

Zienswijzennota 'Van Brakelterrein, Vreelandseweg'

Gemeente Hilversum

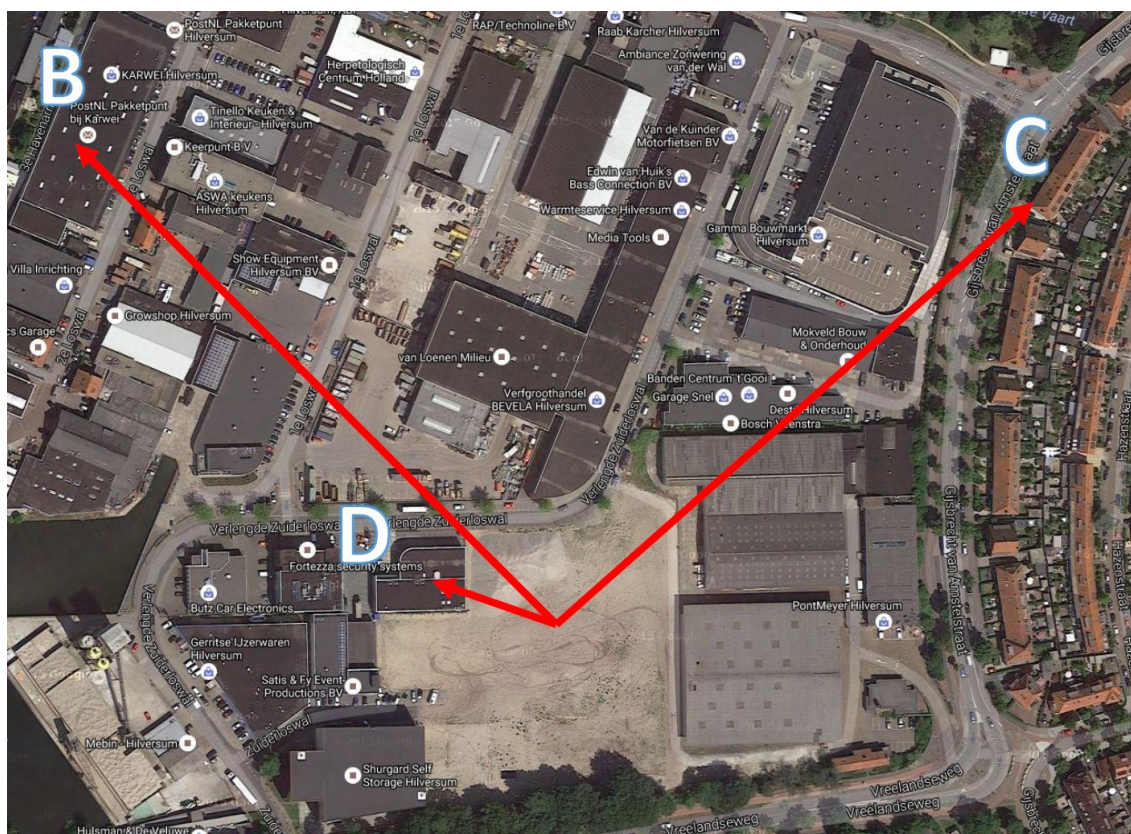
Afdeling Beleidsontwikkeling

september 2016

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen behorende bij het ontwerpwijzigingsplan en ontwerpbesluit omgevingsvergunning 'Vreelandseweg, Van Brakelterrein'.

Het ontwerpwijzigingsplan 'Vreelandseweg, Van Brakelterrein' heeft, gezamenlijk met het ontwerpbesluit omgevingsvergunning, vanaf 8 april 2016 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tot en met 19 mei 2016 konden zienswijzen worden ingediend. Gedurende deze periode zijn 4 zienswijzen ingediend.

Datum	Indiener
18 mei 2016	A. Provincie Noord-Holland
18 mei 2016	B. Goedhart Bouwmarkt Hilversum B.V.
10 mei 2016	C. W.E. Van Schaik en E. van Schaik-Smaal
04 mei 2016	D. JEJE Product V.O.F.



Locatie van indieners zienswijze B, C en D ten opzichte van de planlocatie

Opbouw nota

In deze Nota is de gemeentelijke reactie ten aanzien van de ingediende zienswijzen opgenomen. De ingekomen reacties zijn per indiener samengevat en beoordeeld. Daarbij is bovenstaande volgorde aangehouden. Per zienswijze wordt aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft om de ontwerpbesluiten te wijzigen. Niet altijd wordt letterlijk geciteerd uit de

ontvangen reactie, maar wordt volstaan met een beknopte samenvatting van de relevante kern van de opmerkingen die de indiener over een bepaald onderwerp kenbaar heeft gemaakt. Dit betekent uiteraard niet dat de onderdelen van de reacties, die niet nadrukkelijk zijn vermeld, niet in de beoordeling zijn betrokken. Bij de uiteindelijke beoordeling is de volledige reactie betrokken. Per reactie zijn de beoordeling en afweging door alsmede de opvatting c.q. het standpunt van het college van burgemeester en wethouders weergegeven.

Tevens zal in deze Nota de ambtshalve wijzigingen in de ontwerpbesluiten worden toegelicht.

A. Provincie Noord-Holland

1. De provincie voert aan dat het wijzigingsplan in strijd is met artikel 5 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) aangezien een advies van de Regionale Adviescommissie (RAC) ontbreekt. Tevens is er geen actuele toelichting waaruit blijkt dat de bestaande detailhandelsstructuur niet ontwricht raakt.

Op grond van artikel 5 lid 3 van de PRV kan een wijzigingsplan voorzien in nieuwe volumineuze detailhandel indien deze in winkelgebieden uit een oogpunt van hinder, veiligheid of verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar is. Dat de beoogde detailhandel niet inpasbaar is in winkelgebieden staat niet ter discussie. Aangezien het wijzigingsplan voorziet in volumineuze detailhandel met een totaal winkelvloeroppervlak van meer dan 1.500 m², dient op grond van dit artikel tevens aangetoond te worden dat de ontwikkeling niet leidt tot ernstige verstoring of duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur, en dient de regionale adviescommissie hierover een advies te hebben uitgebracht.

Naar aanleiding van deze zienswijze is aan BRO verzocht te onderzoeken of er een actuele regionale behoefte bestaat aan de ontwikkeling waarin het wijzigingsplan voorziet en of deze ontwikkeling leidt tot ernstige verstoring of duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur. Uit het rapport 'Hilversum, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse PDV-ontwikkeling van Brakelsterrein' d.d. 10 juni 2016 (zie bijlage 1) volgt dat de ontwikkeling niet zal leiden tot een ernstige verstoring of duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur. Op basis van de kwantitatief berekende marktruimte en de verschuivingen in de koopstromen als gevolg van de ontwikkeling wordt geconcludeerd dat het lokale en regionale omzeteffect zeer beperkt zal zijn en dat het onwaarschijnlijk is dat er bestaande zaken in het verzorgingsgebied of daarbuiten door de ontwikkeling zullen verdwijnen.

Naar aanleiding van deze zienswijze is aan de RAC (Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid) om een advies als bedoeld in artikel 5 lid 3 van de PRV gevraagd. De Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid heeft dit advies op 14 juli 2016 naar het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland gestuurd. De commissie is

van mening dat er voldoende is aangetoond dat er een actuele behoefte is aan de ontwikkeling. De commissie adviseert positief over de uitbreiding van 9.000 m² bvo PDV op het Havenkwartier onder voorwaarde dat de achter te laten locatie van de Leen Bakker de winkelbestemming verliest.

Ten aanzien van de voorwaarde in het RAC-advies heeft nader overleg met de provincie plaatsgevonden. Hierbij is informatie overlegd met betrekking tot de transformatie-plannen ten aanzien van de Leen Bakker-locatie aan de Korte Noorderweg 45. Toegezegd is de provincie op de hoogte te houden van de ontwikkelingen hierover. Op grond van deze informatie heeft de provincie aangegeven dat er voldoende aan de voorwaarde van het RAC-advies tegemoet is gekomen.

Met de aanvullende motivering dat de ontwikkeling niet zal leiden tot een ernstige verstoring of duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur, het verkrijgen van het positieve RAC-advies en de afstemming hierover met de provincie is het wijzigingsplan in overeenstemming met de PRV.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding de toelichting bij het wijzigingsplan aan te passen. De toelichting zal worden aangevuld op basis van het rapport 'Hilversum, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse PDV-ontwikkeling van Brakelsterrein'. Het rapport en het RAC-advies zullen tevens als bijlage aan de plantoelichting worden toegevoegd.

B. Goedhart Bouwmarkt Hilversum B.V.

De zienswijze van Goedhart Bouwmarkt Hilversum B.V. (hierna: "Goedhart") is gericht tegen zowel het ontwerp wijzigingsplan, als het ontwerpbesluit omgevingsvergunning.

Ontwerpbesluit omgevingsvergunning

1. *Goedhart voert aan dat niet wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm.*

In artikel 7.2.1 aanhef en onder a van het wijzigingsplan is vastgelegd dat ten behoeve van het parkeren van auto's voldaan moet worden aan de parkeernormen zoals die in bijlage bij de planregels zijn vastgelegd. Dit betreft de 'Beleidsregels parkeernormen Hilversum 2009'. Op grond van dit beleid geldt voor een bouwmarkt een parkeernorm van 2,45 pp per 100 m² bvo. Voor meubelzaken (en showrooms) geldt een parkeernorm van 1,3 pp per 100 m² bvo. De berekening van het aantal parkeerplaatsen is weergegeven op de 'Situatietekening nieuwe toestand Gebouw 1 + 2, datum 8-1-2015', zie onderstaand een kaartfragment.

PARKEERVAKKEN						
Gebouw 1:	Praxis					
	Begane grond	4098 m2	2,45 ppl/100m2 BVO=	100,4 ppl		
	1e verdieping	120,7 m2	2,45 ppl/100m2 BVO=	2,9 ppl	=	103,3 ppl
	Leen Bakker					
	Begane grond	1293,3 m2	2,45 ppl/100m2 BVO=	31,7 ppl		
	1e verdieping	1354,4 m2	1,3 ppl/100m2 BVO=	17,6 ppl	=	49,3 ppl +
Gebouw 2:	Kwantum					
	Begane grond	1049,2 m2	2,45 ppl/100m2 BVO=	25,7 ppl		
	1e verdieping	1012,7 m2	1,3 ppl/100m2 BVO=	13,2 ppl	=	38,9 ppl +
	Minimaal benodigd					191,5 ppl = 192 ppl
	parkeervak					189
	parkeervak MIVA					4 +
					Aanwezig:	193

Kaartfragment 'Situatietekening nieuwe toestand Gebouw 1 + 2, datum 8-1-2015'

Zoals daar valt af te lezen is voor de Praxis de parkeernorm voor bouwmarkten aangehouden, zijnde 2,45 pp / 100 m² bvo, resulterend in een parkeerbehoefte van 103,3 parkeerplaatsen (aantal m² bvo bedraagt 4.218,7).

Voor de berekening inzake Leen Bakker en Kwantum is uitgegaan van een parkeernorm van 2,45 pp / 100 m² bvo (= bouwmarkt) voor de begane grond en 1,3 pp / 100 m² bvo (= showroom) voor de verdieping.

Dit resulteert in:

begane grond 2.342,5 m² bvo gehanteerde norm 2,45 pp / 100 m² bvo aantal = 57,4

verdieping 2.367,1 m² bvo gehanteerde norm 1,30 pp / 100 m² bvo aantal = 30,8

In totaal voor Leen Bakker en Kwantum dus 88,2 plus de reeds eerder genoemde 103,3 voor de Praxis = 191,5 = 192 parkeerplaatsen.

De nieuwere parkeerkencijfers van het CROW (2012) bieden een beter inzicht dan de algemener opgestelde parkeernormen 2009 van de gemeente. Op grond van deze cijfers vallen Leen Bakker en Kwantum vallen volgens Publicatie 317 van het CROW in de categorie 'woonwarenhuis/woonwinkel'. Uitgaande van 'matig stedelijk gebied' en 'rest bebouwde kom' geldt dan een parkeernorm van 1,6 - 2,1 (normen voor sterk stedelijk gebied zijn lager). Het totale aantal m² voor Leen Bakker en Kwantum bedraagt 4.709,6. Uitgaande van de gemiddelde norm (1,85 pp / 100 m² bvo) zijn dan 87,1 parkeerplaatsen nodig. In totaal dus 103,3 + 87,1 = 190,4 = 191 parkeerplaatsen. Het gemiddelde is nagenoeg gelijk aan het door het CROW gehanteerde parkeerkencijfer voor dit type detailhandel. Gelet op de parkeerkencijfers van het CROW zijn de gehanteerde parkeernormen reëel te noemen.

In totaal zullen 193 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Los van de gehanteerde norm is de conclusie dat er in ieder geval voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.

2. *Goedhart voert aan dat de voorwaarde met betrekking tot laden en lossen rechtsonzeker is. Voorts zou onvoldoende duidelijk zijn of het project, gelet op de voorwaarde met betrekking tot laden en lossen in de Natuurbeschermingswetvergunning uitvoerbaar is.*

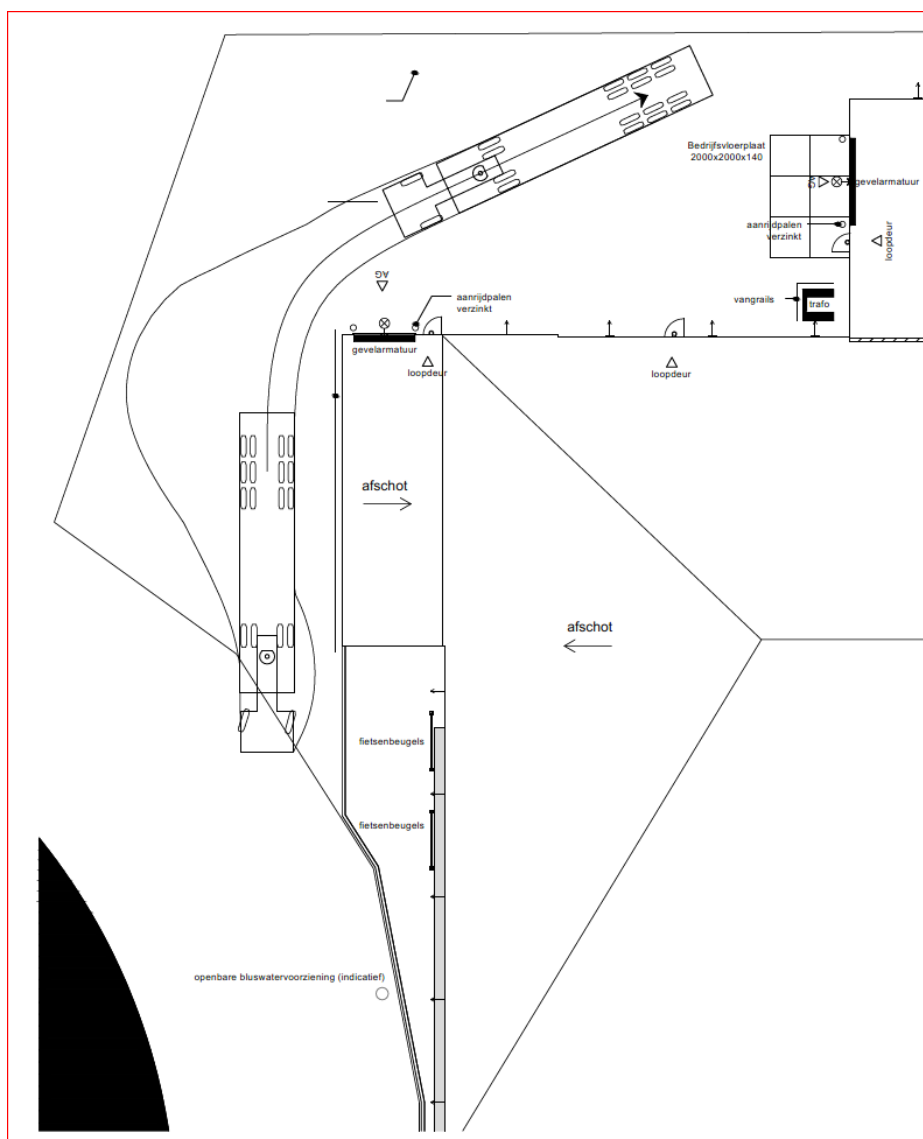
Bij nader inzien is geconstateerd dat de voorwaarden met betrekking tot laden en lossen niet aan de omgevingsvergunning kunnen en hoeven (te) worden verbonden. De voorwaarden worden in het definitieve besluit geschrapt. Het laden en lossen vindt geheel plaats op eigen terrein. De bevoorrading t.b.v. het grootste gebouw (t.b.v. de Leen Bakker en de Praxis) vindt plaats via de bocht van de Verlengde Zuiderloswal. Alleen de grotere vrachtwagens kunnen hier niet draaien op het terrein, zodat achteruit in- of uitgereden moet worden. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is dit acceptabel omdat het maar zal gaan om een beperkt aantal vrachtauto's per week; meer precies:

- Leen Bakker zal maximaal 3 x per week worden bevoorraad door een vrachtwagen (0,5/dag);
- Praxis wordt meerdere keren per dag bevoorraad waarvan 3 à 4 maal door een vrachtwagen (4/dag).

In totaal gaat het ter plaatse dus om 4,5 vrachtauto's per dag.

De Kwantum wordt 1 x per dag bevoorraad door een vrachtwagen. In totaliteit valt dit ruim binnen het uitgangspunt van maximaal 7 vrachtauto's per dag.

Het ontwerp heeft rekening gehouden met de draaicirkels van de grootste vrachtwagens. Het achteruit inparkeren zal niet tot een verkeersprobleem leiden (zie onderstaande afbeelding).



Draaicirkel grootste vrachtauto's ter plaatse bocht Verlengde Zuiderloswal

Ook de passage met betrekking tot Natuurbeschermingswet (inclusief voorschriften) zullen in het definitieve besluit in zijn geheel uit de omgevingsvergunning wordt geschrapt. Gebleken is namelijk dat het niet nodig is om de voorschriften die worden gesteld in de Natuurbeschermingswetvergunning eveneens op te nemen in de omgevingsvergunning.

Ten aanzien van de voorwaarde in de Natuurbeschermingswetvergunning op grond waarvan er maximaal 7 vrachtwagens per dag ter bevoorrading mogen komen gedurende 6 dagen in de week, 52 weken in het jaar, wordt ten eerste opgemerkt dat deze niet relevant is in het kader van het verlenen van de omgevingsvergunning. Aangezien de omgevingsvergunning in overeenstemming is met het wijzigingsplan, dient de omgevingsvergunning te worden verleend.

3. *Goedhart voert aan dat onvoldoende duidelijk is of het project, gelet op het feit dat nog nader bodemonderzoek moet worden uitgevoerd uitvoerbaar is.*

Ter plaatse van de voormalige Vreelandseweg 12-14 heeft reeds een bodemsanering plaatsgevonden. Op 11 mei 2016 is hierover door de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV) per brief bericht (zie bijlage 2). (Met ingang van 1 januari 2016 heeft de provincie Noord-Holland (o.a.) haar Wet bodembescherming/BUS taken uitbesteed aan de OFGV.)

Het bericht van 11 mei 2016 luidt als volgt:

“Conclusie: Uit het verslag blijkt dat de sanering conform het BUS-meldingsformulier van 19 november 2015 en de wijziging is uitgevoerd. De sanering voldoet dan ook aan de criteria van het BUS en de RUS. De bodem waar de sanering heeft plaatsgevonden is thans geschikt voor de functie bedrijfsterrein.

Besluit: 1. Ik stem in met het evaluatieverslag overeenkomstig artikel 4.2 van de RUS. Het verslag voldoet aan de eisen zoals gesteld in artikel 39b van de Wbb en van het BUS. De getroffen saneringsmaatregelen voldoen aan de eisen van de instemmingsbrief van 19 november 2015 met kenmerk 726065/726468. 2. Er is geen nazorgverplichting voor deze locatie.”

Voor de niet gesaneerde locaties in het plangebied is nog aanvullend onderzoek naar voormalige bedrijfsactiviteiten noodzakelijk. Naar verwachting levert dit geen belemmering op aangezien het grondwater al recent is bemonsterd en er op de overige gebieden al onderzoek en een sanering is uitgevoerd. Eventuele verontreinigingen op de verdachte deellocaties zullen beperkt van omvang zijn. In de omgevingsvergunning zal op dit punt de voorwaarde worden opgenomen dat het aanvullende onderzoek voor aanvang van de werkzaamheden op de betreffende locaties moet worden aangeleverd.

4. *Goedhart voert aan dat niet is aangetoond of de interne vluchtwegen van de verschillende detailhandelsvestigingen afgestemd zijn.*

In het externe veiligheidsrapport, dat als bijlage onderdeel is van het wijzigingsplan, is opgenomen (p. 11) dat ‘de interne vluchtwegen op externe veiligheid kunnen worden afgestemd door een externe veiligheidsparagraaf op te nemen in het ontruimingsplan van de verschillende detailhandelsvestigingen.’

Na vergunningverlening, maar vóór de ingebruikname van de panden, moet een gebruiksmelding worden gedaan. Een ontruimingsplan maakt onderdeel uit van deze melding. De beoordeling in het kader van de gebruiksmelding zal door de regionale brandweer plaatsvinden.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding de omgevingsvergunning aan te passen. In de overwegingen wordt duidelijkheid verschaft over de gehanteerde parkeernorm en aangegeven dat 193 parkeerplaatsen worden aangelegd en daarmee aan de geldende parkeernorm wordt voldaan. De voorwaarden met betrekking tot laden en lossen worden geschrapt evenals de passage met betrekking tot de Natuurbeschermingswet (inclusief voorschriften).

In de vergunning zal ten aanzien van het aspect bodem een voorwaarde worden opgenomen vanwege noodzakelijk aanvullend onderzoek.

Ontwerpwijzigingsplan

5. *Goedhart voert aan dat gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid leidt tot détournement de procedure en derhalve geen toepassing aan deze bevoegdheid had mogen worden gegeven.*

Vaststaat dat de wijzigingsbevoegdheid in artikel 6.5.2 van het wijzigingsplan 'Vreelandseweg' onherroepelijk is geworden met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 september 2013. Dit betekent dat burgemeester en wethouders bevoegd zijn om toepassing te geven aan deze wijzigingsbevoegdheid. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar het aspect 'Natuurbeschermingswet'. Uit deze onderzoeken blijkt dat dit aspect niet aan de vaststelling van het wijzigingsplan in de weg staat.

6. *Goedhart voert aan dat het wijzigingsplan niet uitvoerbaar is aangezien een deel van de gronden nog in eigendom is van de gemeente en tevens nog aanvullend onderzoek naar de bodemkwaliteit moet worden uitgevoerd.*

Het wijzigingsplan is uitvoerbaar. Vooropgesteld wordt dat het enkele feit dat een deel van de gronden in eigendom van de gemeente zou zijn, niet betekent dat sprake is van een evident privaatrechtelijke belemmering die aan de vaststelling van het wijzigingsplan in de weg staat. Bovendien is er tussen gemeente én COD overeenstemming ten aanzien van een erfpachtovereenkomst. Deze overeenkomst ligt momenteel bij de notaris om opgemaakt te worden voor ondertekening.

Voor wat het aspect bodem betreft wordt verwezen naar hetgeen hiervoor in onderdeel B.3. is gesteld.

7. *Goedhart voert aan dat niet aan de voorwaarden uit de wijzigingsbevoegdheid is voldaan.*

Er wordt aan de voorwaarden uit de wijzigingsbevoegdheid voldaan. Het wijzigingsplan tast de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet (onevenredig) aan. De omliggende gronden kunnen conform hun bestemming worden gebruikt. Goedhart stelt ook niet waarin deze beperking gelegen zou zijn. Uit de onderzoeken die aan het wijzigingsplan ten grondslag liggen, blijkt dat de met het wijzigingsplan gepaard gaande toename van het aantal verkeersbewegingen op een zorgvuldige wijze afgewikkeld kan worden. Aanpassing van de bestaande infrastructuur is niet vereist. Bovendien wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Op dit punt wordt verwezen naar hetgeen hiervoor in onderdeel B.1. is gesteld. Er is daarnaast voldoende mate ruimte binnen het plangebied voor bevoorrading en het laden en lossen van goederen ten behoeve van de aangevraagde bebouwing. Tevens is het plangebied bereikbaar door 2 toegangswegen wat voor een goede, veilige ontsluiting zorgt. De functies die volgens de bestemmingsomschrijving zijn toegestaan (artikel 3.1 van het wijzigingsplan) veroorzaken geen (onevenredige) hinder o.i.d. op de buiten de plangrenzen gelegen terreinen. Op grond van het bovenstaande is voldoende onderbouwd dat geen onevenredige aantasting plaats vindt van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

8. *Goedhart voert aan dat niet aan de verantwoordingsplicht in het kader van de ladder duurzame verstedelijking is voldaan.*

Zoals in onderdeel A.1 reeds is aangegeven, heeft BRO ten behoeve van het wijzigingsplan een onderzoek uitgevoerd naar onder meer de vraag of sprake is van een actuele regionale behoefte aan de stedelijke ontwikkeling waarin het wijzigingsplan voorziet. Uit het rapport 'Hilversum, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse PDV-ontwikkeling van Brakelterrein' d.d. 10 juni 2016 volgt dat er een actuele regionale behoefte aan de perifere detailhandel bestaat. Op basis van de berekende marktruimte en de verschuivingen in de koopstromen als gevolg van de ontwikkeling wordt voorts geconcludeerd dat het lokale en regionale omzeteffect zeer beperkt zal zijn en dat het onwaarschijnlijk is dat er bestaande zaken in het verzorgingsgebied of daarbuiten door de ontwikkeling zullen verdwijnen.

Ondanks dat primair wordt gesteld dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling omdat het wijzigingsplan niet voorziet in een uitbreiding van de maximaal toegelaten oppervlakte aan bedrijfsbebouwing, maar slechts sprake is van een functiewijziging van onbebouwde gronden, is in voornoemd rapport ook een laddertoets uitgevoerd. De conclusie luidt dat aan de ladder duurzame verstedelijking wordt voldaan.

Anders dan wordt gesteld is geen sprake van het opknippen van ontwikkelingen. Er zijn immers geen (concrete) verzoeken tot het herbestemmen van andere percelen binnen het gebied 'Vreelandseweg'.

9. *Goedhart voert aan dat het wijzigingsplan is strijd met de PRV en het regionaal beleid.*

Op dit punt wordt verwezen naar hetgeen hiervoor in onderdeel A.1. is gesteld. Dat ten aanzien van het plan aan het Havenkwartier in de Retailvisie Gooi en Vechtstreek uit 2012 ten onrechte wordt gesteld dat het plan reeds onherroepelijk is, betekent ten slotte niet dat het met dit beleid in strijd is.

10. Goedhart voert aan dat in de vormvrije mer-beoordeling en de natuurtoets ten onrechte wordt geconcludeerd dat geen vergunning op grond van artikel 16 van de Natuurbeschermingswet vereist is. Hierdoor zou het wijzigingsplan onzorgvuldig zijn voorbereid.

Op het natuurmonument Hoorneboegse heide is sprake van een zodanige geringe toename van de stikstofdepositie (0,1 mol/ha/jaar) dat geen sprake is van schade voor het natuurschoon of de wezenlijke kenmerken en de natuurwetenschappelijke betekenis van het natuurmonument. Het wijzigingsplan heeft geen negatief effect op het natuurmonument (noch op Natura 2000-gebieden). Deze conclusie wordt zowel in de vormvrije mer-beoordeling (pagina 7) als in de natuurtoets (bijlage 3 bij het wijzigingsplan, pagina 17) getrokken. Dezelfde conclusie wordt getrokken in de toelichting bij het wijzigingsplan (pagina 46 en pagina 50-51). Dit is in overeenstemming met de overwegingen van Gedeputeerde Staten bij de verleende Natuurbeschermingswetvergunning (pagina 9-10). Het feit dat na de vormvrije mer-beoordeling (d.d. 2 februari 2016) en de natuurtoets (d.d. 12 februari 2016) een Natuurbeschermingswetvergunning is verleend (d.d. 29 maart 2016), doet niets af aan de zorgvuldige voorbereiding van het wijzigingsplan. Op pagina 50 van de toelichting bij het wijzigingsplan wordt overwogen dat voor de effecten op het natuurmonument Hoorneboegse heide een Natuurbeschermingswetvergunning is aangevraagd en verleend. Hiermee is verzekerd dat het wijzigingsplan uitvoerbaar is en niet zorgt voor negatieve effecten op het natuurmonument. De Natuurbeschermingswetvergunning is verleend op grond van dezelfde depositieberekeningen en gegevens als op grond waarvan het wijzigingsplan (vormvrije mer-beoordeling, natuurtoets en toelichting) is voorbereid. Het feit dat eerder in de vormvrije mer-beoordeling en de natuurtoets staat vermeld dat geen Natuurbeschermingswetvergunning nodig was, op grond van dezelfde overwegingen als nadien de Natuurbeschermingswetvergunning is verleend (namelijk gezien de geringe effecten), maakt niet dat het wijzigingsplan onzorgvuldig zou zijn voorbereid.

11. Goedhart voert aan dat het wijzigingsplan op het punt van externe veiligheid onvoldoende is gemotiveerd.

Aan het wijzigingsplan ligt een onderzoek met betrekking tot externe veiligheid ten grondslag. In de toelichting van het wijzigingsplan wordt verwezen naar dit onderzoek dat als bijlage is aangehecht en zijn de conclusies uit dit onderzoek volledigheidshalve weergegeven. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid de uitvoerbaarheid niet in de weg staat. Goedhart toont niet aan dat deze conclusie onjuist is.

Specifiek ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico wordt opgemerkt dat in hoofdstuk 4 van het onderzoek alle voor de verantwoording van het groepsrisico relevante kwalitatieve elementen zijn beschouwd.

De externe veiligheidsrapportage is om commentaar voorgelegd aan de Veiligheidsregio. De opmerkingen van de Veiligheidsregio zijn doorgestuurd naar de EV deskundige van de Antea-groep. Het onderzoek is daar waar nodig aangepast en aangevuld. De aanpassingen ten aanzien van de gemaakte opmerkingen zijn op 22 augustus 2016 met vertegenwoordigers van de Veiligheidsregio (regionale brandweer) besproken en in orde bevonden. Daarmee is voldaan aan de verplichting tot het verantwoorden van het groepsrisico.

In de toelichting van het Wijzigingsplan wordt de verantwoording van het groepsrisico aangevuld, zie bijlage 3 bij deze nota.

Conclusie: De zienswijze geeft aanleiding de toelichting bij het wijzigingsplan aan te passen. De toelichting zal worden geactualiseerd op basis van het rapport 'Hilversum, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse PDV-ontwikkeling van Brakelterrein'. Voorts wordt de motivering dat wordt voldaan aan de wijzigingsvoorwaarden aangevuld. Dit geldt ook voor de verantwoording van het groepsrisico.

C. W.E. Van Schaik en E. van Schaik-Smaal

De zienswijzen van W.E. Van Schaik en E. van Schaik-Smaal (hierna: “*Van Schaik*”) heeft enkel betrekking op het ontwerpwijzigingsplan.

1. *Van Schaik voert aan dat het wijzigingsplan ten onrechte opslag van explosie- en brandgevaarlijke stoffen mogelijk maakt.*

Er moet op dit punt sprake zijn van een misverstand. In bestemmingsplan ‘Vreelandseweg’ was een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om o.a. de opslag van explosie- en brandgevaarlijke toe te staan. Deze bevoegdheid is door de Raad van State vernietigd omdat het bestemmingsplan op dit punt niet zorgvuldig was voorbereid. In het wijzigingsplan is de opslag van explosie- en brandgevaarlijke stoffen niet toegestaan.

2. *Van Schaik voert aan dat in de verkeersonderzoeken ten onrechte geen rekening is gehouden met andere voorgenomen ontwikkelingen, zoals een aanvraag voor het realiseren van een McDonald’s.*

Bij het verkeersonderzoek van Royal Haskoning DHV (kenmerk: INFRABC4154.106-N002D02, datum 23 december 2015) is gebruik gemaakt van een verkeersprognosemodel. In het verkeersprognosemodel worden zowel de huidige situatie, vastgestelde beleidsontwikkelingen (bouwplannen) en de autonome groei van het verkeer meegenomen. In het geval van de planvorming rondom McDonalds is er sprake van een omgevingsvergunningaanvraag waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden. Eventuele verkeersproblemen moeten in die planprocedure worden meegenomen en maken der halve geen onderdeel uit van de vergunningaanvragen voor het Van Brakelterrein.

3. *Van Schaik stelt een aantal eisen, namelijk:*
 - *beperking van de vestigingsmogelijkheden in de PDV-zone van bedrijven met gevaar voor de omgeving;*
 - *de PDV-zone niet in te passen vanwege o.a. de infrastructuur;*
 - *indien de PDV-zone er wel komt de infrastructuur significant verbeteren;*
 - *het groen aan de rand van het industrieterrein afdwingen.*

Het wijzigingsplan heeft alleen betrekking op de locatie van het voormalige Van Brakelterrein. Zoals bij C.1. is aangegeven is de opslag van explosie en brandgevaarlijke stoffen niet mogelijk. Daarnaast wordt verwezen naar de reactie onder C.2. Aanpassing van de infrastructuur is niet nodig voor de plannen.

Het groen langs het bedrijventerrein ter hoogte van de Vreelandseweg is geen onderdeel van het plangebied. De groenstrook is in eigendom van de gemeente. De gemeente heeft overigens geen plannen om de groenstrook te verwijderen o.i.d..

Er is geen aanleiding om de eisen over te nemen.

Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding om het wijzigingsplan aan te passen.

D. JEJE Product V.O.F.

1. JEJE voert aan dat niet aan de voorwaarden uit de wijzigingsbevoegdheid is voldaan. Volgens JEJE worden de gebruiksmogelijkheden van zijn perceel aangetast door de toenemende verkeersstromen na realisatie van het plan. JEJE wordt hierdoor verminderd bereikbaar. JEJE verwijst naar een onderzoek van Royal Haskoning uit mei 2015 en daarnaast de gemeentelijke 'Economische Visie 2007 – 2020' die aangeeft dat de verkeersaantrekkende werking van de winkels de bedrijfsvoering op het bedrijventerrein mogelijk wordt belemmerd en verdrongen

Het Royal Haskoning DHV onderzoek (28 mei 2015) ging nog uit van een ontwikkeling van 19.000 m² bvo perifere detailhandel. De plannen voor het Van Brakelterrein hebben evenwel betrekking op maximaal 9.000 m² bvo. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het verkeersonderzoek. (Royal Haskoning DHV (23 december 2015). Dit onderzoek is onderdeel van de onderbouwing van de plannen.

Het wijzigingsplan tast de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden niet (onevenredig) aan. De omliggende gronden kunnen conform hun bestemming worden gebruikt. Uit de onderzoeken die aan het wijzigingsplan ten grondslag liggen, blijkt bovendien dat de met het wijzigingsplan gepaard gaande toename van het aantal verkeersbewegingen op een zorgvuldige wijze afgewikkeld kan worden. Aanpassing van de bestaande infrastructuur is niet vereist. Bovendien wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein (zie de beantwoording bij onderdeel B.1).

Op dit punt wordt ten eerste verwezen naar hetgeen in onderdeel B.7. is gesteld. In aanvulling daarop wordt nog opgemerkt dat het enkele feit dat het aantal verkeersbewegingen toeneemt, niet betekent dat de gebruiksmogelijkheden van haar perceel (in onevenredige mate) worden aangetast. Van (onevenredige) aantasting is geen sprake. De toename van het aantal verkeersbewegingen kan immers op een zorgvuldige wijze afgewikkeld kan worden. Aanpassing van de bestaande infrastructuur is niet vereist.

2. Tevens voert JEJE aan dat er een nadelige invloed op de afwikkeling van het verkeer ontstaat. Op de Vreelandseweg is er een constante stroom van zowel gemotoriseerd verkeer als (brom)fietzers, welke gebruik maken van dezelfde verkeersruimte. Een verdere toename kan voor gevaarlijke situaties zorgen. De Verlengde Loswal is niet berekend op dergelijke verkeersstromen omdat het een smalle weg betreft. Daarnaast is maar beperkt een voetpad aanwezig. Dit komt de veiligheid voor fietsers en voetgangers niet ten goede. JEJE wijst op de Gebiedsvisie Havenkwartier, waarin aangegeven zou zijn dat realisering van een PDV-zone

waarschijnlijk zal leiden tot extra verkeersdruk die niet kan worden opgevangen door zonder extra verkeersmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een brug. Zonder extra maatregelen wordt niet voldaan aan de voorwaarde dat geen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling ontstaan.

Ten behoeve van het wijzigingsplan/omgevingsvergunningaanvraag zijn actuele onderzoeken gedaan waar uit blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen op een zorgvuldige wijze afgewikkeld kan worden. Aanpassing van de bestaande infrastructuur is niet vereist.

In het kader van het verkeersplan 'Integraal BereikbaarheidsPlan' (IBP) is onderzocht of een extra ontsluiting door middel van een brug over het Hilversums kanaal haalbaar was. Gebleken is dat niet het geval is. Uit verkeerstellingen en prognoses zijn er tot nu toe geen redenen om extra verkeersmaatregelen te treffen.

De verkeerssituatie in Hilversum wordt continu gemonitord, ook die van voetgangers en fietsers. Indien er aanleiding daartoe is zullen er aanvullende maatregelen getroffen worden.

3. *Door de situering van de laad-en losruimte op het terrein van Praxis en Leen Bakker zal de weg worden geblokkeerd met verkeersopstoppen tot gevolg.*

Het laden en lossen t.b.v. het grootste gebouw vindt plaats via de bocht van de Verlengde Zuiderloswal. Alleen de grotere vrachtwagens kunnen hier niet draaien op het terrein, zodat achteruit in- of uitgereden moet worden. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is dit acceptabel omdat het maar zal gaan om een beperkt aantal vrachtauto's per week. Het ontwerp heeft rekening gehouden met de draaicirkels van de grootste vrachtwagens. Verwezen wordt naar het antwoord onder B.2.

Bij nader inzien is geconstateerd dat de voorwaarden met betrekking tot laden en lossen niet aan de omgevingsvergunning kunnen worden verbonden. De voorwaarden worden in het definitieve besluit geschrapt.

4. *JEJE wijst op problemen bij de beleving van zeecontainers, wat enkele keren per maand voorkomt, ingeval van toenemende verkeersstromen. Voor de beleving wordt de weg bijna afgesloten vanwege de laad-en loswerkzaamheden van de leverancier.*

Het afsluiten van de weg door laad- en losbewegingen ten behoeve van uw bedrijf is niet toegestaan. Burgemeester en wethouders hoeven hiermee geen rekening te houden. De nieuw te vestigen bedrijven zullen niet laden en lossen op de openbare weg maar op hun eigen terrein.

5. *JEJE voert aan dat niet wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.*

Op dit punt wordt ten eerste verwezen naar hetgeen in onderdeel B.1. is gesteld. In aanvulling daarop wordt nog opgemerkt dat in de geldende parkeernormen de parkeerbehoefte van het personeel is verdisconteerd.

6. *JEJE voert aan dat de waarde van zijn pand zal dalen.*

Betwist wordt dat de waarde van het pand als gevolg van de ontwikkeling zal dalen. Voor zover dat wel het geval zou zijn, kunt u een verzoek om tegemoetkoming in de planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening indienen na het onherroepelijk worden van het wijzigingsplan.

Conclusie: De zienswijze geeft aanleiding de toelichting bij het wijzigingsplan aan te passen. De motivering dat wordt voldaan aan de wijzigingsvoorwaarden zal worden aangevuld.

E. Ambtshalve wijzigingen

Ontwerpbesluit omgevingsvergunning

De voorwaarden met betrekking tot laden en lossen worden geschrapt.

Toelichting Ontwerpwijzigingsplan

Het ontwerpwijzigingsplan wordt op enkele punten aangepast ter verbetering van het plan en te actualiseren als gevolg van tijdsverloop.

Bijlagen

Bijlage 1 BRO-rapport 'Hilversum, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse PDV-ontwikkeling van Brakelterrein' d.d. 10 juni 2016 (*separaat toegevoegd*)

Bijlage 2 Brief 11 mei 2016 Omgevingsdienst (*separaat toegevoegd*)

Bijlage 3 Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is verplicht voor zowel het LPG-tankstation aan de Zeverijnstraat 2, Brzo-inrichting T.D. Holdings als de provinciale weg N201. In het onderzoeksrapport zijn in hoofdstuk 4 elementen ter verantwoording van het groepsrisico aangedragen.

Op grond van deze elementen is het groepsrisico verantwoord.

In de rapportage is beschreven dat de ruimtelijke veiligheidsmaatregelen (i.c. vergroten afstand risicobron en de te ontwikkelen perifere detailhandelsvestigingen) in deze situatie niet realistisch zijn. De gemeente sluit zich bij deze conclusie aan. Bovendien is de bijdrage van de ontwikkeling aan het groepsrisico van de verschillende risicobronnen maar beperkt.

Met betrekking tot de mogelijkheid om bronmaatregelen te nemen t.a.v. de bevoorrading van LPG is in het EV-rapport gemotiveerd dat er maar beperkte veiligheidswinst is te behalen.

Aangezien met inachtneming van de (wettelijk niet verankerde) maatregelen uit het LPG-convenant de waarde van het groepsrisico zowel in de huidige als de toekomstige situaties onder de oriëntatiewaarde ligt, is ook hier het risico beperkt. De maatregelen uit het LPG-convenant (verbeterde vulslang en coating van de LPG-tankwagen) zijn niet wettelijk verankerd, maar worden wel (bijna overal) toegepast in de praktijk. De feitelijke veiligheidssituatie (en daarmee de hoogte van het groepsrisico) is daarom aanzienlijk gunstiger. Om deze reden worden geen bronmaatregelen genomen.

Ten aanzien van de zelfredzaamheid wordt aangesloten bij de conclusie van het EV rapport dat de incidentele aanwezigheid van beperkt zelfredzame personen mogelijk is, maar dat de zelfredzaamheid van de aanwezige personen over het algemeen voldoende zijn. Dit geldt ook voor de conclusie dat er voldoende vluchtwegen zijn.

Voor wat de bestrijdbaarheid betreft wordt opgemerkt dat de externe veiligheidsrapportage is besproken met de Brandweer Gooi en Vechtstreek. Ten aanzien van de bestrijdbaarheid zijn er geen aandachtspunten benoemd.

Vanwege de zeer beperkte externe veiligheidsrisico's als gevolg van de plannen acht de gemeente de toename van het groepsrisico aanvaardbaar.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.