gemeente Loon op Zand

WIJZIGING TAM-OMGEVINGSPLAN HOOFDSTUK 22B HOOFDSTRAAT-SCHOTSESTRAAT, KAATSHEUVEL

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN WIJZIGINGEN

Vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand op 6 januari 2026.

NL.IMRO.0809.HerenvanhetAmbacht-ON01

1. INLEIDING

Het gebied tussen de Hoofdstraat en de Schotsestraat in Kaatsheuvel wordt getransformeerd naar een nieuw woongebied, genaamd "De Heren van het Ambacht". Op het moment staan hier diverse (bedrijfs)loodsen met een verouderde uitstraling. Ook is hier een autobedrijf/garage en een autowascenter gevestigd. De Bunte Vastgoed wil hier 118 woningen realiseren voor zowel starters, gezinnen als senioren, waarvan 70% in het betaalbare segment. Daarnaast worden er 5 commerciële ruimtes gerealiseerd met een totaaloppervlak van circa 880 m2. Dit wordt mogelijk gemaakt met een wijziging van het TAM-omgevingsplan. Het ontwerp van het TAM-Omgevingsplan lag ter inzage van donderdag 13 november 2025 tot en met woensdag 24 december 2025.

2. ZIENSWIJZEN

2.1.1 Ontvangen zienswijzen

Van de volgende (rechts)personen zijn zienswijzen ontvangen:

Naam en adres	**Datum ontvangst**
Namens Maatschap Vastgoed Beleggingsfonds, Kaatsheuvel (*hierna:* indiener 1)	Gedateerd op 1 december 2025, ingekomen op 2 december 2025
Omwonende (*hierna*: indiener 2)	Gedateerd op 24 december 2025, ingekomen op 24 december 2025

De zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen. De zienswijzen worden daarom inhoudelijk wel behandeld.

2.1.2 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

In de tabel hieronder staat een samenvatting van de zienswijzen en onze reactie hierop. Vervolgens geven we de conclusie en de eventuele gevolgen voor het TAM-Omgevingsplan aan.

Indiener 1

Nr.	***Samenvatting***	***Reactie***
1.	Indiener is van mening dat met de ontsluiting van het nieuwbouwplan kortzichtig wordt omgegaan en aan de verkeersveiligheid onvoldoende aandacht is geschonken. Het is volgens de indiener raadzamer om het verkeer weg van het centrum richting de Schotsestraat te laten verlopen en niet via deze doorgang en daarmee de verkeersdruk op het centrum te verminderen en de verkeersveiligheid prioriteit te geven.	De huidige verkeerskundige onderbouwing, zoals opgenomen in hoofdstuk 5.5 van de motivering, toont aan dat de voorgestelde ontsluiting verkeersveilig en ruim voldoende is. Daarbij is nadrukkelijk rekening gehouden met de wens om onnodige verkeersdruk in het centrum te voorkomen. Om die reden is de Schotsestraat als hoofdontsluiting ingericht, zodat het merendeel van het verkeer juist buiten het centrum wordt afgewikkeld.
2	**Onvoldoende breedte van de doorgang** De indiener stelt dat de in het TAM-omgevingsplan opgenomen breedte van circa 4,50 meter tussen de zijgevel van de appartementen en de trottoirband aan de zijde van Hoofdstraat 97 onjuist is. Volgens de indiener bedraagt deze ruimte maximaal 3,50 meter op basis van de huidige situatie ter plaatse.	**Onvoldoende breedte van de doorgang** In tegenstelling tot wat in de zienswijze wordt gesteld, bedraagt de beschikbare ruimte van de uitrit circa 4,50 meter tussen de zijgevel van de appartementen en de trottoirband aan de zijde van Hoofdstraat 97, oplopend tot circa 5,30 meter tussen de zijgevels elders in de doorgang. Wij constateren dat op het smalste deel van de uitrit, meer specifiek bij het muurtje aan het einde van het eigen parkeerterrein van het appartementencomplex en dus niet ter plaatse van de zijgevel van het complex, een breedte van 3,90 meter wordt gemeten. Deze maatvoering is gebaseerd op actuele inmetingen. Daarmee is de veronderstelling dat de doorgang tussen de zijgevel van de appartementen en de trottoirband aan de zijde van de Hoofdstraat 97 slechts 3,50 meter breed zou zijn feitelijk onjuist. Het aantal parkeerplaatsen (47) ligt onder de CROW-grens (ASVV) waar tweerichtingspassage verplicht wordt. De CROW-richtlijnen geven aan dat bij minder dan 50 parkeerplaatsen géén eis geldt voor gelijktijdig op- en afrijden (ASSV 10.8.2). De rijbaanbreedte ter hoogte van de uitrit dient minimaal 2,30 meter te bedragen (ASSV 15.1.9). Alle gemeten

		maatvoeringen voldoen aan de geldende CROW-normen (ASSV).
3	**Risico op verkeersopstoppingen bij kruisende bewegingen** De indiener vreest dat de smalle doorgang van circa 50 meter lang, waarin passeren niet mogelijk is, tot blokkades zal leiden. Als er een voertuig uit de doorgang komt en richting Jan de Rooijstraat wil rijden terwijl tegelijkertijd een voertuig vanuit de Jan de Rooijstraat de inrit wil inrijden, zou volgens de indiener de gehele doorgang geblokkeerd raken, wat leidt tot stremminge	**Risico op verkeersopstoppingen bij kruisende bewegingen** Uit de verkeerskundige berekeningen blijkt dat de verkeersintensiteit op de doorgang (zuidwestelijke ontsluiting) zeer laag is. In het drukste uur is dit slechts 28,2 voertuigen de uitrit gebruiken, gemiddeld is dat ongeveer één voertuig per twee minuten. De doorgang is bovendien circa 50 meter lang en volledig recht, waardoor over de gehele lengte vrij zicht bestaat. Weggebruikers kunnen daardoor al bij het benaderen van de doorgang zien of een tegenligger aanwezig is en hierop anticiperen door kort te wachten. De verkeersadviseur bevestigd dat de kans op gelijktijdige voertuigen aan beide zijden van de doorgang klein is en dat de smalle- in en uitrit daarmee verkeerskundig toereikend is. Omdat de ontsluiting uitsluitend de 30 sociale huurwoningen bedient, blijft de totale verkeersgeneratie beperkt en heeft incidentele wachttijd geen invloed op de doorstroming op de Jan de Rooijstraat of het overige wegennet. Op basis van deze uitgangspunten wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een reëel risico op verkeersonveilige situaties.
4	**Verkeersveiligheid en verantwoordelijkheid van de gemeente** Indiener stelt dat de voorgestelde opzet van de ontsluiting in het TAM-omgevingsplan de veiligheid in gevaar brengt. Daarbij wordt benadrukt dat de gemeente Loon op Zand volgens de indiener verantwoordelijk en aansprakelijk is voor eventuele verkeersonveilige situaties.	**Verkeersveiligheid en verantwoordelijkheid van de gemeente** De verkeerskundige onderbouwing laat zien dat de voorgestelde inrichting van de ontsluiting voldoet aan de geldende richtlijnen en gebruiksnormen, waaronder de CROW-kencijfers. Er is geen sprake van een verkeersonveilige situatie, juist omdat de verkeersintensiteiten zeer laag zijn en het zicht over de doorgang volledig vrij is over de volledige lengte van 50 meter.

		De gemeente handelt hiermee conform haar zorgplicht voor een veilige verkeerssituatie. Op basis van de beschikbare onderzoeken en richtlijnen bestaat daarom geen aanleiding om het plan aan te passen.
5	**Bereikbaarheid en functioneren bij evenementen in het centrum** De indiener wijst op het gebruik van dit deel van de Hoofdstraat tijdens evenementen, zoals de weekmarkt en het Pleinfestival. Tijdens deze activiteiten wordt dit straatdeel afgesloten en zou de doorgang naar de parkeervoorzieningen vanuit de Hoofdstraat volledig geblokkeerd zijn. De indiener vraagt daarom of de doorgang tijdens deze momenten wordt afgesloten of dat evenementen worden verplaatst naar een andere locatie.	**Bereikbaarheid en functioneren bij evenementen in het centrum** Evenementen op de Hoofdstraat vormen geen belemmering voor de voorgestelde ontsluiting. Zoals in de huidige situatie gebruikelijk is, kunnen bepaalde straatdelen tijdens de weekmarkt of Pleinfestival tijdelijk worden afgesloten. Dit geldt ook voor de toekomstige situatie. Indien nodig kan de doorgang aan de Hoofdstraat tijdelijk worden afgesloten zonder dat dit leidt tot bereikbaarheidsproblemen voor het plangebied. De hoofdontsluiting van het gebied vindt immers plaats via de Schotsestraat. Deze route is volledig onafhankelijk van de Hoofdstraat en blijft ook tijdens evenementen vrij toegankelijk. De ontsluiting aan de Hoofdstraat heeft slechts een secundaire functie en bedient de 30 sociale huurappartementen. De bereikbaarheid blijft daarom ook bij tijdelijke afsluiting gegarandeerd. Evenementen worden bovendien altijd afgestemd met hulpdiensten en verkeerscoördinatie, zodat de bereikbaarheid voor calamiteiten te allen tijde is geborgd.

Indiener 2

Nr.	***Samenvatting***	***Reactie***
1.	De woning en tuin van de indiener grenzen direct aan het plangebied. Uit metingen van de initiatiefnemer blijkt dat de tuin van de indiener lager ligt dan het maaiveldniveau dat door ophoging van het plangebied wordt gerealiseerd. De voorgenomen ophoging heeft directe	De initiatiefnemer heeft reeds laten onderzoeken hoe de bestaande situatie zich verhoudt tot de voorgenomen ontwikkeling. In dat kader is een inmeting uitgevoerd van de maaiveldhoogtes in en rondom het plangebied. Uit deze inmeting blijkt dat langs de perceelgrens sprake is van een bestaand hoogteverschil en dat

	gevolgen voor het perceel van de indiener en leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. In het verleden heeft de indiener op zijn perceel al wateroverlast ervaren. De ophoging van het aangrenzende terrein vergroot het risico op wateroverlast door afstromend hemelwater aanzienlijk en kan ertoe leiden dat zijn tuin feitelijk lager komt te liggen ten opzichte van het nieuwe maaiveld. Langs de perceelgrens bevindt zich een bestaande heg die onderdeel uitmaakt van de erfafscheiding en bijdraagt aan privacy en groen. De geplande ophoging brengt het risico met zich mee dat deze heg wordt beschadigd of niet behouden kan blijven, bijvoorbeeld door wortelschade of een veranderde waterhuishouding. In het ontwerp-omgevingsplan zijn hiervoor geen beschermende maatregelen opgenomen. In het ontwerp-omgevingsplan wordt volgens de indiener onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe wordt omgegaan met maaiveldhoogtes en hoogteverschillen ten opzichte van aangrenzende percelen. Ook ontbreken concrete en juridisch geborgde maatregelen, zoals een grondkering en voorzieningen voor een goede waterafvoer, om nadelige gevolgen voor het perceel van de indiener te voorkomen.	het maaiveld van het perceel van de indiener op onderdelen lager ligt ten opzichte van de omliggende gronden. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat de resultaten van deze inmeting worden betrokken bij de verdere uitwerking van het plan. Daarbij zal advies worden ingewonnen bij een civieltechnisch bureau over de wijze waarop wordt omgegaan met maaiveldhoogtes, hoogteverschillen en de waterhuishouding. Deze nadere uitwerking vindt plaats in een latere fase van het proces, wanneer ook de peilhoogtes van de nieuwe bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte bekend zijn. Het uitgangspunt daarbij is dat in de verdere planuitwerking wordt toegewerkt naar een passende oplossing voor de situatie ter plaatse, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van zowel de initiatiefnemer als de aangrenzende percelen. Eventuele maatregelen, zoals voorzieningen om afstroming van hemelwater te voorkomen, het opvangen van hoogteverschillen of het beschermen van de bestaande erfafscheiding, worden in deze fase nader bepaald. Het uitgangspunt is dat geen onevenredige nadelige gevolgen voor aangrenzende percelen ontstaan als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De initiatiefnemer heeft zich op basis van bovenstaande bereid verklaard in samenspraak met de indiener tot een voor beide partijen passende oplossing te komen. Er bestaat geen aanleiding om het TAM-omgevingsplan aan te passen.

Conclusie

Op basis van de ingediende zienswijzen, de beantwoording daarvan en de onderliggende onderzoeken kan worden geconcludeerd dat het plan **‘Hoofdstraat-Schotsestraat, Kaatsheuvel’** voldoet aan de geldende beleidskaders, normen en randvoorwaarden. De aangevoerde zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-omgevingsplan.

Gevolgen voor het TAM-Omgevingsplan

De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassingen van het TAM-Omgevingsplan.

3. AMBTSHALVE AANPASSINGEN

Niet van toepassing.