

Werknummer: 22.107
Projectomschrijving: Transformatie Weteringstraat 17a te Loon op Zand
Datum: 18-11-2024

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG

Transformatie van bedrijfsruimte
Weteringstraat 17a
5175CA Loon op Zand

Behoort bij
Besluit verleende vergunning

Datum besluit : 6 mei 2026

Initiatiefnemer

5.1.2.e

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie
2. Brief uitnodiging omgevingsdialoog 6 februari 2024
3. 1^e omgevingsdialoog 6 februari 2024
4. Schriftelijke reacties op de omgevingsdialoog d.d. 6 februari 2024
5. Vervolgstappen n.a.v. ingekomen reacties
6. Voorlopige bevindingen voor te leggen tijdens 2^e omgevingsdialoog
7. 2^e omgevingsdialoog 16 april 2024
8. Conclusie van de gevoerde omgevingsdialogen
9. Vervolgproces

Bijlagen:

- Presentatie omgevingsdialoog 16-04-24.pdf
- Reactie omwonenden op verslag.pdf
- Antwoord architect op reactie omwonenden.pdf
- Aangevuld verkeersonderzoek Ordito.pdf
- Memo aanvullingen verkeersonderzoek.pdf

1. Algemene informatie

Initiatiefnemer, **5.1.2.e** heeft de bedrijfsruimte aan de Weteringstraat 17a te Loon op Zand aangekocht met het voornemen deze te transformeren naar een bijzonder en toegankelijk woonprogramma voor starters en doorstromers. Dit in de vorm van een achttal gevarieerde woningen.

Nadat de gemeente in haar principebesluit in beginsel positief heeft gereageerd op het planvoornemen, is besloten een omgevingsdialoog te organiseren. Dit om het plan en het proces tot op heden toe te lichten en kennis te nemen van eventuele zorgen of bevindingen.

In de week van 29 januari is er, namens initiatiefnemer **5.1.2.e** een uitnodiging voor de 1e omgevingsdialoog op 6 februari bezorgd op de volgende adressen:

- Weteringstraat 10a, 11, 12, 13, 14, 15, 15a, 16, 16a, 16b, 17, 17b, 20
- Berkenlaan 1, 1a, 2

Het definitieve verslag zal, nadat dit is besproken met de gemeente Loon op Zand, gedeeld worden met omwonenden en integraal worden toegevoegd aan de formele aanvraag bij de gemeente.

2. Brief uitnodiging omgevingsdialoog 6 februari 2024

Loon op Zand, 29-01-2024

Onderwerp: Informatiebijeenkomst transformatie Weteringstraat 17a te Loon op Zand

Geachte omwonenden, beste buren,

Graag informeren we u over onze plannen aan de Weteringstraat 17a te Loon op Zand.

Initiatiefnemer, **5.1.2.e** heeft de bedrijfsruimte aan de Weteringstraat 17a aangekocht, met het voornemen deze te transformeren naar een bijzonder en toegankelijk woonprogramma voor starters en doorstromers, in de vorm van een achttal gevarieerde woningen.

Middels een principeverzoek zijn een drietal varianten voor dit plan voorgelegd aan de gemeente Loon op Zand, waarop zij positief hebben gereageerd en een voorkeur hebben aangegeven voor een van deze varianten.

In een omgevingsdialoog zouden wij deze varianten graag aan u tonen en de totstandkoming hiervan nader toelichten. Tijdens deze bijeenkomst is er de gelegenheid tot het stellen van vragen, ook horen we graag uw reacties of eventuele zorgen naar aanleiding van deze plannen.

Wij zullen na deze bijeenkomst een verslag maken waarin wij de vragen en reacties opnemen. Hiervoor kan het reactieformulier in de bijlage worden gebruikt. Dit verslag zal deel uit maken van de toelichting voor het plan aan de gemeente en de formele aanvraag Omgevingsvergunning.

Wij uitnodigen u graag uit op dinsdag 6 februari om 19:30 uur op de desbetreffende locatie aan de Weteringstraat 17a.

Indien mogelijk verzoeken wij u via onderstaand mailadres aan te geven of u de bijeenkomst bij kunt wonen, zodat er een inschatting gemaakt kan worden van het aantal aanwezigen.

Bent u niet in de gelegenheid deze informatiebijeenkomst bij te wonen? Dan kunt u binnen twee weken na ontvangst van deze uitnodiging uw opmerkingen/vragen aan ons mailen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er naar aanleiding van deze uitnodiging nog vragen zijn, dan kunt u met ons contact opnemen: info@burodeville.nl

Met vriendelijke groet,

Ir. **5.1.2.e** architect
buro de ville B.V.

3. 1^e omgevingsdialoog 6 februari 2024

Op de bijeenkomst is door architect, na een korte ontvangst en introductieronde, het voorlopig plan gepresenteerd en zijn de gemaakte keuzes en overwegingen toegelicht. De voorlopige ontwerp tekeningen, de diverse varianten die onderdeel waren van het principeverzoek en ook het principebesluit van de gemeente is getoond aan de omwonenden. Na de presentatie is de dialoog op gang gekomen, hier kwamen onder andere de volgende reactie naar voren.

De positieve reacties:

- Iedereen begrijpt/juicht toe dat er iets gaat gebeuren met het fabriekje aan de Weteringstraat.
- "Mooi voor het straatbeeld dat de contour van het pand behouden blijft"
- "Het is een mooi ontwerp"

De zorgen/aanbevelingen:

- "Het toevoegen van 8 woningen is toch te veel voor de Weteringstraat"
- "De overlast van verkeer en parkeren zal tgv het planvoornemen verder toenemen"
- "Er zijn te weinig parkeerplaatsen in het plan voorzien, met name het bezoekers parkeren zal naar verwachting veel overlast voor huidige bewoners in de straat veroorzaken."
- "Kunnen er geen 4, duurdere levensloopbestendige woningen worden gerealiseerd?"

Na de dialoog is aangegeven dat de omwonenden ca 2 weken de tijd/gelegenheid hebben de informatie te laten bezinken en indien gewenst een schriftelijke reactie in te sturen. De voorkeur gaat hierbij uit per email, maar ook handgeschreven reacties op het verstrekte reactieformulier kunnen worden verwerkt.

Bij binnenkomst zijn van vrijwel alle aanwezigen contactgegevens genoteerd zodat zij voor vervolgbijeenkomsten en mogelijke nieuwsbrieven kunnen worden bereikt.

4. Schriftelijke reacties op de omgevingsdialoog d.d. 6 februari 2024

In vervolg op de bijeenkomst van 6 februari zijn er in totaal 11 reacties ontvangen. Deze zijn verwerkt in dit verslag.

De adressen per reactie zijn bekend, namen zijn omwille van privacy redenen weggelaten.

Adres	Opmerking/zienswijze
Reactie 1	Zelf ben ik 58 jaar geleden geboren in de Weteringstraat en op enkele jaren na heb ik daar mijn leven gewoond. hele De straat bestond vroeger uit ongeveer 8 huizen, een schoenfabriek en een winkelpand. Bijna niemand had een auto, naar de fabriek kwamen alleen mensen te voet en op de fiets en dat laatste gold eigenlijk ook voor de winkel. Enkele tientallen jaren later dreigt nu een situatie te ontstaan waarbij we dadelijk 20 huizen in de straat krijgen met een veelvoud aan auto's t.o.v. vroeger. De Weteringstraat is een van de oudste straten in Loon op Zand en is niet ingericht voor veel verkeer. Het zal in de praktijk leiden tot veel situaties dat auto's tegenover elkaar komen te staan en omdat je niet naast elkaar af kunt rijden zal een van de auto's in zijn achteruit terug naar de Venloonstraat moeten rijden omdat er anders geen doorkomen aan is. Het aantal verkeersbewegingen gaat gewoon enorm toenemen. Daar zit onze grootste zorg. Bijkomend is nog het parkeerprobleem. Er zullen bij 8 nieuw te bouwen woningen onvoldoende parkeerplaatsen zijn voor het aantal te verwachten auto's (minimaal 14). Visite of bezoek met verjaardagen zal met de auto op zoek gaan naar een parkeerplek die er op voorhand niet zal zijn. De parkeerdruk richting de Venloonstraat (niet wenselijk vanwege de doorgaande functie als straat) en Tuinstraat (geen ruimte) wordt dan enorm groter en parkeren bij de winkels op het Oranjeplein kan helemaal niet, want die paar parkeerplaatsen zijn bestemd voor het winkelend publiek. En daar is het al ellende met parkeren vaak. Is daarover nagedacht hoe dit in de praktijk opgelost moet worden? Wij zijn helemaal niet tegen woningbouw waar nu het Uilennest is gevestigd, omdat we denken dat dit het straatbeeld ten goede komt, maar wel tegen het in onze ogen grote aantal woningen. Beter zou zijn 4 woningen. Minder parkeerplaatsen nodig en veel minder verkeersbewegingen in de straat.
Reactie 2	Onze grootste zorg: De Weteringstraat is een hele smalle straat zonder trottoirs. Alle voetgangers en fietsers maken dus gebruik van de weg, dat zorgt nu al af en toe voor gevaarlijke situaties. Er wordt heel veel gebruik gemaakt van het paadje om naar de tandarts/huisarts/fysio/kerkhof te gaan en andersom van mensen uit de wijk om naar het centrum te gaan. Met de bouw van 8 "starters" woningen zal het naar onze mening echt veel te druk worden in de straat. In de prijsklasse zullen er waarschijnlijk veel jonge stellen in komen die bijna altijd 2 auto's hebben. Buiten dat er geen parkeerplek is voor zoveel auto's komen er ook nog bezoekers die nergens hun auto kwijt kunnen en ook weer door de straat rijden. De kinderen van de gezinnen voor in de straat en de kleinkinderen van de rest kunnen hier straks niet meer veilig en alleen de weg op. 8 woningen is echt te veel.

	Er zijn nu 12 woningen in de straat waarvan er 8 een of twee auto's kwijt kunnen. Met deze plannen wordt het verkeer dus minimaal verdubbeld! Bij onvoldoende parkeerplaatsen en geen plek om te passeren in de straat gaan mensen bij andere op privé terrein parkeren/draaien/wachten, dat kan niet de bedoeling zijn. Er wonen bijna alleen oudere mensen in de Weteringstraat (op twee gezinnen voor in de straat na) wat het lekker rustig houdt en voor ons een van de redenen was om hier te komen wonen. Met de 8 woningen in een lage prijsklasse zal er een andere doelgroep aangesproken worden waar wij zelf slechte ervaringen mee hebben qua overlast. Daarnaast geeft de gemeente al aan dat er behoefte is aan levensloopbestendige woningen (die wij zelf ook hebbe). Dat hebben we ook ervaren toen 1 van de 4 in 2019 opgeleverde woningen te koop kwam een paar jaar geleden. Daar was zo ontzettend veel animo voor, er zijn namelijk ook heel veel ouderen die in Loon op Zand in een levensloopbestendige woning willen gaan wonen en daar zeker wat meer voor willen en kunnen betalen. Ook die verdienen een kans om in het dorp te blijven, midden in het centrum (want die hebben niet altijd de mogelijkheid om met de auto ergens te komen, de jongeren wel). Is het goed toegankelijk voor hulpdiensten in geval van nood? Dan nog een opmerking die geldt in alle gevallen, wat er ook gebouwd wordt: bouwvakkers/busjes/bedrijven kunnen alleen op eigen terrein parkeren op het bouwperceel. Zoals werd gezegd, gum de helft van de streepjes weg op de tekening en iedereen is er blij mee.
Reactie 3	Dat er iets met het Uilennest gaat gebeuren is voor ons geen probleem. We hebben wel enkele opmerkingen. Het feit dat jullie er "starterswoningen" van willen maken, vinden wij op een klein puntje toe te juichen (onze kleindochter zou dit fantastisch vinden), helaas zijn er negatieve punten die zwaarder wegen dan dit ene positieve puntje. Namelijk het teveel aan verkeer in ons kleine straatje. Als hier echt starters in komen, dan zal het verkeer in ons straatje meer dan verdubbelen. Dat is voor ons onacceptabel. Wij denken dat er ook zeker heel veel vraag is naar levensbestendige woningen. Dat bleek wel toen 2 jaar geleden ons buurhuis werd verkocht. Was binnen 1 week weg en er waren meerdere geïnteresseerden. In ons straatje lopen heel veel oudere mensen, als het drukker wordt in het straatje wordt het voor deze mensen ook gevaarlijker. Het is nu al vaak passen en meten als er meerdere auto's, fietsers en wandelaars tegelijk zijn. Bovendien is het niet de bedoeling dat er op onze inrit of plaats voor ons huis auto's draaien en keren. Er zijn zelfs mensen die hier parkeren en dat is helemaal geen optie. Dit gebeurt nu ook wel eens en dat gaat erger worden als er meer drukte in de straat komt. Onze zorg is er natuurlijk ook als er calamiteiten in ons straatje gebeuren. Wat dan? Zoals gisteravond duidelijk werd, is het voor iedereen acceptabel als er 4 woningen komen.
Reactie 4	Gisteravond is de omgevingsdialoog over het Uilennest geweest. Ik was blij verrast dat het gebouw kan blijven bestaan omdat het een gebouw is dat in de Weteringstraat hoort.

	Het baart mij wel zorgen over de 8!! appartementen die er volgens de tekening gaan komen. Daar is ons straatje niet op berekend en ik ben bang dat het de verkeersveiligheid (mijn deur komt direct op de straat uit) niet ten goede komt. Als optie werd er gesproken door ons als buurtbewoners om er 4 appartementen te realiseren voor senioren die dicht bij het centrum wonen zodat het voor hen ook fijn wonen is. Omdat senioren steeds langer thuis blijven wonen wordt aan deze vraag ook tegemoet gekomen. Het is dan ook doorstroming omdat er dan ook weer woningen vrij komen. Ik hoop van harte dat ons idee serieus wordt overwogen.
Reactie 5	Ook wij wilden onze bezorgdheid uitspreken over de gepresenteerde plannen. In het kader van de huidige bewoners, gemiddeld 65+, lijkt het ons meer vanzelfsprekend om ook levensbestendige woningen te gaan bouwen. Ook hiervoor is veel belangstelling, wordt te weinig gebouwd, én belemmerd hierdoor de doorstroming voor starters naar grotere woningen. Voor ouderen is het fijn om dicht bij een centrum te zitten. Dat jongeren dit ook zouden willen snappen wij, maar dan meer naar een centrum in een stad dan in n dorp als Loon. Onze grootste bezorgdheid gaat uit naar t straatje. Authentiek, rustig!!! En met de komst van 16 starters is de rust weg. 16 auto's extra is niet verantwoord. Er is geen passeermogelijkheid dan over de privé grond van de huidige bewoners. Plus de extra auto's van bezoekers die er zullen gaan komen is al helemaal geen plaats! Verkeerstechnisch totaal onverantwoord, al ziet de gemeente dit blijkbaar anders. Dan moeten ze toch echt eens komen kijken. Er is geen stoep, veel voetgangers die naar de achtergelegen wijk gaan, het kerkhof bezoeken, fietsers die van deze straat gebruik maken. Ook wij doen online bestellingen maar starters nog meer en al die bezorgdiensten in de straat zou het straatje nog onveilig maken. 4 mooie levensbestendige woningen met een luxere uitvoering zouden zo verkocht zijn en zo heeft 5.1.2.e toch zijn inkomsten. Voor onze woningen, de 4 ook door bureau Broeders getekende levensbestendige woningen, was enorm veel belangstelling.(Makelaardij Timmermans Waalwijk) Het was tijdens de presentatie avond duidelijk dat de huidige bewoners unaniem tegen 8 woningen zijn. Ook dat we unaniem van mening waren dat t een mooi initiatief is om iets met ' Uilennest' te doen. We gunnen iedereen een fijne woonplek maar niet ten koste van ons, de huidige bewoners. Hopende op een tweede bijeenkomst!
Reactie 6	Wij danken u voor de informatie avond deze was zeker zinvol voor beide partijen denken wij. Het plan ziet er zoals op de avond zelf ook uitgesproken goed uit en is zeker denken wij een aanwinst voor onze straat. Echter ons grootste bezwaar en denken wij ook terecht is het aantal woningen en de daaraan gekoppelde verkeer bewegingen die dit met zich meebrengt. Onze straat is nu al veel te smal voor het huidige verkeer en brengt al problemen met zich mee met in- en uitrijdend verkeer. Conclusie wij hebben geen bezwaar tegen het plan met de parkeergelegenheid aan de achter zijde van het gebouw maar wel met de 8 woningen. Indien dit teruggebracht gaat worden naar 4 woningen denken wij dat het toch al overlast gaat geven maar acceptabel is .

Reactie 7	Allereerst bedankt voor het toelichten van uw ontwerpen m.b.t. aanpassen van het pand Weteringstraat 17A. Ik was positief verrast over de pogingen die zijn gedaan het pand zijn oorspronkelijke charme te laten behouden en/of te verbeteren. Jammer vindt ik dat de karakteristieke ronding aan de zijgevel die de huidige dakvorm volgt in uw plannen lijkt te zijn vervallen. Zoals gevraagd onderstaand een aantal items die aandacht verdienen. <u>Leefbaarheid, veiligheid, welzijn.</u> Vanuit het oorspronkelijke aantal huizen en type straat redenerend, verwacht ik met de komst van nog eens 8, naast de 4 recent geplaatste huizen, dat leefbaarheid, veiligheid en welzijn voor ons te veel onder druk komt te staan. Een stijging van 250% bebouwing in ons kleine smalle straatje lijkt me voor alle partijen ongewenst. Het huidige aantal verkeersbewegingen is fors en zal exponentieel groeien bij plaatsen van 8 woningen voor de geplande doelgroepen. Als bewoner van het 1^e huis in de straat ondervind ik nu al last van een onveilige verkeerssituatie voor ons en vooral mijn zoon van 8. Een hogere verkeersdruk is voor ons onacceptabel. <u>Schade:</u> Een ander punt van zorg is het zware bouwverkeer wat opnieuw op zeer korte afstand van mijn huis uit 1923 en over mijn perceel zal moeten passeren. Risico op scheuren is aanwezig. Kunt u aangeven hoe eventuele schade aan ons huis als gevolg van bouwverkeer wordt afgehandeld? Kan ik eventuele herstelkosten verhalen op de initiatief nemer? Dient voorafgaand aan de start van het project een O-meting aan mijn huis gedaan te worden? en wie draagt hiervoor de kosten? Ben ik verplicht om dit verkeer en toekomstige bewoners over mijn perceel te laten gaan? Met de bouw van de laatste 4 huizen hebben we meermaals beschadigingen aan tuin en schutting moeten incasseren en de irritatie grens op dit punt is overschreden. Het meest recente project van uw buro in onze straat had o.a. een volledig omver gereden schutting als gevolg door groot en buitenproportioneel bouwverkeer. Ondanks de goede zorgen van de uitvoerder hebben we dit project als zeer vervelend ervaren.
Reactie 8	Mag ik u ten eerste hartelijk danken voor de uiteenzetting van uw plannen en hierbij de buurtgenoten te betrekken. Zoals U al wel hebt gemerkt is het grootste struikel punt voor ons dat er te veel woningen zijn ingepland wat het volgende met zich meebrengt. Straatje is hier totaal niet voor geschikt en heeft zelfs geen mogelijkheid / voorziening voor de voetgangers om er door heen te lopen(alles loopt over de straat) In dit straatje komen veel voetgangers en fietsers (op leeftijd) en kinderen die hier indien mogelijk wat willen spelen (levensgevaarlijk) De vrachtwagens en of grotere campers etc. komen achteruit de straat ingereden omdat omkeren / draaien niet mogelijk is. Denk ook even aan ziekenauto, brandweer etc. etc. De parkeerplaatsen / tuinen van alle bewoners lopen tot aan de straat. Dit roept grote problemen op als er vreemde mensen met hun auto hierover heen rijden./ parkeren

	Ik weet uit ervaring wat dat inhoudt aangezien wij het afgelopen jaar een nieuwe woning hebben gebouwd Het lijkt ons een beter plan om het bestaande gebouw zodanig te verbouwen dat er 3 a 4 levensloop bestendige woningen komen. Zoals u weet is daar ontzettend veel vraag naar en zal u bij het indienen van het plan weinig of geen weerstand te verwachten hebben Verders is de gemiddelde leeftijdsgrens van de bewoners 65+. Om op deze plaats zoveel woningen te realiseren voor de starters (lees jeugd) kun je er niet van uit gaan dat deze mensen met een slakke gangetje aan en afrijden naar hun woning (nog maar niet te denken aan het extra bezoek wat hier naar toe gaat en die echt niet hun auto gaan parkeren op het pleintje bij de supermarkt. Hopende dat u aan de hand van bovenstaande uw plannen gaat wijzigen zodat wij als bureu u zo snel mogelijk aan de nodige vergunningen kunnen helpen
Reactie 9	Graag wil ik nog even terugkomen op het mogelijke project in wording van het Uilennest. In het ontwerp van nu wordt uitgegaan van 8 woningen, dit is naar mijn mening de helft teveel , 4 huizen kan ik me nog iets bij voorstellen! Onze eenrichtingsstraat is daar totaal niet op berekend! Het is een doodlopende straat, waar nu al best veel auto's in en uitrijden, ook voetgangers en fietsers maken veel gebruik van deze doorsteek naar de Kamperfoelielaan . Ook voor hulpdiensten zoals brandweer en ambulances moet deze straat goed bereikbaar blijven, wat met een versmalling aan de voorkant van de straat al niet eenvoudig is. Daar is ook geen enkele mogelijkheid om het te verbreden! En de kwaliteit van de straat zonder trottoirs en kuilen en ongelijkheid verdient al geen schoonheidsprijs! Het zou heel fijn zijn als er eens opnieuw naar gekeken kan worden.
Reactie 10	Hierbij mijn reactie op de bouwplannen Weteringstraat 17a. Dank je voor je heldere uitleg. Mooi dat het pand behouden blijft. Bij nader inzien ook een beetje minder mooi omdat de voorgevel met de karakteristieke ronding volledig onzichtbaar wordt.... Het is het eerste wat opvalt als je het straatje in rijdt. Ik ondersteun van harte alle bezwaren die op 6 februari werden gedeeld door alle inwoners van onze straat. Ook sta ik achter het voorstel voor het realiseren van 4 leeftijdsbestendige woningen voor wat oudere kopers. Dit bevordert ook de doorstroom in het dorp. De overlast in de straat met 8 woningen (toename van 16 auto's!) geeft een veel te grote drukte en overbelasting, dat ziet iedereen die deze straat kent. Of je er nou woont of niet. De veiligheid komt gegarandeerd in het geding en dat is ontoelaatbaar. Geen stoepen, en nu al veel te weinig parkeerplaatsen. Niet alle bewoners, waaronder ik, kunnen in hun eigen straat parkeren. Over bezoek nog niet gesproken, Vooral voor kinderen, wandelaars, fietsers en rollatorgebruikers ontstaat met dit voorgestelde plan een onoverzichtelijke en gevaarlijke verkeerssituatie. Het toegenomen verkeer in de laatste jaren belast de straat al enorm. Zeker gezien de bouwactiviteiten alsook de vele bestelwagens en bezorgdiensten. Ik hoop dat veiligheid en vooral ook het <u>historisch besef</u> van deze plek voorrang gaat krijgen in de verdere ontwikkelingen van de plannen. Succes.

Reactie 11	Het aantal berekende parkeerplaatsen is echt te krap. Alleen al voor de bewoners (wat grote kans tweeverdieners zullen zijn), laat staan voor de bezoekers van de bewoners. Nu al is de Weteringstraat voor een aantal bewoners een onveilige straat qua verkeer. De voordeur van nummer 13 zit op de straat. Feitelijk kun je dat niet verbeteren; de ruimte daarvoor is er simpelweg niet. Eigenlijk is daarom alles wat er aan verkeer toegevoegd wordt teveel; normeringen voor verkeersbewegingen die gehanteerd worden zijn voor een dusdanig smalle straat als de Weteringstraat niet relevant (laat staan voor een doodlopende smalle straat zoals de Weteringstraat). Dat de Weteringstraat doodlopend is heeft voor de huidige bewoners een waarde; dat voorkomt dat het nog drukker wordt. De rust in onze straat is fijn. Het plan dient in elk geval in 2 parkeerplaatsen per woning te voorzien plus een hofje voor de bezoekers van de bewoners. (Wat is redelijk? 4 extra plaatsen?) Meer dan 4 woningen is niet gewenst; het straatje kan dat simpelweg niet verwerken zonder een toename van de overlast qua verkeersveiligheid, (parkeer) overlast. Eigenlijk zijn de huidige seniorenwoningen al krap bemeten, zeker qua parkeerplaatsen. Resultaat is kapotte tegels in de "voortuinen" van de seniorenwoningen, niet fraai! Trek hier lering uit en maak een nieuw plan wat kwalitatief mooi oogt (het idee om de huidige hal te gebruiken lijkt best charmant), en dusdanig ruim is dat parkeren geen issue wordt, met dus max. 4 woningen.
------------	---

5. Vervolgstappen n.a.v. ingekomen reacties

Na het verzamelen van de ingekomen reacties heeft er overleg plaatsgevonden tussen architect en initiatiefnemer over de te nemen vervolgstappen. In de veronderstelling dat er een sympathiek bijzonder plan is opgesteld en ook de gemeente positief is over de planontwikkeling, vielen de kritische reacties, met name aangaande de doelgroep, het parkeren en verkeer, erg tegen. Om na te gaan of we in onze positieve houding jegens het plan iets over het hoofd hebben gezien, is een ruimtelijk adviseur ingeschakeld. ^{5.1.2.e} van onafhankelijk adviesbureau Ordito heeft middels een verkeersonderzoek het aspect verkeer en parkeren in de Weteringstraat nader onderzocht.

Ondanks het feit dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat de beoogde herontwikkeling geen significant negatief effect heeft op de verkeersdruk in de straat, heeft initiatiefnemer ook de door bewoners gesuggereerde variant van 4 (en 6 woningen) laten onderzoeken. Ook deze scenario's hebben eigenlijk geen significant effect op de verkeersdruk in de straat ten opzichte van de beoogde herontwikkeling.

Ook zijn er door initiatiefnemer en architect enkele voorstellen opgesteld waardoor de parkeer- en verkeersintensiteit n.a.v. de nieuw te bouwen woningen wellicht geringer zal zijn. Hierbij kan gedacht worden aan beperken van verkoop tot eenpersoons huishoudens, inzet van elektrisch deelvervoer in de plaats van een eigen parkeervoorziening enz.

Hierna zijn de omwonenden middels een e-mailbericht uitgenodigd voor een 2^e omgevingsdialoog op 16 april 2024, zodat de voorlopige bevindingen (zie hoofdstuk 7) aan hen kunnen worden voorgelegd.

6. Voorlopige bevindingen voor te leggen tijdens 2^e omgevingsdialoog

- Ten opzichte van de huidige bestemming ontstaat geen significante toename parkeren en verkeersintensiteit
- Rekenkundig (verkeerstechnisch/aantal pp) heeft realisatie van door omwonenden geopteerde 4 tot 6 woningen geen significant (positief) effect op de verkeerintensiteit ter plaatse.
- Hergebruik van de (charmante) bedrijfshal is alleen mogelijk in de gekozen doelgroep (goedkoop 225K/betaalbaar 395k), niet in een hogere prijsklasse.
- Realisatie van 4 tot 6 woningen in (veel) duurdere prijsklasse dwingt tot nieuwbouwscenario, dit leidt tot veel overlast, dit wil initiatiefnemer niet.
- Onduidelijk is of gemeente akkoord gaat met terugbrengen naar 4 tot 6 duurdere woningen. Een nieuw verzoek hiertoe is onwenselijk gezien de te verwachten lange behandeltijd.
- De wens bij initiatiefnemer is om een onderscheidend product aan te bieden, gekozen typologie komt bijna niet voor. Doorstroming van senioren levert geen goedkope/betaalbare restwoningen voor starters op (suggestie van omwonenden).
- De recente bouw van naastgelegen woning heeft veel overlast gegeven (ondanks de inspanning en verantwoordelijkheid van de aannemer), dit wordt in dit plan voorkomen door een afbouwoperatie te voeren met toepassing van houtskeletbouw.
- Het recent naastgelegen project heeft ruimte in de straat gecreëerd. Keren op uitritten is volstrekt gangbaar en algemeen geaccepteerd.
- Het nu voorliggen initiatief creëert een robuuste keermogelijkheid in de straat, waardoor de bestaande ervaring m.b.t. de verkeerssituatie juist wordt opgelost/verbeterd.

7. 2^e omgevingsdialoog 16 april 2024

Na overleg tussen initiatiefnemer en architect is een tweede bijeenkomst in de Kiosk georganiseerd, waarbij de bevindingen en mogelijke planoptimalisaties zijn voorgelegd aan de omwonenden. Hierbij is de ruimtelijk adviseur uitgenodigd; ^{5.1.2.e} van onafhankelijk adviesbureau Ordito. Hij heeft middels een verkeersonderzoek het aspect verkeer in de Weteringstraat nader onderbouwd.

Ook zijn door initiatiefnemer en architect enkele voorstellen voorgelegd waardoor de parkeer- en verkeersintensiteit n.a.v. de nieuw te bouwen woningen geringer zal zijn. Hiermee hebben we de eerder aangebrachte zorgen serieus genomen, gedegen onderzoek gedaan en suggesties voorgelegd.

De reacties op deze presentatie waren ronduit negatief. Met name de referentiesituatie (bestaand gebruik) en de gehanteerde normen in het onderzoek (CROW) werden ter discussie gesteld.

Aan het eind van de bijeenkomst kwam de vraag van omwonenden of initiatiefnemer open staat voor een schouw ter plaatse waar ook de gemeente bij aanwezig is. Ondanks het feit dat initiatiefnemer de toegevoegde waarde van een schouw niet inzien pas zo laat in het proces, heeft deze aangegeven hiervoor toch open te staan. Dit is gemeld aan gemeente.

Na de 2^e omgevingsdialoog is nog een reactie per mail ontvangen, welke als volgt luidde:

Reactie 12	Nog even een verlate reactie op de bijeenkomst van Dinsdagavond 16 April jl. In de door u toegelichte presentatie, kan ik me in zijn geheel niet vinden wat betreft uw omschrijving over de toekomstige verkeers stromen bij de bouw van 8 woningen op locatie Uilennest. Ook bevreemd het me dat u uitgaat van een theoretische verkeersmeting tov de vergunde bestemming. Wetende dat de vorige huurder de afgelopen 5 jaar nauwelijks verkeers overlast heeft veroorzaakt en zeker niet aan de 35 verkeersbewegingen kwam zoals door u aangegeven. is het niet reëel om met dit getal te werken, maar een relevante verkeersmeting uit te voeren die op de Weteringstraat van toepassing is. In uw huidige theoretische aanname is namelijk ook niet meegenomen dat er voetgangers en fietsers door de straat komen en dat is best veel! Door de bouw van 8 woningen stijgt het aantal woningen van 14 naar 22!! Een stijging van maar liefst 57%!! Het verkeer zal vermoedelijk dan ook met minimaal 50% stijgen! (theoretische aanname op basis van 1 auto per woning, die elke dag moeten werken) Verder wil ik u erop wijzen dat er voor de huidige bewoners al parkeer problemen zijn, en dan met name voor de 4 bewoners die niet op eigen grond kunnen parkeren! Van deze bewoners heeft helaas al 50% te maken gehad met schade aan hun voertuig, doordat er geparkeerd moet worden in aangrenzende straten. Wat behoorlijk onveilig is door de aanvoer van goederen door de diverse vrachtauto's welke bij Plus moeten lossen.
------------	---

	Ook vraag ik uw aandacht voor het feit dat er op de vrijdag een behoorlijk verkeers infarct, parkeer probleem is tijdens de markt en het regelmatig voorkomt dat de Weteringstraat geblokkeerd staat, voor in en uit rijden! Op de vraag waarom er geen 4 senioren woningen kunnen komen wordt het simpel weg gezegd dat het financieel niet haalbaar is. U begrijpt dat ik dit graag door u onderbouwd zie waarom niet! Kom met feiten. Tot zover mijn reactie, commentaar op het toekomstig bouwproject in de Weteringstraat. Hopende dat u de reactie van alle bewoners serieus neemt en op realistische waarde weet in te schatten.
--	---

8. Conclusie/samenvatting van de gevoerde omgevingsdialogen

Nadat gemeente positief heeft gereageerd op de beoogde ontwikkeling middels een principebesluit, heeft initiatiefnemer een 1^e omgevingsdialoog georganiseerd om het plan, in verschillende varianten, te presenteren aan de omgeving. De omwonenden hebben zorgen geuit over gekozen doelgroep, impact op verkeersdrukte en beoogde parkeervoorziening.

Met deze zorgen en bedenkingen is initiatiefnemer aan de slag gegaan door te toetsen of deze zorgen door (verkeers)onderzoek worden ondersteund. Dit bleek niet het geval, wel heeft initiatiefnemer de door omwonenden ingebrachte varianten nog laten onderzoeken op verkeers- en parkeeraspecten. Deze varianten bleken geen significant effect teweeg te brengen ten opzichte van de beoogde planontwikkeling, daarbij nog buiten beschouwing gelaten of de gemeente wel akkoord zou gaan met een alternatief plan (naschrift, gemeente wil geen plan voor andere doelgroep op deze plek).

De bevindingen zijn gepresenteerd in een 2^e omgevingsdialoog, maar deze werden niet aangenomen door omwonenden.

Helaas moet worden vastgesteld dat de twee gevoerde omgevingsdialogen niet hebben geleid tot consensus. Omwonenden en initiatiefnemer/architect worden het tijdens beide bijeenkomsten niet met elkaar eens. De oplossingsgerichte suggesties en het verkeersonderzoek zijn niet voldoende voor omwonenden om de zorgen weg te nemen.

Voorgesteld wordt dit verschil van inzicht vast te stellen en over te gaan tot het definitief uitwerken van het verslag en dit voor te leggen aan de gemeente. Hierna wensen de omwonenden dit definitieve verslag ook te ontvangen.

Omwonenden stellen voor om zelf een onafhankelijk verkeersonderzoek te laten uitvoeren. Initiatiefnemer bemoedigd dit en ziet het met belangstelling tegemoet. Tevens stellen omwonenden een schouw voor, ook hiertoe is initiatiefnemer bereid.

Noot: reactie en vervolgactie vanuit gemeente was voor initiatiefnemer aanvankelijk onduidelijk, vandaar dat gereedkomen van dit verslag iets langer op zich heeft laten wachten.

9. Vervolgproces

Tot slot is tijdens de laatste bijeenkomst het vervolgproces van het project geschetst. Dit komt globaal op het volgende neer

1. Bespreken bevindingen en delen van het verslag omgevingsdialoog.
2. Uitvoeren relevante onderzoeken en opstellen ruimtelijke onderbouwing door stedenbouwkundig en planologisch adviesbureau Ordito.
3. Technisch uitwerken van het bouwplanplan ten behoeve van de aanvraag omgevingsplanactiviteit door buro de ville.
4. Indienen formele BOPA (buitenplanse omgevingsplanactiviteit) aanvraag.
5. Verlenen vergunning transformatie bedrijfsruimte naar woningbouwplan door gemeente (met mogelijkheid tot bezwaar).

2^e omgevingsdialoog transformatie Weteringstraat 17a Loon op Zand

16-04-2024

welkom

agenda:

- concept verslag 1^e dialoog
- samenvatting ingekomen reacties
- verkeersonderzoek door: ORDITO
- variantenstudies 4/6/8
- voorlopige conclusie/beantwoording/dialoog
- vervolg naar aanvraag vergunning

concept verslag 1^e dialoog

buro de ville		
architecten van hier		
Werknummer:	22.107	
Projectomschrijving:	Transformatie Weteringstraat 17a te Loon op Zand	
Datum:	09-04-2024	
CONCEPT-VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG		
Transformatie van het Uilennest Weteringstraat 17a 5175CA Loon op Zand		
Inhoudsopgave		
1. Algemene informatie		
2. Brief uitnodiging omgevingsdialoog		
3. Conclusie van de omgevingsdialoog/informatiebijeenkomst		
4. Reacties op de omgevingsdialoog		
Initiatiefnemer		
		
T. 0486 36 51040	info@burodeville.nl	www.burodeville.nl

samenvatting ingekomen reacties

- goed dat er iets gebeurt
- fijn dat de fabriek behouden blijft
- past de gekozen doelgroep wel bij onze straat?
- wel veel huizen, kan onze straat dit qua verkeer aan? (nee)

variantenstudies verkeer 4/6/8

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie	Verschil	Verkeersstoename in de spitsperiodes	Afronding
Archiefopslag (Bedrijfsarbeidsextensief/ bezoekersextensief)	5,7 mvt/ etmaal per 100 m² BVO	638 m² BVO	36,4 mvt/ etmaal			
8 woningen						
Woningbouw (koop, huis, tussen/hoek) (klein 2: 50 - 75 m²)	4,0 mvt/ etmaal per woning	3 woningen	12 mvt/ etmaal			
Woningbouw (koop, huis, tussen/hoek) (klein 1: 75 - 90 m²)	6,0 mvt/ etmaal per woning	5 woningen	30 mvt/ etmaal			
Totaal		8 woningen	42 mvt/ etmaal	5,63 mvt/ etmaal	0,21 mvt/ 30 minuten	0 mvt/ 30 minuten
6 woningen						
Woningbouw (koop, huis, tussen/hoek) (midden 90 - 135 m²)	7,5 mvt/ etmaal per woning	6 woningen	45 mvt/ etmaal	8,63 mvt/ etmaal	0,32 mvt/ 30 minuten	0 mvt/ 30 minuten
4 woningen						
Woningbouw (koop, huis, vrijstaand) (woning groot > 135 m²)	8,6 mvt/ etmaal per woning	4 woningen	34,4 mvt/ etmaal	-1,97 mvt/ etmaal	-0,07 mvt/ 30 minuten	0 mvt/ 30 minuten

In bovenstaande tabel is een verschilanalyse opgesteld. Hierbij is een vergelijking gemaakt tussen meerdere woningbouwaantallen en de vergunde situatie.

Om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen is naast het bestaande ontwerp van acht woningen, ook een berekening gemaakt van zes en vier woningen. Omdat het pand aan de Weteringstraat 17A een reeds bestaand pand is, worden de nieuwe woningen in pandig gerealiseerd. Dit houdt in dat bij een reductie van woningaantallen, de oppervlakte van de woningen toeneemt. Een groter woonoppervlakte leidt tot een hogere verkeersgeneratie, zoals ook de cijfers van de CROW-publicatie reflecteren.

Voor de bepaling van de verkeeraantrekkende werking is mede gebruik gemaakt van de 'Uitwerking Parkeerbeleid Loon op Zand'. Het parkeerbeleid onderscheidt de parkeerbehoefte op basis van woningoppervlakten. Bij voorliggend onderzoek is gebruik gemaakt van de oppervlakten door deze gelijk te stellen aan een aansluitende woonvorm zoals omschreven in het CROW. De woningoppervlakten uit het parkeerbeleid komen overeen met de oppervlakten van de woonvormen uit het CROW. Onderstaand is een overzicht van weergegeven. Op basis van deze gegevens is de bovenstaande verschilanalyse schematisch weergegeven.

Categorie Parkeerbeleid	Aansluiting CROW	Maximale parkeernorm (CROW)
Woning klein 1: 75 - 90 m²	Koop, appartement, midden	6,0 mvt/ etmaal per appartement
Woning klein 2: 50 - 75 m²	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	4,0 mvt/ etmaal per appartement
Woning midden: 90 - 135 m²	Koop, huis, tussen/hoek	7,5 mvt/ etmaal per woning
Woning groot: > 135 m²	Koop, huis, vrijstaand	8,6 mvt/ etmaal per woning

voorlopige conclusie/beantwoording/dialogoog

- ten opzichte van huidige bestemming geen significante toename parkeren en verkeersintensiteit.
- rekenkundig (verkeerstechnisch/aantal pp) heeft realisatie 4 tot 6 woningen geen significant (positief) effect op verkeersintensiteit.
- hergebruik van (charmante) bedrijfshal is alleen mogelijk in gekozen doelgroep (goedkoop 225/ betaalbaar 395k), niet in een hogere prijsklasse.
- realisatie 4-6 woningen in (veel) duurdere prijsklasse dwingt tot nieuwbouwscenario, dit leidt tot veel overlast, dit wil initiatiefnemer niet.
- onduidelijk of gemeente hiermee akkoord gaat, opnieuw verzoek onwenselijk.
- wens bij initiatiefnemer om onderscheidend product aan te bieden, komt bijna niet voor. Doorstroming senioren levert geen goedkope/betaalbare restwoningen voor starter op.
- recente bouw naastgelegen woning heeft veel overlast gegeven (Ondanks inspanning en verantwoordelijkheid aannemer) dit wordt voorkomen door en afbouwoperatie te voeren.
- recent naastgelegen project heeft al ruimte in straat gecreëerd, keren op uitritten is volstrekt gangbaar en algemeen geaccepteerd.
- het nu voorliggend initiatief creëert een robuuste keermogelijkheid in de straat. waardoor bestaande ervaring verkeersproblematiek wordt opgelost/verbeterd.

voorstel tegemoetkoming (onder voorbehoud akkoord gemeente)

- Enkele 'kleine' woningen worden (indien toegestaan) alleen aan alleenstaande/eenpersoons huishouden verkocht
- Enkele 'kleine' woningen worden zonder parkeerplek aangeboden.
- Er worden minder parkeerplekken gerealiseerd tov norm, hiervoor in de plaats komt elektrisch deelvervoer (deelauto/fiets/scooter)
- Er komt geen bezoekers parkeren beschikbaar, bezoekers komen niet in de straat. Alle parkeerplekken op naam.
- Hoekwoning in prefab houtbouw om overlast te minimaliseren. Snelle bouwtijd.







PREMIUM

▲ Naast deelscooters wil Loon op Zand ook aan de deelauto en deelfiets. © copyright Marc Bolsius / ANP XTRA

Loon op Zand wil minder auto's op straat: na deelscooters nu ook deelfietsen en deelauto's

KAATSHEUVEL - Loon op Zand zet twee deelauto's in in de strijd tegen het hoge autobezit in de gemeente. Daarnaast komen er deelfietsen en wordt wellicht ook het aantal deelscooters uitgebreid. Al zullen dat geen Felyx-scooters zijn.

Sylvia van de Ven 02-03-24, 13:20



vervolg naar aanvraag vergunning

- bevindingen avond meegenomen in uitwerking definitief verslag
- deze worden besproken (indien mogelijk) met gemeente, vervolgens gedeeld
- bouwplan wordt verder uitgewerkt tot aanvraag omgevingsvergunning
- bij vergunning gelegenheid tot reactie op besluit.

Buro de Ville

t.a.v. 5.1.2.e

Oranjeplein 20

5175 BE Loon op Zand

Betreft: Verslag omgevingsdialoog, verkeersonderzoek Weteringstraat 17a en variantenstudie

Geachte 5.1.2.e beste 5.1.2.e

Met belangstelling hebben wij de stukken tot ons genomen die op 24 september per mail naar ons zijn toegestuurd over de transformatie van het pand aan de Weteringstraat 17A. "Wij" zijn een groep van betrokken en bezorgde bewoners uit de Weteringstraat die als werkgroep vanuit de straat het mandaat heeft gekregen om als "straat" een reactie te geven op de ontvangen stukken.

Alvorens inhoudelijk op het verslag in te gaan willen we eerst een situatieschets geven van de historische ontwikkeling van "onze" straat vanaf het moment dat het pand aan de Weteringstraat werd gebouwd. Deze beschrijving is slechts beperkt terug te vinden in de aangeleverde stukken. Wij vinden dit echter relevant omdat dit verklaart waarom onze zorgen zo groot zijn en omdat dit de context beschrijft van waaruit het huidige plan dient te worden bekeken.

De Weteringstraat is één van de oudere straten van Loon op Zand. Voor ons is niet precies terug te gaan hoe oud precies het straatje is, maar oud is het zeker, wat nu nog zichtbaar is door een aantal vooroorlogse woningen die in het straatje te zien zijn. Het voor motorverkeer doodlopende straatje ligt er als weg nu nog steeds grotendeels bij zoals 70 jaar geleden. In de beginjaren 50 van de vorige eeuw is hier een schoenfabriek gebouwd op het adres van het plan wat nu voorligt aan de Weteringstraat 17a. Gemakshalve zullen wij dit in het vervolg aanduiden als "het pand W 17a". In de loop der tijd heeft het gebouw diverse gebruiksfuncties gekend. Het gebouw heeft dienstgedaan als paardenstalling, caravanstalling, winkel voor verf- en behangartikelen en als opslagplaats van het bedrijfsarchief van Audax. Nadat het archief verplaatst werd heeft het gebouw gefunctioneerd als een "maatschappelijk-culturele werkplaats" voor met name het dorp Loon op Zand. Het bood daarmee ruimte aan kunstenaars en er werd op een vaste avond gerepeteerd door een orkest. Daarnaast werden exposities en activiteiten georganiseerd. Hoe verschillend van aard alle bovengenoemde functies ook waren: ze hadden gemeen dat het gemotoriseerde verkeer naar het gebouw al die tijd zeer beperkt is gebleven. In elk geval beduidend minder dan in het verkeersonderzoek staat vermeld, maar daar komen we later nog op terug.

Zoals hierboven al geschetst: het weggetje zelf ligt er fysiek al langere tijd min of meer hetzelfde bij, maar dit geldt niet voor de bebouwing aan de Weteringstraat. Tot 2019 stonden in de Weteringstraat 10 woningen. Door de transformatie van de toenmalige fabriekswoning van de schoenfabriek naar 4 seniorenwoningen telt de straat nu 13 woningen. Een toename van 30%. Mocht "W 17A" conform het huidige plan omgezet worden naar 8 woningen dan spreken we al over een toename van 110% ten opzichte van de situatie voor 2019 en dat is nog afgezien van de vergunde woning op het weiland tegenover "W17A".

Daarnaast wordt de straat ook nog gebruikt als ontsluiting voor een metaalbewerkingsbedrijf en als ontsluiting voor de bevoorrading van een cafetaria aan de Kloosterstraat. Voor gemotoriseerd verkeer is het straatje doodlopend, maar door voetgangers wordt de Weteringstraat intensief gebruikt. De Weteringstraat is voor fietsers en wandelaars de kortste route vanuit aangrenzende straten als

Berkenlaan/Kamperfoelielaan naar het winkelcentrum. Bezoekers aan de begraafplaats maken ook veelvuldig gebruik van de Weteringstraat. Daarnaast wordt de Weteringstraat zeer intensief recreatief gebruikt door wandelaars en ook door groepen kinderen uit 1 van de kampeerboerderijen aan het Land van Kleef. Wij zien dat dagelijks een uit verkeerskundig oogpunt kwetsbare groep gebruikers (bejaarden en kinderen) veelvuldig gebruik maakt van onze straat. Dat er in combinatie met het gemotoriseerd verkeer (nog!) geen sprake is van ongelukken komt met name doordat de huidige straatbewoners zich heel goed van de verkeersonveiligheid van de straat bewust zijn, en daar ook naar handelen. Wat we wel zien is dat vooral koeriers/bezorgers hier veel minder oog voor hebben. Dat met meer gebruikers dit risico nog groter wordt lijkt ons evident.

Hiermee raken we aan een belangrijk punt: In een overbelaste situatie is elke toename aan gemotoriseerde verkeersbewegingen significant, ook wanneer het in aantal slechts een beperkte toename is.

Cumulatief gezien kunnen opeenvolgende ontwikkelingen in de tijd er namelijk voor zorgen dat er tussentijds al een situatie is ontstaan die over het verantwoorde veiligheidsniveau is gegaan, maar toch steeds vergund worden omdat elk initiatief op zichzelf een niet significante toename van hinder veroorzaakt ten opzichte van de bestaande situatie. De nieuwe situatie wordt bij de vergunningverlening daarmee bij een volgend initiatief vervolgens een nieuwe bestaande situatie waarop getoetst wordt: er is dan sprake van een glijdende schaal van toename van hinder die niet meer past bij de omgeving, maar wel vergund wordt omdat die toename als "niet significant" wordt beschouwd.

Sluipenderwijs hebben wij dit in onze straat zien gebeuren. Daardoor heeft de verkeersveiligheid in onze straat het punt bereikt dat wij zeggen: elke toevoeging aan verkeersbewegingen maakt de situatie onveiliger, ongeacht of deze toevoeging nu in verkeerskundige onderzoeken als significant wordt beschouwd. Voor de huidige bewoners, voor de gebruikers van de straat en voor eventuele nieuwe bewoners. Onder veiligheid verstaan we in dit geval ook de bereikbaarheid van onze huizen voor hulpvoertuigen, maar hier komen we later op terug.

Welbeschouwd staat de vraag centraal: Wat is uit oogpunt van (verkeers)veiligheid en welzijn een redelijk beschermingsniveau specifiek voor de Weteringstraat?? Deze vraag is ook gesteld bij de tweede dialoogavond, maar een duidelijk antwoord is daar niet op gegeven. Dit brengt ons bij onze inhoudelijke reactie op de ontvangen stukken.

Het verslag van de omgevingsdialoog

In de nieuwe omgevingswet is participatie bij nieuwe ruimtelijke plannen erg belangrijk. Belanghebbenden zoals omwonenden dienen de mogelijkheid te hebben om vroegtijdig hun belangen kenbaar te maken en hun mening te geven over plannen die in hun directe omgeving spelen. Dit is overigens ook in het belang van de initiatiefnemer zelf: participatie kan een plan "verrijken" met nieuwe inzichten en het kan bijdragen tot meer draagvlak voor het plan. De omgevingsdialoog heeft daarmee een belangrijke functie in het proces.

Wij hechten er waarde aan te vermelden dat wij waardering hebben voor hoe initiatiefnemer en Buro de Ville de eerste dialoogavond hebben vormgegeven. Deze avond gaf blijk van transparantie en er werd benadrukt dat het proces voor transformatie van het pand W 17A nog in de kinderschoenen stond. Helaas is dat goede gevoel gaandeweg het proces omgeslagen. De tweede avond is denken wij door alle aanwezigen, zowel door mensen voor, als in de zaal, als onplezierig ervaren. Onder andere om die reden is aan het eind van de avond het voorstel gedaan om een gezamenlijke schouw te houden: Naar onze mening is het unieke karakter van de Weteringstraat, met al haar beperkingen, heel lastig te vangen in referentiewaarden. In een gezamenlijke schouw komt dit beeld beter naar voren, en door dit in kleiner verband te organiseren dachten wij dat er wel een constructief gesprek gevoerd zou kunnen worden.

Wij vinden het vreemd dat vermeende onduidelijkheid over juist deze schouw als argument wordt aangevoerd voor het rijkelijk laat toesturen van het verslag, uiteindelijk 5 (!) maanden na de tweede dialoogavond. Het verslag van de tweede avond had snel na de

tweede dialoogavond met de aanwezigen gedeeld kunnen worden, zoals dat ook gebeurd is met het verslag van de eerste avond. Dit staat volledig los van wel of geen schouw in de straat.

Dat dit verslag vervolgens zonder mogelijkheid tot reactie van de buurtbewoners met de gemeente is besproken maakt het vertrouwen in een zorgvuldig en transparant proces bij ons niet groter. Wij vinden het niet meer dan behoorlijk, en naar onze mening zou dat ook gebruikelijk moeten zijn, dat het verslag eerst met alle aanwezigen gedeeld wordt voordat dit met anderen besproken wordt.

De volgende opmerking in het verslag draagt evenmin bij aan een goed gevoel over het proces: "Ondanks het feit dat de initiatiefnemer de toegevoegde waarde van een schouw niet inzien **pas zo laat in het proces**, heeft deze aangegeven hiervoor toch open te staan".

Daarmee voelt het houden van de schouw en het schrijven van deze reactie als "mosterd na de maaltijd". Echter, het verslag van de tweede dialoogavond geeft een te beperkt beeld van de zorgen, vragen en opmerkingen die gemaakt zijn door de omwonenden tijdens deze avond. Daarom vragen wij, omwille van zorgvuldigheid, de volgende punten alsnog aan het verslag toe te voegen:

- Er zijn door aanwezigen niet alleen vraagtekens geplaatst bij de referentiesituatie van het pand. In de discussie over de verkeersberekeningen die gemaakt zijn is door aanwezigen meermaals aangedragen dat voor de straat zelf er geen goed rekenkundig referentiemateriaal is: de breedte van de straat, het ontbreken van trottoirs en een onduidelijke zichtlijn bij binnenrijden van de straat maken dat de straat anders is dan de referentiestraat waar in het verkeerskundig onderzoek van uit is gegaan;
- Er zijn zorgen geuit dat het plan de Weteringstraat voor minder valide weggebruikers (voetgangers met rollator en rolstoelgebruikers) alleen maar onveiliger maakt;
- Er is de opmerking gemaakt dat de route voor het jeugdverkeersexamen ook door de Weteringstraat leidt;
- Er is de vraag gesteld naar aanleiding van de gebruikte term "algemene norm" wat op het gebied van verkeersveiligheid een redelijk beschermingsniveau is voor de Weteringstraat;
- Er zijn opmerkingen gemaakt over de zeer beperkte passeermogelijkheden in de Weteringstraat en vraagtekens geplaatst bij de passeermogelijkheden waar het plan in voorziet;
- Er zijn opmerkingen gemaakt dat de zorgen niet zijn weggenomen dat het plan leidt tot vergroting van de parkeerproblematiek in de Weteringstraat.

2 Het verkeersonderzoek

Naar onze mening slaat het verkeersonderzoek op een aantal punten de plank stevig mis. Het is goed om te lezen dat er een poging is gedaan om in het verkeersonderzoek voor de referentiewaarde van de locatie Weteringstraat 17A uit te gaan van de feitelijke situatie zoals het pand W 17a de laatste jaren is gebruikt. Dit zou immers het meest aan moeten sluiten bij het daadwerkelijk aantal gemotoriseerde vervoerseenheden zoals wij die in onze straat waarnemen en ervaren. Echter, de hiervoor gekozen normering geeft geen correct beeld weer van de feitelijke situatie zoals deze daadwerkelijk is: het geeft een flinke overschatting van het aantal gemotoriseerde vervoersbewegingen zoals wij de afgelopen jaren zelf hebben waargenomen. Wij komen op basis van onze eigen waarnemingen tot een aantal van maximaal 5 gemotoriseerde vervoersbewegingen per etmaal op structurele basis. Een beperkt aantal dagen per jaar (bij exposities en activiteiten) ligt het aantal vervoersbewegingen hoger, maar ook dan ligt het aantal vervoersbewegingen beduidend lager dan de 69 vervoersbewegingen per etmaal die het verkeerskundig onderzoek als feitelijke situatie hanteert. In bijlage 1 is terug te lezen hoe wij tot deze berekening zijn gekomen.

Ook in de situatie dat de locatie nog dienstdeed als opslag van archief klopt het daaraan toegerekende aantal vervoersbewegingen niet. Nog even afgezien van de daadwerkelijke

oppervlakte in gebruik die beduidend lager lag dan de bruto oppervlakte waarmee gerekend is: Het archief in kwestie was een bedrijfsarchief en had daarmee geen publieke functie. De betreffende beheerder kwam te voet. Enkel de bewaking van het pand kwam 's ochtends en 's avonds voor inspectie. Het totaal aantal gemotoriseerde vervoersbewegingen per etmaal bedroeg daarmee 4.

Wanneer we deze gegevens in ogenschouw nemen betekent de realisatie van 8 woningen een stijging van 56 vervoersbewegingen ten opzichte van de vergunde situatie en een stijging van 55 vervoersbewegingen ten opzichte van de feitelijke situatie op de dagen dat er geen activiteiten plaatsvinden. Ten opzichte van het beperkte aantal dagen dat er wel activiteiten plaatsvonden in het Pand W 17a betekent dit altijd nog een toename van 20 vervoersbewegingen extra.

De conclusie die getrokken wordt op pagina 11 dat het planvoornemen geen significant negatieve effecten heeft op de verkeersintensiteit kan op basis van deze feitelijke gegevens weerlegd worden: Bovenstaande cijfers tonen aan dat er wel degelijk een negatief significant effect optreedt bij realisatie van het plan, zowel ten opzichte van de vergunde situatie als ten opzichte van de feitelijke situatie.

Wij vinden in het kader van de verkeersveiligheid dit ongewenst. In het kader van verkeersveiligheid willen we nog een aantal aanvullende opmerkingen maken.

Allereerst valt het ons op dat er gewerkt is met een gedateerde publicatie van de ASVV, namelijk de ASVV 2012. Waarom is er niet gebruik gemaakt van de meest actuele publicatie, de ASVV 2021?

Vervolgens het wegprofiel van de straat. Dat deze op zijn smalst 3 meter is en op zijn breedst 5 meter klopt, maar daarbij wordt vervolgens niet vermeld dat die breedte van 5 meter alleen van toepassing is op de aansluiting op de Venloonstraat. Even verderop staat zelfs beschreven dat de weg maar op enkele plekken 3,25 m smal is. Dit is een wel heel vertekend beeld van hoe de feitelijke situatie is. De weg is nagenoeg over de hele lengte 3,25m smal, het begin van de weg uitgezonderd. Passeren gebeurt daardoor vaak via de voortuinen van de bewoners, met schade aan voortuinen en soms zelfs voertuigen tot gevolg. De opmerking in het verslag dat passeren via de voortuinen gangbaar en algemeen geaccepteerd is vinden wij gezien het grote ongemak werkelijk stuitend!

Het rapport maakt verder geen melding van de situatie dat de enige ontsluiting van het woonhuis Weteringstraat 13 rechtstreeks aan de straat is gesitueerd. Daarmee gaat het niet meer alleen om passeren maar ook op een veilige manier de straat betreden.

Dat meer woonhuizen ook meer incidenteel vervoer met zich meebrengt in de vorm van koeriers en andere vormen van bezorging wordt nergens vermeld. Wij ervaren dat dit vaak gepaard gaat met enige vorm van haast, en dat maakt het betreden van de Weteringstraat bij meer van dit soort vervoersbewegingen wel degelijk gevaarlijker.

Daarnaast wordt maar zeer beperkt stilgestaan bij de bereikbaarheid van de woningen voor hulpvoertuigen. We vinden dat een grote tekortkoming van het onderzoek, temeer daar meerdere buurtbewoners hier aandacht voor hebben gevraagd. We hebben helaas al een aantal malen een ambulance in de straat meegemaakt en gelukkig is dit goed gegaan. Mocht er brand uitbreken zal de uitdaging vele malen groter zijn. We nemen jullie even mee bij wat daarbij komt kijken aangezien het rapport hier geen aandacht aan besteedt: Als er een hoogwerker nodig is naast de tankautospuit (meestal komen er bij een woningbrand al 2 tankautospuiten, zeker wanneer er nog iemand binnen is) kan er niemand meer in/uit de straat. Waar blijven in dat geval de andere hulpdiensten? Aangezien er ook geen alternatieve route is bij een onderbreking of blokkering van de straat hopen wij nooit iets dergelijks mee te maken.

Analoog aan wat in het begin van onze reactie al is gesteld: wanneer de huidige situatie al zo krap bemeten is dat adequaat handelen in het geding komt dan betekent in geval van calamiteiten elke toevoeging aan huizen een nog groter risico dat er iets goed mis kan gaan.

Waar wij verder ook grote moeite mee hebben is de redenering dat de verkeersveiligheid in de straat kennelijk niet van dien aard is geweest dat het de realisatie van de seniorenwoningen in 2019 in de weg heeft gestaan. Door de realisatie van de seniorenwoningen is er immers een nieuwe situatie ontstaan, met meer vervoersbewegingen. Ten opzichte van 2019 is er bovendien een duidelijke trend zichtbaar van meer pakketdiensten, besteldiensten en koeriersbedrijven die aan huis bezorgen. Deze trend is ook in de Weteringstraat waarneembaar.

Kort samengevat schiet het verkeersonderzoek te kort:

- Bij de bepaling van de referentiesituatie voor het Pand W 17a is het aantal vervoersbewegingen zwaar overschat, zowel in de vergunde als in de feitelijke situatie
- De beschrijving van het wegprofiel doet niet recht aan de feitelijke situatie
- Er wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de bereikbaarheid voor noodvoertuigen
- De verkeersveiligheid nu is niet meer vergelijkbaar met de verkeersveiligheid vòòr realisatie van de seniorenwoningen

De eindconclusie van het verkeersonderzoek dat het plan voor transformatie van het Pand W 17a geen significant negatieve gevolgen heeft voor de Weteringstraat is naar onze mening onjuist. Het plan leidt wel degelijk tot extra vervoersbewegingen en gegeven de huidige overlast die nu al wordt ervaren bij passeren en de risico's bij calamiteiten zijn deze extra vervoersbewegingen wel degelijk significant.

3 De variantenstudie

Het eerste wat ons opvalt bij de variantenstudie is dat waar in het verkeersonderzoek bij de realisatie van 8 woningen nog wordt gerept over een verkeersgeneratie van 60 vervoersbewegingen per etmaal diezelfde 8 woningen in de variantenstudie opeens nog maar 42 vervoersbewegingen per etmaal genereren. Dit wekt de indruk dat er enigszins willekeurig met cijfers wordt omgegaan.

Wat wij ook bijzonder vinden is dat in de verschillenberekening de verschillen vervolgens per tijdvak van 30 minuten worden doorberekend. Wanneer het tijdvak maar klein genoeg wordt gemaakt zijn er inderdaad geen verschillen meer merkbaar, maar wat voor conclusies wil je daar dan aan verbinden? In elk geval verdwijnt dan het onderscheidend vermogen van de varianten. Het lijkt ons verstandig om overeenkomstig de verkeersstudie alles per etmaal weer te geven.

Terugkomend op het verschil in verkeersgeneratie tussen het verkeersonderzoek en de variantenstudie: kennelijk is de keuze van de woningen van belang, maar dat geldt naar onze mening dan evengoed voor het woningtype bij de varianten van 6 of 4 woningen. We kunnen ons voorstellen dat een vrijstaande villa meer vervoersbewegingen genereert dan een geschakelde seniorenwoning. Sterker nog, wij zien hier bij de 4 seniorenwoningen in onze eigen straat dat het aantal auto's per woning welgeteld 1 bedraagt. Dit is ook de suggestie die door onze straat is gedaan als alternatief: waarom kunnen er niet 4 levensloopbestendige woningen gerealiseerd worden, passend in het huidige straatbeeld?

We begrijpen daarom niet waarom in de variantenstudie niet gerekend is met 4 geschakelde levensloopbestendige woningen. In het verslag lezen we immers dat juist omwille van de signalen van de omwonenden er ook een variantenstudie is doorgerekend. Waarom is er dan toch gerekend met 4 ruime vrijstaande woningen, terwijl dit bovendien niet passend is bij het woonbeleid van de gemeente?

Dit maakt voor de uitkomst wel degelijk uit: 4 levensloopbestendige seniorenwoningen genereren in dat geval de helft van het aantal vervoersbewegingen ten opzichte van het huidige plan. Dat is dan overigens nog een voorzichtige aanname. De kans is namelijk heel reëel dat de appartementen niet betrokken worden door éénpersoonshuishoudens, of dat éénpersoonshuishoudens al snel plaats maken voor tweepersoonshuishoudens met 2 auto's per huis. In elk geval ligt bij het alternatief wat door de straat is aangedragen het aantal

vervoersbewegingen significant lager dan bij het huidige plan, wat ons brengt bij de voorlopige bevindingen en de conclusies.

De voorlopige bevindingen en de conclusies

Op basis van het bovenstaande kunnen wij ons niet vinden in de uitkomsten zoals die in het verslag terug te lezen zijn. Naar onze mening genereert het plan wel degelijk extra verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Dat geldt in iets sterkere mate voor de vergelijking met de vergunde situatie, maar ook in vergelijking met de feitelijke situatie is de toename significant. Dit laatste durven wij te stellen omdat onze straat uit oogpunt van verkeershinder, parkeerhinder en ontsluiting voor calamiteiten nu al in een overbelaste situatie verkeert.

Wat betreft de variantenstudie zijn wij van mening dat de uitkomst een vertekend beeld geeft omdat de gekozen variant voor 4 woningen niet aansluit bij de suggestie die door de straat is gedaan. Een variant met 4 geschakelde seniorenwoningen zou een andere uitkomst geven: namelijk een significant lagere verkeersgeneratie dan het huidige plan.

Dat brengt ons bij een aantal vragen en opmerkingen:

- Is er daadwerkelijk gekeken naar de suggestie van onze straat voor een variant van 4 geschakelde seniorenwoningen? Daarbij merken wij op dat het naschrift op pagina 14 van het verslag dat de gemeente geen andere doelgroep zou willen ons vreemd overkomt. Hiervoor verwijzen wij naar bijlage 2 van onze reactie. Uit de reactie op het principeverzoek valt af te leiden dat de gemeente zelfs een voorkeur had voor levensloopbestendige woningen. Het argument dat er een lange behandeltijd verwacht wordt bij wijziging van het plan ligt niet in de lijn met deze eerder uitgesproken voorkeur.
- Waarom betekent een variant met duurdere woningen automatisch dat dit niet meer inpandig gerealiseerd kan worden? Hiervan ontvangen wij graag een onderbouwing.
- Mocht het plan niet inpandig gerealiseerd kunnen worden dan stelt de initiatiefnemer zich op het standpunt dat dit tot grotere bouwhinder gaat leiden. De vraag is of dit daadwerkelijk zo is, maar dan nog is bouwhinder éénmalig en kan dit niet opwegen tegen permanente hinder na de realisatie van het plan.
- Wij hebben ernstige twijfels over de oplossingen die het plan biedt voor wat betreft het passeren. Een passeerstrook ter hoogte van Weteringstraat 13 bevindt zich op een gevaarlijke plek qua zichtlijnen en de passeerstrook ter hoogte van Weteringstraat 15A lijkt alleen te kunnen functioneren wanneer gebruik wordt gemaakt van de erven van Weteringstraat 15A en Weteringstraat 17. Daarbij willen wij nogmaals benadrukken dat het volstrekt niet geaccepteerd wordt dat er gepasseerd wordt op uitritten!
- De initiatiefnemer stelt een aantal voorstellen te hebben neergelegd ter vermindering van de verkeersintensiteit en de parkeerproblematiek in de Weteringstraat. Wij zouden graag een toelichting zien hoe de initiatiefnemer verwacht dat deze suggesties in de tijd handhaafbaar zijn.
- Wat betreft de parkeerproblematiek willen wij u erop wijzen dat de straat geen enkele ruimte heeft voor extra parkeergelegenheid. Sterker nog, op dit moment kunnen 3 bewoners hun auto al niet in de Weteringstraat parkeren. Afwenteling op het Oranjeplein en de Venloonstraat is nagenoeg niet mogelijk. De gemeente erkent dit ook impliciet in hun Verkeersvisie Loon op Zand 2025. Hoe denkt de initiatiefnemer het parkeerprobleem van bewoners en bezoekers van de appartementen op te lossen, zonder dat dit tot parkeerproblemen in de Weteringstraat leidt?

Samenvattend zijn wij van mening dat de onderbouwing voor het huidige plan op basis van het verkeersonderzoek en op basis van de variantenstudie flinterdun is. Sterker nog, wij zijn van mening dat wanneer kritisch naar beide onderzoeken gekeken wordt de onderbouwing voor het huidige plan komt te vervallen.

De Weteringstraat gaat ons nauw aan het hart. De straatbewoners zijn erg gehecht aan de relatieve rust, zo dicht tegen het centrum van ons dorp. Voor ons heeft het straatje met zijn beperkingen een charme waar het goed toeven is, maar waar het op dit moment qua verkeersveiligheid al behoorlijk uitkijken is. In toenemende mate ervaren wij op dit moment dat het straatje op dat vlak tegen zijn grenzen is aangelopen. Ongemak over elkaar over erven kruisende auto's en bezorgdiensten, wachten voor containerwagens en soms willekeurig geparkeerde auto's: het zijn zaken waar wij nu al tegenaan lopen. Met het nieuwe plan worden de risico's daarop alleen maar groter. Wij maken ons hier grote zorgen over. Het huidige plan trekt een zware wissel op ons gevoel van veiligheid en welzijn.

Dit wil niet zeggen dat wij tegen elke transformatie van het Pand W 17a zijn. Het warme pleidooi waarmee de initiatiefnemer de eerste dialoogavond opende iets moois voor het dorp te willen betekenen spreekt ons aan. Wij willen met de initiatiefnemer meedenken over een redelijk alternatief wat minder ingrijpend is voor onze straat. Hierover gaan wij graag met de initiatiefnemer het gesprek aan.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Bijlage 1:

Berekening van het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen "Pand W 17a"

Structureel aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen

De beheerder van het Pand W 17a was maximaal 5 dagen per week aanwezig. Meestal 1x op en neer met de auto, soms 2x per dag op en neer. Een ruime berekening geeft gedurende 7 dagen per week in totaal 4 verkeersbewegingen per etmaal.

Dinsdagavond repeteert de muziekvereniging, maar zij komen alleen op de fiets of te voet. Niettemin, bij een ruime inschatting komen 2 auto's = 4 verkeersbewegingen extra elke dinsdag

Woensdagmiddag clubje hobby klussers, 1 auto, de rest te voet / fiets. 2 verkeersbewegingen extra op woensdag.

Vrijdagmiddag schilderen, alles te voet / fiets.

Totaal structureel 34 verkeersbewegingen per week, 4,86 per etmaal.

Gemotoriseerde vervoersbewegingen bij incidenteel gebruik:

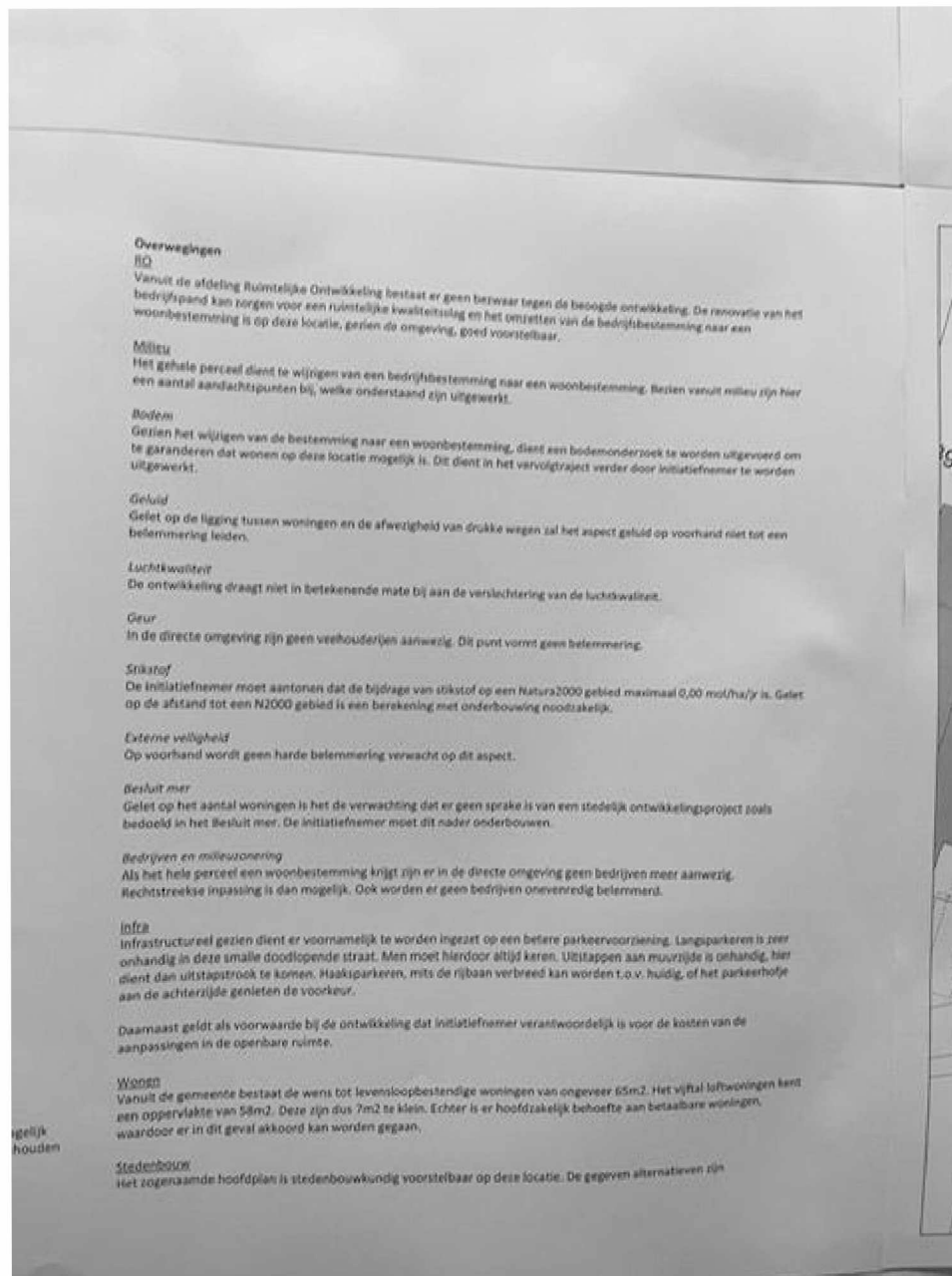
Af en toe een klas van de basisschool op bezoek: komen te voet

Bij iedere activiteit / tentoonstelling stond er voor aan de straat een bord met "Pand W 17a te voet bereikbaar". De verkeersbewegingen bestonden uit aan-afvoer materialen, opbouw e.d. Per evenement heel ruim geschat 10 auto's/busjes/kleine vrachtwagens, halen en brengen.

Aantal activiteiten was maximaal 4 activiteiten per jaar. Gedurende een zeer beperkt aantal dagen dus incidenteel 40 gemotoriseerde vervoersbewegingen extra.

Bijlage 2:

Foto eerste omgevingsdialoog gewenste doelgroep levensloopbestendige woningen



Beste werkgroep/omwonenden,

We hebben jullie opmerkingen op het door ons opgestelde verslag ontvangen. We waarderen jullie betrokkenheid bij de leefbaarheid van de straat.

Ook wij als (lokaal betrokken) initiatiefnemers vinden het van groot belang dat er een veilige, robuuste en toekomstbestendige eindsituatie voor de straat en ons project ontstaat. Met het plan investeert initiatiefnemer in de vergroening van de Weteringstraat. De vernauwende huidige lange muur wordt vervangen door een groene tuinomheining met leibomen. Ook wordt er met het project een goede passeer- en keermogelijkheid in de straat gerealiseerd. Parkeren en manoeuvreren wordt, ruim bemeten, volledig op eigen terrein, ver van de straat georganiseerd.

Vanaf eind 2022 zijn we enthousiast bezig geweest met de interne planvorming tot een bijzonder en toegankelijk woonprogramma. Medio 2023 hebben we het plan ter goedkeuring ingediend bij de gemeente. Nadat deze in principe akkoord heeft gegeven op ons initiatief, onder andere na toetsing op het aspect verkeersveiligheid en parkeren, hebben we direct stappen gezet richting de omgevingsdialoog met als doel de buurt te raadplegen in en informeren over onze planvorming.

In dit participatietraject hebben we zo open en transparant mogelijk gehandeld en hebben we naar aanleiding van de reacties en suggesties tijdens uit eerste bijeenkomst besloten nog een tweede bijeenkomst te organiseren (presentatie zie bijlage).

In deze tweede bijeenkomst hebben we onze voorlopige bevindingen van een aanvullend onderzoek (verkeer en parkeren) gepresenteerd en uitgelegd waarom deze bevindingen en ook andere factoren geen aanleiding geven tot aanpassing van het initiatief, zoals door omwonenden gevraagd. Tot slot hebben we uitgelegd hoe het vervolg van de procedure eruit zou gaan zien en welke stappen en rollen hierin gangbaar zijn.

Dit proces hebben we vervolgens zo volledig mogelijk geschetst en weergegeven in het toegestuurde verslag van de omgevingsdialoog. Hiermee is voor initiatiefnemer de omgevingsdialoog afgerond als belangrijk onderdeel van het proces naar een vergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa).

Daarnaast heeft de gemeente Loon op Zand, zowel na de sessies van de omgevingsdialoog als nu na de schouw, aangegeven geen aanpassingen in het bouwplan te willen.

Er is pas na afloop van de tweede bijeenkomst, welke op zijn zachtst gezegd vanuit omwonenden naar initiatiefnemers niet prettig verliep, een werkgroep opgericht. Nu volgt een uitgebreide inhoudelijke reactie waarin opnieuw diverse normen en onderzoeksmethoden ter discussie worden gesteld.

Initiatiefnemer heeft deze inhoudelijke opmerkingen voorgelegd aan de verkeersdeskundige welke de opmerkingen waar nodig heeft verwerkt in een definitief onderzoek met daarin opgenomen de variantenstudie. Het overige deel van de reactie is voor de volledigheid opgenomen als bijlage bij het definitief verslag.

Hopende jullie bij deze voldoende te hebben geïnformeerd, verblijf ik,

5.1.2.e mede namens 5.1.2.e

Bijlage: Definitief verslag omgevingsdialoog.pdf, inclusief:

- Presentatie omgevingsdialoog 16-04-24.pdf
- Reactie omwonenden op verslag.pdf
- Aangevuld verkeersonderzoek Ordito.pdf
- Memo aanvullingen verkeersonderzoek.pdf

bureau broeders ontwerp en bouwkunde bv en boyke kooijmans architect gaan samen verder als:

buro de ville
—— architecten van hier ——

Kantoor: Oranjeplein 20 Loon op Zand | Van Tuldenstraat 13 's-Hertogenbosch
T. 0416 36 51 40 | info@burodeville.nl | www.burodeville.nl | KvK 18053537

Verkeersonderzoek

Een kwalitatief onderzoek naar de verkeerssituatie bij de vastgoedherontwikkeling aan de Weteringstraat 17A, Loon op Zand.

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	4
2.	De Weteringstraat	5
3.	Bepaling verkeersgeneratie.....	6
3.1	Verkeersgeneratie plangebied.....	6
3.1.1	Verkeersgeneratie vergunde situatie	6
3.1.2	Verkeersgeneratie feitelijke situatie.....	7
3.1.3	Verkeersgeneratie toekomstige situatie.....	8
3.1.4	Verschilberekening	8
3.2	Verkeersgeneratie Weteringstraat	9
3.2.1	Verkeersgeneratie vergunde situatie.....	9
3.2.2	Verkeersgeneratie feitelijke situatie.....	10
3.2.3	Verkeersgeneratie toekomstige situatie	10
3.2.4	Verschilberekening	11
4.	Beschouwing verkeerssituatie	12
4.1	Verkeersbelasting omliggende wegennet	12
4.2	Verdeling verkeersgeneratie omliggende wegennet.....	12
4.3	Verkeersveiligheid	13
4.4	Wegprofiel Weteringstraat	13
5.	Conclusie	16

Bijlagen:

Bijlage 1: Uitspraak Raad van State

1. Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van voorliggend verkeersonderzoek is het concretiseren van de verkeerssituatie aan de Weteringstraat te Loon op Zand. Ter hoogte van de Weteringstraat 17A wordt de voormalige archiefopslag herontwikkeld tot een woningbouwlocatie bestaande uit acht kleinschalige rijwoningen. De archiefopslag is de huidige vergunde situatie.

In de huidige situatie geeft het gebouw (tijdelijk) invulling aan de maatschappelijk en culturele werkplaats 'Het Uilennest'. Het Uilennest exploiteert onder andere exposities, repetities, voorstellingen, optredens en beurzen.

Het doel van voorliggend rapport is het inzichtelijk maken van de toekomstige verkeerssituatie ten opzichte van de zowel vergunde- als de feitelijke situatie. Middels een beschouwing wordt de samenhang tussen de verschillende situaties met elkaar vergeleken. Hieruit volgt een beoordeling of het planvoornemen negatieve effecten heeft op de verkeersintensiteit, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van en rondom de Weteringstraat.

Voorliggend rapport onderbouwt de verkeersgeneratie in drie verschillende situaties:

- De vergunde situatie: de archiefopslag, bestaande- en vergunde woningen, bevoorrading cafetaria Kloosterstraat 25 en bedrijfsbestemming Weteringstraat 20.
- De feitelijke situatie: de maatschappelijk-culturele werkplaats, bestaande woningen- en vergunde woningen, bevoorrading cafetaria Kloosterstraat 25 en bedrijfsbestemming Weteringstraat 20.
- De toekomstige situatie: de beoogde woningbouw, bestaande- en vergunde woningen, bevoorrading cafetaria Kloosterstraat 25 en bedrijfsbestemming Weteringstraat 20.

Feitelijke situatie



Toekomstige situatie



Feitelijke- en toekomstige situatie

2. De Weteringstraat

De Weteringstraat is één van de oudere straten van het centrumgebied Loon op Zand. Op basis van historische kaarten werd de voor motorverkeer doodlopende weg voor het eerst bewoond aan het einde van de 19^e eeuw. De oudste huizen in de straat zijn gebouwd in de vroege jaren 20 van vorige eeuw.

Ter plaatse van het plangebied aan de Weteringstraat 17A is in de beginjaren 50 van de vorige eeuw een schoenfabriek gebouwd. In de loop der jaren heeft het pand diverse gebruiksfuncties gekend. Het gebouw heeft dienst gedaan als paardenstalling, caravanstalling, winkel voor verf- en behangartikelen en als archiefopslag. In de huidige situatie is het pand in gebruik als maatschappelijk-culturele werkplaats.

In de huidige situatie verwerkt de Weteringstraat het verkeer van de bestaande woningen, de maatschappelijk-culturele werkplaats, de bedrijfsfunctie aan de Weteringstraat 20 en de bevoorrading van de cafetaria aan de Kloosterstaat 25. De verkeersgeneratie behorende bij het vastgestelde bestemmingsplan voor de realisatie van een woning aan de Weteringstraat 15B wordt eveneens ontsloten via de Weteringstraat.

3. Bepaling verkeersgeneratie

Bij de bepaling van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 381 'toekomstbestendig parkeren'. Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Hierbij dient de organisatie de beste oplossingen voor vraagstukken rondom onder andere openbare ruimte, verkeer en vervoer. Onderzoeken worden uitgevoerd door experts en professionals.

Bij de bepaling van de verkeersgeneratie wordt voor alle situaties de maximale verkeersgeneratie per etmaal berekend.

In eerste instantie wordt de verkeersgeneratie van het bestaande gebouw in kaart gebracht. Hierbij wordt gekeken naar de vergunde, feitelijke en toekomstige situatie. Later wordt een verschilberekening gemaakt waarbij de verkeersgeneratie van het pand wordt geïntegreerd in de verkeersgeneratie van de Weteringstraat.

De verkeersgeneratie wordt uitgedrukt in motorvoertuigen (mvt) per etmaal.

3.1 Verkeersgeneratie plangebied

3.1.1 Verkeersgeneratie vergunde situatie

Als eerste wordt de verkeersgeneratie van de vergunde situatie in beeld gebracht. Ter plaatse van de Weteringstraat 17A vigeert het bestemmingsplan 'Weteringstraat 16-17'. De voormalige archiefopslag kent de enkelbestemming 'Bedrijf'. Ter plaatse zijn bedrijven in categorie 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Het bedrijfspand heeft een bruto vloeroppervlakte (BVO) van 638 m² (bron: vastgoedloep).

De kenmerken van een archiefopslag, die betrekking hebben op de verkeersgeneratie, zijn de relatief weinig arbeidsplaatsen en de zeer beperkte aantrekkingskracht van bezoekers. Derhalve wordt voor de verkeerssituatie aangesloten bij de hoofdgroep 'werken', categorie 'Bedrijf arbeidsextensief/ arbeidsextensief'. Op basis van het vigerende bestemmingsplan van rechtswege mogen ook andere of meerdere bedrijven uit milieucategorie 1 zich op het perceel vestigen. Gezien de ligging van de Weteringstraat wordt aangesloten bij de kengetallen voor gebiedstype 'rest bebouwde kom – matig stedelijk', zoals omschreven in de CROW-publicatie 381.

In de navolgende tabel wordt de verkeersgeneratie van de vergunde situatie weergegeven:

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie
Bedrijven milieucategorie 1 (Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief)	5,7 mvt/ etmaal per 100 m ² BVO	638 m ² BVO	36,4 mvt/ etmaal
		Totaal	36,4 mvt/ etmaal

Verkeerssituatie vergunde situatie

3.1.2 Verkeersgeneratie feitelijke situatie

De archiefopslag zoals genoemd onder de vergunde situatie is niet langer aanwezig binnen het pand aan de Weteringstraat 17A. Het gebouw geeft in de feitelijke situatie huisvesting aan de maatschappelijk-culturele werkplaats 'Het Uilennest'. Met de intrekking van Het Uilennest zijn geen wijzigingen aan het pand aangebracht, waardoor ook in de feitelijke situatie het pand een bruto vloeroppervlakte (BVO) kent van 638 m² (bron: vastgoedloop).

De maatschappelijk culturele werkplaats biedt ruimte voor onder andere exposities, repetities, voorstellingen, optredens en beurzen. Gezien het karakter van deze activiteiten is het mogelijk aan te sluiten bij de verkeerscijfers voor een filmtheater/ filmhuis. Een filmtheater of filmhuis is een uitgaansgelegenheid (met een ideële/ culturele doelstelling) waar films bekeken worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop (bron: CROW-publicatie 381).

De maximale verkeersgeneratie van een filmtheater/ filmhuis bedraagt 24,0 mvt per 100 m² BVO per etmaal. Dit resulteert voor het maatschappelijk en cultureel centrum tot een maximale verkeersgeneratie van 153,1 mvt per etmaal (berekening: 638 m² BVO / 100 m² * 24 mvt per etmaal).

Het Uilennest biedt meer faciliteiten dan uitsluitend het uitzenden van films. Ook zijn er vergaderruimten en werkplaatsen aanwezig. Hierdoor wordt de aanname om aan te sluiten bij de hoge verkeerscijfers van filmtheater/ filmhuis als onrealistisch beschouwd.

Derhalve wordt aangesloten bij kengetallen voor de bedrijfsvoering waarbij de verkeersgeneratie lager is, namelijk 'Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief'. Hieronder wordt onder andere een werkplaats gecategoriseerd. Gezien de ligging van de Weteringstraat wordt aangesloten bij de kengetallen voor gebiedstype 'rest bebouwde kom – matig stedelijk', zoals omschreven in de CROW-publicatie 381.

In de navolgende tabel wordt de verkeersgeneratie van de vergunde situatie weergegeven:

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie
Cultuur en maatschappelijke werkplaats (Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief)	10,9 mvt/ etmaal per 100 m ² BVO	638 m ² BVO	69,5 mvt/ etmaal
		Totaal	69,5 mvt/ etmaal

Verkeersgeneratie feitelijke situatie

3.1.3 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Tot slot wordt de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie in kaart gebracht. In de toekomstige situatie wordt de voormalige archiefopslag herontwikkeld tot een woningbouwlocatie met acht kleinschalige rijwoningen.

Onderhavig planvoornemen voorziet in acht woningen waardoor wordt aangesloten bij de hoofdgroep 'Wonen', waarna wordt aangesloten bij de kengetallen voor 'koop, huis, tussen/hoek'. Gezien de ligging van de Weteringstraat wordt aangesloten bij de kengetallen voor gebiedstype 'rest bebouwde kom – matig stedelijk', zoals omschreven in de CROW-publicatie 381.

In de navolgende tabel wordt de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie weergegeven:

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie
Woningbouw (koop,huis,tussen/hoek)	7,5 mvt/ woning per etmaal	8 woningen	60,0 mvt/ etmaal
		Totaal	60,0 mvt/ etmaal

Verkeersgeneratie toekomstige situatie

3.1.4 Verschilberekening

Omschrijving	Verkeersgeneratie
Vergunde situatie	36,4 mvt/ etmaal
Feitelijke situatie	69,5 mvt/ etmaal
Toekomstige situatie	60,0 mvt/ etmaal

Verschilberekening verkeersgeneratie Weteringstraat 17A

Op basis van bovenstaande verschilberekening kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie ter plaatse van het plangebied toeneemt met 33,1 mvt/ etmaal ten opzichte van de vergunde situatie. Ten opzichte van de feitelijke situatie neemt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie af met 9,5 mvt/ etmaal.

3.2 Verkeersgeneratie Weteringstraat

3.2.1 Verkeersgeneratie vergunde situatie

In voorliggend onderzoek zijn de verkeersgeneratie van de vergunde, feitelijke en toekomstige situatie onderzocht op basis van de CROW-publicatie 381. Het doel van het onderzoek is de effecten van de toekomstige verkeersgeneratie te bepalen in relatie tot verkeersintensiteit en verkeersveiligheid aan de Weteringsstraat. Hiertoe dient het verschil tussen de onderzochte situaties inzichtelijk te worden gemaakt.

Een vergelijking van de verkeersgeneratie wordt gemaakt middels een verschilberekening. Hierbij worden de vergunde-, feitelijke- en toekomstige situatie met elkaar vergeleken. Op basis van de verschilberekeningen wordt inzichtelijk hoe de verkeersgeneraties zich tot elkaar verhouden. Hierbij is eveneens de verkeerssituatie van de huidige woningen in kaart gebracht, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie
Weteringstraat 10A, 11, 11A, 15, 15A, 15B (koop, huis, vrijstaand)	8,6 mvt/ woning per etmaal	6 woningen	51,6 mvt/ etmaal
Weteringstraat 12, 13, 14, 16, 16A, 16B, 17, 17B (koop, huis, tussen/hoek)	7,5 mvt/ woning per etmaal	8 woningen	60 mvt/ etmaal
Kloosterstraat 25 (bevoorrading cafetaria)	1 mvt/ per dag per cafetaria	1 cafetaria	1 mvt/ etmaal
Weteringstraat 20 (bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief)	5,7 mvt/ per 100 m ² BVO	165 m ² BVO	9,4 mvt/ etmaal
Bedrijven milieucategorie 1 (Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief)	5,7 mvt/ etmaal per 100 m ² BVO	638 m ² BVO	36,4 mvt/ etmaal
		Totaal	158,4 mvt/ etmaal

Verkeersgeneratie vergunde situatie

3.2.2 Verkeersgeneratie feitelijke situatie

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie
Weteringstraat 10A, 11, 11A, 15, 15A, 15B (koop, huis, vrijstaand)	8,6 mvt/ woning per etmaal	5 woningen	51,6 mvt/ etmaal
Weteringstraat 12, 13, 14, 16, 16A, 16B, 17, 17B (koop, huis, tussen/hoek)	7,5 mvt/ woning per etmaal	8 woningen	60 mvt/ etmaal
Kloosterstraat 25 (bevoorrading cafetaria)	1 mvt/ per dag per cafetaria	1 cafetaria	1 mvt/ etmaal
Weteringstraat 20 (bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief)	5,7 mvt/ per 100 m ² BVO	165 m ² BVO	9,4 mvt/ etmaal
Cultuur en maatschappelijke werkplaats (Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief)	10,9 mvt/ etmaal per 100 m ² BVO	638 m ² BVO	69,5 mvt/ etmaal
		Totaal	191,5 mvt/ etmaal

Verkeersgeneratie vergunde situatie

3.2.3 Verkeersgeneratie toekomstige situatie

Omschrijving	Norm	Eenheid	Verkeersgeneratie
Weteringstraat 10A, 11, 11A, 15, 15A, 15B (koop, huis, vrijstaand)	8,6 mvt/ woning per etmaal	6 woningen	51,6 mvt/ etmaal
Weteringstraat 12, 13, 14, 16, 16A, 16B, 17, 17B (koop, huis, tussen/hoek)	7,5 mvt/ woning per etmaal	8 woningen	60 mvt/ etmaal
Kloosterstraat 25 (bevoorrading cafetaria)	1 mvt/ per dag per cafetaria	1 cafetaria	1 mvt/ etmaal
Weteringstraat 20 (bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief)	5,7 mvt/ per 100 m ² BVO	165 m ² BVO	9,4 mvt/ etmaal
Woningbouw (koop, huis, tussen/hoek)	7,5 mvt/ woning per etmaal	8 woningen	60,0 mvt/ etmaal
		Totaal	182 mvt/ etmaal

Verkeersgeneratie toekomstige situatie

3.2.4 Verschilberekening

Omschrijving	Verkeersgeneratie
Vergunde situatie	158,4 mvt/ etmaal
Feitelijke situatie	191,5 mvt/ etmaal
Toekomstige situatie	182 mvt/ etmaal

Verschilberekening verkeersgeneratie Weteringstraat

Op basis van bovenstaande verschilberekening kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie ter plaatse van de Weteringstraat toeneemt met 24,5 mvt/ etmaal ten opzichte van de vergunde situatie. Ten opzichte van de feitelijke situatie neemt de verkeersgeneratie af met 9,5 mvt/ etmaal.

4. Beschouwing verkeerssituatie

4.1 Verkeersbelasting omliggende wegennet

Onderhavig planvoornemen betreft een woningbouwontwikkeling van acht rijwoningen ter hoogte van Weteringstraat 17A te Loon op Zand. Het plangebied zal na oplevering via de Weteringstraat worden ontsloten. Uit het bovenstaande onderzoek is gebleken dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie, ter plaatse van de Weteringstraat, toeneemt met 24,5 mvt/ etmaal ten opzichte van de vergunde situatie. Ten opzichte van de feitelijke situatie neemt de verkeersgeneratie af met 9,5 mvt/ etmaal. De effecten van de toename zijn in onderstaande tabel weergegeven voor de spitsperiode.

4.2 Verdeling verkeersgeneratie omliggende wegennet

De effecten van verkeersgeneraties zijn het grootst gedurende spitsperiodes. Navolgende tabel weergeeft een verdeling van de verkeersgeneratie per etmaal.

	Ochtendspits	Avondspits	Restdag
	07.00 - 09.00 uur	16.00 – 18.00 uur	
Naar plangebied toe	1,5 %	13,5 %	35%
Van planlocatie af	13,5 %	1,5 %	35%
Totaal (gedurende de dag)	15%	15%	70%

De verkeersgeneratie in de Weteringstraat neemt in de toekomstige situatie toe met 24,5 verkeersbewegingen per etmaal ten opzichte van de vergunde situatie. Dit resulteert in een toename van 8 voertuig in de spitsperiodes (berekening: $24,5 \text{ mvt/ etmaal} \times 30\%$). Uitgaande van een spitsperiode van 07:00 tot 09:00 uur en van 16:00 tot 18:00, neemt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie in de spits toe met twee auto's per uur (in vergelijking met de vergunde situatie). Per etmaal resulteert de verkeerstoeiname in één extra verkeersbeweging per uur ten opzichte van de vergunde situatie.

De Weteringstraat is een voor motorverkeer doodlopende straat met een lengte van circa 150 meter die wordt gebruikt voor bestemmingsverkeer voor de aanliggende woningen. Daarbij dient de straat als ontsluitingsweg voor de bedrijfsbestemming aan de Weteringstraat 20 en als bevoorradingsroute van de cafetaria aan de Kloosterstraat. Het wegprofiel van de Weteringstraat is smal (circa 3,0 meter op het smalste punt en circa 5,0 meter op het breedste punt). Echter genereert de straat uitsluitend bestemmingsverkeer, welke zich in de spitsperiodes voornamelijk in dezelfde richting beweegt. Hierdoor is de kans op ontmoeting tussen weggebruikers klein.

Een verdere ontsluiting van het plangebied zal geschieden via het Oranjeplein en de Venloonstraat. Deze wegen hebben voldoende breedte voor twee tegemoetkomende auto's. De woningbouwontwikkeling vormt dan ook geen belemmering op de verkeersdruk van de omliggende ontsluitingswegen. Dit geldt eveneens voor de gebiedsontsluitingsweg via de Kasteellaan, welke in zuidelijke richting naar de kern Tilburg leidt en in westelijke richting naar de N261.

Ten opzichte van de feitelijke situatie neemt de verkeersgeneratie af met 9,5 mvt/ etmaal. De verkeerstoename in de toekomstige situatie ten opzichte van de vergunde situatie is beperkt. Geconcludeerd kan worden dat het planvoornemen geen significante negatieve effecten heeft op de verkeersintensiteit van onderhavig planvoornemen.

4.3 Verkeersveiligheid

In het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) zijn alle verkeersongevallen in Nederland opgenomen die door de politie en/of Rijkswaterstaat zijn vastgelegd. De vastlegging hiervan vindt plaats vanaf 2003 (bron: Rijkswaterstaat). Op basis van de bijbehorende interactieve kaart hebben in de Weteringstraat sinds 2003 geen ongelukken plaatsgevonden. Ter hoogte van de kruising Weteringstraat, Oranjeplein en Venloonstraat zijn na 2015 geen ongevallen geregistreerd. Op de verdere ontsluitingswegen zijn zeer incidentele ongevallen geregistreerd. Ongevallen komen zelden voor en zijn niet direct te herleiden naar het bestemmingsverkeer van de Weteringstraat.

In de toekomstige situatie neemt de verkeersgeneratie af ten opzichte van de feitelijke situatie. De ontmoetingen tussen weggebruikers zal derhalve afnemen. Het snelheidsregime (30 km/u), het karakter van de Weteringsstraat en de menging met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) leidt ertoe dat bestuurders zich voorzichtig gedragen. Geconcludeerd kan worden dat op basis van de minimale verkeerstoename en het historische aantal verkeersongelukken, de verkeersveiligheid niet in het geding komt.

Gedurende de bestemmingsplanprocedure van de Weteringstraat 15B heeft Stichting het Uilennest beroep aangetekend inzake de verkeersveiligheid door de toenemende verkeersbewegingen die de woning met zich meeneemt. Op 20 februari 2024 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan dat door de geringe toename van verkeersbewegingen niet leidt tot een aantasting van de verkeersveiligheid in de Weteringstraat. De volledige uitspraak is opgenomen als bijlage van voorliggend verkeersonderzoek.

4.4 Wegprofiel Weteringstraat

Onderhavig planvoornemen vindt plaats aan het einde van de voor motorverkeer doodlopende Weteringstraat. Gezien de ligging van de nieuwbouwwoningen aan het einde van de smalle straat wordt een bureauonderzoek uitgevoerd naar de wegbreedte.

Voor uitvoering van het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012). De ASVV is een onmisbaar hulpmiddel voor verkeerskundigen in Nederland. De aanbevelingen liggen dan ook stevast binnen handbereik bij het maken en beoordelen van verkeerskundige plannen binnen de komgrenzen (bron: ASVV2012).

De ASVV hanteert voor erfontsluitingswegen en voertuigmaten de volgende afmetingen:

Omschrijving	Minimaal profiel	Ideaal profiel
Eenrichtingsverkeer auto + fiets	3,40 m	3,85 m
Eenrichtingsverkeer auto, tweeërictingsverkeer fiets	3,85 m	4,40 m
Tweeërictingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweeërictingsverkeer fiets	4,80 m	5,80 m
Afmetingen voertuigen	Afmeting in breedte	
Personenauto's	1,83 m	
Vrachtverkeer	2,55 m	
Hulpdiensten	2,60 m	

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten uit de ASVV gehanteerd:

- Benodigde ruimte voor een rijdende fietser 1,00 m tot 1,45 m;
- Benodigde ruimte voor rijdende personenauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 2,40 m;
- Bij tegemoetkomend verkeer (fiets en/of auto) is inhalen van fietsers niet mogelijk
- Hulpdiensten gebruiken voertuigen met verschillende kenmerken en maatvoeringen. Het formaat van een brandweerauto is representatief voor alle hulpverleningsvoertuigen.

De Weteringstraat is een tweeërictingsweg en categoriseert zich in de laatste maatgevende situatie. De ASVV stelt een minimaal profiel van 4,80 meter, waarbij op basis van de bovenstaande uitgangspunten aan beide zijden van de weg ruimte is voor een rijdende fietser. Gezien het (gedeeltelijk) smalle karakter van de Weteringstraat voldoet de straat niet aan de ontwerpuitgangspunten van ASVV.

Echter, verwacht wordt dat de breedte geen belemmering vormt voor de wijzigende verkeerssituatie. Ten eerste omdat de wegbreedtes van de Weteringstraat variëren. Slechts een zeer beperkt deel van de straat kent een kleine breedte. Het smalste gedeelte van de Weteringstraat is aan het begin van de straat ter hoogte van de huisnummers 10A en 11. De breedte van de weg is hier op het smalste punt 3,1 meter. Vanaf huisnummer 12 kent de straat een variërende breedte van tussen de 3,6 en 4,8 meter, wat voldoende breed is voor een tweeërictingsweg. Andere gedeelten in de straat bieden voldoende ruimte voor auto's om elkaar te passeren. Dit is mogelijk aan het begin van de straat en ter hoogte van Weteringstraat 17. Hierbij wordt geen gebruik gemaakt van de privéterreinen van de bewoners langs de Weteringstraat. Ook kent de weg een uitwijkingsmogelijkheid ter hoogte van Weteringstraat 12 t/m 14. Dit resulteert in een derde passeermogelijkheid. Bij de nieuwe ontwikkeling zullen de scheidingsmuur en de poort van het perceel Weteringstraat 17b verwijderd worden, waardoor een volwaardige extra keermogelijkheid gerealiseerd wordt. Dit resulteert in een verbetering van de verkeerssituatie.

Het plangebied dient toegankelijk te zijn voor hulpverleningsvoertuigen. Waarbij rekening wordt gehouden dat een effectieve brandweerinzet kan worden gegarandeerd. Dit houdt in dat de plaats van het brandweervoertuig zodanig is gepositioneerd, dat met behulp van de hoge druk brandweerslang ca. 60 m¹ binnen in het gebouw waar een brand is, de brand ook geblust kan worden. Met het oog op het waarborgen van de veiligheid ligt tussen de openbare weg en ten minste een toegang van een gebouw of ander bouwwerk voor het verblijven van personen een verbindingsweg die geschikt is voor voertuigen van de brandweer en andere hulpverleningsdiensten (bron: Brandweer Midden- en West- Brabant). Omdat het plangebied gelegen is binnen 10 meter van de openbare weg, wordt de bereikbaarheid van hulpdienstverleningsvoertuigen gewaarborgd. Bovendien heeft de Brandweer Midden- en West- Brabant gedurende de planprocedure van het bestemmingsplan 'Weteringstraat 15B te Loon op Zand' in een vooroverleg gereageerd op de bereikbaarheid. Conform de brandweer vormt de bereikbaarheid van de beoogde woning aan de Weteringstraat 15B geen belemmering. Deze woning is gelegen direct tegenover het plangebied aan de Weteringstraat 17A. Op basis van bovenstaande wordt geen belemmering verwacht voor de bereikbaarheid van hulpdienstvoertuigen.

Tot slot zijn de woningen aan de Weteringstraat 16, 16a, 16b en 17 in 2019 gerealiseerd en is in 2021 het bestemmingsplan voor de nieuwe woning Weteringstraat 15B vastgesteld. Het smalle karakter van de straat heeft in het recente verleden geen belemmering gevormd voor deze woningbouwontwikkelingen. Verwacht wordt dat de beoogde herontwikkeling derhalve geen verdere significante verslechtering van de verkeerssituatie en verkeersveiligheid vormt.

5.1.2.e

Passeermogelijkheden Weteringstraat

5. Conclusie

Ten behoeve van de vastgoedherontwikkeling aan de Weteringstraat 17A te Loon op Zand is voorliggend verkeersonderzoek opgesteld. Binnen de voormalige archiefopslag worden acht rijwoningen gerealiseerd. Voorliggend verkeersonderzoek concretiseert de veranderende verkeerssituatie en beoordeelt of dit leidt tot een verkeersproblematiek.

Om dit te bepalen is onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie van drie verschillende situaties:

- De vergunde situatie: de archiefopslag, bestaande- en vergunde woningen, bevoorrading cafetaria Kloosterstraat 25 en bedrijfsbestemming Weteringstraat 20.
- De feitelijke situatie: de maatschappelijk-culturele werkplaats, bestaande- en vergunde woningen, bevoorrading cafetaria Kloosterstraat 25 en bedrijfsbestemming Weteringstraat 20.
- De toekomstige situatie: de beoogde woningbouw, bestaande- en vergunde woningen, bevoorrading cafetaria Kloosterstraat 25 en bedrijfsbestemming Weteringstraat 20.

De verschillende verkeersgeneraties zijn met elkaar vergeleken middels een verschilberekening. Uit de verschilberekening blijkt dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie beperkt toeneemt ten opzichte van de vergunde situatie. Ten opzichte van de feitelijke situatie is sprake van een afname van verkeer.

In een beschouwing is de verkeersintensiteit, verkeersveiligheid en het wegprofiel onderzocht.

Uit het onderzoek blijkt met de ontwikkeling van acht kleinschalige rijwoningen de verkeersintensiteit niet onevenredig toeneemt ter hoogte van de directe ontsluitingsweg en de gebiedsontsluitingswegen.

De verkeersveiligheid van de Weteringstraat is gebaseerd op het karakter van de straat, de toekomstige verkeersgeneratie en de geregistreerde ongelukken uit het verleden. Ter hoogte van de Weteringstraat wordt langzaam gereden en zijn er geen recente ongelukken geregistreerd. Ook is sprake van een beperkte verkeerstoename ten opzichte van de vergunde situatie en een afname ten opzichte van de feitelijke situatie. De verkeersveiligheid komt niet in het geding.

Als laatste, het (gedeeltelijk) smalle wegprofiel van de Weteringstraat vormt geen belemmering. De wegbreedte is voldoende breed voor een eenrichtingsstraat en voldoende toegankelijk voor personenauto's, vrachtverkeer en hulpverleningsvoertuigen. De Weteringstraat biedt drie mogelijkheden waar voertuigen elkaar kunnen passeren. Daarbij wordt eveneens een extra volwaardige keermogelijkheid gerealiseerd.

Geconcludeerd kan worden dat de wijzigende verkeerssituatie als gevolg van de woningbouwontwikkeling ter hoogte van de Weteringstraat 17A geen onevenredige hinder ondervindt.



BIJLAGEN BIJ HET VERKEERSONDERZOEK



BIJLAGE 1 UITSPRAAK RAAD VAN STATE

Uitspraak 202102215/1/R2

ECLI:

ECLI:NL:RVS:2024:766

Datum uitspraak:

20 februari 2024

Inhoudsindicatie:

Het beroep richt zich tegen het besluit van de raad van de gemeente Loon op Zand van 11 februari 2021, waarbij het bestemmingsplan "Weteringstraat 15B te Loon op Zand" is vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om een vrijstaande woning te bouwen op het perceel Weteringstraat 15b in Loon op Zand. Stichting het Uilennest is gevestigd in het bedrijfspand ten noorden van het plangebied, aan de Weteringstraat 17a. De Stichting betoogt dat het bestemmingsplan de verkeersveiligheid in de Weteringstraat aantast vanwege een toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan.

eerste aanleg- enkelvoudig

mondelinge uitspraak

ro- noord-brabant

Volledige tekst

202102215/1/R2.

Datum uitspraak: 20 februari 2024

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

PROCES-VERBAAL van de mondelinge uitspraak (artikel 8:67 van de Algemene wet bestuursrecht) in het geding tussen:

Stichting het Uilennest, gevestigd te Loon op Zand,
appellante,

en

de raad van de gemeente Loon op Zand,
verweerder.

Openbare zitting gehouden op 20 februari 2024 om 09:00 uur.

Tegenwoordig:

Staatsraad ^{5.1.2.e} voorzitter

griffier: ^{5.1.2.e}

jurist: ^{5.1.2.e}

De volgende partij heeft deelgenomen:

De raad van de gemeente Loon op Zand, vertegenwoordigd door

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Het beroep richt zich tegen het besluit van de raad van 11 februari 2021, waarbij het bestemmingsplan "Weteringstraat 15B te Loon op Zand" is vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om een vrijstaande woning te bouwen op het perceel Weteringstraat 15b in Loon op Zand.

De Afdeling verklaart het beroep ongegrond.

Redenen voor dit oordeel:

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Volgens artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet blijft het oude recht van toepassing op een beroep tegen een bestemmingsplan waarvan het ontwerp vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage lag. Het ontwerpplan is op 30 april 2020 ter inzage gelegd, zodat op dit beroep het oude recht, inclusief de Wet ruimtelijke ordening, van toepassing blijft.
2. Stichting het Uilennest is gevestigd in het bedrijfspand ten noorden van het plangebied, aan de Weteringstraat 17a. De Stichting betoogt dat het bestemmingsplan de verkeersveiligheid in de Weteringstraat aantast vanwege een toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan.
3. De Afdeling stelt vast dat het bestemmingsplan het mogelijk maakt om op eigen terrein te parkeren. De raad heeft toegelicht dat de beoogde woning op het perceel niet zorgt voor een substantiële toename van het aantal verkeersbewegingen in de Weteringstraat. Hoewel de Afdeling zich kan voorstellen dat het gezien een breedte van de Weteringstraat van ongeveer drie meter voor automobilisten soms lastig is om elkaar te passeren, is zij van oordeel dat de raad zich gelet op het geringe aantal extra verkeersbewegingen als gevolg van de bouw van één woning op het standpunt heeft mogen stellen dat het plan niet leidt tot een aantasting van de verkeersveiligheid in de Weteringstraat. Wat Stichting het Uilennest voor het overige naar voren heeft gebracht geeft de Afdeling geen aanleiding om tot een andere uitkomst te komen.
4. De raad hoeft geen proceskosten te vergoeden.

w.g. Minderhoud

lid van de enkelvoudige kamer

5.1.2.e

griffier

723-1075

Wijzigingen verkeersonderzoek

Verkeersonderzoek	• 1. Aanleiding: De opsomming van de drie situaties is uitgebreid naar alle juiste verkeersaantrekkende functies (P4); • Hierbij zijn ook de vergunde woning (15B), bedrijfsfunctie Weteringstraat 20 en de bevoorrading cafetaria opgenomen (P4); • 2. Weteringstraat Ten aanzien van de opmerkingen van de omwonenden is een korte introductie geschreven over de Weteringstraat (P5); • 3. Bepaling verkeersgeneratie: • De tabellen zijn aangepast naar twee meetobjecten: het plangebied én de Weteringstraat (P6-11); • 4. Beschouwing verkeersgeneratie: Omwonenden gaven aan de maatstaaf per etmaal te kiezen boven de verkeersdruk in de spitsperioden. De verkeersgeneratie per uur in het etmaal is als zinssnede opgenomen (P12); • Er is opgenomen dat sprake is van de aanleg van een extra keermogelijkheid (P14); • Op basis van het ‘standaard advies’ en de reactie op het bestemmingsplan ‘Weteringstraat 15’ van de brandweer Midden- en West- Brabant is opgesomd waardoor de Weteringstraat toegankelijk is voor hulpdienstverleningsvoertuigen (P15); • Een uitspraak van de Raad van State is tekstueel (en als bijlage) opgenomen, waarbij beroep was ingediend tegen het bestemmingsplan ‘Weteringstraat 15B’ inzake de verkeersveiligheid (P13).
-------------------	--