plangebied heide zien. Ook op jonger kaartmateriaal staat geen bebouwing aangegeven, waardoor voor de Nieuwe tijd daarom een lage verwachting op het aantreffen van archeologische (nederzettings)resten bestaat.
- In de ondergrond van het plangebied ligt dekzand. In een groot deel van het plangebied is de top van het dekzand zodanig verstoord, dat geen archeologische vindplaatsen meer te verwachten zijn. De bodem is namelijk tot een diepte van meer dan een meter verstoord geraakt. Ter plaatse van vijf boringen is deze verstoring niet zodanig en reikte die tot 70 cm–mv. In de top van het dekzand zijn nog gley-verschijnselen (roestvlekken) aanwezig. Mogelijk is hier het diepere deel van de oude bodem nog aanwezig.

5 LWM, Archeologisch bureau- en karterend booronderzoek ontsluitingsweg De Hoogt te Loon op Zand, 15 mei 2013

De bodemlagen erboven (waaronder alle in- en uitspoelingslagen en een eventueel plaggendek) zijn daarentegen door vergraving verdwenen. Dit is niet het geval in drie van de boringen, waar ook nog resten van inspoelingslagen aanwezig zijn. Deze zijn wel als gevolg van omwerking geroerd, getuige het voorkomen van onder meer modern glas en baksteen.
- Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen, die wijzen op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats in het plangebied.

Concluderend geldt een lage verwachting voor het aantreffen van archeologische vindplaatsen voor met name de periode Laat-Paleolithicum – Late Middeleeuwen. Deze verwachting is met name gebaseerd op de gedeeltelijke tot volledige verstoring van de top van het dekzand en het ontbreken van archeologische indicatoren. Voor de Nieuwe tijd bestond op basis van het bureauonderzoek reeds een lage archeologische verwachting. Op basis van de resultaten van het veldonderzoek bestaat er in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen een bestemmingsplanwijziging in het plangebied met het oog op de aanleg van een weg. Het terrein is reeds grotendeels verstoord, kent een lage verwachting en is daarmee vanuit archeologische optiek geschikt voor de toekomstige inrichting. Er hoeven daarmee ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (AMZ) geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

Quickscan flora en fauna

Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe aansluiting tussen De Hoogt en de Bergstraat is onderzoek gedaan naar de mogelijk aanwezige natuurwaarden op de percelen Bergstraat 35 en 37[6]. De quickscan flora en fauna heeft bestaan uit een bureaustudie en een eenmalig terreinbezoek (uitgevoerd op 4 april 2013).

Beschermde natuurgebieden

Uit de bureaustudie is gebleken dat de ontwikkelingslocatie geen deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde EHS-gebied ligt circa 35 meter ten westen van het onderzoeksgebied. Van directe aantasting van de EHS is geen sprake en de ontwikkeling heeft geen effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS in de nabijheid van het onderzoeksgebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Loonse en Drunense Duinen en Leemkuilen) ligt circa 530 meter ten noorden van de locatie. Gezien de beperkte impact van de werkzaamheden zijn effecten op het Natura 2000-gebied uit te sluiten.

Beschermde soorten

Op de ontwikkelingslocatie was sprake van twee biotopen: gebouwen en tuingroen. Gebouwen vormen in potentie een geschikt leef- en broedgebied voor onder andere vogels en zoogdieren (met name vleermuizen). Tijdens het terreinbezoek zijn de huismus, ekster, merel, kauw en zwarte kraai waargenomen. De vegetatie (tuingroen) in het onderzoeksgebied bestond uit algemene soorten en was floristisch gezien weinig interessant. Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en werden in het aangetroffen biotoop ook niet verwacht. Op basis van de resultaten van de quickscan is geconcludeerd dat de ontwikkelingslocatie mogelijk een geschikte habitat vormde voor nesten van vleermuizen en huismussen. Overige zwaarder beschermde soorten zijn niet aangetroffen en het onderzoeksgebied bood geen geschikt leefgebied voor deze soorten. Het werd noodzakelijk geacht om nader onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van vleermuizen en jaarrond beschermde nesten van de huismus om het effect van aantasting of verstoring te kunnen inschatten.

6 Quickscan flora en fauna Bergstraat 35-37 te Loon op Zand, Croonen Adviseurs, 16 april 2013

Nader onderzoek vleermuizen en huismussen

Naar aanleiding van de resultaten van de quickscan flora en fauna heeft nader onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van vleermuizen en huismussen[7]. Het onderzoek heeft bestaan uit vier veldbezoeken waarbij onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen en twee veldbezoeken waarbij onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van huismussen.

Tijdens het onderzoek zijn in het onderzoeksgebied en in de directe omgeving meerdere vleermuissoorten aangetroffen. Belangrijke foerageergebieden en vliegroutes zijn in het onderzoeksgebied echter niet aangetroffen. Er zijn geen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in het onderzoeksgebied en het gebied maakt geen essentieel onderdeel uit van het leefgebied van de soort. Geen van de aangetroffen vleermuissoorten heeft een duidelijke binding met het onderzoeksgebied. Negatieve effecten door de sloop van de bebouwing waren dan ook niet te verwachten. Tijdens het onderzoek is de huismus niet aangetroffen in het onderzoeksgebied. Door het ontbreken van vaste rust- of verblijfplaatsen en een geschikt biotoop in het plangebied werden negatieve effecten niet verwacht. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing was voor vleermuizen en huismussen niet noodzakelijk.

Op basis van de resultaten van de quickscan flora en fauna en het nader onderzoek hoefde geen nader onderzoek te worden verricht en was het treffen van (mitigerende) maatregelen niet noodzakelijk. Inmiddels zijn de woningen gesloopt, is het tuingroen verwijderd en is de weg aangelegd.

Geluid vanwege vrachtwagenparkeerplaatsen

In verband met de realisering van twee openbare vrachtwagenparkeerplaatsen langs de nieuwe ontsluitingsweg is onderzocht in hoeverre het plan vanuit akoestisch oogpunt inpasbaar is, waarbij eventuele hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen[8]. Voor de beoordeling van geluidhinder vanwege het parkeren van verkeer langs de openbare weg bestaan geen wettelijke regels of richtlijnen. Bij gebrek aan regelgeving is in het akoestisch onderzoek aansluiting gezocht bij de methodiek die in de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening wordt gebruikt voor beoordeling van het geluid van bedrijfsactiviteiten. In deze situatie is met name de eventuele hinder van piekgeluiden van belang. Eventuele hinder zal in dit geval in belangrijke mate worden bepaald door het piekgeluidsniveau van het sluiten van een autoportier of het ontsnappen van remlucht. Beoordeling van het gemiddelde geluidsniveau is niet zinvol, omdat het parkeren slechts zeer kort optreedt, waardoor het gemiddelde geluidsniveau (gemeten over een totale dag) zeer laag is en aan alle normen voldoet.

Op basis van het gestelde in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening zou voor het piekgeluid van de parkeerplaatsen kunnen worden uitgegaan van een streefwaarde van 60 dB(A) en een eventuele hogere waarde tot 65 dB(A). Zo nodig kan compensatie worden geboden via extra geluidwerende voorzieningen. Bij het parkeren op de parkeerplaats of het vertrekken van een vrachtwagen kunnen er drie soorten piekgeluiden optreden:

- een piekgeluid bij starten en wegrijden van een vrachtwagen;
- een piekgeluid vanwege het sluiten van een portier van de chauffeurscabine;
- een piekgeluid vanwege het ontsnappen van remlucht.

7 Nader onderzoek vleermuizen en huismussen Bedrijvenpark De Hoogt, Loon op Zand, Eelerwoude, 11 november 2013

8 Beoordeling geluid openbare parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs nieuwe ontsluitingsweg De Hoogt, Ardea acoustics en consult, 20 januari 2014

Het ontsnappen van remlucht is de maatgevende bron. In de rapportage is daarom uitgegaan van dat piekgeluid. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ter plaatse van de woningen Bergstraat 39 en Bergstraat 60 vanwege beide parkeerplaatsen wordt voldaan aan de streefwaarde van 60 dB(A). Op de woningen Bergstraat 29, 31 en 33 vinden vanwege de westelijke parkeerplaats overschrijdingen van deze streefwaarde plaats. Vanwege de oostelijke parkeerplaats wordt de waarde van 60 dB(A) nergens overschreden.

Het piekgeluid vanwege de parkeerplaats aan de westzijde komt uit op maximaal 64 dB(A) indien de vrachtwagen in zuidelijke richting staat opgesteld. Wanneer de vrachtwagen in noordelijke richting staat opgesteld, komt het piekgeluid uit op maximaal 62 dB(A). Ten opzichte van de streefwaarde van 60 dB(A) is dus sprake van een overschrijding van 2 á 4 dB(A). De waarde is wel lager dan de gebruikelijke maximale waarde van 65 dB(A). Gezien dit resultaat is geadviseerd om te bepalen in hoeverre het mogelijk is om de westelijke parkeerplaats nog in noordelijke richting te verplaatsen. Gezien de berekeningsresultaten zou een verbetering gerealiseerd worden van 1 à 2 dB(A) indien de parkeerplaats nog 5 à 10 meter verschuift. In het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’ is de parkeerplaats zo ver mogelijk in noordelijke richting verschoven. Door deze verschuiving met circa 8 meter is sprake van een beter resultaat dan waar in het akoestisch onderzoek van is uitgegaan. In voorliggend bestemmingsplan is deze situering overgenomen.

Op basis van de uitgevoerde geluidsberekeningen zijn de parkeerplaatsen voor vrachtwagens vanuit akoestisch oogpunt inpasbaar op basis van het beoordelingskader van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is aangegeven dat bij een overschrijding van de grenswaarde van 60 dB(A) rekening moet worden gehouden met compenserende maatregelen door het verbeteren van de geluidsisolatie van de gevel om binnen in de woning te voldoen aan een binnengrenswaarde van 45 dB(A). Geadviseerd is daarom om rekening te houden met verbetering van de geluidsisolatie van de achtergevel van de relevante woningen. Het zal dan voornamelijk gaan om plaatsing van een geluidsgedempte ventilatievoorziening en verbetering van de kierdichting.

3 Juridische beschrijving

3.1 Algemeen

Het bestemmingsplan ‘Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt’ is opgesteld om te voldoen aan de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 oktober 2015. De Afdeling heeft in die uitspraak bepaald dat de gemeenteraad een nieuw besluit dient te nemen (oftewel: een nieuw bestemmingsplan dient vast te stellen) voor de gronden waarvan de bestemming ‘Verkeer’ is vernietigd. In voorliggend bestemmingsplan is de aanleg van de nieuwe aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt aanvullend gemotiveerd en is op grond van die aanvullende motivatie opnieuw een verkeersbestemming toegekend aan de betreffende gronden. Voor wat betreft de juridische regeling binnen de verkeersbestemming is één op één aangesloten bij het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’.

3.2 Opzet van de regels

Overeenkomstig de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) zijn de regels van voorliggend bestemmingsplan onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Hoofdstuk 3 en 4 bevatten de algemene regels respectievelijk de overgangs- en slotregels. Hierna wordt de inhoud van de regels per hoofdstuk kort toegelicht. In paragraaf 3.3 wordt nader ingegaan op de bestemming ‘Verkeer’ die in het bestemmingsplan is opgenomen.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemming ‘Verkeer’, zoals die is aangegeven op de verbeelding. In de bestemmingsomschrijving de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. en in de bouwregels is bepaald welke bouwwerken zijn toegestaan binnen de bestemming. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde (uitgezonderd die waarvoor krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht geen omgevingsvergunning voor het bouwen nodig is) indien dit noodzakelijk is in verband met het bewerkstelligen van voor de verkeersveiligheid benodigde uitzichthoeken, met name op hoeken van wegen en paden.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:
- de anti-dubbeltelregel;
- algemene gebruiksregels;
- algemene afwijkingsregels;

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 van de regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel bevat de slotregel. In de slotregel is aangegeven hoe de regels kunnen worden aangehaald.

3.3 Toelichting op de bestemming Verkeer

Het plangebied is volledig bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn onder meer wegen, voet- en fietspaden, verblijfsvoorzieningen en parkeervoorzieningen toegestaan. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor groenvoorzieningen en voor water- en retentievoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van gebouwen ten dienste van nutsvoorzieningen. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn bouwregels opgenomen.

3.4 Overige bepalingen

Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is aangegeven welk gebruik in ieder geval strijdig is met het bestemmingsplan. Het betreft onder meer het opslaan van aan het verkeer onttrokken voertuigen en de opslag van schroot en puin. Daarnaast is bepaald dat gronden en bouwwerken niet mogen worden benut als seksinrichting of als standplaats voor kampeermiddelen.

Algemene afwijkingsregels

In het bestemmingsplan is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Het betreft een flexibiliteitsregeling die het mogelijk maakt om op kleine onderdelen af te wijken van de regels van het plan, bijvoorbeeld als gevolg van in de praktijk vaak voorkomende problemen met het uitmeten van terreinen. Een bekend gegeven is de mogelijkheid om 10% te kunnen afwijken van de in de regels opgenomen maten, percentages en afmetingen. Deze regel is slechts toepasbaar onder bepaalde voorwaarden.

De in het plan opgenomen afwijkingsmogelijkheden bieden de mogelijkheid om veranderingen relatief snel, na een korte procedure mogelijk te maken. Aan het gebruik van deze binnenplanse afwijkingen is wel een aantal voorwaarden verbonden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de planregels. Het doel van het opnemen van deze voorwaarden is om te voorkomen dat er een stedenbouwkundige, planologische of anderszins onaanvaardbare situatie zal ontstaan. De rechtszekerheid voor belanghebbenden is verzekerd door de procedure die in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is voorgeschreven en die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid moet worden doorlopen.

Overgangsrecht

Op basis van het overgangsrecht kunnen bestaande afwijkingen ten opzichte van het bestemmingsplan worden voortgezet, tenzij deze op illegale manier tot stand zijn gekomen. Als er geen sprake is van illegale situaties kan de bestaande situatie worden gecontinueerd.

Hierdoor kunnen van het bestemmingsplan afwijkende gebouwen in stand worden gehouden en kan van het bestemmingsplan afwijkend bestaand gebruik worden voortgezet. De overgangsregels zijn opgenomen overeenkomstig artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Slotregel

In de slotregel is aangegeven hoe de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

4 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.1.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’, waarin de aanleg van de aansluitingsweg tussen de Bergstraat en De Hoogt was opgenomen, is in de loop van 2013 in vooroverleg toegezonden aan de betrokken overheidsdiensten en instanties. Er zijn vooroverlegreacties ontvangen van de provincie Noord-Brabant, Waterschap Brabantse Delta en de Brandweer Midden en West Brabant. De vooroverlegreacties hadden geen betrekking op de aanleg van de nieuwe aansluitingsweg. Er is bovendien door geen van de vooroverleginstanties een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’. De vooroverleginstanties hebben ingestemd met de aanleg van de nieuwe aansluitingsweg. Aangezien de plannen voor de aanleg van de weg niet zijn gewijzigd (en de weg bovendien al is aangelegd) is er geen reden om voorliggend bestemmingsplan opnieuw in vooroverleg te sturen. Volstaan wordt met het vooroverleg dat eerder heeft plaatsgevonden met betrekking tot het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark De Hoogt 2014’.

4.1.2 Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt’ heeft de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken van 25 februari 2016 tot en met 6 april 2016 ter visie gelegen, waarbij de mogelijkheid is geboden om zienswijzen in te dienen.
De partijen die in het kader van het bestemmingsplan “Bedrijvenpark De Hoogt 2014” beroep hebben ingesteld, zijn op voorhand (schriftelijk en mondeling) van de terinzagelegging van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan in kennis gesteld.
Er zijn zes zienswijzen ontvangen. In de bijlage ‘Eindrapportage zienswijzenprocedure’ zijn de zienswijzen samengevat en inhoudelijk beantwoord. De zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
Er is wel een ambtshalve aanpassing doorgevoerd. Naar aanleiding van kleine tekstuele aanpassingen aan het verkeerskundig onderzoek is de bijlage rapportage ‘Verkeerskundige onderbouwing’ vervangen.

4.1.3 Vaststelling

Het bestemmingsplan ‘Aansluitingsweg Bergstraat – De Hoogt’ is op 27 juni 2016 gewijzigd vastgesteld.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

In voorliggend bestemmingsplan is voor de aanleg van een deel van de ontsluitingsstructuur van Loon op Zand (opnieuw) een verkeersbestemming opgenomen. De weg is inmiddels aangelegd en de reconstructie of aanleg van een weg is bovendien géén bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Kostenverhaal is voor deze ontwikkeling dan ook niet verplicht. De kosten van de aanleg van dit deel van de ontsluitingsstructuur van Loon op Zand zijn, als onderdeel van de reconstructie van de N261, betaald uit de provinciale en gemeentelijke begroting.

In het akoestisch onderzoek is geadviseerd om nader te onderzoeken of bij een drietal woningen extra geluidwerende voorzieningen - in de vorm van een betere isolatie van de gevels – moeten worden getroffen om te kunnen voldoen aan de binnenwaarde. Indien uit aanvullend onderzoek blijkt dat inderdaad maatregelen nodig zijn, is hiervoor budget beschikbaar. Het plan is derhalve financieel uitvoerbaar.