

Behoort bij
Besluit verleende vergunning

Datum besluit : 6 mei 2026

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.



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