

Nota zienswijzen

Behorende bij



omgevingsvergunning 'Industriepark Vliedberg 2, Vlijmen'

Vastgesteld in de collegevergadering van 15 november 2016

Inleiding

Het ontwerp van de omgevingsvergunning 'Industriepark Vliedberg 2, Vlijmen' lag vanaf 7 juli 2016 zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is één brief met in totaal 38 zienswijzen ingediend.

Beoordeling

De zienswijzen zijn ontvankelijk. In de beantwoordingmatrix is aangegeven in hoeverre de zienswijzen aanleiding zijn voor bijstelling van het plan.

Behoort bij het besluit van het
College van Heusden van

18 november 2016

Mij bekend, manager Cluster
Omgevingsvergunningen

Indiener	Nr.	Inspraakreactie	Reactie gemeente Heusden	Gevolgen voor dit plan
Meerdere buurtbewoners	1.	Volgens de ruimtelijke onderbouwing geldt er een parkeernorm van 0,8 ppl per 100 m ² BVO. Dat resulteert in 26 auto's. De Nota Parkeernormen van de Gemeente Heusden gaat echter uit van 1,9 ppl per 100 m ² BVO. In dat geval is er ruimte nodig voor 62 parkeerplaatsen (NB exclusief parkeerplaatsen voor vrachtwagens). De indieners van de zienswijze gaan er van uit dat deze parkeerplaatsen op eigen grond aangelegd worden en zien graag een toelichting op een ontwerp hiervoor.	De Parkeernota is vastgesteld en in werking getreden ná de aanvraag van de voorliggende omgevingsvergunning. Omdat er nog geen geldend kaders waren, is daarom aangesloten bij de feitelijke norm van andere bedrijfsverzamelgebouwen in de gemeente (zoals bijvoorbeeld aan de Middelweg in Nieuwkuijk). De aanvrager heeft desgevraagd aangegeven nog in gesprek te zijn met de eigenaar van het transformatorgebouw op het perceel, teneinde extra parkeerplaatsen aan te kunnen leggen. De inrichting van het perceel is verder flexibel. Het college gaat er dan ook vanuit dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zijn.	Geen.
	2.	Zijn de loading docks aan de Vliedbergweg te combineren met de te realiseren parkeerplaatsen en is het mogelijk vrachtwagens in de lengte te parkeren voor los- en laadactiviteiten bij deze loading docks? Blijft de verkeersveiligheid tegelijkertijd geborgd?	Er zijn al 2 inritten aanwezig. Er komen nog 2 nieuwe inritten, waardoor deze en de tussenliggende units bereikbaar zijn voor kleiner verkeer. Grotere vrachtwagens worden hierdoor automatisch geweerd omdat deze alleen maar voor meer overlast in de straat zouden kunnen zorgen. Grotere vrachtwagens horen thuis op het binnenterrein.	Geen.
	3.	Wij vragen ons ook af of de op de tekening geplaatste vrachtwagen op het binnenterrein	Het binnenterrein is groot genoeg voor vrachtwagens om te draaien. In de praktijk zullen de vrachtwagens waarschijnlijk	Geen.

	kan manoeuvreren als de parkeerplaatsen bezet zijn.	laden en lossen door de wagen parallel aan de units te parkeren. De overheaddeuren zijn namelijk qua maat en schaal afgestemd op bestelbussen, niet op grote vrachtwagens, zoals bij een logistiek bedrijf.	
4.	Op het bij de bouwlocatie geplaatste reclamebord staat dat in de units ook verdiepingen aanwezig zijn. Deze verdiepingen staan niet aangegeven in de ontwerpomgevingsvergunning. De indieners zijn dan ook van mening dat deze BVO's niet zijn meegenomen bij de berekening van het aantal vereiste parkeerplaatsen. Het zullen er dan in ieder geval meer moeten zijn dan de eerder aangegeven 62 plaatsen.	De verdiepingen staan op de bouwtekeningen en zijn meegenomen in de afwegingen. Overigens zijn de verdiepingen alleen voor de kantoorgedeeltes.	Geen.
5.	Het college stelt dat de aanwezigheid van Koninklijke Sanders, een zwaar bedrijf in een hogere milieucategorie, het rechtvaardigt om de milieucategorisering uit het bestaande regime over te nemen. Dit gebeurt niet in de vergunning. De vergunning en de nieuwe bedrijvenlijst geven aan dat bedrijven in milieucategorie 1 tot en met 3.1 en enkele van de categorie 3.2 bedrijven toegestaan zijn. Verder stelt de vergunning dat in 12 van de 20 units alle categorie 3.2 bedrijven en in 8 units tot categorie 3.1 bedrijven toegestaan zijn. Het toestaan van alle categorie 3.2 bedrijven in 12 units is wel degelijk een verzwaring van het bestaande regime. De indieners denken	Het geldende bestemmingsplan (verankerd in een beheersverordening) staat al bedrijven in milieucategorie 3 toe. De voormalige categorie 3 is landelijk inmiddels gesplitst in 3.1 en 3.2. In principe neemt de gemeente Heusden bestaande gebruiksmogelijkheden altijd over in een nieuw planologisch regime. Dat is in dit geval niet anders. Er is dus geen sprake van een nieuwe situatie, noch van een verzwaring van de milieucategorisering. Sterker nog, tijdens de voorbereiding van de ontwerpomgevingsvergunning bleek al dat in enkele units milieucategorie 3.2 niet ruimtelijk aanvaardbaar is (zoals ook aangehaald in de zienswijze). Daarom is voor die units in de vergunning een	Geen.

	aan maximaal categorie 2. Het is naar hun mening beter, gelet op ligging plangebied, infrastructuur en al aanwezige zware industrie, de nieuw te realiseren bedrijfsruimte in een lage milieucategorie te plaatsen. Hoger dan categorie 2 is niet aanvaardbaar.	beperking opgenomen; daar mogen alleen bedrijfsactiviteiten tot categorie 3.1 worden uitgeoefend. Er is dus geen sprake van een verzwaring van de milieucategorieën. Het opnemen van een maximale categorie 2 is een onevenredige beperking van bestaande gebruiksmogelijkheden en is, gezien de aard van het gebied, de afmetingen van de units en de afstanden, niet noodzakelijk.	
6.	Met betrekking tot paragraaf 4.1 (bodem) willen de indieners graag inzage in de bodemrapportage, en stellen alvast de volgende vragen: • hoe hoog zijn de percentages PCB's boven de AW 2000norm exact? • hoe hoog zijn de percentages zink boven de AW 2000 norm exact?	De bodemrapportage is de indieners inmiddels toegezonden. De vragen zijn ook beantwoord, maar hieronder nogmaals de antwoorden: • de streefwaarde voor PCB (som7) in de bodem bedraagt 0,004 mg/kgds. De tussenwaaarde bedraagt 0,1 mg/kgds. De interventiewaarde bedraagt 0,2 mg/kgds. De in het onderzoek gevonden waarde bedraagt 0,0083 mg/kgds; • de streefwaarde voor zink in de bodem bedraagt 59 mg/kgds. De tussenwaarde bedraagt 181,13 mg/kgds. De interventiewaarde bedraagt 303,26 mg/kgds. De in het onderzoek gevonden waarde bedraagt 65 mg/kgds.	Geen.
7.	Zintuigelijke waarneming: is dat iets wat de indieners serieus moeten nemen? Gezien de brand van 3 februari 2014, het geven van een luchtalarm, de opschaling naar Grip 3 en de zware rookontwikkeling, alsmede het feit dat	Zintuigelijke waarneming behoort tot een standaardprocedure bij bodemonderzoeken. De voor bodemonderzoeken geldende voorschriften zijn opgevolgd. Het college	Geen.

	er nooit feiten boven water zijn gekomen wat zich nu werkelijk in de opslag bevond, geeft dat de indieners veel redenen om aan te nemen dat het bodemonderzoek niet zorgvuldig is uitgevoerd.	heeft géén reden om aan te nemen dat hij het bodemrapport niet aan zijn besluit ten grondslag had mogen leggen. Het veldwerk voor dit onderzoek is op 8 februari 2016 uitgevoerd, dus 2 jaar na de genoemde brand.	
8.	Het is algemeen bekend dat er na een brand bluswater in de bodem verdwijnt, zelfs bij een 'normale' brand kan dat schadelijke gevolgen hebben voor bodem en grondwater. Aangezien er hier geen sprake was van een normale brand, verbaast het de indieners dat er geen onderzoek is verricht naar het grondwater.	In tegenstelling tot wat gesteld wordt, is het grondwater in het bodemonderzoek wel onderzocht. Hierin zijn echter geen verhoogde parameters aangetroffen. Het college heeft geen reden om aan te nemen dat de onderzoeksgegevens niet kloppen en ziet dan ook geen aanleiding voor nieuw bodemonderzoek.	Geen.
9.	De indieners van de zienswijzen eisen een second opinion door een onafhankelijk bedrijf op het gebied van bodemsanering. Ook eisen zij dat er tot die tijd geen enkele bouwactiviteit op het projectterrein plaatsvindt. Het feit dat in de achtertuin van de Pieter Breugelstraat 4 sporen van cadmium en zink in het grondwater zijn aangetroffen, die vermoedelijk afkomstig zijn van het industrieterrein, onderbouwt die eis tot gedegen bodemonderzoek. Het lijkt verstandig voorlopig geen grond af te voeren.	Zie de reactie op zienswijzen 7 en 8.	Geen.
10.	Met betrekking tot de risicovolle activiteiten zien de indieners graag de bijlage tegemoet van de toetsing van de Veiligheidsregio Brabant-Noord.	Deze is inmiddels toegezonden aan de indieners van de zienswijzen.	Geen.

11.	In een persoonlijk onderhoud met de directeur van Koninklijke Sanders n.a.v. de brand op 2 februari 2013, wees hij bij een wandeling over het terrein, op het feit dat de bebouwing van de toenmalige opslag nagenoeg tegen de perceelgrens aan stond. Er was geen ruimte voor calamiteitenvervoer. De bebouwing stond te dicht op de perceelgrens. Dit is ook aangekaart in een gesprek met de afdelingen Bouw- en woningtoezicht en Milieu. Zoals het plan nu voorgesteld is, is de situatie naar mening van de indieners nog slechter dan voor de brand. In hun optiek zijn er wel degelijk belemmeringen voor de externe veiligheid, onder andere in verband met transport.	Al in een vroeg stadium, voor de vergunningaanvraag, is het plan besproken met de firma Koninklijke Sanders. Ook tijdens de procedure is er contact geweest. Dat heeft geresulteerd in een aantal wijzigingen in het bouwplan, zoals ook vermeld in het ontwerpbesluit. Het bedrijf heeft géén zienswijze ingediend tijdens de terinzagelegging. De veiligheid is geborgd door de nodige berekeningen en in het ontwerp. Zie daarvoor de paragraaf 'externe veiligheid' in de vergunning en de ruimtelijke onderbouwing, evenals de beantwoording van de zienswijzen 36 t/m 38.	Geen.
12.	Het college richt zich te veel op formele normen. Op 100 meter van het plangebied bevinden zich woningen en een speelterrein. Met de eventuele komst van de woningen aan de Parklaan/Vliedbergweg wordt die afstand nog kleiner. De windrichting in Nederland is overwegend zuidwest. Laat er nu juist in zuidwestelijke richting een groot deel van de mensen wonen. Het lijkt er stellig op dat dit onderzoek met name is verricht op kantoor, en niet op de locatie waar het project gaat worden gerealiseerd. Daarmee onderschat het college de risico's.	Het college heeft dit besluit met de grootst mogelijke zorg voorbereid. Alle ruimtelijke aspecten zijn zorgvuldig beoordeeld en afgewogen. Waar nodig zijn voorwaarden gesteld in de vergunning. Bij de behandeling van de aanvraag, evenals bij het voorbereidende werk, is de locatie meermaals bezocht. Objectieve normen bestaan om een transparante en eenduidige beoordeling van zaken te kunnen garanderen. Het college voorziet in maatwerk waar nodig, maar dat is niet aan de orde in de meeste gevallen en zou ook leiden tot willekeur. Dat past niet bij een goede ruimtelijke	Geen.

		ordening, noch bij zorgvuldig en openbaar bestuur.	
13.	Ook bij de waterhuishouding is sprake van het bagatelliseren van de realiteit door formele cijfers. Het is inmiddels een feit dat er veel meer neerslag valt dan in uw cijfers wordt voorgespiegeld. • Welke infiltratievoorzieningen heeft de aanvrager voor ogen? • Heeft de Vliedberg een gescheiden afvoersysteem? • Wat onderneemt de aanvrager om het water niet op de openbare weg te laten belanden, om meer belasting van het huidige rioleringssysteem te voorkomen?	Hemelwater in het algemeen en de toenemende neerslag in het bijzonder heeft de aandacht van de gemeente Heusden. Zij verplicht bij nieuwbouw, ook al gaat het om vervangende nieuwbouw zoals in dit geval, dat het hemelwater gescheiden opgevangen wordt. Vliedberg heeft geen gescheiden afvoersysteem. De ontworpen infiltratievoorziening bestaat uit waterdoorlatende bestrating met daaronder een waterbergend funderingspakket. Door de overstort van dit systeem zou hemelwater alleen op de openbare weg komen in gevallen van extreme neerslag. Gezien de vormgeving van de weg en de grote groenstrook ten oosten van het projectgebied is deze oplossing ruimtelijk aanvaardbaar. Zie verder paragraaf 4.8 van de ruimtelijke onderbouwing.	Geen.
14.	In paragraaf 5.2.1. gaat het economisch belang boven het burgerbelang. Het college omzeilt met formele artikelen het belang van leefbaarheid en milieu, door zich te beroepen op artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Met andere woorden, de exploitant legt de verantwoordelijkheid bij de gemeente.	Betreffende paragraaf gaat in op de economische uitvoerbaarheid. En is de laatste paragraaf van een ruimtelijke onderbouwing waarin alle andere ruimtelijke aspecten aan bod kwamen, zoals leefbaarheid, milieu en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Het college omzeilt deze onderwerpen dan ook zeker niet, noch beroept het zich op een wetsartikel. Dat betreffende artikel is juist een wettelijk verplicht kader voor elk ruimtelijk plan.	Geen.

15.	Het college heeft de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid onjuist gemotiveerd. Per punt gaan de indieners daar op in (zienswijzen 16 t/m 23).	Zie de beantwoording bij genoemde zienswijzen.	Geen.
16.	De planologisch toegestane maximum bouwhoogte van 6 meter is niet onnodig beperkend en is gebruikelijk in Nederland. Een lagere bouw zorgt voor een homogener en evenwichtiger straatbeeld dat past in het dorpse karakter van de wijk. In tegenstelling tot wat het college stelt, sluit de nieuwbouw niet aan op de omgeving qua hoogte: • De bedrijfsgebouwen op het bedrijventerrein zijn niet waarneembaar vanaf de Vliedbergweg. • De woningen op de buurpercelen (de woon-werk-kavels) zijn weliswaar even hoog als de nieuwbouw, maar garanderen door de verschillende ruimtelijke volumes en de vlakverdeling een prettiger straatbeeld aanwezig dan in het geval van de nieuwe hal. • De bedrijfsgebouwen van bovenstaande kavels hebben sheddaken en refereren aan een industrieel karakter van weleer. • De woningen aan de Parklaan hebben twee bouwlagen en een lessenaarsdak (goot 6,5 m, nok 8,5	Het college erkent dat de nieuwbouw niet één op één vergelijkbaar is met de omliggende gebouwen. Dat is ook niet de boodschap van de stedenbouwkundige beoordeling in de omgevingsvergunning. Een bedrijfsgebouw is tenslotte niet hetzelfde als een losse woning. Desalniettemin kan naar mening van het college wel degelijk een vergelijking plaatsvinden met de omliggende bebouwing. Zo is er bij de naastgelegen woningen inderdaad sprake van een ensemble van bouwvolumes, die niet allemaal 9 meter hoog zijn. Aan de straatzijde zijn de woningen lager, aan de achterzijde hoger. Juist vanwege die opzet is in het ontwerp ervoor gekozen om aan de Vliedbergweg de kantoren van de units naar voren te laten komen. De bouwhoogte van de kantoorunits (7 m) komt overeen met de goothoogte van de woningen ernaast en de goothoogte van de bedrijfswoning. Een volledig homogeen beeld is bovendien onhaalbaar, gezien de verschillende functies van de bebouwing. Los daarvan wijst het college op meerdere andere plekken in de wijk Vliedberg, waar	Geen.

	m) en zijn dus lager dan de nieuwbouw. De groenstrook tussen de Parklaan en de Vliedbergweg is een soort open buffer, maar schermt het zicht op het gebouw niet af.	bebouwing met platte daken wordt afgewisseld met meer traditionele daken.	
17.	In tegenstelling tot wat in het ontwerpbesluit staat, werken de bedrijfshal en de bedrijfswoning architectonisch niet samen. Het bedrijfsgebouw slokt de woning op. Er is geen sprake van spannend samengaan van oud en nieuw.	Bedrijfsbebouwing is altijd groter dan een ernaast gelegen bedrijfswoning. Juist daarom is het inderdaad van belang hoe de beide volumes tot elkaar in verhouding staan. De bedrijfswoning staat in het ontwerp los van de bedrijfsbebouwing en wordt gescheiden door een tussenlid. Bovendien is in de nieuwe situatie in grotere mate sprake van ontkoppeling tussen bedrijfswoning en bedrijfsbebouwing dan voorheen. Toen waren woning en bedrijfsbebouwing volledig aaneengebouwd. Door het contrast van de bouwvormen, maar de overeenstemming in bouwhoogten, werken beide volumes samen. De gebouwen zijn herkenbaar als losse objecten, maar door het contrast werken ze samen.	Geen.
18.	Het kleurgebruik van de kozijnen, de rood gekleurde huisnummers, de verdere materialisatie en de reclame-uitingen ontsieren het straatbeeld.	In een nader overleg hebben de indieners van de zienswijze met de aanvrager afgesproken nog de kleuren te bespreken. Verder benadrukt het college dat hier sprake is van een welstandsvrij gebied, waardoor hij geen invloed heeft op de kleur.	Geen.
19.	Het oude bedrijfspand is architectonisch niet verwerkt in het nieuwe ontwerp. Dat was een	Het materiaal is oordeelsvrij, het betreft een welstandsvrij gebied. Het oude	Geen.

	herkenbaar stukje modern industrieel erfgoed. Met bijvoorbeeld bakstenen zou tegelijkertijd een relatie met het verleden en een samenwerking met de bedrijfswoning ontstaan.	bedrijfspannd had geen monumentale of vastgelegde cultuurhistorische waarde.	
20.	Het nieuwe gebouw straalt geen klasse uit en is karakterloos. Volgens de indieners van de zienswijze maakt dit gebouw duidelijk hoe het college denkt over de bewoners van de Vliedberg, te weten mensen zonder cultuur, educatie en goede smaak.	Het college ontkent ten stelligste deze veronderstelling. Dit is ook benadrukt in een nader overleg met de indieners van de zienswijze.	Geen.
21.	Het gevelbeeld is te grootstedelijk en past in zijn maatvoering niet in het dorpse karakter van de wijk. Dat wordt volgens indieners veroorzaakt door het bouwen in de rooilijn en het hoge bebouwingspercentage, wat volgens indieners nergens in de gemeente gehanteerd wordt.	Het bebouwingspercentage bedraagt minder dan in de vroegere situatie. Bovendien past het bebouwingspercentage binnen de geldende regels van het bestemmingsplan (<75%).	Geen.
22.	Het college refereert in het ontwerpbesluit aan de bouwhoogte van de voormalige bebouwing. De indieners stellen dat de oorspronkelijke bebouwing veel lager was dan het college stelt, en de later bijgebouwde loodsen slechts gedeeltelijk de 7,75 en 8 meter bereikten. Aan de straatzijde was het gebouw zeker niet hoger dan 7,75 meter. Het gebouw was aan de straatzijde zeker niet 50% hoger dan de voorgeschreven hoogte.	Juist aan de straatzijde was een deel van het gebouw 9 meter hoog. De in de vergunning vermelde bouwhoogten zijn nagemeten met hoogtekaarten. De passage in de omgevingsvergunning was bedoeld als vergelijking met de feitelijke situatie tot de brand.	Geen.
23.	De schaduwwerking is te groot. Niet alleen bij de naastgelegen woningen, maar ook op de Vliedbergweg en wellicht zelfs in de voortuinen aan de Parklaan. In tegenstelling tot wat het college stelt, veroorzaken	In samenspraak met de directe burens aan de Vliedbergweg heeft de aanvrager afgesproken een deel van het gebouw te verlagen tot 7,5 m. Hiermee is er geen	De tekeningen zijn aangepast. De bouwhoogte van de meest oostelijke units is verlaagd tot 7,5 meter.

	bestaande bouwwerken niet dusdanig veel schaduw dat er slechts een beperkte toename is van schaduw. De naastgelegen woningen zijn namelijk slechts ten dele 9 meter hoog en hebben ruimte om zich heen. De schaduwwerking die vanuit die woningen uitgaat is dus beperkt. Bestaande erfafscheidingen zijn maar 2 meter hoog en dragen dus maar beperkt bij aan de aanwezige schaduw.	toename van schaduw. De aanvrager heeft nieuwe tekeningen aangeleverd. De bomen aan de Vliedbergweg hebben al een grote schaduwwerking. De nieuwbouw is lager dan die bomen en ligt op grotere afstand tot de dichtstbijzijnde woningen aan de Parklaan. De situatie voor de betreffende woningen verslechtert dus niet.	
24.	De Vliedbergweg is een zeer drukke weg met veel vrachtverkeer. De kruising Deken van Baarstraat en Vliedbergweg is te klein voor de in- en uitrijdende vrachtwagens. Dit geeft opstoppen en gevaarlijke situaties. Bovendien staan er regelmatig vrachtwagens geparkeerd, die de doorstroming belemmeren. Om nog niet te spreken van de overnachtende chauffeurs met bijbehorende overlast. De toestand van de weg is slecht; bij regen is de afwatering niet goed.	De genoemde kruising is inderdaad een knelpunt. Op 19 mei 2016 en 5 juli 2016 is met omwonenden van het project Parklaan gesproken. Het betreffende project ligt tegenover de projectlocatie van de voorliggende aanvraag. Na deze besprekingen heeft het college besloten een aantal wijzigingen in de verkeersstructuur door te voeren. De voorliggende aanvraag is daarbij betrokken in de afwegingen. Het college heeft besloten het kruispunt Deken van Baarstraat en Vliedberg aan te passen door: • een verruiming van de bochtstraat; • het behouden van voldoende zicht op het kruispunt door het terugleggen van de nieuwbouw. Op de andere onderwerpen wordt ingegaan bij zienswijzen 37.	De ruimtelijke onderbouwing is aangevuld.
25.	Het college geeft zelf aan dat er sprake is van een hoge verkeersintensiteit op de Deken	Ook dit onderwerp is besproken in de gesprekken met omwonenden.	De ruimtelijke onderbouwing is aangevuld.

	van Baarstraat. De indieners tekenen hierbij aan dat het percentage vrachtverkeer substantieel is en het aantal voertuigen dus niet alles zegt. Bovendien was er voor de brand een bedrijf gevestigd en komen er nu 20 bedrijfsunits met 20 bedrijven en bijbehorende verkeersbewegingen. Hieraan wordt volledig voorbijgegaan. De indieners zijn van mening dat de Deken van Baarstraat niet is ingericht op 7.500 motorvoertuigen per dag, ook gezien het hogere aantal vrachtverkeer.	De Deken van Baarstraat heeft in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) de functie van een gebiedsontsluitingsweg. Vrachtverkeer op een dergelijke weg is aanvaardbaar. Hoewel de verkeersintensiteit hoog is, ligt deze nog wel binnen de voorkeursintensiteiten. De voorkeursbreedte wordt voor deze weg niet gehaald. Bij de herinrichting van de weg is destijds de keuze gemaakt om een wegbreedte van 6,5 m te hanteren en te voorzien in diverse parkeerhavens en verkeersreducerende maatregelen. Dit komt de leefbaarheid juist ten goede. Het college ziet in dit onderwerp dus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Overigens wordt opgemerkt dat een toename van het aantal bedrijven op een perceel niet per se betekent dat er daardoor meer vrachtverkeer komt. Een toe- of afname wordt vastgesteld op basis van het bedrijfsvloeroppervlak, zoals de indieners van de zienswijzen eerder zelf ook vaststelden. Het bedrijfsvloeroppervlak neemt zelfs af ten opzichte van de eerdere situatie, evenals het aantal aanwezige mensen.	
26.	Profiel en snelheid op de Vliedbergweg zijn nog niet aangepast aan de functie van Erftoegangsweg type 1 en er bestaan ook nog geen plannen voor. Overigens zijn	Na de eerder genoemde gesprekken met omwonenden heeft het college besloten om de Vliedbergweg tot de bebouwde komgrens binnen de 30 km/uur-zone op te	De ruimtelijke onderbouwing is aangevuld.

	indieners van mening dat een formele snelheidsbeperking niet de oplossing is, omdat de snelheid feitelijk al niet behaald kan worden door de slechte staat van het wegdek.	nemen. Op korte termijn neemt het college hiervoor een verkeersbesluit.	
27.	Op dit moment ondervinden de indieners al veel overlast door het vrachtverkeer dat af- en aanrijdt naar de firma Sanders. Omdat het bij tijd en wijle zo druk is met laden en lossen, parkeren de trailers aan de Vliedbergweg, juist daar waar het nieuwbouwplan geprojecteerd is. Het wordt naar de mening van de indieners dan ook een chaos met verkeer (zeker gezien ook de misrekening met de parkeernormen en de in de voorgevel geprojecteerde loading docks aan de Vliedbergzijde en de nagenoeg volledige bebouwing van het terrein). Als het voorgestelde plan wordt gerealiseerd, neemt de overlast toe.	Het parkeren van vrachtwagens van Koninklijke Sanders aan de Vliedbergweg en de situering van de inritten van voorliggend plan staan los van elkaar. Over eventuele verkeersoverlast door de al gevestigde bedrijven gaat het college het gesprek aan met die bedrijven.	Geen.
28.	Op dit moment is er sprake van behoorlijke beschadigingen van het wegdek, die alleen maar toenemen door de te hoge verkeersdruk van vrachtverkeer. Daar is ook het vrachtverkeer uit Cromvoirt en Helvoirt debet aan.	Deze melding gaat niet over de voorliggende aanvraag, maar neemt het college wel ter harte. Ten tijde van de uit te voeren maatregelen aan de verkeerstructuur zal worden bekeken welke actie mogelijk is.	Geen.
29.	Wij vinden het belangrijk dat metingen worden verricht naar uitstoot van fijnstof door stationair draaiende vrachtwagens en voorbijrijdend vrachtverkeer alvorens we tot verdere verzwaring van de verkeersintensiteit overgaan door de plaatsing van dit gebouw.	Als onderdeel van de beoordeling van de aanvraag is de luchtkwaliteit beoordeeld. Hieruit kwamen geen belemmeringen voor het project uit naar voren. Het project heeft geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit.	Geen.

30.	De indieners vragen zich af of het reëel is om te stellen dat de bomen langs de weg blijven staan bij een intensieve bebouwing, een grote behoefte aan parkeerplaatsen en de loading docks aan de Vliedbergweg. De indieners vragen om het behoud van het groen, desnoods in de vorm van nieuwe aanplant op eigen terrein.	Er hoeven geen bomen gekapt te worden. Er zijn al 2 bestaande inritten. Er komen 2 inritten bij, die tussen de bestaande bomen passen.	Geen.
31.	De ruimtelijke onderbouwing spreekt van 6.000 motorvoertuigen met een groot percentage zware vrachtwagens. Het is de indieners onduidelijk hoe tot dit getal is gekomen. Het aantal is wat hen betreft onaanvaardbaar. Naar mening van de indieners baseert het college zich teveel op cijfers en bagatelliseert hij de verkeerssituatie ter plaatse.	De indieners refereren aan de maximale voorkeursintensiteit van de Vliedbergweg. Die weg is een Erftoegangsweg type I, waarvoor een intensiteit van 6.000 mvt geldt. Hoger dan dat betekent in principe dat de weg de intensiteit niet aankan en dat de leefbaarheid in het geding kan komen. De verwachting voor 2030 bedraagt 4.700 mvt. Dat is dus lager dan het maximum. Zoals ook gesteld bij zienswijze 12 liggen objectieve normen altijd ten grondslag aan de beoordeling van een ruimtelijk plan. Desalniettemin heeft het college naar aanleiding van informeel overleg met omwonenden besloten nog een aantal andere aanpassingen aan de wegen door te voeren, voor een optimalisatie van de doorstroming, verbetering van de veiligheid en een verbetering van de leefbaarheid. Het college bagatelliseert daarmee het sentiment niet.	Geen.
32.	In de toekomst worden er 30 woningen tussen de Parklaan en de Vliedbergweg	Zowel genoemd project als voorliggende aanvraag zijn samenhangend en integraal	Geen.

	gebouwd. Met de komst van deze woningen neemt de verkeersoverlast verder toe. Daarmee laat het college zich hiermee verleiden tot ondeugdelijk stedenbouwkundig beleid en geeft het weinig blijk van toekomstvisie.	beoordeeld. Daarbij zijn effecten over en weer meegewogen, evenals eventuele cumulatieve gevolgen voor de buurt. Een voorbeeld daarvan is verkeerskundige situatie, waarover met omwonenden is gesproken.	
33.	Bij de planontwikkeling laat het college zich leiden door een bureau dat zich baseert op ronkende cijfers en statistieken. In het kader van de CO ₂ -uitstoot is vermeld: 20 bewegingen van vrachtverkeer: Bij een meting door de indieners op 12 juni 2016 kwamen zij op de Vliedbergweg alleen al 7 trailers tegen in 4 minuten tijd. Op de Deken van Baarstraat 1 en op de Rotonde nog eens 3.	De in het rapport vermelde vrachtwagenbewegingen zijn niet de bestaande bewegingen, maar de toekomstige die het gevolg zijn van dit project. De vrachtwagenbewegingen die zijn geteld, zullen afkomstig zijn van andere bedrijven. Het college ziet geen reden waarom hij zijn besluit niet op het rapport zou kunnen baseren.	Geen.
34.	Negen meter hoog, tegen de perceelgrens. De indieners van de zienswijze lezen dit als een signaal dat de gemeente Heusden de Vliedberg als woongemeenschap niet serieus neemt.	Het is het college onduidelijk waarom de indieners van de zienswijze de bouwhoogte als een dergelijk signaal zien. Het college neemt ieders belangen serieus. Op de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid wordt ingegaan bij zienswijzen 16 t/m 23.	Geen.
35.	De gemeente Heusden heeft zich klaarblijkelijk neergelegd bij het feit dat Koninklijke Sanders het bedrijventerrein niet zal verlaten. Daardoor merkt zij het terrein aan als zwaar bedrijventerrein en ziet zij mogelijkheden voor het nu aangevraagde plan.	De aanwezigheid van Koninklijke Sanders en de milieucategorisering van de voorliggende locatie staan los van elkaar. Bij de beoordeling van de gebruiksmogelijkheden van de projectlocatie is gekeken naar de bestaande rechten en de omliggende woningen. Zoals gemotiveerd bij zienswijze 5 is er sprake van een ruimtelijk aanvaardbare situatie.	Geen.

36.	Ten aanzien van het aspect ‘externe veiligheid’ spreekt de ruimtelijke onderbouwing over “binnen de één op één miljoen jaar”. De indieners van de zienswijzen wijzen erop dat in 2013 nipt is gereageerd op een brand bij een alcoholtank en er in 2014 de grote brand is geweest bij Riant Verhuur. Ze vragen de voornoemde cijfers te relativeren. Als er een calamiteit bij Kon. Sanders optreedt, dan is de schade naar mening van de indieners niet te overzien. Zowel materieel als persoonlijk.	Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet onderzoek worden gedaan naar de externe veiligheidsrisico's. Externe veiligheidsrisico's kunnen ontstaan door in de omgeving liggende risicovolle bedrijven, transportassen en buisleidingen en door bedrijfsactiviteiten in het plangebied (bedrijfsverzamelgebouw). De transportassen en buisleidingen liggen op voldoende afstand en geven geen beperkingen voor het plangebied (zie paragraaf externe veiligheid). In de directe omgeving van het plangebied ligt Koninklijke Sanders BV. Dit is een risicovol bedrijf. In de paragraaf Externe Veiligheid is ingegaan op de externe veiligheidsrisico's van Koninklijke Sanders BV. Er zijn geen belemmeringen voor de ruimtelijke ontwikkeling vanwege de aanwezigheid van Koninklijke Sanders BV. Omdat sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico is een verantwoording van het groepsrisico (Bijlage IV) opgesteld. Wij achten het groepsrisico veroorzaakt door de realisatie van het bedrijfsverzamelgebouw verantwoord.	Geen.
37.	De vergunning stelt dat niet wordt voldaan aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico zoals opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Hierbij neemt de vergunning Koninklijke Sanders als	Het is niet zo dat een hogere milieucategorie per definitie betekent dat een bedrijf een aanvullend veiligheidsrisico vormt. Die vergelijking gaat hier dan ook niet op. Wel moet worden voorkomen dat	Aan de omgevingsvergunning is de volgende voorwaarde verbonden: <i>In het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen toegestaan.</i>

	uitgangspunt. Gelet op de milieucategorie van 3.2 op het merendeel van de bedrijfsunits in de aanvraag vragen de indieners van de zienswijze om de berekening van het groepsrisico opnieuw te maken en uit te gaan van de nieuw te bouwen units. De cirkels schuiven dan richting de bestaande woningen en kinderspeelplaats op.	er zich risicovolle bedrijven vestigen op het perceel. In de Beleidsnota Externe Veiligheid gemeente Heusden, vastgesteld op 20 december 2011, is aangegeven dat op het Industrierrein Vliedberg en dus ook in het plangebied geen nieuwe risicovolle bedrijven (=Bevi-bedrijven) zijn toegestaan. Dit was nog niet geborgd in de ontwerpomgevingsvergunning. In de definitieve omgevingsvergunning staat deze voorwaarde nu wel waardoor risicovolle bedrijven in het plangebied zijn uitgesloten. Ook hebben wij het begrip risicovolle bedrijven toegevoegd. Door het uitsluiten van risicovolle bedrijven in het plangebied nemen de veiligheidsrisico's voor de omgeving niet toe.	Daarnaast is de volgende begripsbepaling toegevoegd. <i>Risicovolle inrichting</i> <i>Een inrichting, bij welke ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde/richtwaarde voor het risico c.q. risico-afstand moet worden aangehouden tot bij in het bestemmingsplan toegelaten kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.</i>
38.	Ook wijzen de indieners er ten aanzien van de externe veiligheid op dat de impact bij een mogelijke calamiteit ingrijpender wordt als de plannen voor het terrein van de voormalige mavo (30 huurwoningen op de groenstrook bij de Vliedbergweg) en de plannen voor het terrein van de kerk (50 seniorenwoningen) in beschouwing worden genomen.	Bij het opstellen van de plannen zijn de veiligheidsrisico's integraal beoordeeld. Ook voor de bestemmingsplannen 'Parklaan, Vlijmen' en 'Vlijmen, Kerk Vliedberg' vond een beoordeling plaats.	Geen.