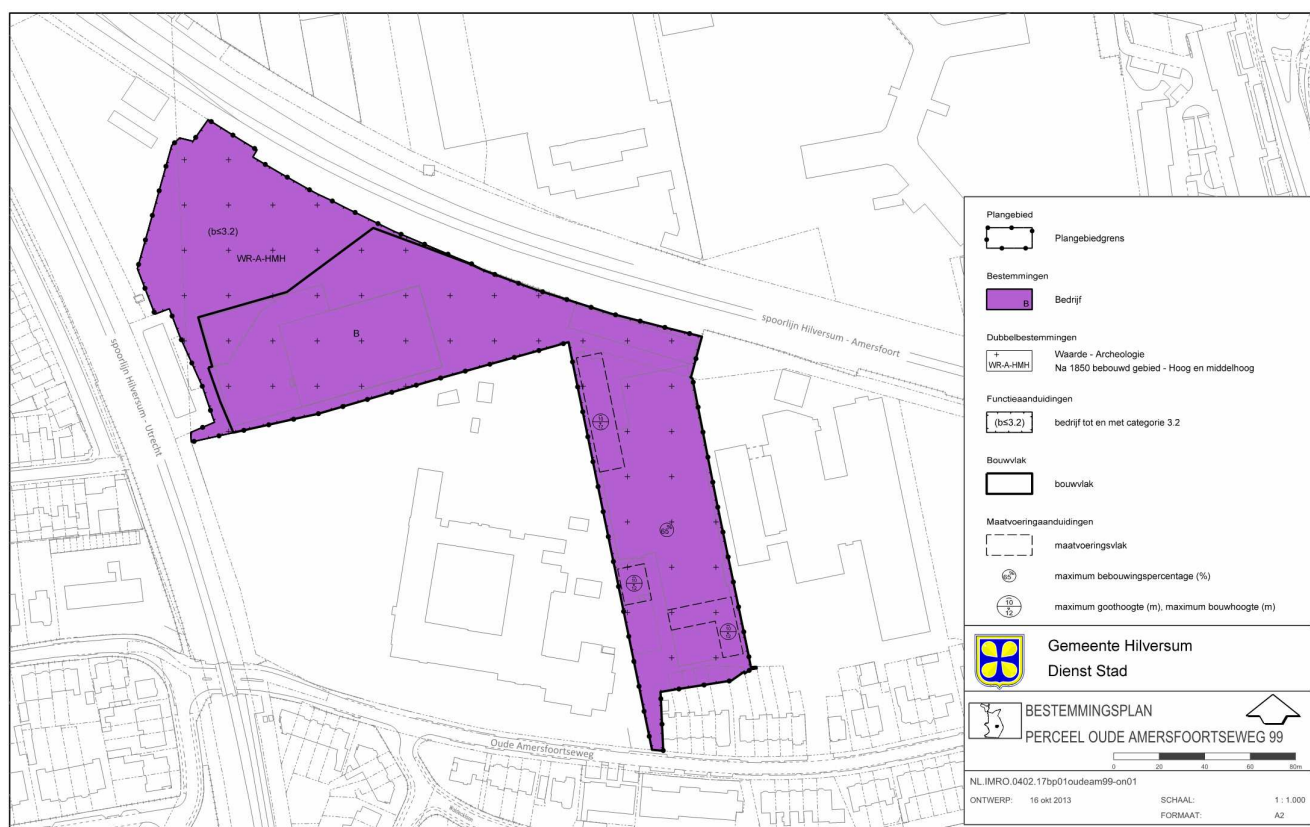


ZIENSWIJZENNOTA

Ontwerpbestemmingsplan Perceel Oude Amersfoortseweg 99 en Ontwerpbesluit Omgevingsvergunning



INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1. Inleiding	4
Hoofdstuk 2. Zienswijzen	5
1. Reclamant 1	5
2. Reclamant 2	7
3. Reclamant 3	9
4. Reclamant 4	10
5. Reclamant 5	13
6. Reclamant 6	14
7. Reclamant 7	14
8. Reclamant 8	14
9. Reclamant 9	16
10. Reclamant 10	17
11. Reclamant 11	17
12. Reclamant 12	18
13. Reclamant 13	18
14. Reclamant 14	18
15. Reclamant 15	19
16. Reclamant 16	19
17. Reclamant 17	19
18. Reclamant 18	19
19. Reclamant 19	19
20. Reclamant 20	19
21. Reclamant 21	20
22. Reclamant 22	20
23. Reclamant 23	20
24. Reclamant 24	20
25. Reclamant 25	20
26. Reclamant 26	20
27. Reclamant 27	20
28. Reclamant 28	21
29. Reclamant 29	21
30. Reclamant 30	21
31. Reclamant 31	21
32. Reclamant 32	21
33. Reclamant 33	21
34. Reclamant 34	22
35. Reclamant 35	22
36. Reclamant 36	22
37. Reclamant 37	22
38. Reclamant 38	22
39. Reclamant 39	23
40. Reclamant 40	23
41. Reclamant 41	23
42. Reclamant 42	23
43. Reclamant 43	23
44. Reclamant 44	23
45. Reclamant 45	24
46. Reclamant 46	24
47. Reclamant 47	26

48. Reclamant 48	27
49. Reclamant 49	27
50. Reclamant 50	27
51. Reclamant 51	27
52. Reclamant 52	27
53. Reclamant 53	27
54. Reclamant 54	27
55. Reclamant 55	27
56. Reclamant 56	28
57. Reclamant 57	28
58. Reclamant 58	29
59. Reclamant 59	29

Hoofdstuk 1. Inleiding

Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan Perceel Oude Amersfoortseweg 99 heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van vrijdag 1 november 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tot en met 12 december 2013 konden zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend. Gelijktijdig met het bovengenoemde ontwerpbestemmingsplan heeft ook het ontwerpbesluit omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en afwijken bestemmingsplan ter inzage gelegen. Hiertegen konden ook zienswijzen worden ingediend.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 59 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de bovengenoemde wettelijke termijn ingediend en zijn derhalve ontvankelijk. De zienswijzen zijn alle gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan en deels ook tegen de ontwerp omgevingsvergunning. In deze nota zijn alle zienswijzen opgenomen, zowel tegen het ontwerpbestemmingsplan als tegen de ontwerp omgevingsvergunning.

Uitleg opbouw zienswijzennota

Deze nota is zo opgebouwd dat alle zienswijzen zijn samengevat en per onderdeel, cursief van een gemeentelijke beantwoording zijn voorzien. Per zienswijze is afgesloten met een conclusie.

De Wet bescherming persoonsgegevens laat niet toe dat de persoonsgegevens van de indieners van een zienswijze langs elektronische weg openbaar worden gemaakt. Om die reden zijn de door particulieren ingediende zienswijzen in deze zienswijzennota geanonimiseerd. Iedere particulier heeft een reclamantnummer gekregen. Reclamanten krijgen de zienswijzennota toegestuurd, waarbij ook wordt aangegeven onder welk reclamantnummer zijn of haar zienswijze is behandeld.

De zienswijzen op ontwerpbestemmingsplannen, die op de lijst van ingekomen brieven aan de gemeenteraad staan (o.a. raadsvergadering van 8 januari 2014), zijn voor de raadsleden beschikbaar bij de Griffie (leeskamer raadsleden).

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de ingekomen zienswijzen per indiener samengevat en beoordeeld. Niet altijd wordt letterlijk geciteerd uit de ontvangen zienswijzen, maar wordt volstaan met een beknopte samenvatting van de juridisch relevante kern van de opmerkingen, die de diverse indieners over een bepaald onderwerp kenbaar hebben gemaakt.

Dit betekent uiteraard niet dat de onderdelen van de zienswijzen, die niet nadrukkelijk zijn vermeld, niet in de beoordeling zijn betrokken. Bij de uiteindelijke beoordeling van de zienswijzen is de volledige tekst van de zienswijze betrokken. Per zienswijze zijn de beoordeling en afweging door alsmede de opvatting c.q. het standpunt van het college van burgemeester en wethouders weergegeven. Voor zover de zienswijzen leiden tot aanpassing van de regels, verbeelding of toelichting van het bestemmingsplan is dit bij de betreffende reactie aangegeven.

Hoofdstuk 2. Zienswijzen

1. Reclamant 1

- A. Reclamant is van mening dat de directie van VSH Fitting B.V. (hierna VSH) over een overmatige fantasie beschikt. In tegenstelling tot wat VSH in een brief aangeeft, staat de buurt niet achter de bouwplannen van VSH. VSH trekt veel vrachtverkeer in de vorm van grote vervuilende vrachtwagens. Dit heeft gevolgen voor de gezondheid van omwonenden. Het vrachtverkeer zal verder toenemen als gevolg van de groei van VSH. De verwachte toename van 2 vrachtwagen per dag is onaanvaardbaar in een woonwijk met smalle straten.

Gemeentelijke beantwoording

VSH is al enige tijd met verschillende omwonenden in overleg over de wensen tot uitbreiding van de bedrijfsbebouwing op het perceel van VSH aan de Oude Amersfoortseweg. Niet alleen via correspondentie, maar ook via informatiebijeenkomsten. Dat heeft ook geleid tot aanpassingen van het bouwplan. Het gemeentebestuur heeft de indruk dat dit overleg zeker resultaat heeft en de onderlinge verhoudingen tussen het bedrijf VSH en de betrokken omwonenden heeft verbeterd. Dit neemt niet weg dat de belangen van VSH en van omwonenden en bewoners van omliggende straten uit elkaar kunnen lopen.

Als gevolg van de uitbreiding neemt het vrachtverkeer naar verwachting toe met 2 vrachtwagens per dag. Dat is een toename van 6% per dag. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is weliswaar een toename, maar naar de mening van het gemeentebestuur is dit een acceptabele toename. Als gevolg van deze beperkte toename worden de verkeerveiligheid en de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden niet onaanvaardbaar aangetast. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

- B. Het werkgelegenheidsaspect moet genuanceerd worden gezien. Reclamant kent geen werknemers van VSH die in de directe nabijheid van het bedrijf wonen.

Gemeentelijke beantwoording

Op dit moment (April 2014) zijn er bij de vestiging van VSH in Hilversum 183 mensen in vaste dienst. Daarvan wonen 49 werknemers in Hilversum. Daarnaast zijn er 21 uitzendkrachten bij VSH werkzaam, waarvan 8 mensen in Hilversum wonen. Dat betekent dat 28% van de werknemers van de vestiging in Hilversum afkomstig is uit Hilversum. Hiernaast is 39% van de werknemers van de vestiging in Hilversum afkomstig uit de regio Gooi en Vechtstreek. Met de realisatie van de uitbreiding van VSH is er volgens het gemeentebestuur sprake van een belang voor de werkgelegenheid in Hilversum en hiermee ook voor de regio Gooi en Vechtstreek. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

- C. Een keer per week gaat er een vrachtwagen naar VSH met gas- of zuurstofflessen. Reclamant vraagt zich af of dit verantwoord is.

Gemeentelijke beantwoording

Het gaat bij dit vervoer om gassen die niet brandbaar en niet giftig zijn. Het vervoer vormt in zoverre dan ook geen risico. De milieudienst van de gemeente (OFGV) en de Brandweer Hilversum zijn hiervan op de hoogte. Er is naar het oordeel van het gemeentebestuur dan ook geen sprake van onaanvaardbare gevolgen voor de omgeving.

- D. VSH geeft aan dat de woningen zijn gebouwd nadat de fabriek van VSH er al stond. Dit geldt niet voor alle woningen. De bewoners van deze woningen kan dus niet worden verweten dat zij bij een fabriek

zijn gaan wonen als de woningen er al eerder waren. De uitlaatgassen zijn wetenschappelijk bewezen kankerverwekkend.

Gemeentelijke beantwoording

De situering van het perceel van VSH in de spoorzone in de directe omgeving van diverse woonstraten is een situatie die grotendeels historisch zo is gegroeid. In de loop der tijd hebben zowel de industriële functies in dit gebied, waaronder VSH, als andere functies in dit gebied, zoals de woningen, zich verder ontwikkeld. Het gebruik van het gebied is hiermee steeds verder geïntensiveerd en daardoor is de druk op dit gebied ook toegenomen. Het is voor de beoordeling van de huidige aanvraag van VSH en van het voorliggende nieuwe bestemmingsplan niet van groot belang om na te gaan welke functie eerder aanwezig was in dit gebied. Wij beschouwen de huidige situatie (van het bedrijf en de omliggende bedrijven en woningen) als een gegeven.

Wat we nu beoordelen is in hoeverre sprake is van een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot de aangevraagde uitbreiding van VSH en de omgeving van VSH. Het gemeentebestuur heeft op grond van de ruimtelijke onderbouwing geconcludeerd dat met de uitbreiding nog steeds sprake is van een goed woon- en leefklimaat en voldaan wordt aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

Met betrekking tot de uitlaatgassen wordt opgemerkt dat onderzoek is gedaan naar de luchtkwaliteit (bijlage 6 bij de toelichting). De conclusie van dit onderzoek met betrekking tot de toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding, is dat de toename niet in betekenende mate zal bijdragen aan de luchtverontreiniging langs de openbare weg, waaronder de Oude Amersfoortseweg. Geconcludeerd wordt dat in de directe omgeving van VSH sprake is van een goed woon- en leefklimaat, ook na de uitbreiding van VSH is hiervan sprake en wordt aan de wettelijk bepaalde normen voldaan.

- E. Het bureau dat onderzoek heeft gedaan naar de uitbreidingsplannen van VSH is betaald door VSH. Reclamant ziet graag onderzoek van een onafhankelijk bureau dat luistert naar buurtbewoners.

Gemeentelijke beantwoording

VSH heeft opdracht gegeven om enkele onderzoeken uit te voeren om hiermee de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van hun verzoek tot uitbreiding aan te tonen. Deze onderzoeken zijn noodzakelijk om de gevolgen van de aanvraag van VSH inzichtelijk te maken. Deze onderzoeken zijn door onafhankelijke adviesbureaus uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn door het gemeentebestuur, nadat de onderzoeken en de resultaten zijn beoordeeld, overgenomen in de ruimtelijke onderbouwing en in het ontwerpbestemmingsplan. Het gemeentebestuur heeft geen reden om te twijfelen aan de kwaliteit van de uitgevoerde onderzoeken.

- F. Er is al overlast genoeg, mede door toenemend spoorweglawaai. Het is een woonwijk en geen industrieterrein. VSH is in de huidige omvang al te groot. Op een nieuwe gevelbeplating van weerkaatsend plaatstaal zit reclamant al helemaal niet te wachten.

Gemeentelijke beantwoording

Wij beschouwen de huidige situatie (van het bedrijf en de omliggende bedrijven en woningen) als een gegeven en deze bestaande situatie is betrokken bij de onderzoeken naar de gevolgen van de uitbreiding voor de omgeving. Het perceel van VSH ligt in de structuurvisie in het gebied 'De Spoorzone'. Dit gebied is volgens de structuurvisie een 'dynamisch gebied' met functiemenging en mogelijkheden voor ontwikkelingen. Verdere uitbreidingen en verdichtingen zijn hier volgens de structuurvisie ook mogelijk. Het perceel van VSH zelf ligt dus niet een woonwijk, wel nabij een woongebied.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de voorgestelde uitbreiding van bebouwing op het terrein van VSH en de daarmee gepaard gaande uitbreiding van activiteiten mogelijk is en geen onaanvaardbare gevolgen met zich meebrengt. Het gekozen materiaalgebruik van de aangevraagde uitbreiding voldoet aan redelijke eisen van welstand. De kans op mogelijke weerkaatsing van geluid via het gekozen materiaal naar omwonenden is, mede ook gelet op de grote afstand van bestaande woningen tot de uitbreiding en de vormgeving van het gebruikte materiaal, erg klein. Daarnaast is de invloed van rechtstreeks geluid afkomstig van treinen op het spoor in dit geval maatgevend. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting) volgt dat de uitbreidingsplannen

vanuit akoestisch oogpunt geen belemmering vormen voor de omgeving en in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

2. Reclamant 2

- A. Hilversum ziet zichzelf als een grote stad, maar is in feite nog een dorp. Aanleg van tunnels, ring om Hilversum, HOV, etc zijn volgens reclamant megalomane projecten die plaatselijke bestuurders allure geven, maar die vertrokken zijn als naderhand blijkt dat de zaken niet werken. De nadelen van de uitbreiding van een fabriek worden door de gemeente gemakkelijks halve vergeten. VSH is in de jaren 30 gebouwd in een woonwijk voor de werkgelegenheid. Inmiddels is het onzinnig om vrachtwagens, soms met aanhanger, met de toename van het verkeer en vrachtverkeer in nauwe straten met parkeerproblemen, zoals de Stadshouderslaan en Oude Amersfoortseweg, te laten rijden.

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur herkent zich niet in de opmerking van reclamant dat de nadelen van de geplande uitbreiding worden vergeten. De 'nadelen' van de geplande uitbreiding zijn door het gemeentebestuur evenwichtig meegewogen bij de afweging van alle belangen om wel of geen medewerking te verlenen aan het verzoek van VSH tot uitbreiding.

Ook de gevolgen voor het verkeer, zowel de verkeersveiligheid als het aantal verkeersbewegingen, zijn voorafgaand aan de besluitvorming van het gemeentebestuur weloverwogen. Als gevolg van de uitbreiding neemt het vrachtverkeer naar verwachting toe met 2 vrachtwagens per dag. Dat is een toename van 6% per dag. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is weliswaar een toename, maar naar de mening van het gemeentebestuur is dit een acceptabele toename. Als gevolg van deze beperkte toename worden de verkeerveiligheid en de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden niet onaanvaardbaar aangetast. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

- B. Chauffeurs van vrachtwagens van en naar VSH rijden te hard en leveren hiermee gevaar op voor voetgangers, fietsers en ander rijdend verkeer. Daardoor zijn er vaak opstoppingen.

Gemeentelijke beantwoording

Uit gegevens die bij de gemeente beschikbaar zijn, blijkt niet dat vrachtwagens van en naar VSH de maximale toegestane snelheden op de omliggende wegen overtreden. Het is bij het gemeentebestuur bekend dat er incidenteel opstoppingen ontstaan in de straten van en naar VSH. In woonstraten zijn kortstondige opstoppingen acceptabel en gevolg van vorm, functie en gebruik van deze wegen. In woonstraten ligt de prioriteit ook niet bij doorstroming. Uit onderzoek blijkt ook dat in de afgelopen tien jaar zich slechts eenmaal een geregistreerd ongeval heeft voorgedaan (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). Van een structureel verkeersonveilige situatie in de omliggende straten van VSH is ons niets gebleken.

- C. De 21 vrachtwagens (aantal is volgens reclamant bewezen door tellingen van de buurtvereniging) kunnen in de nabije toekomst wel verdubbelen. Dit is net zo'n natte vingerwerk als het onderzoeksrapport dat in opdracht van VSH is uitgevoerd ten behoeve van de voorliggende uitbreidingsplannen.

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur herkent zich niet in de opmerking van reclamant dat de uitgevoerde onderzoeken ‘natte vingerwerk’ betreffen. De uitgevoerde onderzoeken zijn door de gemeente Hilversum beoordeeld en deze onderzoeken zijn van voldoende kwaliteit gebleken. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal vrachtwagens slechts met twee per dag toeneemt (gemiddeld) en niet zal verdubbelen (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting).

- D. Door uitbreiding komt er meer lawaai en vervuiling in een woongebied dat ook al wordt doorsneden door een railverbinding.

Gemeentelijke beantwoording

De geplande uitbreiding van de bedrijfsbebouwing van VSH heeft volgens de uitgevoerde onderzoeken naar verwachting acceptabele gevolgen voor de omgeving (richtlijnen en normen worden niet overschreden). De verwachte gemiddelde toename per dag van vrachtwagens en auto's hebben acceptabele gevolgen voor de (woon-)omgeving, ook op de aspecten lawaai en vervuiling.

De bestaande spoorlijnen met de daardoor veroorzaakte geluidsgevolgen zijn een bestaand gegeven. Het voorliggende bestemmingsplan en de aangevraagde omgevingsvergunning hebben hierop geen betrekking. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluid gemeten bij de omliggende woningen binnen de daarvoor geldende grenswaarden uit het Activiteitenbesluit blijft (bijlage 5 bij de toelichting). Met betrekking tot de uitlaatgassen wordt opgemerkt dat onderzoek is gedaan naar de luchtkwaliteit (bijlage 6 bij de toelichting). De conclusie van dit onderzoek met betrekking tot de toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding, is dat de toename niet in betekenende mate zal bijdragen aan de luchtverontreiniging langs de openbare weg, waaronder de Oude Amersfoortseweg.

- E. Nieuwbouw aan de rand van Hilversum is beter met betere mogelijkheden voor aan en afvoer. Dan hoeven medewerkers van VSH ook niet te verhuizen, aangezien het bedrijf in Hilversum blijft.

Gemeentelijke beantwoording

Het bedrijf VSH heeft de mogelijkheden voor het verplaatsen van alle activiteiten van de locatie aan de Oude Amersfoortseweg eerder onderzocht, zowel binnen de gemeente Hilversum als naar andere locaties.

Uitkomst van deze onderzoeken is dat bij de bestaande productie een verplaatsing niet gewenst dan wel niet haalbaar is, omdat de bijkomende kosten niet opwegen tegen de baten. Daarnaast leidt een mogelijke verhuizing tot grote risico's voor VSH.

VSH is namelijk zeer afhankelijk van technisch geschoolde werknemers en specialisten die in de omgeving van Hilversum wonen. Een eventuele verhuizing zal tot vertrek van een aantal gespecialiseerde personeelsleden leiden en niet zullen willen verhuizen naar een nieuwe locatie. Daarnaast is door het type werkproces van VSH met bijbehorende specialistische machines, het verplaatsen/verhuizen van machines en apparatuur extra kostbaar en tijdrovend. De gebruikte machines en productieprocessen zijn fijngevoelig en moeten na een verplaatsing geheel opnieuw ingeregeld worden. Daardoor zal een eventuele verhuizing grote impact hebben op de productiviteit van VSH, waardoor klanten niet voldoende geleverd kunnen worden.

Een eventuele verhuizing zou tot grote kosten voor VSH leiden. Daarnaast wegen de bovengenoemde risico's voor VSH zeer zwaar en kunnen zelfs de continuïteit van VSH in gevaar brengen.

- F. Gemeenteraad wilt u ook de belangen van andere Hilversummers meenemen in uw besluitvorming?

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur neemt bij de besluitvorming betreffende het voorliggende bestemmingsplan en de omgevingsvergunning alle relevante belangen mee. Ook de belangen van omwonenden worden hierin meegenomen.

- G. Reclamant heeft 3 foto's bijgevoegd van verkeerssituaties die veel voorkomen volgens reclamant. Op deze foto's zijn enkele vrachtwagens te zien in een straat met aan beide zijden geparkeerde auto's. Er lijkt een 'opstopping' te zijn ontstaan in deze straat.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Incidenteel kunnen hierdoor in deze straten 'opstoppen' ontstaan. Van structurele verkeersproblemen is in deze omliggende straten van VSH geen sprake. In woonstraten ligt de prioriteit niet bij de doorstroming van het verkeer. De incidentele opstoppen hebben geen onaanvaardbare gevolgen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

3. Reclamant 3

- A. Reclamant is tegen uitbreiding van VSH vanwege het gevolg van meer overlast door enorme vrachtwagens.

Gemeentelijke beantwoording

Door de uitbreiding neemt het verkeer in geringe mate toe. Als gevolg van de uitbreiding neemt het vrachtverkeer naar verwachting toe met 2 vrachtwagens per dag. Dat is een toename van 6% per dag. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is weliswaar een toename, maar naar de mening van het gemeentebestuur is dit een acceptabele toename. Als gevolg van deze beperkte toename worden de verkeerveiligheid en de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden niet onaanvaardbaar aangetast. De verkeersbelasting op de aan- en afvoerwegen van VSH blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor woonstraten en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg en hierdoor wordt de verkeerveiligheid niet onaanvaardbaar aangetast. De verwachting is dan ook dat de gevolgen van de uitbreiding niet tot nauwelijks merkbaar zijn.

- B. Vanaf de spoorwegovergang tot de Alexanderlaan is dit gedeelte van de Oude Amersfoortseweg het drukste gedeelte vanwege tweerichtingsverkeer. De situatie is zeer gevaarlijk voor scholieren en andere weggebruikers vanuit Riebeeckkwartier.

Gemeentelijke beantwoording

De bestaande en verwachte verkeerssituatie zijn beide beoordeeld door het gemeentebestuur. In de huidige situatie is geen sprake van structurele verkeersproblemen. Ook in de verwachte toekomstige situatie worden deze niet verwacht. De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is naar mening van het gemeentebestuur een aanvaardbare toename. De verwachte gevolgen voor de verkeerveiligheid in de omliggende straten van VSH ten behoeve van alle verkeersdeelnemers, waaronder ook scholieren, zijn aanvaardbaar. Uit de ons ter beschikking staande ongevalcijfers over de laatste aaneengesloten periode van 5 jaar (2008 t/m 2012) blijkt niet dat de Oude Amersfoortseweg moet worden beschouwd als een weg met verhoogd veiligheidsrisico.

- C. Er is nu al veel parkeeroverlast van het personeel en de gasten van de Evangelische Omroep. Dat kan er ook nog wel bij.

Gemeentelijke beantwoording

De bestaande parkeersituatie in de omgeving van VSH en de naastgelegen Evangelische Omroep is bekend bij het gemeentebestuur. Er is hier geen sprake van een structurele parkeeroverlast. Wel kan er een grote parkeerdruk in deze wijk en omgeving ontstaan op incidentele momenten, bijvoorbeeld wanneer er een bepaald evenement bij de Evangelische Omroep is met veel bezoekers.

Bezoekers en werknemers van VSH kunnen zowel in de huidige als in de nieuwe situatie op het eigen terrein van VSH parkeren. VSH zal voldoende parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein en voldoet hiermee aan gemeentelijk parkeerbeleid.

- D. Gelukkig kunnen we nog genieten van de rustige weekenden. Reclamant wenst de gemeenteraad veel wijsheid toe.

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur weegt alle relevante aspecten zorgvuldig af en komt tot de conclusie dat de door VSH gevraagde uitbreiding met de gevolgen hiervan een passende en aanvaardbare ontwikkeling in de omgeving is.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

4. Reclamant 4

- A. Reclamant dient een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan. In dit bestemmingsplan wordt de geldende bestemming van een deel van de gronden van VSH gewijzigd van de bestemming spoorwegdoeleinden naar bedrijf. Door deze bestemmingswijziging past de aanvraag van VSH voor uitbreiding van de bedrijfsbebouwing met 1850 m² binnen het nieuwe bestemmingsplan. In de zienswijze wordt ingegaan op diverse aspecten waarvan verkeersdruk het eerste aspect is. De omliggende straten, zoals Stadhouderslaan, Sophialaan en Oude Amersfoortseweg ondervinden hinder van het frequente vrachtverkeer. In de huidige situatie ontstaan er al gevaarlijke situaties met op straat spelende kinderen en fietsers.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Incidenteel kan hierdoor in deze straten hinder bijvoorbeeld in de vorm van 'opstoppingen' ontstaan. Van structurele verkeersproblemen is in deze straten geen sprake. De verwachte verkeersbelasting op onder andere de Oude Amersfoortseweg blijft in de nieuwe situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel. Ook de verwachte gevolgen voor de verkeersveiligheid in de omliggende straten, ten behoeve van alle verkeersdeelnemers, zijn aanvaardbaar. Uit de ons ter beschikking staande ongevalcijfers over de laatste aaneengesloten periode van 5 jaar (2008 t/m 2012) blijkt niet dat de Oude Amersfoortseweg moet worden beschouwd als een weg met verhoogd veiligheidsrisico. Overigens is het niet te allen tijde verantwoord om kinderen op straat (op de rijbaan) te laten spelen. Ook in woonwijken wordt de rijbaan van een weg of straat gebruikt door verschillende typen bestuurders van voertuigen die in hun rijgedrag niet altijd voldoende rekening houden met op straat spelende kinderen.

- B. Door de aanpassing van het bestemmingsplan ontstaat er voor VSH de mogelijkheid om hun gehele perceel voor industriële activiteiten te gebruiken. In 2009 was VSH nog voornemens een grotere productiehal te plaatsen met een omvang van 4.500 m². Uitkomst van het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de geplande uitbreiding van VSH is dat er geen of een beperkte verkeerstoename wordt verwacht. Dit onderzoek houdt echter geen rekening met de gevolgen van het oorspronkelijke bouwplan uit 2009 voor een productiehal van 4.500 m². Ook wordt in de onderzoeken uitgegaan van 3 ploegendiensten, terwijl er bij VSH jaren lang met 5 ploegendiensten is gewerkt. Het is voor reclamant niet duidelijk of er in de toekomst nog wordt gewerkt in 5 ploegendiensten, of het grotere bouwplan nog zal worden gerealiseerd en in welke mate de verkeersdruk kan toenemen als gevolg van de groter bedrijfsbestemming.

Gemeentelijke beantwoording

Het gehele perceel van VSH krijgt met het nieuwe bestemmingsplan een bedrijfsbestemming. Hiermee mogen alle betreffende gronden inderdaad ten behoeve van de bedrijfsfunctie worden gebruikt. De maximale bebouwingsmogelijkheden op het perceel zijn echter wel beperkt. Het voorliggende bestemmingsplan heeft een systematiek met een groot bouwvlak en een bebouwingspercentage van 65% waarmee de maximale bebouwing op het perceel beperkt wordt. Ook is de maximale bebouwingshoogte in het bestemmingsplan beperkt. De bebouwingsmogelijkheden in het voorliggende bestemmingsplan zijn afgestemd op de reeds aanwezige bebouwing op het perceel en de voorliggende bouwaanvraag tot uitbreiding met 1850 m².

Na realisatie van deze geplande uitbreiding zijn er geen extra bebouwingsmogelijkheden meer over op dit perceel binnen de voorgestelde regelingen (met bouwvlak en bebouwingspercentage) in het nieuwe bestemmingsplan. Het vervangen van bestaande bebouwing (door sloop en nieuwbouw) binnen het aangegeven bouwvlak en binnen het maximale bebouwingspercentage behoort tot de mogelijkheden.

Een mogelijke verandering van het aantal ploegendiensten is op dit moment niet aan de orde en geen onderdeel van de aanvraag van VSH danwel het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Het werken in ploegendiensten wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. In het bestemmingsplan worden de gronden bestemd en wordt er per bestemming aangegeven waarvoor deze gronden gebruikt mogen worden en wat de bebouwingsmogelijkheden zijn. Overigens valt de bedrijfsvoering van het bedrijf VSH onder het Activiteitenbesluit. Het Activiteitenbesluit regelt niets omtrent ploegendiensten. Een bedrijfsvoering met het werken in ploegen is mogelijk binnen de (geluids-) voorwaarden die vanuit het Activiteitenbesluit gelden. De uitbreiding van VSH is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

- C. Industriële activiteiten lijken niet te passen in het beleid van de gemeente, zoals vastgelegd in de Structuurvisie 2030. Enkele citaten uit de structuurvisie 2030 worden door reclamant aangehaald in de zienswijze.

Gemeentelijke beantwoording

De door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie 2030 is een gemeentelijk beleidsdocument met daarin een samenhangende toekomstvisie voor de wenselijke ontwikkeling van de gemeente Hilversum. Naar de mening van het gemeentebestuur past de gevraagde uitbreiding van bedrijfsbebouwing van VSH, als intensivering van een bestaand bedrijventerrein, wel binnen deze visie. Hiernaast past deze ontwikkeling ook binnen de Economische Visie 2007 – 2020.

Hieronder zijn enkele relevante zinnen uit de ruimtelijke onderbouwing over de Structuurvisie 2030 en de Economische 2007 - 2020 opgenomen:

‘In de structuurvisie en in het economisch beleid wordt ingezet op behoud, intensivering en revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen in Hilversum. De geplande uitbreiding van VSH past binnen deze visie en het economisch beleid. Voor de spoorzone (waar dit gebied onderdeel van uitmaakt) is in de structuurvisie immers opgenomen dat het accent ligt op (creatieve) bedrijvigheid en onderwijs in combinatie met nieuwe woon-werkfuncties en groen. Er is ruimte voor nieuwe woon-werkfuncties, groen, ateliers, werkplaatsen en bedrijfsruimte.’

- D. Reclamant is voorstander van uitvoering van in de Structuurvisie Hilversum 2030 beschreven plannen voor de ‘Spoorzone’. Met name de plannen voor ontsluiting aan de achterzijde (via de HOV lijn) en meer aandacht voor uitbreiding van creatieve bedrijvigheid en groen passen veel beter in een woonwijk.

Gemeentelijke beantwoording

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is over de spoorzone bepaald dat daar het accent ligt op (creatieve) bedrijvigheid en onderwijs in combinatie met nieuwe woon-werkfuncties en groen. Ook is bepaald dat er ruimte is voor werkplaatsen en bedrijfsruimte. De uitbreiding van VSH past hier in. In de Structuurvisie is verder bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd.

De mogelijkheden voor het realiseren van een aparte ontsluiting aan de achterzijde moeten nog worden onderzocht. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie.

- E. VSH heeft aangegeven dat de plannen in goed overleg met omwonenden zijn vastgesteld, dat er duidelijk rekening is gehouden met de wensen van de buurt en dat VSH geen of weinig overlast veroorzaakt. Reclamant herkent zich als bewoner van de Oude Amersfoortseweg niet in deze beweringen van VSH. De communicatie van VSH heeft geen sterke reputatie, na de gebrekkige informatievoorziening rondom de eerdere aanvraag uit 2009 / 2010.

Gemeentelijke beantwoording

VSH is al enige tijd met verschillende omwonenden in overleg over de wensen tot uitbreiding van de bedrijfsbebouwing op het perceel van VSH aan de Oude Amersfoortseweg. Niet alleen via correspondentie maar ook via informatiebijeenkomsten. Dat heeft ook geleid tot aanpassingen van het bouwplan. Het gemeentebestuur heeft de indruk dat dit overleg zeker resultaat heeft en de onderlinge verhoudingen tussen het bedrijf VSH en de betrokken omwonenden heeft verbeterd.

- F. Reclamant is persoonlijk bijzonder teleurgesteld in het feit dat opnieuw bezwaar moet worden aangetekend. Het lijkt erop dat de gemeente haar eigen gang gaat en meewerkt aan plannen die niet passen binnen de Structuurvisie Hilversum 2030 en de leefbaarheid niet verhogen. VSH is een industrie functie die moet worden verplaatst naar de rand van de gemeentegrens. Werknemers kunnen daar prima naartoe rijden met de auto, zoals nu de meeste werknemers ook al doen.

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur is van mening dat de gevraagde uitbreiding van VSH wel past binnen het gemeentelijk beleid zoals weergegeven in de Structuurvisie 2030. Zie hiervoor ook de beantwoording zoals opgenomen onder C. Intensivering van bestaande bedrijventerreinen, zoals de Spoorzone, past binnen de Structuurvisie 2030. In de ruimtelijke onderbouwing staat aangegeven dat dit plan geringe effecten heeft op de leefbaarheid. Het bedrijf VSH heeft de mogelijkheden voor het verplaatsen van alle activiteiten van de locatie aan de Oude Amersfoortseweg eerder onderzocht, zowel binnen de gemeente Hilversum als naar andere locaties. Uitkomst van deze onderzoeken is dat bij de bestaande productie een verplaatsing niet gewenst dan wel niet haalbaar is, omdat de bijkomende kosten niet opwegen tegen de baten. Daarnaast leidt een mogelijke verhuizing tot grote risico's voor VSH.

VSH is namelijk zeer afhankelijk van technisch geschoolde werknemers en specialisten die in de omgeving van Hilversum wonen. Een eventuele verhuizing zal tot vertrek van een aantal gespecialiseerde personeelsleden leiden en niet zullen willen verhuizen naar een nieuwe locatie. Daarnaast is door het type werkproces van VSH met bijbehorende specialistische machines, het verplaatsen/verhuizen van machines en apparatuur extra kostbaar en tijdrovend. De gebruikte machines en productieprocessen zijn fijngevoelig en moeten na een verplaatsing geheel opnieuw ingeregeld worden. Daardoor zal een eventuele verhuizing grote impact hebben op de productiviteit van VSH, waardoor klanten niet voldoende geleverd kunnen worden.

Een eventuele verhuizing zou tot grote kosten voor VSH leiden. Daarnaast wegen de bovengenoemde risico's voor VSH zeer zwaar en kunnen zelfs de continuïteit van VSH in gevaar brengen.

- G. Reclamant herhaalt kort de eerder genoemde zienswijzen tegen het plan. Hiernaast wordt aangegeven dat een verkeersoplossing, waarbij al het vrachtverkeer van en naar VSH uit de woonwijk wordt geweerd onderdeel uit zou moeten maken van een eventueel uitbreidingsplan. Deze verkeersoplossing ontbreekt nu. Reclamant is bereid om de zienswijze bij de gemeente toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een informatiebijeenkomst.

Gemeentelijke beantwoording

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de

omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

5. Reclamant 5

- A. Reclamant dient een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan. Met de oprichting van VSH in de jaren '20 van de vorige eeuw is niet voorzien dat de fabriek uit zou breiden tot een modern productiepark met overlast voor omwonenden, zoals verkeer, geluid en trillingen, geur en licht. De eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving en veiligheid zijn toegenomen. Dit is een goede ontwikkeling. In onze woonwijk is een knelpunt ontstaan door een groeiende VSH enerzijds en hogere eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving en (verkeers-)veiligheid anderzijds. De gewenste uitbreiding van VSH is volgens reclamant alleen mogelijk bij een goede en verantwoorde inpassing in de omgeving van de activiteiten.

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur is het eens met reclamant dat de gewenste uitbreiding van VSH op een verantwoorde wijze moet plaatsvinden. Dit mede gelet op de ligging van VSH in het stedelijk gebied in de directe nabijheid van diverse woningen. Het gemeentebestuur is van mening dat het bestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning (met bijbehorende bijlagen waaronder de ruimtelijke onderbouwing) voldoen aan de benodigde zorgvuldigheid.

- B. De omliggende bochtige eenrichtingsstraatjes met veel spelende en fietsende kinderen zijn niet berekend op een groeiend aantal vrachtwagens. Er is maar 1 route van en naar VSH met veel schade aan bomen, straatmeubilair en straatwerk. Er doen zich regelmatig bijna ongelukken voor. Alle bewoners erkennen en herkennen de gevaren en constateren dat de kans groot is dat het op een dag gruwelijk misgaat. Reclamant ziet een oplossing in de mogelijkheid om het bedrijfsgerichte verkeer te ontsluiten langs het spoor. Dit kan door medegebruik van de nieuwe HOV baan of door een gecombineerde aanleg van een aparte ontsluiting. Reclamant wil de voorgestelde bestemmingswijziging koppelen aan een aparte ontsluiting van VSH langs het spoor.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Incidenteel kan door vrachtverkeer schade ontstaan, mogelijk is dit vrachtverkeer van en naar VSH. Van structurele verkeersveiligheidsproblemen is in deze straten in de afgelopen jaren geen sprake geweest. De verwachting bij het gemeentebestuur is dat in de toekomst ook geen problemen zullen ontstaan.

Als gevolg van de uitbreiding neemt het vrachtverkeer naar verwachting toe met 2 vrachtwagens per dag. Dat is een toename van 6% per dag. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is weliswaar een toename, maar naar de mening van het gemeentebestuur is dit een acceptabele toename. Als gevolg van deze beperkte toename worden de verkeerveiligheid en de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden niet onaanvaardbaar aangetast. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel. Uit de ons ter beschikking staande ongevalcijfers over de laatste aaneengesloten periode van 5 jaar (2008 t/m 2012) blijkt niet dat de Oude Amersfoortseweg moet worden beschouwd als een weg met verhoogd veiligheidsrisico.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie.

- C. VSH heeft jarenlang aangetoond weinig op te hebben met de omgeving en behoudens wettelijke verplichtingen geen maatregelen te nemen op overlast op het gebied van geluid, trillingen, geur en licht te beperken. De laatste 1,5 jaar hebben directe gesprekken met VSH een positieve wending genomen en dit stemt reclamant positief. Er is geen garantie dat VSH zich blijft inspannen om overlast voor de omgeving tot een minimum te beperken. Reclamant stelt voor dat de gemeente extra contractuele voorwaarden stelt aan VSH om overlast te beperken. Enkele voorbeelden worden opgesomd. Reclamant is ervan overtuigd dat met het treffen van maatregelen een verdere uitbreiding van VSH in de woonwijk goed is in te passen.

Gemeentelijke beantwoording

VSH is al enige tijd met verschillende omwonenden in overleg over de wensen tot uitbreiding van de bedrijfsbebouwing op het perceel van VSH aan de Oude Amersfoortseweg. Niet alleen via correspondentie maar ook via informatiebijeenkomsten. Het gemeentebestuur heeft de indruk dat dit overleg zeker resultaat heeft en de onderlinge verhoudingen tussen het bedrijf VSH en de betrokken omwonenden heeft verbeterd. Hiernaast zijn er naar aanleiding van dit overleg tussen VSH en omwonenden al door VSH concrete maatregelen toegezegd en getroffen om hiermee mogelijke overlast voor omwonenden te beperken. Het gemeentebestuur is van mening dat de aangevraagde uitbreiding van VSH inpasbaar is in de omgeving.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

6. Reclamant 6

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 6. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

7. Reclamant 7

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 7. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

8. Reclamant 8

- A. Reclamant dient een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan. In dit bestemmingsplan wordt de geldende bestemming van een deel van de gronden van VSH gewijzigd van de bestemming spoorwegdoeleinden naar bedrijf. Door deze bestemmingswijziging past de aanvraag van VSH voor uitbreiding van de bedrijfsbebouwing met 1850 m² binnen het nieuwe bestemmingsplan. In de zienswijze wordt ingegaan op diverse aspecten waarvan strijdigheid met de Structuurvisie Hilversum 2030 het eerste aspect is. De uitbreiding is niet in lijn met de

structuurvisie en past ook niet binnen het beleid van de gemeente Hilversum. De verwachte toename van verkeersdrukte in een woonwijk past ook niet binnen gemeentelijk beleid.

Gemeentelijke beantwoording

De door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie 2030 is een gemeentelijk beleidsdocument met daarin een samenhangende toekomstvisie voor de wenselijke ontwikkeling van de gemeente Hilversum. Naar de mening van het gemeentebestuur past de gevraagde uitbreiding van bedrijfsbebouwing van VSH, als intensivering van een bestaand bedrijventerrein, wel binnen deze visie. Hiernaast past deze ontwikkeling ook binnen de Economische Visie 2007 – 2020.

Hieronder zijn enkele relevante zinnen uit de ruimtelijke onderbouwing over de Structuurvisie 2030 en de Economische 2007 - 2020 opgenomen:

‘In de structuurvisie en in het economisch beleid wordt ingezet op behoud, intensivering en revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen in Hilversum. De geplande uitbreiding van VSH past binnen deze visie en het economisch beleid. Voor de spoorzone (waar dit gebied onderdeel van uitmaakt) is in de structuurvisie immers opgenomen dat het accent ligt op (creatieve) bedrijvigheid en onderwijs in combinatie met nieuwe woon-werkfuncties en groen. Er is ruimte voor nieuwe woon-werkfuncties, groen, ateliers, werkplaatsen en bedrijfsruimte.’

Als gevolg van de uitbreiding neemt het vrachtverkeer naar verwachting toe met 2 vrachtwagens per dag. Dat is een toename van 6% per dag. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is weliswaar een toename, maar naar de mening van het gemeentebestuur is dit een acceptabele toename. Als gevolg van deze beperkte toename worden de verkeerveiligheid en de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden niet onaanvaardbaar aangetast. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd.

- B. Reclamant geeft aan dat omliggende straten nu al hinder ondervinden van frequent vrachtverkeer van en naar VSH. Dit zorgt nu al voor gevaarlijke situaties met spelende kinderen en frequent fietsverkeer. De aangevraagde uitbreiding van VSH en een volgens reclamant mogelijke uitbreiding van 3 naar 5 ploegenbedrijf baart reclamant zorgen. De uitvoering van de aangenomen motie met inspanningsverplichting voor de gemeente Hilversum voor medegebruik van de HOV baan ten behoeve van vrachtvervoer van en naar VSH zou de voornaamste bezwaren (toenemend vrachtverkeer) van reclamant weg kunnen nemen.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Van structurele verkeersproblemen is in deze straten geen sprake. Als gevolg van de uitbreiding neemt het vrachtverkeer naar verwachting toe met 2 vrachtwagens per dag. Dat is een toename van 6% per dag. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is weliswaar een toename, maar naar de mening van het gemeentebestuur is dit een acceptabele toename. Als gevolg van deze beperkte toename worden de verkeerveiligheid en de mogelijke gevolgen voor de gezondheid van omwonenden niet onaanvaardbaar aangetast. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

Mogelijke verandering van het aantal ploegendiensten is op dit moment niet aan de orde en geen onderdeel van de aanvraag van VSH danwel het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Het werken in ploegendiensten wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. In het bestemmingsplan worden de gronden bestemd en wordt er per bestemming aangegeven waarvoor deze gronden gebruikt mogen worden en wat de bebouwingsmogelijkheden zijn. Overigens valt de bedrijfsvoering van het bedrijf VSH onder het Activiteitenbesluit. Het Activiteitenbesluit regelt niets omtrent ploegendiensten. Een bedrijfsvoering met het werken in ploegen is hierbij mogelijk binnen de (geluids) voorwaarden die vanuit het Activiteitenbesluit gelden. De uitbreiding van VSH is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Ter uitvoering van de genoemde motie (M13/49) heeft de gemeente om overleg verzocht met de provincie Noord-Holland over medegebruik van de HOV baan. Het overleg is de aanzet geweest tot een nadere analyse van de mogelijkheden en onmogelijkheden. De uitkomsten van deze nadere analyse worden in het tweede kwartaal van 2014 verwacht.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie.

- C. Reclamant heeft begrepen dat er op 20 november een gesprek heeft plaatsgevonden over de ontsluitingsmogelijkheden van VSH en de gemeentelijke inspanningsverplichting om medegebruik van de HOV baan ten behoeve van vrachtverkeer van en naar VSH te bewerkstelligen. Het baart reclamant zorgen dat er hierover geen overeenstemming is met de provincie. Reclamant haalt als alternatief namens de buurt een parallelle ontsluitingsweg aan, conform de Structuurvisie 2030. Zolang er geen zicht is op een oplossing is reclamant tegenstander van het uitbreidingsplan van VSH.

Gemeentelijke beantwoording

Ter uitvoering van de genoemde motie (M13/49) heeft de gemeente om overleg verzocht met de provincie Noord-Holland over medegebruik van de HOV baan. Het overleg is de aanzet geweest tot een nadere analyse van de mogelijkheden en onmogelijkheden. De uitkomsten van deze nadere analyse worden in het tweede kwartaal van 2014 verwacht.

De mogelijkheid voor een parallelle ontsluitingsweg langs het spoor en langs de HOV baan zal in het kader van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer onderzocht worden, wanneer het voorgestelde medegebruik van de HOV baan definitief niet mogelijk blijkt te zijn. De voorbereidingen voor deze Structuurvisie zijn al in gang gezet en waarschijnlijk wordt deze visie in 2015 ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

9. Reclamant 9

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

10. Reclamant 10

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 10. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

Reclamant heeft nog enkele aanvullingen op de zienswijze van reclamant 4.

- A. Reclamant geeft aan dat voor hem persoonlijk een ontsluiting van het gebied Spoorzone aan de achterzijde via het spoor een sterke verbetering van de leefbaarheid in de wijk zal geven en wil dit graag terugzien in de visie van de gemeente en de provincie.

Gemeentelijke beantwoording

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

- B. Reclamant geeft aan ook in 2012 een zienswijze te hebben ingediend tegen de uitbreidingsplannen van VSH. Op deze zienswijze heeft reclamant tot op heden geen expliciet schriftelijk antwoord ontvangen. Hiernaast wacht reclamant een informatieavond over dit onderwerp, zoals door de gemeente is voorgesteld, met belangstelling af.

Gemeentelijke beantwoording

In 2012 heeft het gemeentebestuur diverse reacties ontvangen op de in september 2012 binnengekomen aanvraag omgevingsvergunning van VSH Fittings B.V. Formeel gezien zijn dit geen zienswijzen, maar deze reacties zijn door het college en door de gemeenteraad wel bij de besluitvorming over de aanvraag tot uitbreiding van VSH betrokken. Alle indieners van een dergelijke reactie hebben van de gemeente voor de start van de zienswijzenprocedure een informatieve brief ontvangen over het verdere verloop van de procedure. Er is bij deze aanvraag niet gekozen voor een aparte informatieavond over de ingediende aanvraag bouwvergunning en de voorgestelde procedure.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

11. Reclamant 11

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 11. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

12. Reclamant 12

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 12. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

Reclamant heeft nog een aanvulling op de zienswijze van reclamant 4.

- A. Reclamant geeft aan veel te grote vrachtwagens te zien rijden door de smalle en onoverzichtelijke Stadshouderslaan en dat dit tot potentieel levensgevaarlijke verkeerssituaties leidt. Er ontstaan veel verkeerssituaties waar het vroeg of laat een keer fout gaat.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten, zoals de Stadshouderslaan, worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Van structurele verkeersveiligheidsproblemen is in deze straten in de afgelopen jaren geen sprake geweest. De verwachting bij het gemeentebestuur is dat deze problemen ook niet gaan ontstaan in de toekomst. De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag is naar mening van het gemeentebestuur een aanvaardbare toename.

De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel. Ook de verwachte gevolgen voor de verkeerveiligheid in de omliggende straten, ten behoeve van alle verkeersdeelnemers, zijn aanvaardbaar. Uit de ons ter beschikking staande ongevalcijfers over de laatste aaneengesloten periode van 5 jaar (2008 t/m 2012) blijkt niet dat de Oude Amersfoortseweg moet worden beschouwd als een weg met verhoogd veiligheidsrisico.

13. Reclamant 13

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 13. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

Reclamant heeft nog een aanvulling op de zienswijze van reclamant 4.

- A. Reclamant wil dat de gemeente er alles aan doet om het vele en grote verkeer via de spoorzijde te leiden. Met deze oplossing kan het grootste bezwaar van reclamant van tafel.

Gemeentelijke beantwoording

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH aan de zijde van het spoor voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie.

14. Reclamant 14

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

15. Reclamant 15

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

16. Reclamant 16

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

17. Reclamant 17

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

18. Reclamant 18

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

19. Reclamant 19

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

20. Reclamant 20

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

21. Reclamant 21

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

22. Reclamant 22

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

23. Reclamant 23

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

24. Reclamant 24

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

25. Reclamant 25

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

26. Reclamant 26

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

27. Reclamant 27

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

28. Reclamant 28

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

29. Reclamant 29

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

30. Reclamant 30

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

31. Reclamant 31

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

32. Reclamant 32

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

33. Reclamant 33

- A. Verkeer in twee richtingen met aan beide zijden geparkeerde auto's van treinreizigers op de stoep die bang zijn voor beschadiging van hun auto's. 10 meter lange vrachtwagens van en naar VSH wurmen zich erdoorheen. Wij bejaarden die gearmd lopen moeten op de weg lopen, omdat de auto's deels op de stoep staan. Vooruit en achteruit kijken maken wij onze noodzakelijke wandeling. De oplossing is de vrachtwagens op de busbaan vlak langs de schroevenfabriek. Denk hier eens over na.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten onder andere worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Van structurele verkeersveiligheidsproblemen voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers is in deze straten in de afgelopen jaren geen sprake geweest. In de afgelopen tien jaar is slechts eenmaal sprake geweest van een geregistreerd ongeval (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). De verwachting bij het gemeentebestuur is dat in de toekomst ook geen problemen zullen ontstaan. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots

binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel. Deze toename heeft een gering effect op de verkeersintensiteiten en leefbaarheid van de omliggende straten. Ook de verwachte gevolgen voor de verkeerveiligheid in de omliggende straten, ten behoeve van alle verkeersdeelnemers, zijn aanvaardbaar (zie verkeersonderzoek, bijlage 8 bij de toelichting). In de Structuurvisie Hilversum 2013 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH aan de zijde van het spoor voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

34. Reclamant 34

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

35. Reclamant 35

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

36. Reclamant 36

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

37. Reclamant 37

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

38. Reclamant 38

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

39. Reclamant 39

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

40. Reclamant 40

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

41. Reclamant 41

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

42. Reclamant 42

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

43. Reclamant 43

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

44. Reclamant 44

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

45. Reclamant 45

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

46. Reclamant 46

- A. Reclamant is bewoner van het Wandelpad en van de St. Vituswijk en dient een zienswijze in tegen de voorgenomen verlening van de omgevingsvergunning en voorgenomen verandering van het bestemmingsplan. In de zienswijze wordt ingegaan op diverse aspecten waarvan strijdigheid met de Structuurvisie Hilversum 2030 het eerste aspect is. De voorgenomen uitbreiding van VSH met bestemmingswijziging naar industriële activiteiten is volgens reclamant niet in lijn met de Structuurvisie 2030 en in het bijzonder met het deelgebied "Sporzone". Reclamant maakt zich ook zorgen over toekomstige uitbreidingen van VSH wanneer VSH carte blanche krijgt.

Gemeentelijke beantwoording

De door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie 2030 is een gemeentelijk beleidsdocument met daarin een samenhangende toekomstvisie voor de wenselijke ontwikkeling van de gemeente Hilversum. Naar de mening van het gemeentebestuur past de gevraagde uitbreiding van bedrijfsbebouwing van VSH, als intensivering van een bestaand bedrijventerrein, wel binnen deze visie. Hiernaast past deze ontwikkeling ook binnen de Economische Visie 2007 – 2020.

Hieronder zijn enkele relevante zinnen uit de ruimtelijke onderbouwing over de Structuurvisie 2030 en de Economische 2007 - 2020 opgenomen:

‘In de structuurvisie en in het economisch beleid wordt ingezet op behoud, intensivering en revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen in Hilversum. De geplande uitbreiding van VSH past binnen deze visie en het economisch beleid. Voor de spoorzone (waar dit gebied onderdeel van uitmaakt) is in de structuurvisie immers opgenomen dat het accent ligt op (creatieve) bedrijvigheid en onderwijs in combinatie met nieuwe woon-werkfuncties en groen. Er is ruimte voor nieuwe woon-werkfuncties, groen, ateliers, werkplaatsen en bedrijfsruimte.’

Er is zeker geen sprake van een carte blanche voor toekomstige uitbreidingen van VSH Fittings B.V. Het gehele perceel van VSH krijgt met het nieuwe bestemmingsplan een bedrijfsbestemming. Hiermee mogen alle betreffende gronden ten behoeve van de bedrijfsfunctie worden gebruikt. De maximale bebouwingsmogelijkheden op het perceel zijn echter wel beperkt. Het voorliggende bestemmingsplan heeft een systematiek met een groot bouwvlak en een bebouwingspercentage van 65% waarmee de maximale bebouwing op het perceel beperkt wordt. Ook is de maximale bebouwingshoogte in het bestemmingsplan beperkt. De bebouwingsmogelijkheden in het voorliggende bestemmingsplan zijn afgestemd op de reeds aanwezige bebouwing op het perceel en de voorliggende bouwaanvraag tot uitbreiding met 1850 m². Na realisatie van deze geplande uitbreiding zijn er geen extra bebouwingsmogelijkheden meer over op dit perceel binnen de voorgestelde regelingen (met bouwvlak en bebouwingspercentage) in het nieuwe bestemmingsplan. Het vervangen van bestaande bebouwing (door sloop en nieuwbouw) binnen het aangegeven bouwvlak en binnen het maximale bebouwingspercentage behoort tot de mogelijkheden.

- B. Langs het Wandelpad zijn woningen en winkels door de gemeente aangeduid als waardevolle bebouwing. Ook zijn panden aan het Wandelpad aangewezen als gemeentelijk monument. In de structuurvisie wordt gesproken over het belang van stedenbouwkundige en architectonische uitstraling waarbij het groen in de spoorzone, goed bereikbaar is voor omwonenden. Een metalen loods van 9 meter hoog en ca. 100 parkeerplaatsen en industrieel uiterlijk langs het spoor is niet inpasbaar in de bestaande woonwijk en is niet in overeenstemming met wat de gemeente met het gebied tussen het spoor beoogt.

Gemeentelijke beantwoording

De aangevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing voldoet aan redelijke eisen van welstand. De welstandscommissie heeft het plan positief beoordeeld. Hiernaast is de situering, omvang en uitstraling van deze uitbreiding van de bedrijfsbebouwing en de herinrichting van een deel van het perceel met groenvoorzieningen en parkeervoorzieningen een positieve stedenbouwkundige ontwikkeling. Het bouwplan en de voorgestelde herinrichting van een deel van het perceel van VSH past binnen de gewenste stedenbouwkundige en architectonische uitstraling voor dit gebied. Van enige aantasting van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is naar de mening van het gemeentebestuur geen sprake.

- C. Een zin uit de ruimtelijke onderbouwing over het volgens VSH goede overleg met omwonenden wordt door reclamant aangehaald. Reclamant kan zich deels herkennen in deze bewering. Vertegenwoordigers uit de buurt zijn positief over het initiatief van VSH om bewoners van het Wandelpad vooraf in te lichten. Dit betekent niet dat reclamant het eens is met het bouwplan. Volgens reclamant is er nog te weinig rekening gehouden met de elementen aanzicht en geluidsoverlast. Over het aanzicht wordt aangegeven dat beter andere materialen dan grijze gevelplaten gebruikt kunnen worden, zoals hout of steen. Het gebouw zou dan beter in een woonomgeving passen.

Gemeentelijke beantwoording

Het gemeentebestuur vindt het goed om te horen dat VSH vooraf met omwonenden in overleg is getreden. Hiermee kan er wederzijds begrip ontstaan over elkaars plannen en motivatie. Het gemeentebestuur heeft de binnengekomen aanvraag beoordeeld en is van mening dat deze aanvraag voldoet aan de gestelde eisen, zoals redelijke eisen van welstand. Het gemeentebestuur kan niet inschatten of een ander materiaal gebruik zou leiden tot een bouwplan dat beter zou passen in een woonomgeving. Deze vraag is in zoverre niet relevant, dat de welstandscommissie het bouwplan positief heeft beoordeeld. Dat is ten grondslag gelegd aan het ontwerpbesluit tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan en verlening van een omgevingsvergunning. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 5 bij de toelichting) volgt dat de uitbreidingsplannen vanuit akoestisch oogpunt geen belemmering vormen voor de omgeving en in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening.

- D. In de conclusie geeft reclamant aan dat de aanvraag strijdig is met het vigerende bestemmingsplan en met het ontwerp bestemmingsplan. Ook wordt aangegeven dat het plan vanuit stedenbouwkundig opzicht niet past binnen de Structuurvisie 2030. Afgesloten wordt met een verzoek om de aanvraag van VSH niet goed te keuren, om VSH behulpzaam te zijn bij het vinden van een geschiktere locatie voor haar industriële activiteiten, aan te sturen op creatieve bedrijvigheid en meer groen in de Spoorzone, daarbij inbegrepen de ontsluiting van de bedrijvigheid langs het spoor.

Gemeentelijke beantwoording

Het klopt dat de aanvraag strijdig is met het vigerende bestemmingsplan. Daarom is ook een nieuw ontwerpbestemmingsplan gemaakt, waarin deze aanvraag wel past. Daarnaast is het nieuwe ontwerpbestemmingsplan opgesteld naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (d.d. 17 juli 2013). Daarin is de gemeenteraad opgedragen opnieuw een besluit te nemen met betrekking tot een deel van de gronden van VSH en daarbij ook een oordeel te vormen over de uitbreidingsplannen van VSH. De reactie dat de aanvraag niet zou passen in het ontwerpbestemmingsplan klopt niet. Deze aanvraag past naar de mening van het gemeentebestuur eveneens binnen de Structuurvisie 2030, ook in stedenbouwkundig opzicht.

Er wordt in de ruimtelijke onderbouwing hierover het volgende geschreven: ‘De plannen betekenen daarnaast een verbetering van de stedenbouwkundige en architectonische uitstraling van het gebied. Door een sterke kwaliteitsslag van de bebouwing en bijvoorbeeld het deels verdiept aanleggen van parkeerplaatsen wordt de uitstraling richting spoor sterk verbeterd’.

Het bedrijf VSH heeft de mogelijkheden voor het verplaatsen van alle activiteiten van de locatie aan de Oude Amersfoortseweg eerder onderzocht, zowel binnen de gemeente Hilversum als naar andere locaties.

Uitkomst van deze onderzoeken is dat bij de bestaande productie een verplaatsing niet gewenst dan wel niet haalbaar is, omdat de bijkomende kosten niet opwegen tegen de baten. Daarnaast leidt een mogelijke verhuizing tot grote risico's voor VSH.

VSH is namelijk zeer afhankelijk van technisch geschoolde werknemers en specialisten die in de omgeving van Hilversum wonen. Een eventuele verhuizing zal tot vertrek van een aantal gespecialiseerde personeelsleden leiden en niet zullen willen verhuizen naar een nieuwe locatie. Daarnaast is door het type werkproces van VSH met bijbehorende specialistische machines, het verplaatsen/verhuizen van machines en apparatuur extra kostbaar en tijdrovend. De gebruikte machines en productieprocessen zijn fijngevoelig en moeten na een verplaatsing geheel opnieuw ingeregeld worden. Daardoor zal een eventuele verhuizing grote impact hebben op de productiviteit van VSH, waardoor klanten niet voldoende geleverd kunnen worden.

Een eventuele verhuizing zou tot grote kosten voor VSH leiden. Daarnaast wegen de bovengenoemde risico's voor VSH zeer zwaar en kunnen zelfs de continuïteit van VSH in gevaar brengen.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is over de spoorzone bepaald dat daar het accent ligt op (creatieve) bedrijvigheid en onderwijs in combinatie met nieuwe woon-werkfuncties en groen. Ook is bepaald dat er ruimte is voor werkplaatsen en bedrijfsruimte. De uitbreiding past hier in. In de Structuurvisie is verder bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH aan de zijde van het spoor voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

47. Reclamant 47

De zienswijze van deze reclamant is grotendeels gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 8. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt voor dit deel verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 8.

Reclamant heeft nog een aanvulling op de zienswijze van reclamant 8.

- A. Door vrachtverkeer wordt er zeer geregeld schade aan voertuigen en aan bestrating veroorzaakt. De stoep moet maandelijks op kosten van de gemeente worden gerepareerd, want het vrachtverkeer richting VSH kan de benodigde bocht niet maken zonder schade te maken.

Gemeentelijke beantwoording

Schade aan voertuigen en bestrating als gevolg van vrachtverkeer van en naar VSH is, volgens de bij het gemeentebestuur bekende informatie hierover, incidenteel. Ook van structurele verkeersveiligheidsproblemen voor bijvoorbeeld autoverkeer, voetgangers en fietsers is in deze straten in de afgelopen jaren geen sprake geweest.

Uit de ons ter beschikking staande ongevalcijfers over de laatste aaneengesloten periode van 5 jaar (2008 t/m 2012) blijkt niet dat de Oude Amersfoortseweg moet worden beschouwd als een weg met verhoogd veiligheidsrisico. De verwachting bij het gemeentebestuur is dat in de toekomst ook geen problemen zullen ontstaan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

48. Reclamant 48

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.

49. Reclamant 49

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.

50. Reclamant 50

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 50. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

51. Reclamant 51

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 51. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

52. Reclamant 52

De zienswijze van deze reclamant is gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.

53. Reclamant 53

De zienswijze van deze reclamant is bijna gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. De kern van de inhoud van de zienswijze van reclamant 53 verschilt niet van de reactie van reclamant 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.

54. Reclamant 54

De zienswijze van deze reclamant is gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.

55. Reclamant 55

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 55. Voor de

samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

56. Reclamant 56

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 56. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

Reclamant heeft nog enkele aanvullingen op de zienswijze van reclamant 4.

- A. Het is moeilijk te begrijpen dat een groot metaalbedrijf activiteiten mag uitbreiden in een woonwijk die daar duidelijk niet voor bestemd en geschikt is. De ontsluiting van het terrein is ongeschikt voor lange vrachtwagens die ook al in de huidige situatie moeilijk manoeuvreren in de straten van de woonwijk. De huidige situatie is al heel belastend voor de directe omgeving. In de besluitvorming is tot op heden onvoldoende aandacht geweest voor een goede ontsluiting van VSH. Reclamant wil dat alternatieve ontsluitingsmogelijkheden serieus worden bekeken, voordat verdere besluitvorming plaatsvindt.

Gemeentelijke beantwoording

De situering van het perceel van VSH in de spoorzone in de directe omgeving van diverse woonstraten is een situatie die grotendeels historisch zo is gegroeid. In de loop der tijd hebben zowel de industriële functies in dit gebied, waaronder VSH, als andere functies in dit gebied, zoals de woningen, zich verder ontwikkeld. Het gebruik van het gebied is hiermee steeds verder geïntensiveerd. Het past in het gemeentelijk beleid dat zowel de woonfunctie als de industriële functies zich in dit gebied verder ontwikkelen. Waar het bij de beoordeling van het uitbreidingsplan van VSH om gaat, is in hoeverre sprake is van een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot de uitbreiding van VSH en de omgeving van VSH. Het gemeentebestuur heeft op grond van de ruimtelijke onderbouwing geconstateerd dat met de uitbreiding sprake is van een goed woon- en leefklimaat en voldaan wordt aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Dat geldt ook voor de situatie waarin wordt uitgegaan van de huidige ontsluiting van VSH. De ontsluiting van het terrein is niet ongeschikt voor lange vrachtwagens.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is bepaald dat de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg in de toekomst beter bereikbaar zijn door nieuwe ontsluitingswegen. Daardoor worden de omliggende woonbuurten ontlast. Dat betekent niet dat de uitbreiding van VSH niet in dit beleid past als daar geen ontsluiting aan de achterzijde wordt aangelegd. Het gemeentebestuur ziet een andere ontsluiting van VSH aan de zijde van het spoor voor het vrachtverkeer niet als voorwaarde voor toestemming voor de gevraagde uitbreiding van de bedrijfsbebouwing danwel voor de voorgestelde bestemmingswijziging. De huidige ontsluitingsmogelijkheden van het perceel van VSH voldoen in de huidige en toekomstige situatie. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

57. Reclamant 57

De zienswijze van deze reclamant is gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.

58. Reclamant 58

De zienswijze van deze reclamant is bijna helemaal gelijk als de zienswijze van reclamant met nummer 4. Alleen het onderdeel F uit de zienswijze van reclamant 4 ontbreekt bij de zienswijze van reclamant 58. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 4.

Reclamant heeft nog enkele aanvullingen op de zienswijze van reclamant 4.

- A. De Oude Amersfoortseweg is niet geschikt voor vrachtverkeer en er ontstaan hierdoor gevaarlijke situaties voor met name kinderen die deze weg gebruiken als doorgangsroute van en naar school.

Gemeentelijke beantwoording

Het is bij het gemeentebestuur bekend dat de omliggende straten, waaronder de Oude Amersfoortseweg, onder andere worden gebruikt door vrachtwagens voor aan- en afvoer van en naar VSH. Van structurele verkeersveiligheidsproblemen voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers is in deze straten in de afgelopen jaren geen sprake geweest. De verwachting bij het gemeentebestuur is dat in de toekomst ook geen problemen zullen ontstaan. De verwachte gemiddelde toename van 2 vrachtwagens per dag (een toename van 6%) is naar mening van het gemeentebestuur een aanvaardbare toename. De verkeersbelasting op de Oude Amersfoortseweg blijft in de verwachte situatie ruimschoots binnen de richtlijnen van de CROW voor een woonstraat en hiermee is de verwachte verkeersbelasting acceptabel. Ook de verwachte gevolgen voor de verkeerveiligheid in de omliggende straten, ten behoeve van alle verkeersdeelnemers, zijn aanvaardbaar. Uit de ons ter beschikking staande ongevalcijfers over de laatste aaneengesloten periode van 5 jaar (2008 t/m 2012) blijkt niet dat de Oude Amersfoortseweg moet worden beschouwd als een weg met verhoogd veiligheidsrisico.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de aanvraag omgevingsvergunning of de ruimtelijke onderbouwing.

59. Reclamant 59

De zienswijze van deze reclamant is helemaal gelijk aan de zienswijze van reclamant met nummer 46. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording zoals die is opgenomen bij reclamant 46.