

Nota van zienswijzen omgevingsvergunningaanvraag McDonald's Vreelandseweg 42 – 46

Gemeente Hilversum
Afdeling Beleid en Ontwikkeling
Januari 2017

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Zienswijzen	5
1. <i>Procedure</i>	5
2. <i>Ruimtelijke onderbouwing</i>	7
3. <i>Omwonenden</i>	8
4. <i>Verkeer</i>	10
5. <i>Natuurtoets</i>	22
6. <i>Natura-2000/Stikstof</i>	24
7. <i>Akoestisch onderzoek/Geluid</i>	25
8. <i>Luchtkwaliteit</i>	28
9. <i>Overige milieuaspecten</i>	29
10. <i>Voedsel</i>	31
11. <i>Zwerfvuil</i>	32
12. <i>Parkeren</i>	34
13. <i>Financiële aspecten</i>	36
14. <i>Alternatieve invulling</i>	37
15. <i>(Sociale) Veiligheid</i>	38
16. <i>Aantasting woongenot</i>	39
17. <i>Overig</i>	40
Samenvatting conclusies op grond van de Nota van zienswijzen omgevingsvergunningaanvraag McDonald's Vreelandseweg 42 – 46	44
Bijlagen	46

Inleiding

Op 9 maart 2016 is de aanvraag omgevingsvergunning (kenmerk 312620) ingediend voor nieuwbouw van een McDonald's op de Vreelandseweg 42 – 46 op de bestaande ondergrondse parkeergarage inclusief een reclamemast. De aanvraag past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan 'Vreelandseweg'.

Met het plan krijgt de locatie een nieuwe invulling. Het inmiddels gesloopte pand was technisch verouderd, het stond leeg en gebruik als kantoorpand, zoals voorheen, was zeer onwaarschijnlijk gezien de huidige kantorenmarkt. Een McDonald's met McDrive is een horecavoorziening die op dit moment in deze omvang niet aanwezig is in Hilversum en is daardoor een aanvulling op het bestaande aanbod.

Het verzoek past in de gemeentelijke 'Structuurvisie 2030' waarin is opgenomen dat *'bedrijventerreinen meer gevarieerd zijn wat betreft de verschillende functies. Er is meer ruimte voor facilitaire functies, waar onder horeca, waarbij de verbreding niet ten koste gaat van het specifieke profiel.'*

Tevens meldt de Structuurvisie dat *'het Havenkwartier is georiënteerd op de aansluitende wegen. Solitaire kantoren zijn in 2030 vervangen door (nieuwe) bedrijven.'*

Het gemeentebestuur wil meewerken aan het bouwplanverzoek en heeft daarom de daarvoor noodzakelijke procedure gestart. Om te besluiten over de aanvraag dient de zogenaamde uitgebreide voorbereidingsprocedure op basis van de Wabo te worden doorlopen. In het kader van deze procedure is het plan, inclusief bijbehorende ruimtelijke onderbouwing, op 21 juni 2016 in de vergadering van de gemeenteraad besproken. De gemeenteraad heeft besloten tot het afgeven van een ontwerp-'verklaring van geen bedenkingen'.

Vervolgens zijn de aanvraag, de ruimtelijke onderbouwing, de ontwerp-omgevingsvergunning en overige bijbehorende stukken voor een periode van zes weken ter inzage gelegd (van vrijdag 1 juli 2016 tot en met donderdag 11 augustus 2016). Dat is vooraf bekendgemaakt op de gebruikelijke manier (in de Gooi en Eembode, op de internetpagina van de gemeente en de Staatscourant). Die periode heeft iedereen de gelegenheid gehad om te reageren. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt. Er zijn 223 brieven met zienswijzen ontvangen.

Alle zienswijzen zijn binnen de bovengenoemde wettelijke termijn ingediend en zijn derhalve ontvankelijk. Enkele appellanten hebben tijdig een zogenaamde pro forma-zienswijze ingediend, een groot aantal anderen heeft aangegeven mogelijk hun zienswijze te willen aanvullen. Deze indieners hebben allen twee extra weken gekregen om hun reactie nader te motiveren.

Opbouw nota

In deze Nota is de gemeentelijke reactie ten aanzien van de ingediende zienswijzen opgenomen. Aangezien veel zienswijzen dezelfde, dan wel vergelijkbare, argumenten bevatten ten aanzien van een bepaald thema is er uit praktisch oogpunt gekozen de ingekomen reacties per thema samen te vatten en te beoordelen. In de onderstaande tabel zijn de zienswijzen samengevat inclusief de reactie van het college van burgemeester en wethouders. Per thema is afgesloten met een conclusie. Indien de zienswijzen aanleiding geven tot wijzigingen dan staat dat aan het eind van elk thema vermeld. Een samenvatting van de conclusies is aan het eind van de nota opgenomen.

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

De Wet bescherming persoonsgegevens laat niet toe dat de persoonsgegevens van de indieners van een zienswijze langs elektronische weg openbaar worden gemaakt. Om deze reden is een overzicht van alle indieners geen onderdeel van deze nota. Iedere indiener van een zienswijze krijgt een eigen reclamantnummer. Ten behoeve van de leesbaarheid zijn in de tabel bij ieder themaonderdeel zo volledig mogelijk de nummers van de betreffende reclamanten opgenomen. Reclamanten krijgen de zienswijzennota toegestuurd, waarbij ook wordt aangegeven onder welk reclamantnummer zijn of haar zienswijze is behandeld.

Vanwege de omvang en hoeveelheid van de stukken liggen voor de raad de papieren versies van de zienswijzen, inclusief overzicht van de indieners, ter inzage bij de griffie.

Zienswijzen

Onderstaand zijn de ingediende zienswijzen per 'thema' opgesomd en direct aansluitend per onderdeel van beantwoording voorzien. De kolom 'indiener' bevat de reclamantnummers van de betreffende appellanten. Per thema is afgesloten met een conclusie.

Nr.	Thema	Samenvatting zienswijze	Gemeentelijke reactie
1.	Procedure (reclamantnummers 5 t/m 7, 9, 19, 20, 22, 35 t/m 37, 39, 42, 44, 45)		
1.1	Informatiebijeenkomst september 2015	<p>Slechts een beperkt aantal, door aanvrager zelf geselecteerde personen, zijn uitgenodigd voor de bijeenkomst in september 2015.</p> <p>Gemeente heeft onvoldoende toegezien dat voldoende en de juiste omwonenden zijn uitgenodigd voor de informatieavond.</p>	<p>In algemene zin vindt de gemeente het van belang dat omwonenden tijdig worden geïnformeerd en betrokken bij nieuwe, voorgenomen, bouwplannen voordat een formele aanvraag plaats vindt. In geval van de McDonald's-aanvraag heeft de initiatiefnemer daar ook invulling aan gegeven door een informatiebijeenkomst te beleggen.</p> <p>De aanvrager is verantwoordelijk voor de wijze van informeren en het versturen van uitnodigingen. De gemeente heeft voorafgaand aan de bijeenkomst hiervoor suggesties aangedragen.</p> <p>De buurtgenoten in de directe omgeving zijn voor de avond uitgenodigd. De invitatie is huis-aan-huis verspreid. Daarbij is vermeld dat iedereen die ook interesse heeft, meer dan welkom is.</p> <p>Het verslag van de bijeenkomst is onderdeel van de ter inzage gelegde stukken.</p> <p>Daarnaast heeft McDonald's nog gesprekken gevoerd met diverse direct omwonenden, zoals de bewoner van Vreelandseweg 48 en de voorzitter van de woonarkbewoners. Tevens is gesproken met de eigenaar van het aangrenzende bedrijfsperceel en een vertegenwoordiger van bedrijvenvereniging Havenkwartier.</p>
1.2	Informeren omwonenden	<p>Bewoners zijn door gemeente niet actief geïnformeerd of geconsulteerd.</p> <p>Pas op 30 juni openbare bekendmaking.</p> <p>Gemeente heeft een actieve en adequate informatieplicht.</p>	<p>Op 9 maart 2016 is de aanvraag omgevingsvergunning bij de gemeente binnen gekomen. Dit is op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt op de gemeentepagina in de Gooi- en Eembode van 17 maart (bij 'Ingekomen plannen'). Tevens is de aanvraag gepubliceerd op de gemeentelijke website.</p> <p>In het kader van de behandeling van de aanvraag in de commissie Ruimte en, aansluitend, de gemeenteraad hebben ook de nodige publicaties op de website plaatsgevonden.</p> <p>De procedurestart is 30 juni eveneens bekend gemaakt in de Gooi- en Eembode en website. Daaraan voorafgaand is op 23 juni in dezelfde beide media een vooraankondiging geplaatst ter attentie over de voorziene datum van ter inzage legging van stukken.</p> <p>Het actief consulteren van bewoners is aangevangen door de ter inzage legging van de bij de aanvraag behorende stukken op 1 juli met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.</p>

1.3		Publicatie datum van 21 juli is 3 weken later dan publicatie zou moeten zijn: bewust? Wat is hiervan de bedoeling?	Op 30 juni is de ter inzage van de stukken bekend gemaakt. De publicatie van 21 juli had een ander doel en is geplaatst naar aanleiding van een op 13 juli door de raad aangenomen motie. De motie had betrekking op de reactietermijn voor het indienen van zienswijzen. Het College is met de motie (o.a.) opgedragen om inwoners actief te informeren over de mogelijkheid van een 'pro forma' zienswijze. Een 'pro forma-zienswijze' is een reactie zonder inhoudelijke argumenten. Met de publicatie is tevens toegelicht waarom het tijdig indienen van een zienswijze van groot belang is voor het verdere verloop van de rechtsbescherming. Er kan namelijk alleen beroep tegen het uiteindelijke besluit worden ingesteld door belanghebbenden die tijdig een zienswijze naar voren hebben gebracht en dan nog uitsluitend tegen onderdelen van het besluit waarover zij een zienswijze hebben ingediend. Anders is de kans zeer groot dat een beroep in de latere fase van de procedure niet-ontvankelijk wordt verklaard.
1.4		Bewoners woonarken krijgen de Gooi en Eembode niet bezorgd. Dit kan blijkbaar bij het tankstation maar bewoners zijn hierover nooit geïnformeerd. Gemeente had zich moeten vergewissen dat omwonenden informatie ontvangen hebben.	De gemeente is niet verantwoordelijk voor bezorging van de Gooi- en Eembode. Klachten hierover kunnen bij de Gooi- en Eembode worden ingediend. Er zijn bij het gemeentebestuur ook geen afspraken bekend met betrekking tot de bezorging. De gemeente heeft naast de Gooi- en Eembode ook via de gemeentelijke website actief over de plannen gepubliceerd, zodat bewoners ook op deze wijze daarvan kennis hadden kunnen nemen. Daarnaast is de ter inzage legging van stukken ook bekend gemaakt in de Staatscourant. Informeren over nieuwe bouwplannen gaat niet zo ver dat de gemeente zich moet vergewissen of omwonenden ook informatie hebben ontvangen. Bewoners hebben in dergelijke gevallen een eigen verantwoordelijkheid. Om geïnformeerd te worden over nieuwe bouwplannen kunnen bewoners gebruik maken van de app 'Omgevingsalert'. Hiermee worden bewoners digitaal geattendeerd over nieuwe plannen in hun omgeving, zie http://www.hilversum.nl/Home/Inwoner/Vergunningen_Bekendmakingen/Bekendmakingen_Omgevingsalert/OmgevingsAlert_app Op het Stads Kantoor is daarnaast een rekje met extra exemplaren van de Gooi- en Eembode om gratis mee te nemen.
1.5	Ter inzage periode	Ter inzage legging tijdens schoolvakantie is ongepast. Bewoners kunnen in vakantieperiode geen onderzoek doen, kennis nemen van plannen en goed reageren. Er is onvoldoende waarborging dat belanghebbenden kennis kunnen nemen van plannen en reageren. Dit is onzorgvuldig. Heeft de indruk dat bewust gekozen is voor ter inzage legging in vakantieperiode.	De gemeente vindt het belangrijk dat omwonenden goed kennis kunnen nemen van ter inzage gelegde plannen en daar op kunnen reageren. Publicatie van stukken vindt daarom zo veel als mogelijk buiten de zomervakantieperiode plaats, hoewel er geen wettelijke regels zijn die het ter inzage leggen van stukken in de zomervakantie verbieden. Het is evenwel niet altijd mogelijk om ter visie leggingen geheel buiten de zomervakantieperiode te houden. De gemeente heeft namelijk ook rekening te houden met de belangen van aanvragers en initiatiefnemers. Ingeval van het McDonald's-plan zou pas in de raadsvergadering van 21 juni (oorspronkelijk was de raadsbehandeling overigens gepland op 15 juni) het standpunt van de raad duidelijk worden en of de procedure voor de aanvraag kon starten. Rekening houdend met alle belangen is

		Is respectloos naar burgers en past niet bij de missie van het coalitieakkoord ‘draagvlak en daadkracht in Hilversum’.	daarom op 23 juni een vooraankondiging gepubliceerd over de mogelijke procedurestart en ter visie legging ingeval van instemming van de raad met het voorstel. Daardoor kon iedereen voorzorgsmaatregelen treffen. De formele bekendmaking is vervolgens gepubliceerd op 30 juni. Om bovengenoemde redenen is het gemeentebestuur van mening dat er voldoende gelegenheid voor belanghebbenden is geweest om tijdig kennis te nemen van de plannen en daar op te reageren.
1.6	Pro-forma zienswijze	Verzoekt termijn voor pro-forma zienswijzen ruimhartig toe te passen. Twee weken extra om zienswijze aantal vullen is te kort.	De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft indieners van zienswijzen 6 weken de tijd om dat te doen. De jurisprudentie heeft daar 2 weken ‘aan toegevoegd’. Er is ons geen jurisprudentie bekend die een langere termijn voor het nader motiveren van een zienswijze toe staat. Het hanteren van een ruimere termijn kan tot gevolg hebben dat een beroep in de latere fase van de procedure alsnog door de rechter niet-ontvankelijk wordt verklaard. Dat risico wil de gemeente uitsluiten. Het is niet in het belang van appellanten.
1.7		Niet handelen volgens algemene beginselen van behoorlijk bestuur, bijvoorbeeld zorgvuldigheidsbeginsel, fairplay beginsel en motiveringbeginsel. Besluitvorming dient transparant te zijn.	Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat de overheid een besluit zorgvuldig moet voorbereiden en nemen. Het fair-play-beginsel betekent dat de overheid zich onpartijdig moet opstellen bij het nemen van een besluit en daarbij de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen. Uit het motiveringsbeginsel volgt dat de overheid haar besluiten goed moet motiveren. Het gemeentebestuur ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat in strijd is/wordt gehandeld met bovenstaande en/of andere algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Voor de goede orde wordt er op gewezen dat er in dit stadium nog geen besluit is genomen over de aangevraagde vergunning. Alle ingediende zienswijzen worden betrokken en afgewogen bij de besluitvorming.
1.8	Conclusie		De reacties samengevat onder ‘Procedure’ (onder 1) geven geen aanleiding tot wijzigingen.
2.	Ruimtelijke onderbouw (reclamantnummers 4 t/m 8, 10, 12, 15, 20, 22, 24, 28, 30, 34, 37, 39, 42, 44, 45)		
2.1	Kwaliteit	Kwaliteit onderbouw en diepgang onderzoeken geeft precedent voor toekomstige aanvragen. Onderzoeken zijn niet met elkaar in ogenschouw genomen (door de cumulatieve werking van die verschillende bewegingen niet mee te nemen in de onderzoeken wordt geen recht gedaan aan een goede ruimtelijke onderbouw).	Het gemeentebestuur is van mening dat de ruimtelijke onderbouw inclusief alle onderzoeken en inclusief de aanpassingen zoals beschreven in deze nota, voldoende motiveert dat het initiatief past binnen het beoordelingsaspect van een goede ruimtelijke ordening. Er heeft een integrale afweging plaatsgevonden van alle ruimtelijk relevante gevolgen van deze aanvraag. De aanvraag en de gevolgen integraal afwegende, is de conclusie dat sprake is van een stedenbouwkundig wenselijke ontwikkeling die past binnen een goede ruimtelijke ordening. Wij zien dan ook geen gevaar voor precedentwerking. Diverse indieners geven aan dat de gemeente zelf onderzoek moet (laten) doen ten behoeve van de ruimtelijke onderbouw. Indien er principe bereidheid is om mee te werken aan een

		Onderbouwing en motivatie voldoen niet omdat geen verificatie heeft plaatsgevonden van gegevens McDonald's. Deze cijfers zijn input voor andere onderzoeken, als cijfers niet kloppen, kloppen ook onderzoeken niet.	afwijking van het bestemmingsplan dan geeft de gemeente daarvoor de voorwaarden aan. De initiatiefnemer zal moeten aantonen dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Ingeval een uitgebreide voorbereidingsprocedure noodzakelijk is (zoals bij de aanvraag voor de McDonald's) om vergunning te kunnen verlenen is een ruimtelijke onderbouwing vereist. De gemeente meldt aan welke inhoudelijke eisen deze dient te voldoen en geeft aan welke (milieu)onderzoeken noodzakelijk zijn. De gemeente toetst en beoordeelt de door de initiatiefnemer gemaakte onderbouwing en milieuonderzoeken aan de kaders en wettelijke eisen. Op deze manier wordt gewaarborgd dat wat noodzakelijk is ook wordt aangeleverd. Tevens wordt voorkomen dat een initiatiefnemer onnodige kosten maakt voor niet vereiste onderzoeken. Bij het onderdeel 'verkeer' (onder 4) in deze nota wordt ingegaan op de gebruikte verkeerscijfers.
2.2	Verdwenen passage	Er zijn 2 verschillende onderbouwingen ter visie gelegd. Passage met betrekking tot nader verkeersonderzoek door gemeente en gevaarlijke situatie zijn verdwenen uit onderbouwing.	Bij de 'papieren' stukken die ter inzage zijn gelegd is, naast de correcte versie, tevens per abuis een tweede (ander) exemplaar van de ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Het betrof een 'oudere' versie van de onderbouwing. Na het bekend worden van deze vergissing is dit exemplaar verwijderd. Bij het onderdeel 'verkeer' (onder 4) in deze nota wordt ingegaan op het verkeersonderzoek.
2.3	Conclusie		Vanwege de reacties samengevat onder 'Ruimtelijke onderbouwing' (nummer 2) zullen de ruimtelijke onderbouwing en de bijbehorende onderzoeken worden aangevuld, c.q. worden aangepast/gewijzigd zoals beschreven in deze nota.
3.	Omwonenden (reclamantnummers 8, 10, 12, 24, 30)		
3.1	Participatie	Bewoners moeten actief betrokken worden bij invulling van het havengebied. Voorstel om groep omwonenden actief te betrekken om te adviseren over de invulling van het bestemmingsplan. Aanbod om hierbij mee te doen. Buurt wil graag participeren.	De gemeente vindt burgerparticipatie erg belangrijk. De gemeente onderschrijft dan ook van harte dat bewoners actief moeten worden betrokken bij nieuwe, voorgenomen, (bouw)plannen en visies. Als het gaat om 'invulling van het havengebied' dan gaat het in feite om de gebruiks- en bouw mogelijkheden van de terreinen op het havengebied. Deze mogelijkheden zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Vreelandseweg', vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum in 2012. Het bestemmingsplan is juridisch bindend, zowel voor grondeigenaren, omwonenden als ook de gemeente zelf. Het bestemmingsplan komt niet zomaar tot stand, maar is met veel publiciteit en waarborgen omgeven. Dat geldt ook voor bestemmingsplan 'Vreelandseweg'. Vóór dat het plan werd vastgesteld is eerst een voorontwerpplan (in feite een concept van het bestemmingsplan) gedurende een periode van 6 weken ter visie gelegd met gelegenheid tot het geven van een

			<p>inspraakreactie. Vervolgens is een ontwerpbestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Uiteindelijk heeft de raad, inclusief afweging van alle gegeven reacties, het bestemmingsplan vastgesteld.</p> <p>In de periode 2011 – 2013 is de ‘Structuurvisie Hilversum 2030’ tot stand gekomen. De structuurvisie bevat de gemeentelijke visie op de toekomst. Er is beschreven wat de gemeente met de beschikbare ruimte doet om in de toekomst te voldoen aan de behoeften van iedereen die in Hilversum woont, werkt en recreëert. Ook het opstellen van de Structuurvisie ging gepaard met een omvangrijk participatieproces.</p> <p>Ingeval het bestemmingsplan en/of de structuurvisie wordt herzien zullen er weer de nodige participatiemogelijkheden zijn om mee te denken.</p> <p>T.a.v. de omgevingsvergunningaanvraag voor de McDonald’s is in deze nota onder nummers 1.1 en 1.2 al toegelicht hoe invulling is gegeven aan het informeren en betrekken van omwonenden.</p> <p>De gemeente is geen grondeigenaar van de planlocatie en kan als ‘eigenaar’ dus niet ‘sturen’ op de invulling. Wel is het gemeentebestuur bevoegd om te beslissen over de vergunningaanvraag. Een omgevingsvergunningaanvraag wordt (o.a.) getoetst aan het bestemmingsplan. Een horeca-functie is volgens het geldende bestemmingsplan op de locatie niet toegestaan. De gemeente moet in dergelijke gevallen beoordelen of van het bestemmingsplan kan worden afgeweken. Om te besluiten over de aanvraag (i.c. de vergunning verlenen of weigeren) dient in dit geval de zogenaamde uitgebreide voorbereidingsprocedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden doorlopen. In het kader van deze procedure wordt de aanvraag met bijbehorende stukken ter visie gelegd met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Dit is ook een vorm van participatie. Uiteindelijk moet de raad beslissen en motiveren of zij aan het plan wil meewerken (door een ‘verklaring van geen bedenkingen’ wel of niet af te geven). De raad oordeelt of het plan voldoet aan het belang van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Uit vele reacties met betrekking tot de aanvraag blijkt dat er de nodige zorgen zijn ten aanzien van overlast door komst van een McDonald’s. Indien de raad instemt met het voorstel om de vergunning af te geven dan wil de gemeente graag met betrokken omwonenden en vertegenwoordigers van McDonald’s in overleg treden met betrekking tot de totstandkoming van de bebouwing en, na realisatie, over gevolgen voor de omgeving gerelateerd aan de vestiging van de McDonald’s. McDonald’s heeft laten weten hier van harte toe bereid te zijn.</p>
3.2	Draagvlak	Geen draagvlak onder bevolking.	Uiteindelijk zal het gemeentebestuur alle belangen moeten afwegen. De ingediende zienswijzen zijn daarvan onderdeel. Bij de afweging gaat het om zowel de belangen van omwonenden als die van de aanvrager. Ruimtelijke relevante aspecten dienen aan de motivering van het besluit ten grondslag te liggen.

3.3	Conclusie		<p>Indien de raad instemt met het voorstel om de vergunning af te geven dan wil de gemeente graag met betrokken omwonenden en vertegenwoordigers van McDonald's in overleg treden met betrekking tot de totstandkoming van de bebouwing en, na realisatie, over gevolgen voor de omgeving gerelateerd aan de vestiging van de McDonald's.</p> <p>De reacties samengevat onder 'Omwonenden' (nummer 3) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.</p>
4.	Verkeer (reclamantnummers 1, 2, 4 t/m 10, 12, 15, 17, 19 t/m 28, 30 t/m 35, 37, 39 t/m 42, 44, 45)		
4.1	Verkeersonderzoek	<p>Verkeersonderzoek is gedaan door McDonald's in plaats van de gemeente. De gemeente moet zelf zorgen voor onderzoeken berekening doen en de verkeerssituatie vergelijken bij bestaande McDonald's vestigingen in het land. Verkeersintensiteit moet onafhankelijk worden getoetst.</p> <p>Er is geen zorgvuldig onderzoek gedaan. Goed onderzoek is noodzakelijk om te voorkomen dat na realisatie blijkt dat cijfers niet kloppen met de praktijk.</p> <p>Er is geen recent onderzoek gedaan door een gespecialiseerd onafhankelijk bureau.</p> <p>Er is aanvullend onafhankelijk onderzoek nodig naar de verkeersveiligheid, inclusief het nemen van aanvullende maatregelen. Aanpassingen in de infrastructuur dienen vooraf plaats te vinden.</p> <p>Gehanteerde openingstijden sluiten niet aan bij tijden elders genoemd in documenten.</p> <p>De bruikbaarheid van de weg, veilig en doelmatig gebruik van de weg is in geding. De benodigde breedte, het huidige verkeer, mix van auto en fiets, verhouding verdergaand verkeer en uitrit verkeer zijn bewust niet aan de orde geweest.</p>	<p>Bij de reactie van 2.1 is de gemeentelijke rol beschreven ingeval van een uitgebreide voorbereidingsprocedure: de gemeente meldt aan welke inhoudelijke eisen de ruimtelijke onderbouwing dient te voldoen en geeft aan welke onderzoeken noodzakelijk zijn. De gemeente toetst en beoordeelt de door de initiatiefnemer gemaakte onderbouwing en onderzoeken aan de kaders en wettelijke eisen. Het gemeentebestuur deelt niet de mening dat de gemeente zelf moet zorgen voor onderzoeken.</p> <p>Ten behoeve van de aanvraag hebben de adviesbureaus Royal HaskoningDHV en Goudappel Coffeng in opdracht van McDonald's onderzoek laten doen naar de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de aanvraag in vergelijking met de situatie van het kantoorpand zoals voorheen op de locatie was gevestigd. De gemeente heeft het onderzoek beoordeeld en onderschrijft de conclusies. Het 'Verkeersonderzoek nieuwe vestiging McDonald's in Hilversum' van 22 november 2016 is een separate bijlage bij deze nota.</p> <p>De bureaus adviseren een drietal aanpassingen te doen aan de bestaande weginfrastructuur, die 'met name de (subjectieve) verkeersveiligheid ter plaatse naar de toekomst zullen dienen'.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbreding wegprofiel Sporthavenpad tot 4,8 / 5,8 meter, leidend tot een betere en veiligere afwikkeling van het bezoekersverkeer van en naar de McDonald's (autoverkeer én fietsverkeer). 2. Uitbuiging van het noordelijk gelegen fietspad, zodat de tussenruimte tussen rijbaan en fietspad 6,0 meter bedraagt. Hiermee kan één voertuig hier met voldoende ruimte staan zonder dat zij het doorgaande verkeer (autoverkeer en fietsverkeer) hinderen. 3. Aanbrengen van een zigzag-markering op de bypass op de Vreelandseweg-oost, juist voor de afslag naar de McDonald's, als attentie verhogende maatregel voor de automobilisten. <p>De aanbevelingen heeft het gemeentebestuur overgenomen. Met betrekking tot de realisatie van de verkeersmaatregelen worden met de initiatiefnemer afspraken gemaakt waarbij alle kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn.</p> <p>Het onderzoek heeft betrekking op de gevolgen voor de openbare weg en gaat bij de berekening uit van openingstijden van 07.00 uur tot 02.00 uur. Overigens zal op grond van het gemeentelijke openingstijdenbeleid het restaurant tot maximaal 01.00 uur geopend kunnen zijn.</p>

			<p>In de rapportage zijn ritgeneratiecijfers, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid getoetst. Er is daarbij uitgegaan van een 'worst case' scenario waarbij in de simulatie alle verkeersbewegingen ten gevolge van de McDonald's extra ritten zijn, terwijl uit onderzoek van McDonald's bekend is dat een groot deel van de restaurantgasten een bezoek combineren met een ander reisdoel. Het gemeentebestuur vindt dat aannemelijk.</p> <p>Tevens is de te verwachten toename van fietsverkeer betrokken bij de beoordeling van de verkeersveiligheid.</p>
4.2	Verkeerscijfers	<p>Verkeersgegevens zijn aangeleverd door aanvrager en niet gebaseerd op onafhankelijke verifieerbare bronnen.</p> <p>Waarom is geen simulatie gedaan?</p> <p>Twijfels of cijfers representatief zijn, uit welk jaar zijn cijfers afkomstig?</p> <p>Cijfers zijn niet gebaseerd op actuele situatie in Hilversum.</p> <p>Er wordt gesproken over 1.450 extra voertuigen. Op totaal van 25.000 per dag is dit een significante stijging van ongeveer 5,8 %.</p> <p>Vraagt meer duidelijkheid met betrekking tot cijfers: wat is definitie van 'voertuig', wat is spreidingsmarge van de genoemde gemiddelden en wat is maximale piek per dag/tijdsblok: het piekmaximum kan juist zorgen voor stagnaties.</p> <p>Beter aangeven wat aantallen per werkdag zijn (ook rustigere dagen zoals woensdagen, vrijdagen en feestdagen zijn hiervan onderdeel).</p> <p>Gemiddelde bezettingsgraad auto's weer te geven (dan wordt ook duidelijk welk deel bezoekers zich anders verplaatst), aangeven waar doelgroepen zich bevinden en hoe deze naar de locatie komen (zijn bezoekers Hilversum inkomend of uitgaand verkeer), meer betrouwbare indicatie bezoekers die speciaal naar McDonald's rijden, onderscheid maken in bezoekers in winter en zomer.</p>	<p>In de rapportage hebben de bureaus beschreven op grond van welke cijfers het onderzoek is gebaseerd. Het gaat om ritgeneratiecijfers zoals aangeleverd door McDonald's, cijfers uit de ruimtelijke onderbouwing en landelijke kengetallen van het CROW. In de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (publicatie 317, 2012) is voor een fastfoodketen zoals de McDonald's weliswaar een kengetal voor de verkeersgeneratie opgenomen, maar dit kengetal kent echter een forse marge en is gebaseerd op een solitaire vestiging op een snelwegaansluiting. Er is hierbij geen rekening gehouden met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad. Om deze reden is aangesloten bij het prognosemodel van McDonald's. Dit model houdt wel rekening met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad. De cijfers zijn afkomstig uit 2016. De onderzoeksbureaus hebben een steekproef gedaan bij een vergelijkbare bestaande McDonald's-vestiging (Blokhoeve, Nieuwegein) om de cijfers van McDonald's te toetsen. Geconcludeerd is dat sprake is van een betrouwbare prognose.</p> <p>De CROW-publicatie kent wel representatieve kengetallen voor de ritgeneratie van een kantorenpannd.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat, vergeleken met de situatie van een volledig in gebruik zijnde kantoorpannd, een McDonald's in de ochtend zorgt voor een afname in het aantal verkeersritten. In de avondspits is evenwel sprake van een lichte toename. De avondspitsperiode is daarmee maatgevend en is in de rapportage verder geanalyseerd.</p> <p>De beoordeling van de verkeersafwikkeling is getoetst met behulp van het nieuwe verkeersmodel zoals dat voor Hilversum door Royal HaskoningDHV in 2016 is ontwikkeld. Met het model zijn de verkeerseffecten gesimuleerd voor de avondspits in de situatie met een kantoorpannd in het jaar 2030 en dezelfde situatie in 2030 maar dan met een McDonald's. Hier uit blijkt dat in de situatie met een McDonald's de wachtrijen langer worden, maar nog altijd worden deze goed verwerkt en is er geen sprake van congestie of structurele wachtrijvorming. Terugslag van wachtrijen naar kruispunten stroomopwaarts vinden niet plaats, zo blijkt uit de simulatie.</p> <p>In de berekeningen is geen rekening gehouden met combinatie-ritten (ritten waarbij een bezoek aan McDonald's wordt gecombineerd met een ander reisdoel zoals bijvoorbeeld school, werk en/of winkelen). Dat houdt in dat de simulatie alle verkeersbewegingen ten gevolge van de McDonald's rekent als extra ritten. Dit betekent dat uitgegaan is van een 'worst-case' scenario, omdat uit cijfers van McDonald's bekend is dat vele gasten een bezoek aan McDonald's</p>

			combineren met andere doelen, zoals winkelen of werk. Hierdoor is er sprake van een overschatting in het model. Voor een nadere toelichting van de kengetallen wordt verwezen naar het onderzoek.
4.3		<p>Prognoses zijn niet realistisch. Elke bezoeker heeft bij aankomst en vertrek een beweging op de rotonde. Verkeer op rotonde belemmerd doorstroming.</p> <p>Er wordt geen rekening gehouden met fietsers, brommers en scooters. Langzaam verkeer heeft invloed op doorstroming (denk aan oversteken).</p> <p>Bij verkeerscijfers gaat het om congestie die alle bezoekers samen veroorzaken in de doorstroming van de rotonde en het gemiddelde extra passerende voertuigen per week.</p> <p>Herkomstcijfers (22% specifiek, rest zit al op de weg) is te globaal.</p> <p>De woon-werk ritten lopen niet noodzakelijkerwijs allemaal over rotonde, deze is wel onvermijdelijk om bij McDonald's te komen.</p> <p>Capaciteit rotonde is niet gegeven zodat niet kan worden beoordeeld of op piekmomenten de kritische grens wordt overschreden.</p>	<p>In de bovenstaande reacties is nader ingegaan op de gebruikte cijfers. Zowel het aantal voertuigen als het aantal voertuigbewegingen (vertrek en aankomst) zijn in beeld gebracht.</p> <p>Het verkeersprognosemodel van de gemeente Hilversum is een zogenaamd dynamisch, multimodaal verkeersmodel dat een betrouwbare basis biedt om de invloed van wijzigingen in bestemmingen of infrastructuur op het wegennet in beeld te brengen. 'Langzaam verkeer' is onderdeel van het prognosemodel.</p> <p>Zoals eerder aangegeven is in de berekeningen geen rekening gehouden met combinatie-ritten. Dit betekent dat uit is gegaan van een 'worst case'-scenario waarbij alle verkeersbewegingen ten gevolge van de McDonald's extra ritten zijn.</p> <p>Bij de simulatie is ingezoomd op de directe aansluiting op de rotonde en de eventuele effecten voor de aanliggende wegvakken. De capaciteit van de rotonde is onderdeel van het verkeersmodel en dus betrokken in de toetsing.</p>
4.4	Lage cijfers	<p>Cijfers zijn (lijken) te laag. Economische grondslag wordt betwijfeld gezien lage cijfers.</p> <p>Uit navraag bij vestiging Zwolle blijkt dat in avondspits er circa 1.200 transacties per uur zijn.</p> <p>In Hilversum zal bezoek aan McDonald's vaak bewuste keuze zijn, terwijl in Assen het vaker zal gaan om combinatiebezoeken. Cijfers zijn daardoor te laag.</p>	<p>De gemeente doet geen uitspraak over de economische grondslag van een McDonald's vestiging. Het is aan de initiatiefnemer om een goede kosten/baten analyse te maken.</p> <p>De door McDonald's aangeleverde cijfers zijn door de adviesbureaus getoetst door middel van een steekproeftelling bij een andere, vergelijkbare, McDonald's-locatie in Nieuwegein (Blokhoeve). Geconcludeerd is dat sprake is van een betrouwbare prognose. Het gemeentebestuur heeft geen redenen om het onderzoek in twijfel te trekken.</p> <p>Zoals eerder aangegeven is in de berekeningen geen rekening gehouden met combinatie-ritten. Dit betekent dat uit is gegaan van een 'worst case'-scenario waardoor cijfers, waarmee nu rekening wordt gehouden, hoger zijn dan in werkelijkheid mag worden verwacht.</p>
4.5		<p>Huidige kantoor staat al langer lang leeg en heeft daardoor geen bijdrage aan verkeersdruk.</p> <p>Verkeerstoename zal daardoor hoger zijn.</p>	<p>Op grond van het bestemmingsplan is een kantoor op de planlocatie toegestaan. Het verkeersmodel gaat uit van het voorheen gevestigde kantoorpand en de aantallen voertuigen op basis van de vierkante meters bruto-vloeroppervlak. Het is gebruikelijk om uit te gaan van de autonome (vergunde) situatie als ware het kantoor nog volledig in gebruik.</p>

			Overigens is op basis van de bestaande bestemmingsplan ook een congrescentrum mogelijk. Met een dergelijke functie houdt het verkeersmodel geen rekening. Ook een kantoor met een grotere omvang dan voorheen zou volgens het bestemmingsplan kunnen. De verkeersgeneratie zou in deze situaties zelfs hoger kunnen zijn als bij een vestiging van McDonald's.
4.6	Vergelijking kantoor	<p>Stelling dat verkeersbewegingen McDonald's gelijk zijn aan kantoor is niet onderbouwd met onafhankelijke bronnen en lijkt ook niet aannemelijk gezien gemiddelde verblijfstijd kantoor (8 uur) en horeca (30 minuten). Is ook niet relevant vanwege andere piektijden.</p> <p>Verkeersintensiteit volledig bezet kantoor en een McDonald's zijn niet vergelijkbaar omdat een kantoor 's ochtend veel ingaand en in de middag veel uitgaand verkeer heeft. Een McDonald's heeft veel korte bezoeken. Voor kantoor wordt uitgegaan van een te hoog aantal bewegingen gezien het aantal parkeerplaatsen.</p>	Een McDonald's heeft inderdaad een andere ritgeneratie dan een kantoor. In het verkeersonderzoek wordt dit ook onderbouwd. In de ochtend zijn er minder verkeersbewegingen bij een McDonald's in vergelijking met een kantoor, terwijl in de avondspits sprake is van een lichte toename. Het onderzoek gaat nader in op de verschillen.
4.7	Vergelijking met bestaande McDonald's	<p>Vergelijking met Assen gaat niet op: is langs snelweg gelegen, grenst niet aan woonwijk, heeft meer spontane bezoekers dus toename 22% verkeer omliggende wegen klopt niet, minder inwoners. In noorden is bebouwing minder dicht, hierdoor mensen meer combinatiebezoeken afleggen. In Hilversum is bezoek vaker bewuste keuze. Cijfers zijn daardoor te laag en ongeschikt.</p> <p>Vergelijking Assen is niet onderbouwd, het is niet bekend wanneer steekproef heeft plaatsgevonden. Vergelijking locatie en bevolking is niet toegelicht.</p> <p>Er hadden meer vergelijkbare McDonald's locaties gevraagd moeten worden.</p> <p>De in de onderbouwing genoemde locaties om regionale behoefte aan te tonen (Helmond, Assen, Heerlen en Hengelo) liggen geen van allen in bewoond gebied. Er zijn dus geen duidelijke ervarings- referentiecijfers.</p>	<p>De onderzoeksbureaus geven aan dat in de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (publicatie 317, 2012) een kengetal voor de verkeersgeneratie van een fastfoodketen zoals de McDonald's is opgenomen, maar dat bij dit kengetal geen rekening is gehouden met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad. Om deze reden is aangesloten bij het prognosemodel van McDonald's. Dit model houdt wel rekening met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad.</p> <p>De kengetallen voor verkeersgeneratie in de rapportage zijn dus afkomstig van McDonald's. De bureaus hebben als steekproef een telling gehouden ter toetsing van de aangeleverde kengetallen. De telling is gehouden op het drukste moment (17 – 19 uur in het weekend) bij de McDonald's in Nieuwegein (vestiging Blokhoeve), een met de planlocatie in Hilversum vergelijkbare locatie. Dit restaurant ligt dusdanig ten opzichte van de bebouwing, dat een deel van de bezoekers per (brom-)fiets komen. De verkeersgeneratie is daarom vergelijkbaar met het toekomstige restaurant in Hilversum. Het restaurant in Nieuwegein is qua omvang, ligging en stedelijkheidsgraad vergelijkbaar met de toekomstige vestiging aan het Sporthavenpad. De uur-intensiteit uit de steekproef correspondeert goed met de gegevens van McDonald's. De bureaus concluderen om deze reden dat sprake is van een betrouwbare prognose van de bezoekersaantallen per auto. Het gemeentebestuur onderschrijft die conclusie.</p>

4.8	Verkeersintensiteit, doorstroming, bereikbaarheid	<p>Er is nu al sprake van een verkeersknelpunt. Diependaalselaan staat al regelmatig vast. Idem voor wat betreft het verkeer tussen rotonde en rotonde naar Kerkelanden.</p> <p>Doorstroming naar Kerkelanden wordt lastig.</p> <p>Een McDrive wordt juist gevestigd op drukke punten.</p> <p>Verkeersonderzoeken uit het verleden (o.a. 2010 en 2012 DHV en Goudappel) blijkt dat de verkeersintensiteit al aan haar maximum zit. DHV heeft dichtslibben al voorspeld en houdt geen rekening met aanzuigende werking.</p> <p>Toename kortdurende bezoeken en daarmee van verkeersbewegingen. Gebaseerd op onderzoek van DHV (2010) is daarom een toename van 17% verkeersbewegingen te verwachten in 2020.</p> <p>Passeren rotonde zorgt al voor stagnatie. Auto's moeten rotonde deels of geheel extra ronden voor bezoek/vertrek McDonald's. Heeft gevolgen voor doorstroming. Onderzoek gaat hieraan voorbij.</p> <p>Capaciteit rotonde is bepalend voor ontstaan stagnaties. Hiervoor is simulatie nodig (appellant geeft hiervan uitgebreide toelichting zowel door bezoekers met auto als door fietsers).</p>	<p>In de huidige situatie is in de ochtendspits sprake van wachtrijvorming op de rotonde Kerkelanden de wijk uit. In de avond de wijk in kunnen motorvoertuigen richting Kerkelanden de rotonde of de bypass vanaf de Diependaalselaan gebruiken. Dan is het ook druk, maar de wachttijden overschrijden niet de norm. Op de rest van de Diependaalselaan is sprake van wachtrijen in de ochtend- en avondspits, voornamelijk veroorzaakt door verkeersregelinstallaties (VRI's) op kruisingen en voetgangersoversteekplaatsen.</p> <p>Het verkeersonderzoek gaat uitgebreid in op de verkeersafwikkeling in een situatie zonder en met McDonald's. Om de verkeerseffecten van de McDonald's vestiging te bepalen is, zoals gezegd, gebruik gemaakt van het verkeersprognosemodel van Hilversum dat een goede basis biedt om de invloed van wijzigingen in bestemmingen of infrastructuur op het wegennet in beeld te brengen, c.q. te simuleren.</p> <p>Het planjaar 2030 is gehanteerd om de verkeerseffecten te bepalen met de avondspits als maatgevende periode. Het jaar '2030' sluit daarbij aan op de 'Structuurvisie Hilversum 2030' en de 'Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030'. De referentiesituatie, met kantorenpannd, is vergeleken met de situatie waarbij een McDonald's vestiging op de locatie aanwezig is. Hierbij is ingezoomd op de directe aansluiting op de rotonde en de (eventuele) effecten voor de aanliggende wegvakken. De rapportage geeft aan dat directe effecten verder weg niet of nauwelijks waarneembaar zijn (c.q. onder de norm liggen).</p> <p>In de referentiesituatie is sprake van een goede verkeersafwikkeling, zonder opstoppingen of substantiële wachtrijen. In de situatie 2030 met een McDonald's, op basis van een worst case scenario, worden de wachtrijen langer gedurende de avondspits, maar nog altijd worden deze goed verwerkt en is er geen sprake van congestie of structurele wachtrijvorming. Terugslag van wachtrijen naar kruispunten stroomopwaarts vinden niet plaats. De toename van de wachtrijen spitst zich voornamelijk toe op de rotondepoot Diependaalselaan, maar deze worden tijdens de spitsperiode nog steeds goed afgewikkeld.</p>
4.9		<p>Afslaan naar CarGlass is nu al problematisch. Afslaand verkeer zorgt voor opstoppingen en daardoor ook voor opstoppingen rest rotonde.</p> <p>Stoplicht voor fietsers zal in toenemende mate zorgen voor opstoppingen. Zal in piekuren McDonald's verergeren.</p> <p>In de berekeningen wordt onterecht niet gerept over opstoppingen.</p>	<p>De onderzoeksbureaus hebben, naast de toetsing van de verkeersafwikkeling met het prognosemodel, ook in kwantitatieve zin gekeken naar de situatie zonder en met een McDonald's door te kijken naar de zogenaamde voertuigverliesuren van de drie takken op de rotonde. Onder voertuigverliestijd wordt verstaan de extra tijd die nodig is door de aanwezigheid van ander verkeer om een kruispunt of ander weggedeelte te passeren in vergelijking met een situatie zonder ander verkeer.</p> <p>Hier uit blijkt dat de voertuigverliesuren in de nieuwe situatie toenemen, door de lichte toename van de hoeveelheid verkeer. De waarden liggen evenwel in de meeste gevallen onder de 20 seconden, een grenswaarde die verkeerskundig als acceptabel gezien wordt voor een rotonde. Wanneer een automobilist meer dan 20 seconden moet wachten neemt de kans toe dat hij of zij meer risico's gaat nemen. Alleen op de Vreelandseweg-oost bedraagt tussen 16.00 en 17.00 uur de waarde voor het gemiddelde voertuigverliesuur 25 seconden. Dit wordt overigens vooral veroorzaakt omdat het verkeer op deze tak de rotonde niet op kan rijden, vanwege de nabijgelegen tak vanaf de Diependaalselaan en vanwege tijdelijke blokkades op de rotonde in</p>

			<p>verband met de afrijcapaciteit. De onderzoeksbureaus geven aan dat dit weinig bezwaarlijk is omdat in de modelberekeningen geen rekening is gehouden met zogenaamde combinatieritten. Uit ervaringscijfers van McDonald's blijkt namelijk dat 76% van de bezoekers reeds 'op de weg zit', maar hun route aanpassen en 'even' langs de McDonald's gaan. Dit zijn dus geen extra voertuigen op het autonetwerk, waar het verkeersmodel wel van uit gaat. Het gemeentebestuur vindt deze uitleg aannemelijk.</p>
4.10		<p>Sporthavenpad zal verdubbelen (van 3.300 naar 6.600), exclusief fietsers en brommers. Geeft grote problemen en een verkeersonveilige situatie.</p> <p>Drukke McDonald's zal toegang naar Lakes, roeivereniging, etc. blokkeren.</p> <p>Roeivereniging beschikt over lange botenwagens. Deze zullen hinder ondervinden van verkeersontsluiting McDonald's.</p> <p>Bereikbaarheid tijdens evenementen komt in het geding.</p> <p>De indruk wordt gewekt dat de gevolgen voor het Sporthavenpad te verwaarlozen zijn. Er wordt geen inzicht gegeven in de verkeersdruk van het Sporthavenpad. Is tendentius.</p> <p>Stagnatie op rotonde kan voor terugslag zorgen. Breedte Sporthavenpad kan voor stagnatie zorgen. Fietspad kan geblokkeerd worden door opstellen auto's.</p> <p>Op piekmomenten zal elke 20 seconden een auto het Sporthavenpad passeren en het verkeer kruisen en daarbij te maken hebben met 4 voorrangssituaties binnen 40 meter: is onding. Richt de infrastructuur in volgens richtlijnen CROW.</p>	<p>Uit het onderzoek blijkt dat er in de avondspits sprake zal zijn van een lichte toename ten opzichte van een kantoor zoals in het verleden gevestigd. Hierbij wordt aangetekend dat volgens het geldende bestemmingsplan een kantoor mogelijk is met een grotere omvang dan voorheen. Ook is een congrescentrum toegestaan volgens het bestemmingsplan.</p> <p>De adviesbureaus stellen dat de weginrichting van het Sporthavenpad onvoldoende verkeersveilig is als gevolg van de toename van fietsverkeer vanwege de McDonald's. Om deze reden is geadviseerd het wegprofiel van het Sporthavenpad te verbreden. Dit advies onderschrijft het gemeentebestuur. Met de aanvrager is een overeenkomst gesloten over de realisatie van de maatregel(en). De aanvrager betaald de realisatiekosten.</p> <p>Als lange botenwagens hinder ondervinden van de verkeersontsluiting dan zal daar nu ook al sprake van zijn. Van de verbreding van het Sporthavenpad tot aan de inrit van het McDonald's-terrein zullen ook lange botenwagens profiteren.</p> <p>Het klopt dat de bestaande situatie ter plaatse van de rotonde Diependaalselaan – Vreelandseweg niet (geheel) voldoet aan de algemene criteria voor een Duurzaam Veilige inrichting. Uit de ongevallenregistratie (bron: Viastat online) blijkt evenwel dat in de afgelopen drie jaar één ongeval op de rotonde heeft plaatsgevonden zonder letsel. Het laatste letselongeval uit de ongevallenregistratie dateert uit 2009.</p> <p>Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de komst van een McDonald's de kans op verkeersonveilige situaties in beperkte mate vergroot. De door de adviesbureaus geadviseerde te treffen maatregelen onderschrijft het gemeentebestuur en worden ingeval van verlening van de omgevingsvergunning gerealiseerd.</p> <p>De maatregelen betreffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. verbreding wegprofiel Sporthavenpad ten behoeve van een betere en veiligere afwikkeling van het bezoekersverkeer van de McDonald's (gemotoriseerd verkeer én fietsers); II. uitbuiging van het noordelijk van de rotonde gelegen fietspad, zodat er voldoende tussenruimte tussen rijbaan en fietspad ontstaat voor één voertuig zonder hindering van het doorgaande verkeer (auto- en fietsverkeer); III. aanbrengen van een zigzag-markering op de bypass op de Vreelandseweg-oost, juist voor de afslag naar de McDonald's, als attentie verhogende maatregel voor de automobilisten. <p>De adviesbureaus stellen dat in het kader van het plan er geen directe aanleiding is voor verdere, grootschaligere ingrepen in het ontwerp van de bestaande verkeerssituatie.</p>

4.11		Er is geen rekening gehouden met economische groei in combinatie met verplaatsing werkgelegenheid in regio. Dit zorgt voor toenemende drukte op wegen.	Het verkeersprognosemodel is gebaseerd op het groeiscenario RC (Regional Communities) zoals dat is geschetst door het Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving. Het is een van de scenario's waarmee deze beide planbureaus de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving verkennen. Aangezien de effecten op de verkeersafwikkeling zijn getoetst met behulp van het verkeersprognosemodel is met economische groei dus wel degelijk rekening gehouden.
4.12	Verkeersveiligheid	<p>Weinig aandacht voor verkeersveiligheid, in het bijzonder van langzaam rijdend verkeer.</p> <p>Diverse verkeergevaarlijke situaties, de onderbouwing gaat hier niet op in.</p> <p>Verkeersveiligheid is uit rapport verdwenen, terwijl rotonde niet gemakkelijk is.</p> <p>Medewerkers van een kantoor zullen bekend zijn met verkeerssituatie in tegenstelling bezoekers restaurant.</p> <p>De bruikbaarheid van de weg, veilig en doelmatig gebruik van de weg is in geding. De benodigde breedte, het huidige verkeer, mix van auto en fiets, verhouding verdergaand verkeer en uitrit verkeer zijn bewust niet aan de orde geweest.</p>	<p>In het verkeersonderzoek is ook aandacht besteed aan de gevolgen voor verkeersveiligheid. Wegontwerp- / en verkeersveiligheid experts van de bureaus hebben gekeken naar de ontsluiting van het McDonald's terrein naar de omliggende wegen. Het gaat hierbij enerzijds om de aansluiting op de rotonde Vreelandseweg – Diependaalselaan, inclusief aanwezige voorzieningen voor het fietsverkeer, en anderzijds de inrichting van het Sporthavenpad. Nadrukkelijk is in deze beschouwing gekeken naar de verwachte veranderingen en mogelijke risico's voor de verkeersveiligheid ten gevolge van de wijziging van kantorenpand naar (fastfood)restaurant.</p> <p>De rapportage houdt rekening met de verschillen in verkeersgeneratie van een kantorenlocatie (in de avondspits met name uitgaand verkeer richting de Vreelandseweg/Diependaalselaan) en een McDonald's (in de avondspits zowel inkomend als uitgaand verkeer). De avondspits is gekozen omdat dit de maatgevende periode is.</p>
4.13		<p>De bypass is niet geschikt voor verkeer naar de locatie. Verkeerssituatie is onveilig door onoverzichtelijke situatie en toename afslaand verkeer.</p> <p>Recht-doorgaand verkeer vanuit richting Gijsbrecht 'begrijpt' niet dat verkeer wil afslaan.</p> <p>Aansluiting is niet geschikt voor grootschalig aanbod , tweerichting fietspad en overstekende auto's.</p>	<p>In het onderzoek is de bypass beoordeeld. Gesteld wordt dat er een verkeersveiligheidsrisico is voor verkeersbewegingen komende vanaf de rotonde, rechts af bewegend richting het Sporthavenpad. Dit verkeer moet voorrang verlenen aan verkeer komende vanaf de bypass Vreelandseweg-oost, waarop het zicht niet goed is (achterom de schouder kijken), en in een korte tijdsspanne een rijstrook opschuiven om rechtsaf te slaan. Dit geeft tevens veiligheidsrisico's met achteropkomend verkeer (wachtend voertuig en achteropkomend voertuig dat rotonde wil verlaten richting Loosdrecht). Geoordeeld is dat dit risico in de referentiesituatie echter ook al bestaat. Door de komst van de McDonald's neemt dit risico enigszins toe.</p>
4.14		Het Sporthavenpad is slechts geschikt voor incidenteel verkeer en heeft slecht zicht op fietsers van Kerkelanden.	Vanwege de toename van fietsverkeer ten gevolge van de McDonald's stellen de adviesbureaus dat de weginrichting van het Sporthavenpad onvoldoende veilig is. Om deze reden wordt geadviseerd het Sporthavenpad te verbreden. Dit advies is door het gemeentebestuur overgenomen. Ingeval van vergunning verlening zal de verbreding worden uitgevoerd.

		<p>Er zijn onveilige situaties te verwachten met twee-richtingen fietsverkeer en overstekende auto's en vrachtverkeer.</p> <p>Sporthavenpad is niet geschikt voor grootschalig aanbod.</p> <p>Voor het Sporthavenpad zal sprake zijn van verdubbeling (van 3.300 naar 6.600 bewegingen), exclusief fietsers en brommers. Zal grote problemen geven en zeer verkeersonveilige situatie.</p> <p>Drukste periode McDonald's is ook drukste periode roeivereniging voor junioren die met fiets komen. Geeft verhoogd risico.</p>	<p>Overigens blijkt uit de ongevallenregistratie (bron: Viastat online) dat in de afgelopen drie jaar één ongeval op de rotonde heeft plaatsgevonden zonder letsel. Het laatste letselongeval uit de ongevallenregistratie dateert uit 2009.</p> <p>Buiten het Sporthavenpad kunnen fietsers gebruik maken van vrijliggende fietsvoorzieningen, deels in twee-richtingen bereikbaar, waarmee de bereikbaarheid en ontsluiting voor deze modaliteit goed en veilig is geregeld. Alleen ten aanzien van de fietsoversteken op de rotonde is geen sprake van eenduidigheid (één geregelde oversteekplaats met verkeerslichten de andere met snelheidsremmers).</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat er in de avondspits sprake zal zijn van een lichte toename ten opzichte van een kantoor zoals voorheen gevestigd. Hierbij wordt nogmaals aangetekend dat volgens het geldende bestemmingsplan, dus zonder van het bestemmingsplan te hoeven afwijken, een kantoor mogelijk is met een grotere omvang dan voorheen. Ook is een congrescentrum toegestaan volgens het bestemmingsplan.</p>
4.15		<p>Verkeer vanaf de locaties zal zich tussen file willen drukken en fietsers gemakkelijk over het hoofd zien.</p>	<p>Het rapport geeft aan dat het uitrijdende autoverkeer vanaf de McDonald's voorrang moet verlenen aan een vrijliggend fietspad en vervolgens aan de Vreelandseweg, voordat men ofwel rechtsaf gaat richting Loosdrecht, ofwel rechtdoor via een 'eigen poot' de rotonde op. Deze situatie is gelijk aan de huidige situatie met verkeer vanaf de kantoorlocatie.</p> <p>Wel geeft het onderzoek aan dat de intensiteit van het fietsverkeer naar verwachting zal toenemen ten gevolge van de komst van de McDonald's. Dit vergroot de kans dat een automobilist die het Sporthavenpad in wil rijden moet wachten voor passerende fietsers op het fietspad, dat in de voorrang ligt. Hier is ruimte voor één wachtend voertuig, al is de ruimte aan de krappe kant, met als risico dat de achterzijde van een voertuig op de hoofrijbaan staat en daarmee het passerende verkeer hindert. Om deze reden is geadviseerd het noordelijk gelegen fietspad licht uit te buigen, zodat de tussenruimte tussen rijbaan en fietspad 6,0 meter (thans 4,6 meter) bedraagt. Er kan hier dan één voertuig staan met voldoende ruimte zonder dat zij het doorgaande (fiets/auto) verkeer hindert. Ook wordt het risico verminderd dat een voertuig met zijn neus op het fietspad tot stilstand komt.</p> <p>Deze maatregel neemt het gemeentebestuur over. De situatie voor auto's komende van het Sporthavenpad verbetert hiermee ook.</p>
4.16		<p>De rotonde met de Utrechtseweg staat al in de top 3 gevaarlijkste rotondes in Noord-Holland. Met komst McDonald's zal dit alleen maar toenemen. Verwezen wordt naar registratie ongelukken.</p> <p>Wens voor een veiliger Diependaalselaan (9 ongelukken van juni 2014).</p>	<p>Waarschijnlijk wordt hier de rotonde Utrechtseweg-Diependaalselaan bedoeld. Dit is een andere rotonde dan de rotonde Vreelandseweg-Diependaalselaan.</p> <p>Het onderzoek geeft aan dat uit de ongevallenregistratie (bron: Viastat online) blijkt dat in de afgelopen drie jaar één ongeval op de rotonde Vreelandseweg-Diependaalselaan heeft plaatsgevonden zonder letsel. Het laatste letselongeval uit de ongevallenregistratie dateert uit 2009.</p> <p>De wens voor een veiliger Diependaalselaan onderschrijft de gemeente. Verkeersveiligheid staat hoog in het vaandel. Nadere analyse van de omstandigheden rondom deze genoemde</p>

			verkeersongevallen is nodig om conclusies te kunnen verbinden (waar, welk tijdstip, wat was de oorzaak bijvoorbeeld infrastructuur of gedrag).
4.17	Nemen van verkeersmaatregelen	<p>Eerst realistisch onderzoek. Aanpassing infrastructuur dient vooraf plaats te vinden.</p> <p>Vraagt maatregelen om toename verkeersoverlast tegen te gaan en de verkeersonveilige situatie bij de rotonde op heffen.</p> <p>Verzoekt om een structurele oplossing van de verkeersproblematiek ingeval besloten wordt mee te werken.</p> <p>Veiligheid op rotonde kan op korte termijn worden verbeterd door middel van bebording en markering. Idealiter wordt in de toekomst de rotonde gebouwd zoals in 'Duurzaam Veilig', waarbij fietsers voorrang hebben en McDonald's eenzelfde aansluiting heeft als andere wegen.</p> <p>Aanpassen (4^{de} keer) rotonde gaat gemeente veel geld kosten.</p> <p>In de huidige situatie is er al een knelpunt, onderkent door de raad. Uitbreiding bedrijvigheid kan niet gerealiseerd worden zonder nieuwe aanpassingen infrastructuur.</p> <p>Vindt het vreemd dat eerdere toezeggingen over aanpassing van de rotonde en aansluitweg van tafel zijn geveegd.</p>	<p>Het verkeersrapport benoemt enkele wenselijke verbetermaatregelen, ten behoeve van met name de (subjectieve) verkeersveiligheid ter plaatse naar de toekomst. Het gaat om:</p> <p>I. verbreding wegprofiel Sporthavenpad ten behoeve van een betere en veiligere afwikkeling van het bezoekersverkeer van de McDonald's (gemotoriseerd verkeer én fietsers);</p> <p>II. uitbuiging van het noordelijk van de rotonde gelegen fietspad, zodat er voldoende tussenruimte tussen rijbaan en fietspad ontstaat voor één voertuig zonder hindering van het doorgaande verkeer (gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer);</p> <p>III. aanbrengen van een zigzag-markering op de bypass op de Vreelandseweg-oost, juist voor de afslag naar de McDonald's, als attentie verhogende maatregel voor de automobilisten.</p> <p>De bureaus stellen dat in het kader van het plan er geen directe aanleiding is voor verdere, grootschaligere ingrepen in het ontwerp van de bestaande verkeerssituatie.</p> <p>Het gemeentebestuur onderschrijft de 3 aanbevelingen. Met betrekking tot de realisatie van de verkeersmaatregelen worden met de initiatiefnemer afspraken gemaakt waarbij alle kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn.</p> <p>De opmerking met betrekking tot de toezegging over aanpassing van de rotonde kan het gemeentebestuur niet plaatsen.</p>
4.18		<p>Vanaf Sporthavenpad richting Diependaalselaan moet er 4 keer voorrang worden gegeven binnen 40 meter. Is onding. Op piekmomenten passeert elke 20 seconden een auto het Sporthavenpad dat kruist met het verkeer. Gebruik handboek CROW voor inrichting. Oprit is niet voor meer dan 2 voertuigen geschikt.</p>	<p>De bestaande situatie ter plaatse van de rotonde Diependaalselaan – Vreelandseweg voldoet inderdaad niet (geheel) aan de algemene criteria voor een Duurzaam Veilige inrichting. In de afgelopen jaren is er echter in beperkte zin sprake geweest van verkeersongevallen. Zoals toegelicht bij nummer 4.14 heeft in de afgelopen 3 jaren er één ongeval op de rotonde plaatsgevonden (zonder letsel). De komst van een McDonald's aan het Sporthavenpad vergroot de kans op verkeersonveilige situaties in beperkte mate. Naast de eerder genoemde 3 verbetermaatregelen die het gemeentebestuur onderschrijft, stellen de bureaus dat in het kader van het plan er geen directe aanleiding is voor verdere, grootschaligere ingrepen in het ontwerp van de bestaande verkeerssituatie. Het gemeentebestuur heeft daartoe ook geen plannen of zal daarvoor voorstellen doen.</p>

4.19		<p>Vraagt om een andere uitweg, omdat bezoekersverkeer op Sporthavenpad vele nadelen heeft.</p> <p>Aansluiten op ruimte die er nu is voor andere bedrijven geeft een duidelijke verkeerssituatie en is minder krap.</p>	<p>In het verkeersonderzoek is de mogelijkheid van een extra inrit op de Vreelandseweg ter hoogte van het parkeerterrein aan het eind van het Sporthavenpad beoordeeld. Met een extra inrit zal de bereikbaarheid voor de huidige gebruikers van het Sporthavenpad zijn gewaarborgd.</p> <p>Het onderzoek concludeert dat de bereikbaarheid van de gebruikers van het Sporthavenpad niet in het geding komt als gevolg van een McDonald's vestiging. Het maken van een extra inrit heeft alleen meerwaarde voor bezoekers en gebruikers van het Sporthavenpad. De verkeersgeneratie voor deze functies is niet hoog, waarmee dit een relatief zware infrastructurele ingreep is. In algemene zin is een uitweg mogelijk voor zover het gaat om wegen die in de wegategorisering zijn aangewezen als 'erftoegangsweg', maar bij 'gebiedsontsluitingswegen' is het vanuit de 'Duurzaam Veilig'-visie niet wenselijk uitwegen te hebben, omdat dit de verkeersonveiligheid vergroot. De Vreelandseweg is een 'gebiedsontsluitingsweg'. Vanuit verkeersveiligheid is de aanbeveling om al het verkeer van het Sporthavenpad te concentreren op de bestaande aansluiting bij de rotonde.</p> <p>Ten aanzien van een eventuele extra inrit gesitueerd buiten de bebouwde kom van Hilversum wordt aanvullend opgemerkt dat dergelijke weggedeelten in beheer zijn bij de provincie Noord-Holland. Voor een eventuele extra inrit buiten de bebouwde kom is de provincie dan ook bevoegd gezag. De provincie moet bereid zijn medewerking te verlenen aan een verzoek. Het provinciale beleid is om nieuwe uitwegen op provinciale wegen zoveel mogelijk te beperken, uit oogpunt van verkeersveiligheid. Het is daarom onwaarschijnlijk dat de provincie medewerking zal verlenen.</p> <p>Om bovenstaande redenen zal het gemeentebestuur geen voorstel doen om een extra inrit vanaf de Vreelandseweg te realiseren.</p> <p>Door de verbreding van het Sporthavenpad ingeval van vergunningverlening zal het plangebied goed en toegankelijk ontsloten zijn.</p>
4.20		<p>Vraagt om een geluidwal omdat er al veel overlast is van verkeer (ook 's nachts)</p>	<p>Verwezen wordt naar de reactie bij punt 7.6. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat aan alle geluidsnormen wordt voldaan. Op grond hiervan is er geen aanleiding om maatregelen vanwege geluid te nemen.</p>
4.21		<p>Gemeente doet geen moeite om verkeer op ring te verminderen, mogelijke maatregelen zoals verbieden nachtelijk vrachtverkeer op kraantjesmethodiek aan buitenkant Hilversum leiden niet tot daden.</p>	<p>De gemeente heeft de afgelopen jaren juist veel geïnvesteerd om de maatregelen in het kader van het Integraal BereikbaarheidsPlan (IBP) uit te voeren. Binnen het totaal beschikbare bedrag van 50 miljoen euro zijn op ongeveer 40 kruispunten op de buitenring verbeteringen aangebracht op een zodanige wijze dat de doorstroming van het autoverkeer is verbeterd, de filevorming teruggedrongen en de leefbaarheid van de aangrenzende wijken is vergroot.</p>

4.22	Andere plannen met gevolgen verkeer	<p>Er is geen rekening gehouden met cumulatie als gevolg van andere plannen in de omgeving. Deze moeten ook betrokken worden. Denk aan Van Brakelsterrein (sluit ook direct aan op buitenring). Daarnaast wordt uitbreiding van winkelcentrum Kerkelanden genoemd, het nieuwe crematorium en de ontwikkeling van het KNORR-terrein (net buiten de gemeentegrens). Deze zorgen ook voor extra verkeer. De verkeerseffecten dienen in samenhang te worden beschouwd.</p>	<p>In het verkeersprognosemodel worden zowel de huidige situatie, vastgestelde beleidsontwikkelingen (bouwplannen) en de autonome groei van het verkeer meegenomen. Ontwikkelingen in de omgeving, zoals bijvoorbeeld het Van Brakelsterrein, zijn om deze reden in het verkeersprognosemodel verwerkt dat Royal HaskoningDHV in opdracht van de gemeente Hilversum heeft ontwikkeld.</p> <p>Overigens is ten behoeve van de planvorming van het 'Van Brakelsterrein' nog gebruikt gemaakt van het voorheen beschikbare verkeersprognosemodel.</p>
4.23		<p>De evenementen bij de roeivereniging worden nergens in beeld gebracht. Dit lijkt niet te combineren met de verkeersclaim van McDonald's. Kunnen deze evenementen dan niet doorgaan. Bestaande zaken komen onder druk terwijl nieuwe vrij uit gaan?</p>	<p>In het verkeersprognosemodel worden zowel de huidige situatie, vastgestelde beleidsontwikkelingen (bouwplannen) en de autonome groei van het verkeer meegenomen. Evenementen leveren geen structurele bijdrage aan het verkeersbeeld en zijn daardoor geen onderdeel van het verkeersprognosemodel. Overigens wordt bij de beoordeling van de aanvraag evenementenvergunning ook gekeken naar de gevolgen voor het verkeer (zoals parkeren en verkeersveiligheid).</p> <p>Naar de inschatting van het gemeentebestuur zullen evenementen van de roeivereniging die vergelijkbaar zijn met evenementen uit het verleden niet belemmerd worden door de komst van een McDonald's.</p>
4.24	Overige reacties met betrekking tot verkeer	<p>Komst McDonald's heeft gevolgen voor aanrijtijden hulpdiensten bedrijventerrein en Kerkelanden</p> <p>Er is onvoldoende aandacht voor gevolgen van het langzaam verkeer</p> <p>Wat gaat gemeente doen als verkeersbewegingen hoger zijn als geraamd?</p> <p>Na realisatie rotonde Pontmeyer zullen meer fietsers gebruik maken van fietspad aan rechterzijde, maar kruising met Verlengde Zuiderloswal is voor bestuurders onoverzichtelijk en voor fietsers daardoor niet veilig.</p>	<p>Uitgangspunt bij de berekening met het verkeersprognosemodel is een 'worst case' scenario, waarbij alle verkeersbewegingen ten gevolge van de McDonald's extra ritten zijn terwijl bekend is dat vele gasten een bezoek aan McDonald's combineren met andere doelen, zoals werk of winkelen. Uit het onderzoek blijkt dat (in 2030) de wachtrijen langer worden gedurende avondspits, maar dat deze nog altijd goed worden verwerkt. In werkelijkheid zal het aantal extra ritten als gevolg van McDonald's lager zijn vanwege de zogenaamde 'combinatieritten' en daarmee zijn de vertragingen ook kleiner dan berekend. De gevolgen voor de verkeersafwikkeling en daarmee ook voor de aanrijtijden van hulpdiensten zijn beperkt ten opzichte van de huidige bestemming en verkeerssituatie.</p> <p>Het verkeersprognosemodel van de gemeente Hilversum is een zogenaamd dynamisch, multimodaal verkeersmodel dat een betrouwbare basis biedt om de invloed van wijzigingen in bestemmingen of infrastructuur op het wegennet in beeld te brengen. 'Langzaam verkeer' is ook onderdeel van het model.</p> <p>De verkeerssituatie in Hilversum wordt continu door middel van verkeersstellingen gemonitord, ook die van voetgangers en fietsers.</p> <p>De intensiteit van het fietsverkeer zal naar verwachting toenemen ten gevolge van de komst van de McDonald's, maar fietsers kunnen, met uitzondering van het Sporthavenpad, gebruik maken van vrijliggende fietsvoorzieningen. Ter hoogte van de Verlengde Zuiderloswal is het fietspad in twee richtingen berijdbaar, waarmee de bereikbaarheid en ontsluiting voor deze modaliteit goed</p>

			en veilig is geregeld. Ten behoeve van het overzicht van auto's komende uit de richting van de Verlengde Zuiderloswal is in 2016 al meer gesnoeid in de berm en daarnaast is een extra verkeersbord geplaatst ter attentering van de fietsoversteekplaats.
4.25		<p>Het advies van de 'Vliegende brigade (vlibri)' met betrekking tot de wijziging van de uitweg, is niet bekend (<i>Info gemeente: de 'vlibri' bestaat uit adviseurs van de politie en gemeente op het gebied van verkeer en openbare ruimte</i>). De overwegingen zijn daardoor niet bekend.</p> <p>Verzoekt vergunning te weigeren op grond van artikel 2.1.4.3 van de APV met betrekking tot de bruikbaarheid van de weg, veilig en doelmatig gebruik van de weg.</p>	<p>Het betreft hier de uitweg die het plangebied ontsluit op het Sporthavenpad. De wijziging betreft in feite een herinrichting van de bestaande uitweg. De motivering is verwerkt in de concept-vergunning die met alle stukken ter inzage heeft gelegen. Aangezien het gaat om een beperkte wijziging van de bestaande uitweg gaat is de advisering ook beknopt. De vlibri heeft positief geadviseerd. Tegen de wijziging van de uitweg zijn geen verkeerskundige bezwaren. Er wordt aangesloten op een bestaande zijweg.</p> <p>Het gemeentebestuur ziet geen redenen om van het advies af te wijken.</p> <p>De vlibri toetst of er bezwaar bestaat tegen het maken van een uitweg in relatie met het bepaalde in de APV. Artikel 2.1.4.3 van de APV is in dit geval relevant. Dit artikel heeft betrekking op het 'Maken en veranderen van een uitweg'. Bepaald is dat het (o.a.) verboden is zonder vergunning van het college verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg (lid 1 sub c). Een dergelijke vergunning kan geweigerd worden in het belang van (lid 3):</p> <ol style="list-style-type: none"> de bruikbaarheid van de weg; het veilig en doelmatig gebruik van de weg; de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving; de bescherming van groenvoorzieningen in de gemeente; de handhaving van het geldende bestemmingsplan. <p>Er zijn geen redenen om de APV-vergunning te weigeren vanwege de bruikbaarheid van de weg en het veilig en doelmatig gebruiken van de weg.</p> <p>Voor de goede orde wordt vermeld dat de herinrichting van de uitrit geen gevolgen heeft voor groenvoorzieningen en passend is binnen het bestemmingsplan.</p>
4.26		<p>Maak een ringweg om Hilversum en niet door woongebied</p> <p>Eerdere plannen uit 2012 en 2013 voor o.a. Circusterrein zijn juist vanwege verkeersaspecten afgewezen, terwijl huidige plan geen aanpassingen in verkeerssituatie of geluidschermen bevat. Dit lijkt op andere grondhouding.</p>	<p>Een ringweg zal ongetwijfeld de heide rond Hilversum doorkruisen. Daartoe wil het gemeentebestuur geen voorstellen doen.</p> <p>Er zijn al langer contacten met McDonald's over mogelijke vestigingslocaties. Dat heeft niet geleid tot concrete omgevingsvergunningaanvragen waarover het gemeentebestuur een besluit heeft moeten nemen.</p>
4.27	Conclusie		<p>Het 'Verkeersonderzoek nieuwe vestiging McDonald's in Hilversum' van 22 november 2016 wordt integraal toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.</p> <p>De 3 verbetermaatregelen uit het onderzoek neemt het gemeentebestuur over. Het gaat om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbreding wegprofiel Sporthavenpad tot 4,8 / 5,8 meter, leidend tot een betere en veiligere afwikkeling van het bezoekersverkeer van en naar de McDonald's (autoverkeer én fietsverkeer).

			<p>2. Uitbuiging van het noordelijk gelegen fietspad, zodat de tussenruimte tussen rijbaan en fietspad 6,0 meter bedraagt. Hiermee kan één voertuig hier met voldoende ruimte staan zonder dat zij het doorgaande verkeer (autoverkeer en fietsverkeer) hinderen.</p> <p>3. Aanbrengen van een zigzag-markering op de bypass op de Vreelandseweg-oost, juist voor de afslag naar de McDonald's, als attentie verhogende maatregel voor de automobilisten.</p> <p>Met betrekking tot de realisatie van de verkeersmaatregelen worden met de initiatiefnemer afspraken gemaakt waarbij alle kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn.</p> <p>Het gemeentebestuur heeft geen plannen voor verdere, grootschaligere ingrepen in het ontwerp van de bestaande verkeerssituatie, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een extra inrit vanaf de Vreelandseweg, of zal daarvoor voorstellen doen.</p> <p>De reacties samengevat onder 'Verkeer' (nummer 4) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.</p>
5.	Natuurtoets (reclamantnummers 2, 4, 20, 22, 23, 34)		
5.1		<p>Uit de natuurtoets blijkt dat het huidige groen wordt verwijderd. Dit is ongewenst i.v.m. natuur- en recreatiefunctie van het gebied.</p> <p>I.v.m. aanwezige natuur is er geen plaats voor een McDonald's.</p>	<p>De beoogde ontwikkeling vindt geheel op eigen terrein plaats. Het overgrote deel van het plangebied is verhard, er is maar beperkt groen aanwezig. De oever van het kanaal is begroeid met struiken, sparren en bodembedekkende sierheesters. Het plangebied zelf heeft dan ook geen natuur- of recreatiefunctie.</p> <p>De initiatiefnemer heeft een beplantingsplan aangeleverd dat met de andere stukken ter inzage heeft gelegen. Uit het beplantingsplan blijkt dat de oever van het kanaal weer groen wordt ingericht.</p>
5.2		<p>Bronnenonderzoek heeft zicht beperkt tot 'waarneming.nl'. Een bron is onvoldoende voor zo'n grote wijziging. Vraagt zich af hoe groot de kans is dat een waarneming wordt gemeld over deze kavel.</p> <p>Veldonderzoek heeft in de winter plaatsgevonden, dus buiten het broedseizoen. Appellant is van mening dat deze periode onvoldoende diepgang heeft om de gevolgen te kunnen beoordelen voor habitat rond een McDonald's.</p>	<p>Basis voor het natuuronderzoek betreft het uitgevoerde veldbezoek, daarnaast heeft ook bronnenonderzoek plaatsgevonden. Onderzoek is gedaan door Bureau Waardenburg, een gecertificeerd bureau op het gebied van (o.a.) ecologie, natuur en landschap en lid van het 'Netwerk Groene Bureaus'. Naar de mening van het gemeentebestuur heeft het bureau voldoende kennis en knowhow om de gevolgen van het plan voor flora & fauna te beoordelen. De gemeente heeft het onderzoek getoetst en ziet geen aanleiding om aan de beschreven conclusies te twijfelen.</p> <p>De website 'waarneming.nl' stelt iedereen in staat om natuurwaarnemingen op te slaan en te delen via internet, om zo de natuurrijkdom van Nederland en de wereld vast te leggen voor nu en voor de toekomst. Er wordt hiertoe samengewerkt met duizenden vrijwilligers, zowel rechtstreeks als via meer dan 300 regionale en landelijke werkgroepen. De site verzamelt en toont gegevens maar interpreteert deze niet.</p>

			<p>Voor de goede orde wordt er op gewezen dat de bebouwing in de toekomstige situatie veel minder omvangrijk is dan het kantoorgebouw dat voorheen in het plangebied aanwezig was.</p> <p>Ten aanzien van het broedseizoen kan worden opgemerkt dat de rapportage stelt dat bij werkzaamheden aan de groenzone rekening dient te worden gehouden met het broedseizoen. Werkzaamheden aan de groenzone langs de oever dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. Er is daarom geen reden om ook in het broedseizoen veldonderzoek te doen.</p>
5.3		<p>Er is onvoldoende gekeken naar foerageergebied van vleermuizen in de omgeving.</p> <p>Conclusie dat McDonald's niet meer licht produceert dan andere in de omgeving staande gebouwen is te makkelijk. McDonald's heeft andere openingstijden. Daarnaast zorgen (auto's van) klanten voor meer licht. Juiste felle verlichting is verstorend voor de watervleermuis. Conclusie dat er geen negatieve gevolgen zijn wordt dan ook bestreden. Er dient onderzoek volgens het vleermuizen protocol te worden gedaan.</p> <p>Er zijn twijfels bij de aanname dat spreiding en intensiteit van het 'huidige' licht van het al jaren niet in gebruik zijnde kantoor vergelijkbaar is met een McDonald's inclusief mast, die waarschijnlijk de gehele dag licht geeft.</p> <p>Er moet aanvullend onderzoek plaatsvinden naar de effecten van een McDonald's inclusief toebehoren op het foerageergebied van vleermuizen en het leefgebied ijsvogels.</p> <p>Gevolgen van een aanwezige McDonald's zijn groter dan de bouw ervan voor de ijsvogel. Bijvoorbeeld door toename ratten die eieren van ijsvogel eten.</p>	<p>De gemaakte opmerkingen zijn voor commentaar voorgelegd aan Bureau Waardenburg. Aangegeven is dat de beplanting in en nabij het plangebied geen betekenis heeft als foerageergebied met wezenlijke betekenis voor een groep vleermuizen. Door aanwezige straatverlichting (lantaarnpalen) rond het pand en aanlichten door schijnwerpers (ten behoeve van de veiligheid) vanuit de boszijde was voorheen ook al sprake van verstoring door verlichting.</p> <p>Het plangebied ligt aan de rand van het stedelijke gebied (industrieterrein) van Hilversum. Ten noorden van het plangebied ligt een uitgestrekt buitengebied met afwisseling van laanbeplanting, open velden en graslanden. Vleermuizen hebben daar volop foerageermogelijkheden.</p> <p>In de nieuwe situatie wordt verstoring (door licht) richting het kanaal zoveel mogelijk beperkt. McDonald's heeft aangegeven dat de rijroute rond het pand verlicht zal zijn, maar dat het goed mogelijk is de verlichting (door toepassing van bepaalde armaturen) zo te situeren dat er geen hinder ontstaat voor de omgeving. Er zal geen directe belichting van het water zijn. Bureau Waardenburg stelt dat zolang deze verlichting niet meer wordt dan in de 'oude' situatie er geen knelpunt is. Aan het verlenen van de omgevingsvergunning zullen wij het aanleveren van een door Bureau Waardenburg als positief beoordeeld lichtplan als voorwaarde stellen.</p> <p>Uit het bovenstaande volgt dat (eventuele extra) verlichting vanuit de McDonald's niet leidt tot verstoring van foerageergebied met wezenlijke betekenis. Er worden dus geen verbodsbepalingen ten aanzien van vleermuizen overtreden. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk.</p> <p>Ten aanzien van de ijsvogel geeft de rapportage aan dat de oever in het plangebied niet geschikt is als nestgelegenheid voor de ijsvogel. Wel wordt er, gezien het omringende geschikte foerageerhabitat (helder, open water) en meldingen van ijsvogels van omwonenden, vanuit gegaan dat de oever van het plangebied onderdeel is van foerageerhabitat van één of meerdere ijsvogels.</p> <p>Het omringende foerageergebied wijzigt niet door de plannen. Daarnaast wordt de oever ook in de nieuwe situatie groen ingericht. Om deze redenen is nader onderzoek niet nodig. Bureau Waardenburg heeft ook geen randvoorwaarden genoemd ten aanzien van het foerageergebied van de ijsvogel.</p>

			Door het naleven van voorschriften uit de Wet milieubeheer wordt voldoende gewaarborgd dat de hygiëne in en rond het pand van McDonald's op orde is. Indien dat niet het geval is kan de gemeente handhavend optreden en extra voorschriften opleggen.
5.4	Conclusie		Bij uitvoering van het project dient te worden voldaan aan de randvoorwaarden zoals genoemd in het natuuronderzoek. Werkzaamheden aan de groenzone langs de oever dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. Aan het verlenen van de omgevingsvergunning zal het gemeentebestuur het aanleveren van een door Bureau Waardenburg als positief beoordeeld lichtplan als voorwaarde stellen. De reacties samengevat onder 'Natuurtoets' (nummer 5) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.
6.	Natura-2000/Stikstof (reclamantnummers 4, 22, 44)		
6.1		Invloedgebied is te klein gedefinieerd: ook Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen dienen in de beoordeling betrokken te worden.	Het rapport heeft de depositie berekend binnen een straal van 10 kilometer van de planlocatie op alle Natuurbeschermingswet gebieden, waaronder de Oostelijke Vechtplassen en het Naardermeer. In figuur 3 van het onderzoek staan op een kaart de gebruikte rekenpunten weergegeven. Uit de berekeningen blijkt overigens dat de drempelwaarde voor alle natuurgebieden zowel in de huidige als de toekomstige situatie niet wordt overschreden.
6.2		De openingstijden (van 10 tot 23 uur), die als uitgangspunt zijn gekozen, kloppen niet. Er zijn twijfels of de genoemde verkeersaantallen correct zijn.	De rapportage is geactualiseerd waarbij openingstijden zijn aangepast (van 07.00 tot 01.00 uur), tevens zijn de verkeerscijfers aangepast (conform de reactie bij het onderwerp 'verkeer' (onder 4)).
6.3		Geen aandacht voor scooters, brommers. Aanname rijtijd McDrive is slechts 3 minuten. Dat is laag voor bestellen, klaarmaken en betalen. Langzaam rijdend verkeer (15 km/h) heeft grootste emissie. Er wordt geen rekening gehouden met extra stagnerend verkeer op de toegangswegen.	In de emissiefactoren voor 'licht verkeer' is rekening gehouden met de bijdrage van bromfietsen. In het aangepaste stikstofonderzoek is uitgegaan van een rijtijd van 4 minuten door de McDrive. Het betreft een gemiddelde. Het klopt niet, zoals appellant stelt, dat het rapport aanneemt dat verkeer 'buiten de rotonde' hoort bij het verkeersbeeld. De rapportage heeft verkeer tot aan de eerste kruising gemodelleerd. Dat zijn de kruisingen met de 1 ^e Kanaalbrug, Kerkelandenlaan/Zeverijnstraat en Vaartweg. Pas daarna wordt er van uit gegaan dat de relatieve invloed beperkt is en voertuigen opgaan in het bestaande verkeersbeeld.

		<p>M.b.t. het uitgangspunt dat verkeer buiten de rotonde geen extra verkeer is, maar hoort bij het 'verkeersbeeld': er is onvoldoende aangetoond wat deze aanname staft.</p> <p>Ontwikkeling op het 'Van Brakel terrein' is niet meegenomen.</p>	<p>McDonald's is geen onderdeel van de autonome groei, omdat het een nieuwe activiteit betreft. Daarom is in dit onderzoek de volledige bijdrage van het verkeer vanwege de nieuwe inrichting op de aansluitende wegen beoordeeld, voor zover de bijdrage van McDonald's relevant is. Op de drie aanliggende wegen vanaf de rotonde die naast de inrichting ligt, is de verkeerstoename vanwege het nieuwe restaurant 0,95%. De invloed op de totale depositie van de wegen is daardoor beperkt. De voertuigen verspreiden zich na de kruisingen over de verschillende wegen, waardoor de emissie relatief kleiner wordt.</p> <p>De stagnatiefactor wordt bepaald door de gemiddelde rijsnelheid en hoeveel keer het verkeer stopt per gereden kilometer. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de wachttijden in de (maatgevende) avondspitsperiode binnen acceptabele grenzen blijven, binnen de spitsperiode worden opgelost en niet voor terugslag zorgen naar andere locaties.</p> <p>De verkeercijfers uit het verkeersonderzoek zijn ook gebruikt bij het (geactualiseerde) stikstofonderzoek. In het gebruikte verkeersmodel voor dit onderzoek is de ontwikkeling van het 'Van Brakel terrein', wel onderdeel. Er wordt dus (indirect) wel rekening gehouden met deze plannen.</p>
6.4		Er is een concept-onderzoek stikstofdepositie ter inzage gelegd.	Het klopt dat er een concept-versie ter inzage heeft gelegen. Dat had overigens geen gevolgen voor de inhoud. Een definitieve versie, inclusief bovengenoemde aanpassingen (openingstijden, voertuigbewegingen) wordt aan de onderbouwing toegevoegd.
6.5	Conclusie		<p>Het 'Onderzoek stikstofdepositie nieuwe vestiging McDonald's Hilversum' van 6 december 2016 wordt integraal toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.</p> <p>De reacties samengevat onder 'Natura-2000/Stikstof' (nummer 6) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.</p>
7.	Akoestisch onderzoek/Geluid (reclamantnummers 4 t/m 7, 9, 15, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 34, 37, 39, 41, 45)		
7.1	Toename geluidoverlast	<p>Door komst McDonald's zal er meer lawaai zijn in tuinen Comeniushof en Johannes Huslaan.</p> <p>Er ontstaat cumulatie van geluid vanwege toename auto- en vrachtverkeer, langzaam verkeer en consumerende mensen op speelplaats Johannes Huslaan en rond vijver.</p>	<p>Vele indieners van zienswijzen geven aan toename van geluid te verwachten. In het kader van deze ruimtelijke procedure is het noodzakelijk te onderzoeken of de te verwachten geluiduitstraling van de voorgenomen activiteiten van McDonald's op de geluidgevoelige bestemmingen in de directe omgeving inpasbaar is binnen de gestelde geluidsnormen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn bijvoorbeeld woningen. De Wet milieubeheer beschermt het leefklimaat door voorschriften op te stellen waarin geluidsnormen op de <i>gevel</i> staan voorgeschreven.</p>

		<p>Er zal sprake zijn van toename geluid door filterinstallatie, (optrekken) van auto's, muziek en luid pratende bezoekers.</p>	<p>Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemmingen, namelijk de woonbootligplaatsen ten noorden van het plangebied, op alle punten zal voldoen aan de geluidsnormen.</p> <p>Onderdeel van de geluidberekeningen zijn bijvoorbeeld verkeersbewegingen door bezoekers en vrachtauto's. Ook de technische installaties op het dak (luchtbehandelingskasten) zijn meegenomen.</p> <p>Aangezien de woningen aan de Comeniushof en Johannes Huslaan verder weg liggen dan de woonboten ten opzichte van de planlocatie zijn daar geen meetpunten neergezet. Voor lawaai in bijvoorbeeld tuinen van omwonenden, of bezoekers die buiten het plangebied hun McDonald's-aankoop consumeren zijn overigens geen normen vastgelegd.</p>
7.2	Onderzoek	<p>Onderzoek gaat er van uit dat verkeersbewegingen van kantoor vergelijkbaar zijn aan voorgenomen wijziging. Dit is niet onderbouwd met onafhankelijke bronnen en lijkt ook niet aannemelijk gezien gemiddelde verblijfstijd kantoor 8 uur en horeca 30 minuten (volgens McDonald's).</p> <p>Rapportage bestaat uit een berekening en niet uit een onderzoek, cijfers zijn gebaseerd op info initiatiefnemer.</p> <p>De verwachte aantallen bezoekers (zowel restaurant als McDrive) zijn te laag. Het lijkt niet rendabel.</p> <p>Conclusie dat indirecte geluidshinder niet van toepassing is, is ongegrond.</p>	<p>Bij het onderwerp 'verkeer' (onder 4) in deze nota is al gereageerd op de gehanteerde verkeerscijfers. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. De openingstijden zijn aangepast. Er wordt hierbij uitgegaan van openingstijden van 07.00 tot 01.00 uur. Voor de volledigheid wordt gemeld dat McDonald's heeft aangegeven dat de franchisenemer van de vestiging uiteindelijk zal besluiten over de te hanteren openingstijden gebaseerd op een kosten/batenanalyse.</p> <p>Het akoestisch onderzoek heeft gebruik gemaakt van de prognoses van bezoekers en verkeersgegevens van McDonald's. De gemeente heeft de rapportage beoordeeld en ziet geen reden om aan het onderzoek te twifelen.</p> <p>Bij akoestisch onderzoek is het gebruikelijk de verwachte geluidbelasting te berekenen. Uit het geactualiseerde onderzoek blijkt dat de McDonald's in het kader van een goede ruimtelijke ordening akoestisch inpasbaar is.</p> <p>Ook 'indirecte hinder' is in het aangepaste onderzoek beoordeeld. 'Indirecte hinder' betreft geluidsimmissie vanwege wegverkeersbewegingen van en naar de McDonald's op de openbare weg en parkeerplaats. Het rapport concludeert (p. 13) dat het geluidsniveau voor 'indirecte hinder' ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) blijft voor wegverkeerlawaai.</p>
7.3		<p>Geluid van rijdende en stilstaande auto's is meegenomen, maar niet het geluid van de McDrive-intercom die dit geluid moet overstijgen. Geluidbelasting is daardoor hoger dan nu berekend.</p> <p>Onderzoek houdt geen rekening met bezoekers die met de scooter of brommer komen.</p>	<p>Ook het geluid van de intercom is meegenomen in het aangepaste akoestische onderzoek. Dat geldt ook voor de geluidseffecten van bromfietsen.</p>

7.4	Woonfuncties in omgeving	Onderzoek gaat voorbij aan geluidsoverlast woningen Gijsbrecht van Amstelstraat, te meer nu al geluidsnormen worden overschreden. Uit het rapport van M+P (kenmerk M+P.GHI.09.01.1) blijkt dat woningen hier overschrijding hebben van 51 - 55 dB (A), terwijl 50 dB(A) is toegestaan.	Het betreffende M+P-onderzoek is uitgevoerd om de akoestische gevolgen in beeld te brengen van de voorgenomen wijzigingen in de Gebiedsvisie voor het Havenkwartier. Deze visie is in 2009 vastgesteld, het M+P-onderzoek dateert uit 2010. Ten tijde van het onderzoek was nog formeel sprake van een 'industrieterrein' volgens de Wet geluidhinder. Bij de herziening van het bestemmingsplan in 2012 is deze status komen te vervallen. Hiervoor is gekozen omdat het berekende geluidsniveau indertijd veel hoger was dan het werkelijke geluidsniveau vanwege het rekenen met vergunde geluidsniveaus en niet met de werkelijke geluidsbelastingen, die veel lager waren. Aangezien er geen 'industrieterrein' meer is volgens de Wet geluidhinder (alleen rond het bedrijf Mebin is nog sprake van 'industrieterrein' volgens de Wet geluidhinder) en uit het akoestisch onderzoek volgt dat de dichtstbijzijnde woningen bij de planlocatie (de woonarken) aan de grenswaarden voldoen is onderzoek naar de geluidssituatie van woningen aan de Gijsbrecht van Amstelstraat niet aan de orde.
7.5		In het onderzoek wordt geen aandacht besteed aan de woonarken. Openingstijden tot 01.00 uur zorgen voor geluidsoverlast in mijn woonark. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat geluid over water verder draagt. Vanwege overheersende westenwind zal geluid verder de haven in gaan. Geluid zal 's avonds storender zijn door vermindering ander omgevingsgeluid. Er wordt geen rekening gehouden met cumulatie van geluid (bijvoorbeeld met plannen uit de omgeving).	De rapportage houdt juist wel rekening met de woonarken. Het zijn ook de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemmingen. Uit het onderzoek blijkt dat aan alle grenswaarden wordt voldaan. Ook op die van de woonarken. In de rapportage is toegelicht hoe rekening is gehouden met de overdracht van geluid. Wateroppervlak is, net als wegen, hierbij als akoestisch 'hard bodemgebied' gewaardeerd, terwijl grasland als zacht bodemgebied wordt gemodelleerd. Het berekeningsmodel houdt dus wel degelijk rekening met de geluidoverdracht van water. Tevens is rekening gehouden met de verschillende geldende normen voor de perioden dag, avond en nacht. De maximale geluidbelastingnormen zijn voor avond en nacht strenger dan overdag. Het akoestisch onderzoek moet rekening houden met cumulatie van geluiden die samenhangen van de McDonald's-inrichting zelf. Cumulatie gaat niet zo ver dat ook rekening moet worden gehouden met de geluidbelasting van andere plannen of inrichtingen in de omgeving. Dat laatste is wel het geval indien de nieuwe inrichting geprojecteerd wordt in een geluidgezoneerd industrieterrein en zelf ook onder de categorie 'industrie' van de Wet geluidhinder valt. Een McDonald's-vestiging valt niet onder deze categorie.
7.6	Maatregelen	Vraagt maatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan. Vraagt om meting of geluidswal niet kan en moet worden doorgetrokken.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat aan alle geluidsnormen wordt voldaan. Op grond hiervan is er geen aanleiding om maatregelen vanwege geluid te nemen.
7.7	Conclusie		Het 'Akoestisch onderzoek McDonald's aan de Vreelandseweg te Hilversum' van 5 december 2016 wordt integraal toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. De reacties samengevat onder 'Akoestisch onderzoek/geluid' (nummer 7) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.

8.	Luchtkwaliteit (reclamantnummers 4, 5, 7, 8, 10, 12, 15, 19, 22 t/m 26, 28, 30, 34, 37, 39, 41, 42, 44, 45)		
8.1	<p>Luchtkwaliteitsonderzoek dat onderdeel was van stukken is gedateerd (uit 2011).</p> <p>Volgens een rapportage uit 2006 zit de luchtkwaliteit al tegen de grenswaarde. Plan kan er voor zorgen dat deze wordt overschreden.</p> <p>Een actueel, aanvullend, onderzoek is nodig naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emissie a.g.v. toename verkeer en stagnatie verkeersintensiteit; - andere ontwikkelingen met verkeers-aantrekkende werking, bijvoorbeeld ‘Van Brakelsterrein’; - gevolgen omliggende wegen, m.n. Gijsbrecht van Amstelstraat van de ring ter hoogte afslag Nieuwe Havenweg; - gevolgen kap van bomen langs Gijsbrecht van Amstelstraat en verdwijnen groen; - toename emissie op Sporthavenpad als gevolg van stagnatie en verwaaiing naar woonarken. 	<p>Vele indieners van zienswijzen geven aan tegen de plannen voor de McDonald’s te zijn vanwege de verwachte verslechtering van de luchtkwaliteit door uitlaatgassen en het neerslaan van fijnstofroetdeeltjes als gevolg van de toename van verkeer. Ook stilstaand en langzaam rijdend verkeer zal de uitstoot volgens appellanten verhogen.</p> <p>Omwonenden geven aan dat in de huidige situatie concentraties fijnstof al hoog zijn. Gesteld wordt dat extra emissie per definitie zorgt voor overlast (voor mens en dier) ook als deze de toegestane grenswaarde (net) niet overstijgt.</p> <p>Appellanten stellen dat als verkeersprognoses niet kloppen dit ook gevolgen heeft voor conclusies ten aanzien van luchtkwaliteit.</p> <p>Als antwoord op deze zienswijzen wordt gesteld dat in de ruimtelijke onderbouwing in hoofdstuk 3 de bestaande situatie voor het plangebied is beschreven. Voor wat betreft de toelichting van de luchtkwaliteitsaspecten is daarbij verwezen naar het onderzoek dat is uitgevoerd in de procedure van het nu geldende bestemmingsplan ‘Vreelandseweg’ (vastgesteld in 2012). In hoofdstuk 5 van de ruimtelijke onderbouwing is de toekomstige situatie beschreven uitgaande van een gevestigde McDonald’s. Hierbij is gemotiveerd dat het plan valt onder de regeling van zogenaamde kleinschalige plannen die ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de verslechtering van luchtkwaliteit. In dat geval hoeft niet aan de grenswaarden te worden getoetst en is verder onderzoek niet noodzakelijk.</p> <p>Ter illustratie: een woningbouwproject met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen valt ook onder regeling van kleinschalige plannen die ‘niet in betekende mate’ bijdragen van verslechtering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Als al sprake is van een toename van fijnstof dan is dat dermate gering dat deze toename binnen de (strengere) normen blijft. Ook ingeval van verkeerstoename door het plan is het daarom niet nodig om aan de grenswaarden van luchtkwaliteit te toetsen aangezien de aanvraag dus ‘niet in betekende mate’ bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Ook de kap van bomen langs de Gijsbrecht van Amstelstraat en het verwijderen van groen in het plangebied maakt dit niet anders. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat ook weer groen wordt gerealiseerd (zie het ‘beplantingsplan’ dat bij de stukken ter inzage is gelegd).</p> <p>Het is dan ook niet nodig om maatregelen te nemen om toename luchtverontreiniging tegen te gaan, zoals enkele appellanten vragen.</p>	

8.2		Nederland voldoet nu al niet aan Europese regelgeving m.b.t. uitstoot uitlaatgassen en luchtkwaliteit. Hilversum voldoet ook niet aan WHO norm. Gemeente is aansprakelijk voor negatieve gevolgen door onnodige toename fijn- en stikstof door mee te werken aan plan.	De gemeente heeft het plan getoetst aan de in Nederland geldende wet- en regelgeving. Zoals bovenstaand gemotiveerd voldoet de aanvraag hieraan. Nederland heeft de WHO-norm niet in de wet vastgelegd. Aangezien voldaan wordt aan de wettelijke eisen kan de gemeente niet aansprakelijk worden gesteld.
8.3		Concentraties middelen over 24 uur geeft geen pas. De piekmomenten in de waarden zijn juist ook momenten dat bewoners actief zijn en de stoffen inademen.	Over de wijze van berekenen van waarden zijn landelijke afspraken gemaakt. Het onderzoek voldoet hier aan.
8.4	Conclusie		Het is niet nodig om maatregelen te nemen om eventuele toename van luchtverontreiniging tegen te gaan als gevolg van de aanvraag. De reacties samengevat onder 'Luchtkwaliteit' (nummer 8) geven geen aanleiding tot wijzigingen.
9.	Overige milieuaspecten (reclamantnummers 5, 6, 8 t/m 10, 12, 19, 20, 22 t/m 26, 28, 30, 37, 39, 42, 44)		
9.1	Stank, geur	Heeft te weinig aandacht. Er is alleen gekeken naar eventuele effecten op 10 meter. Westenwind zal overlast geven. Woonarkbewoners zullen daarvan overlast ervaren. Blijkt ook uit internet van andere locaties. Er is niet gekeken naar effect van water op verspreiding van geuren.	De nieuwvestiging van de McDonald's moet rekening houden met hindergevoelige objecten in de omgeving, zoals woningen. Er dient voldoende afstand te zijn met deze woningen om te kunnen spreken van een goede ruimtelijke ordening. In de ruimtelijke onderbouwing is aandacht besteed aan eventuele geurhinder van het restaurant. Het plan is hierbij getoetst aan de richtafstanden uit het VNG-boekje 'Bedrijven en milieuzonering'. Deze VNG-uitgave biedt richtlijnen voor het bepalen van afstanden tussen o.a. horeca en milieugevoelige bestemmingen. Doel is het voorkomen van milieuhinder in nieuwe situaties. Het boekje is een hulpmiddel om de afstanden tussen bedrijvigheid (in dit geval horeca) en woningen concreet voor een locatie in te vullen (maatwerk). De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State erkent de publicatie als basis voor de afweging die gemaakt moet worden. De richtafstanden in de VNG-publicatie gelden voor een gemiddeld nieuw (horeca)bedrijf en worden bij voorkeur aangehouden tussen (horeca)bedrijven en het omgevingstype 'rustige woonwijk'. De kleinst gehanteerde richtafstanden zijn 10 m, 30 m, 50 m en 100 m. Deze afstanden horen bij respectievelijk de milieucategorieën 1, 2, 3.1 en 3.2. Ingeval van het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de lijst met één afstandstap worden verminderd. Dit betekent dat als een richtafstand van 100 m geldt bij het omgevingstype 'rustige woonwijk' er met een richtafstand van 50 m gerekend kan worden bij het omgevingstype 'gemengd gebied'.

			<p>In de directe omgeving van het plangebied zijn verschillende woningen aanwezig. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt ongeveer 50 meter, het betreft een woonark.</p> <p>Restaurants behoren tot milieucategorie 1. Het VNG boekje geeft voor het aspect geur een richtafstand 10 meter uitgaande van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Ingeval van de planlocatie is in feite sprake van een 'gemengd gebied'. Er wordt daarom ruimschoots voldaan aan de gestelde richtafstand.</p> <p>Gezien de richtafstand uit de VNG-publicatie voor restaurants, de afstand van de planlocatie tot de dichtstbijzijnde woning, het karakter van het gebied (namelijk bedrijventerrein) en de geldende bestemming van de locatie op grond waarvan ook bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 zijn toegestaan ziet de gemeente geen aanleiding dat vrees voor geur of stankoverlast het plan in weg staan.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat er voor het aspect geur sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat, ook als de McDonald's ter plaatse in bedrijf is.</p>
9.2		Luchtfilterinstallatie hebben beperkingen.	<p>In het kader van deze procedure worden de ruimtelijke relevante milieubelangen afgewogen. Maatregelen aan de bron, zoals eisen aan luchtfilterinstallaties, dienen via het milieubeleid (Wet milieubeheer) te worden getroffen. De Wet milieubeheer heeft alleen betrekking op de inrichting zelf. Luchtfilterinstallaties vallen hierbij onder het Activiteitenbesluit op grond van de Wet milieubeheer.</p> <p>In het Activiteitenbesluit zijn eisen opgenomen waaraan de afvoer van geur bij voedselbereiding moet voldoen. Dit kan via een afvoer of een geurinstallatie. Ingeval van een afvoer zijn de normen zodanig dat geur boven een gebouw wordt uitgeblazen en het verder zal verwaaien. De locatie voldoet in ieder geval aan de afstandsnormen uit het Activiteitenbesluit.</p>
9.3	Milieu-effectrapport	Een milieueffectrapport ontbreekt.	<p>Voor de McDonald's aanvraag wordt een zogenaamde uitgebreide voorbereidingsprocedure doorlopen volgens artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo. Het gaat om een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Op grond van dit artikel kan alleen een m.e.r.-(beoordelings)plicht ontstaan op grond van kolom 4 onderdelen C en D van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage.</p> <p>In enkele gevallen kan dan een m.e.r.-(beoordelings)plicht van toepassing zijn. Enkele voorbeelden van dergelijke activiteiten zijn: de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject, de aanleg van een industrieterrein, een intensieve veehouderij of papierfabriek.</p> <p>Het oprichten van een McDonald's of vergelijkbare activiteiten vallen hier niet onder. Een milieueffectrapport of een vormvrije m.e.r.-beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.</p> <p>Bij het natuuronderzoek is al aangetoond dat er geen significante effecten zijn voor de omliggende natuurgebieden. Een plan-m.e.r.-plicht is dan ook niet van toepassing.</p>

9.4	Licht	Er zal lichtoverlast ontstaan voor woonarken vanwege de terreininrichting waarbij auto's voor de McDrive rond het gebouw rijden. Bewoners woonarken zullen daardoor in avond en nacht getroffen worden door lichtbundels van koplampen, buitenverlichting en reclame. De te planten haag zal dit niet allemaal wegnemen.	De vrees voor lichtoverlast is al naar voren gekomen in de gesprekken tussen de initiatiefnemer en (vertegenwoordigers van) woonarkbewoners voorafgaande aan het indienen van de aanvraag. Op grond hiervan is een aangepaste groeninpassing langs het Hilversums kanaal gemaakt. Door het realiseren van een dichte, groenblijvende haag wordt voorkomen dat woonbooteigenaren hinder ondervinden van lichtinstraling van bijvoorbeeld koplampen van auto's uit de McDrive. De haag is dicht beplant en zal een hoogte hebben van circa 1 meter. Voldoende om lichtoverlast te voorkomen zodra de haag volgroeid is. In de gesprekken is, op verzoek, ook toegezegd een tijdelijke maatregel te nemen ter voorkoming van lichtoverlast in de periode tot het volgroeid zijn van de haag. Daartoe zal achter de haag, zo lang als noodzakelijk, een tijdelijke lichtdichte afscheiding worden geplaatst. In de omgevingsvergunning zal een te planten haag/afscheiding als voorwaarde worden opgenomen. Voor de goede orde willen wij aangeven dat in de situatie van het (in gebruik zijnde) kantoor ook sprake is geweest van lichtuitstraling door lantaarnpalen rondom het pand. Deze stonden ook aan de waterzijde. Tevens werd het pand vanuit de boszijde aangelicht met schijnwerpers.
9.5	Conclusie		In de omgevingsvergunning zal een te planten haag/afscheiding van minstens 1 meter hoog aan de zijde van het Hilversums kanaal als voorwaarde worden opgenomen. De reacties samengevat onder 'Overige milieuaspecten' (nummer 9) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.
10.	Voedsel (reclamantnummers 3, 12, 17, 20, 22, 27, 29, 32, 37, 39, 41, 44)		
10.1	Gezondheid en fastfood	Onderbouwing gaat niet in op gevolgen gezondheid Fastfood draagt bij aan overgewicht en hart- en vaatziekten (obesitas). Meewerken aan het plan zal dit stimuleren en bevordert ongezonde levensstijl van jongeren. Verzoek om de verkoop van vet en dieronvriendelijk voedsel te verbieden ingeval aan het plan wordt meegewerkt. Verwezen wordt naar andere maatregelen die gezondheid moeten verbeteren (rookverbod, verbod verkoop drank aan minderjarigen): meewerken aan een McDonald's is daarin niet passend.	De gemeente moet beslissen over de ingediende omgevingsvergunningaanvraag. Ruimtelijke relevante aspecten dienen hierbij te worden afgewogen en aan de motivering van dit besluit ten grondslag te liggen. De aard van de voeding van het restaurant is in dit kader niet ruimtelijk relevant. De gemeente heeft ook geen beleid om cafés, snackbars, slijters etc. te weren op grond van de producten die daar worden verkocht. Wij stellen ook geen eisen aan supermarkten om de verkoop van bijvoorbeeld fris en chips te staken. Het gaat in deze gevallen om de individuele keuzevrijheid van consumenten. De gemeente is ook niet bevoegd om verkoop van vet of dieronvriendelijk voedsel te verbieden. Maatregelen zoals het rookverbod en het verbod op verkoop van drank aan minderjarigen liggen bij het Rijk.

		Obesitas kost gemeente geld (ziekteverzuim, ziektekosten, levensverwachting).	
10.2	Strijd met gemeentelijk gezondheidsbeleid	<p>Gemeente is bezig met projecten als JOGG en ‘Gooi in beweging’ om obesitas te bestrijden en te voorkomen. Komst McDonald’s staat haaks op deze doelen.</p> <p>Overgewicht is één van 3 speerpunten van Versterken Gezonde Leefstijl van gemeente (naast alcohol en roken).</p> <p>Gemeente wil volgens haar beleid bijdragen door een fysieke leefomgeving die uitnodigt tot gezond en sociaal gedrag. Meewerken aan plan is hiermee in strijd.</p>	<p>De gemeente heeft een preventieve taak als het gaat om gezondheidsbeleid. De gemeente voert vooral een actief preventiebeleid, met name gericht op jongeren. Zowel ‘Jongeren Op Gezond Gewicht’ (JOGG) als ‘Gooi in beweging’ liggen ook in de preventieve sfeer.</p> <p>JOGG richt zich op het geven van voorlichting aan personen over voeding en heeft te maken met de bewustwording van het kiezen voor goede en slechte voeding. Het verbieden van slechte voeding of het niet toestaan van de verkoop van slechte voeding past niet bij een bewustwordingscampagne.</p> <p>Zoals bovenstaand toegelicht is er ook geen actief gemeentelijk beleid om verkopers van ongezonde voeding te weren.</p> <p>‘Gooi in beweging’ richt zich op meer bewegen. In dit kader stimuleren we dat inwoners van Hilversum kunnen sporten en recreëren in de openbare ruimte.</p>
10.3	Geen advies GGD	<p>Gemeenten hebben wettelijke taak om gezondheidsaspecten te bewaken bij bestuurlijke beslissingen. Gemeenten dienen de GGD hierbij om advies te vragen. Dat is niet gedaan.</p> <p>Vertrouwen in gemeente v.w.b. uitvoering taak i.k.v. Wet Publieke Gezondheid en het geformuleerde gezondheidsbeleid in de uitwerkingsnotitie (juni 2014). Meewerken betekent het doelbewust ondergeschikt verklaren van gezondheidsbeleid t.a.v. met name jeugdige inwoners.</p>	<p>Artikel 16 van de Wet publieke gezondheid (Wpg) regelt dat het college van burgemeester en wethouders advies vraagt aan de GGD voordat besluiten worden genomen die belangrijke gevolgen kunnen hebben voor de publieke gezondheidszorg. De publieke gezondheidszorg omvat de gezondheids-beschermende en gezondheids-bevorderende maatregelen voor de bevolking of specifieke groepen daaruit.</p> <p>Zoals hierboven toegelicht is het een individuele keuze van consumenten om wel of niet de McDonald’s te bezoeken. Naar de mening van het gemeentebestuur is het consumeren van maaltijden in een McDonald’s-restaurant en de gevolgen daarvan op de volksgezondheid niet zo ver strekkend dat op basis van dit artikel 16 van de Wpg de GGD apart om advies had moeten worden gevraagd.</p>
10.4	Conclusie		De reacties samengevat onder ‘Voedsel’ (nummer 10) geven geen aanleiding tot wijzigingen.
11.	Zwerfvuil (reclamantnummers 4 t/m 7, 9, 15, 19 t/m 28, 30, 35, 37, 39, 41, 42, 44, 45)		
11.1		Gedrag klanten met betrekking tot het omgaan met afval is niet meegenomen.	<p>De gemeente dient de ruimtelijk relevante gevolgen van het plan af te wegen en moet daarbij uitgaan van normaal gebruik. Misdragingen door bezoekers, hangjongeren, het niet naleven van milieuregels en dergelijke, gelden daarbij als normafwijkend.</p> <p>Bezoekers van het restaurant dienen zich net als iedereen te houden aan de geldende wet- en regelgeving. Tegen overtreding daarvan zal handhavend worden opgetreden.</p>

11.2		<p>Zwerfafval zorgt voor aantasting leefomgeving en trekt dieren/ongedierte aan die voor overlast zorgen. Verwezen wordt naar diverse mediaberichten op dit gebied met betrekking tot andere McDonald's vestigingen.</p> <p>McDrive concept zorgt juist voor veel zwerfafval.</p> <p>Bestaande locatie Kerkstraat wordt regelmatig schoongemaakt, in buitengebied gebeurt dit niet.</p> <p>Zwerfvuil genererende snackbars e.d. kunnen beter in het centrum en bij winkelcentra worden gevestigd, dat is voor de gemeentereiniging beter beheersbaar en gaat vuil zich niet verspreiden.</p> <p>Aan de gevolgen van zwerfafval is onvoldoende aandacht geschonken. Zorgen om zwerfvuil en etensresten in het bos naast de locatie en in het Hilversums Kanaal.</p> <p>Vraagt om maatregelen.</p> <p>Er is vrees voor overlast en milieuschade door zwerfvuil ondanks inspanningen McDonald's en gemeente.</p>	<p>Vele indieners van zienswijzen hebben hun zorgen geuit over zwerfafval. Zwerfafval is niet verzameld afval dat mensen bewust of onbewust weggooien of achterlaten op plaatsen die daar niet voor bestemd zijn, of door indirect toedoen of nalatigheid van mensen op die plaatsen is terechtgekomen.</p> <p>In de omgeving van fastfood restaurants komt gemiddeld meer zwerfafval voor dan elders. Hier hebben niet alleen de restaurants zelf last van, maar ook de directe omgeving. Zwerfvuil is daarom niet alleen een zorgpunt bij omwonenden maar ook van McDonald's. Het bedrijf ondersteunt landelijk veel initiatieven om mensen bewuster te maken van hun gedrag op gebied van zwerfafval en is al meer dan 20 jaar een partner van 'NederlandSchoon'. McDonald's heeft ook adequaat actie ondernomen in de overlastgevallen bij de andere vestigingen waaraan in de zienswijzen wordt gerefereerd.</p> <p>Bij een McDrive wordt het eten op een andere locatie gegeten. Het gedrag van deze bezoekers is minder goed te beïnvloeden. Als het gaat om het weggooien van afval dan speelt vooral gebruiksgemak een belangrijke rol. Het is uit onderzoek bekend dat voldoende, slim geplaatste, goede voorzieningen in combinatie met passende communicatie zwerfafval sterk helpt terugdringen.</p> <p>Er is bij McDonald's een nadere toelichting gevraagd naar de wijze waarop het bedrijf om gaat met (zwerf)afval. Aangegeven is dat McDonald's in algemene zin meer dan voldoende afvalbakken plaatst op het eigen terrein en (in overleg met de gemeente) ook op de route direct van- en naar het restaurant. Deze bakken worden elke dag, zo nodig meerdere malen per dag, geleegd door medewerkers van McDonald's.</p> <p>Daarnaast is er een aparte McDonald's medewerker belast met het meerdere malen daags opruimen van zwerfvuil op het terrein en in een ruime straal in de omgeving rondom het restaurant. Bovendien zijn er in de praktijk altijd 'hotspots', waar vaker dan normaal zwerfvuil afkomstig van McDonald's wordt aangetroffen, daar wordt dan vaker dan normaal gecontroleerd en opgeruimd.</p> <p>McDonald's stelt een telefoonnummer ter beschikking waar iedereen met klachten over zwerfvuil naar kan bellen. McDonald's zorgt er dan voor dat deze klacht wordt verholpen.</p> <p>Speciaal voor deze vestiging wordt door middel van hekjes en beplanting zoveel mogelijk voorkomen dat zwerfvuil in het water terecht komt.</p> <p>Met McDonald's worden nadere afspraken gemaakt en vastgelegd om de overlast voor de omgeving te beperken. Dit betreft onder meer afspraken over het zoekgebied rondom het restaurant waarbinnen McDonald's verantwoordelijk is voor het opruimen van afval.</p>
11.3		<p>Ondernemers zijn verantwoordelijk voor afval binnen een straal van 25 meter van het bedrijf. Wie is verantwoordelijk voor afval op 150 meter?</p>	<p>Op grond van het 'Activiteitenbesluit horeca' moet een ondernemer al het zwerfafval binnen een straal van 25 meter van zijn bedrijf opruimen. De gemeente verzorgt het schoonhouden van de openbare ruimte.</p>

11.4		Reinigingskosten voor gemeente zullen toenemen. Daaraan moet ik betalen.	De eventuele komst van een McDonald's is geen vrijbrief om afval te laten rondslingeren. Zoals bovenstaand aangegeven mag van bezoekers, net als van ieder ander, normaal gebruik worden verwacht. Op grond van de nadere informatie van McDonald's ten aanzien van hun afvalbeleid, de inspanningen om de overlast van (zwerf)vuil zo veel als mogelijk te beperken en de te maken afspraken over het schoonmaken van de omgeving ziet de gemeente geen aanleiding dat de komst van het restaurant zal leiden tot een stijging van reinigingskosten.
11.5	Conclusie		Met McDonald's worden nadere afspraken gemaakt en vastgelegd om de overlast voor de omgeving te beperken. Dit betreft onder meer afspraken over het zoekgebied rondom het restaurant waarbinnen McDonald's verantwoordelijk is voor het opruimen van afval. De reacties samengevat onder 'Zwerfvuil' (nummer 11) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.
12.	Parkeren (reclamantnummers 2, 21, 23, 40)		
12.1		Wat is de parkeernorm voor het restaurant en de McDrive? Er zijn vraagtekens of het aantal parkeerplaatsen genoeg is.	De parkeereis op grond van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt 13 parkeerplaatsen per 100 m ² bvo. Het totale oppervlak blijkt 600 m ² te zijn, dit betekent een parkeereis van 78 parkeerplekken. Tot nu toe was uitgegaan van 74 plekken (o.b.v. een oppervlak van 560 m ²). McDonald's heeft aangegeven 78 parkeerplekken te kunnen realiseren. Voordat vergunning kan worden verleend zullen gewijzigde tekeningen moeten worden ingediend met betrekking tot de aan te leggen parkeerplekken.
12.2		Te weinig parkeerplaatsen bovengronds heeft tot gevolg dat plekken in directe omgeving worden gezocht, zoals parkeerterrein bij roeivereniging. Dat is onwenselijk. Ondergrondse (benauwde) parkeerruimte is voor veel bezoekers lastig. Parkeerterrein moet beschikbaar zijn voor grote roei-evenementen, zoals Tromp Boat Races. Parkeerterrein van het vml. kantoor zijn hiervoor altijd in gebruik geweest.	Een parkeerplaats is een parkeerplaats. Er wordt geen onderscheid gemaakt in bovengronds of ondergronds parkeren. Zoals bovenstaand gemotiveerd zullen er voldoende parkeerplaatsen ten behoeve van het bouwplan worden gerealiseerd. Dat parkeerplaatsen van het kantoor werden gebruikt voor bezoekers van de Boat Races betekent niet dat hier rechten of verwachtingen aan kunnen worden ontleend. De gemeente betreft dit niet bij de berekening van de parkeerbehoefte. Het staat partijen natuurlijk vrij om in onderling overleg afspraken te maken over (incidenteel) gebruik van het parkeerterrein tijdens evenementen van de roeivereniging.

12.3		<p>Van de 47 parkeerplekken in de garage blijven er 33 over voor klanten, bovengronds zijn er 27 waarvan 2 voor minder validen. In totaal 58 voor klanten. Er zijn ook plekken nodig voor bezoekers van de McDonald's die op de parkeerplaats eten nuttigen. Op drukere tijden zal dat niet mogelijk zijn met meer wild parkeren als gevolg.</p> <p>Voor bezoekers wordt uitgegaan van een autobezetting van ongeveer 3 personen. Bij personeel wordt dit niet opgevoerd. Als op piekuren 25 á 30 personen aan het werk zijn die allemaal met eigen auto komen dan is er een tekort. Als behoefte halveert tot 15 plekken dan resteren er 60. Indien bezoekers niet binnen 30 minuten vertrekken ontstaat ook tekort aan parkeerruimte.</p> <p>De personeelsplekken zijn veel te laag ingeschat bij een verwacht personeelsaantal van 70 fte.</p> <p>Aanname is dat ritten zich over genoemde uren evenredig verdelen. Ingeval van uitloop van verblijf met 5 tot 10 minuten zijn parkeerfaciliteiten op bepaalde uren niet meer voldoende.</p>	<p>In de parkeernormen zijn specifieke omstandigheden per functie zoveel als mogelijk al verwerkt. Voorbeelden van specifieke omstandigheden kunnen zijn de grootte van het gebouw, de ligging in de gemeente, het te verwachten aantal bezoekers, c.q. bewoners of gebruikers, de eventuele aanwezigheid van openbaar vervoer en de frequentie daarvan, het tijdstip waarop de bezoekers gewoonlijk komen, etc..</p> <p>Ook de parkeerbehoefte van werknemers is in de normen verdisconteerd. McDonald's heeft overigens aangegeven dat in het algemeen het merendeel van het personeel met fiets of openbaar vervoer naar de vestiging komt.</p>
12.4		<p>Een aantal ingetekende plekken is smaller en korter dan normaal.</p> <p>Volgens NEN-normen geldt er een norm van 4,5 x 2,4 meter voor haaks- en hoekparkeren, en 6 x 2,5 meter voor langsparkeren. Een aantal (11) langspaarkeerplekken zijn slechts 1,75 meter breed. Dit zal dan deels op de rijbaan plaatsvinden en daardoor het haaksparkeren bemoeilijken.</p>	<p>De parkeerplaatsen zijn voldoende bruikbaar en bereikbaar. Er zal worden voldaan aan de voorwaarden uit de parkeernota van de gemeente.</p> <p>De genoemde NEN-afmetingen zijn niet correct. Langspaarkeervakken dienen 6,25 x 1,80 meter te zijn. Voor de vakken van 1,75 meter breedte is er voldoende ruimte om deze nog met 5 cm te verbreden. Deze vakken zijn 6,95 meter lang. Hierdoor is er binnen het vak meer manoeuvreerruimte en staan auto's rechter in het vak. De tegenoverliggende schuinparkeervakken hebben voldoende ruimte om het vak uit te draaien.</p>
12.5	Conclusie		<p>Voordat omgevingsvergunning kan worden verleend zullen gewijzigde tekeningen moeten worden ingediend met betrekking tot de noodzakelijke 78 aan te leggen parkeerplekken.</p> <p>De reacties samengevat onder 'Parkeren' (nummer 12) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.</p>

13.	Financiële aspecten (reclamantnummers 4 t/m 6, 8, 10, 12, 15, 20, 21, 24 t/m 26, 28, 30, 34, 37, 39)		
13.1	Planschade	<p>Planschade was voorheen onbespreekbaar en nu geen enkel probleem. Dat is krom</p> <p>Geen borgstelling in gesloten planschadeovereenkomst waardoor er gevolgen zijn ingeval faillissement of liquidatie van de B.V.</p> <p>Overweegt een planschadeclaim ingeval van vergunningverlening.</p> <p>Meewerken heeft gevolgen voor de waarde van onze woningen.</p> <p>Economische schade door waardedaling woning vanwege komst McDonald's. Wethouder heeft toegezegd om over compensatie in gesprek te gaan.</p>	<p>De reactie dat 'planschade voorheen onbespreekbaar was' kan de gemeente niet plaatsen. Het gemeentebestuur heeft een planschadeovereenkomst gesloten met de aanvrager zodat eventuele planschade als gevolg van het plan niet voor rekening van de gemeente Hilversum komt. Het is gebruikelijk om bij nieuwe initiatieven waarvoor een uitgebreide procedure doorlopen moet worden een overeenkomst te sluiten.</p> <p>Overigens is het twijfelachtig of er door het plan planschade zal ontstaan aangezien de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden (bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 en bebouwing van 16 meter hoog met een maximum bebouwingspercentage van 75%) op de planlocatie veel ruimer zijn vergeleken met de veel kleinere omvang van de aangevraagde bebouwing.</p> <p>Het klopt dat er geen borgstelling in de overeenkomst is opgenomen. Een borgstelling is verstandig als naar verwachting grote schadebedragen zijn gemoeid met een plan of er kans is dat de ontwikkelaar failliet gaat. Gezien de bestaande planologische mogelijkheden en de toekomstige gebruiker liggen beide niet voor de hand.</p> <p>Een planschadeclaim kan pas worden ingediend na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning.</p> <p>Bij de bespreking in de commissie Ruimte op 25 mei 2016 heeft wethouder Voorink toegezegd met appellant in gesprek te gaan. Dit gesprek heeft eind augustus plaatsgevonden in aanwezigheid van de aanvrager en de vertegenwoordiger van McDonald's.</p>
13.2	Exploitatieplan	<p>Geen reden voor exploitatieplan terwijl er wel kosten zullen zijn voor verkeersaanpassingen (i.v.m. gevolgen verkeersintensiteit en -veiligheid).</p> <p>Om discussie met McDonald's te voorkomen over verrekening kosten moet voor vergunning verlening duidelijk zijn welke verkeersmaatregelen nodig zijn.</p>	<p>Zoals gemeld hebben wij een planschadeovereenkomst gesloten, zodat eventuele planschade niet voor rekening van de gemeente komt. Het bouwvoornemen betreft een particulier initiatief, daarmee zijn kosten en risico geheel voor rekening van de aanvrager. Gemeentelijke kosten bestaan uit het doorlopen van de procedures, deze worden gedekt uit de legesinkomsten.</p> <p>In het verkeersonderzoek worden een drietal aanbevelingen gedaan. Het gemeentebestuur onderschrijft deze verbetermaatregelen. Met betrekking tot de realisatie van de verkeersmaatregelen worden met de initiatiefnemer afspraken gemaakt waarbij alle kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn.</p> <p>Om bovenstaande redenen is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.</p>
13.3	Conclusie		<p>De verbetermaatregelen uit het verkeersonderzoek worden door het gemeentebestuur onderschreven. Met betrekking tot de realisatie van de verkeersmaatregelen worden met de initiatiefnemer afspraken gemaakt waarbij alle kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn.</p> <p>De reacties samengevat onder 'Financiële aspecten' (nummer 13) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.</p>

14.	Alternatieve invulling (reclamantnummers 2, 7, 17, 23, 27, 29, 35, 37, 39)		
14.1	Voor het plangebied	<p>Realiseer op de locatie appartementen.</p> <p>Waarom krijgen lokale partijen niet de kans om hier iets te ondernemen?</p> <p>Er is vast andere werkgelegenheid genererende bedrijvigheid die belangstelling heeft voor de locatie die niet of minder bezwaarlijk is.</p> <p>Maak een sportpaleis mogelijk.</p> <p>Maak mogelijk dat er startende voedselbedrijfjes zich er kunnen vestigen. Hiervoor zijn talloze initiatieven. Slow Food Gooi Eem en Vecht wil hierbij behulpzaam zijn.</p> <p>Zet op locatie een huis van kunst en cultuur neer, een Dudok-werkplaats, een architectonisch museum, bouw appartementen of leg park aan.</p>	<p>Het betreft een particulier initiatief voor gronden die niet in eigendom van de gemeente zijn. De rol van de gemeente is daardoor beperkt. Aankoop van gronden door de gemeente is niet aan de orde. Aanvragen voor een andere invulling zijn niet ingediend. De taak van de gemeente in dezen is het beslissen over de ingekomen omgevingsvergunningaanvraag.</p> <p>Het plangebied is gelegen op een terrein waar volgens het bestemmingsplan bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 zijn toegestaan. Tevens ligt de planlocatie deels in de geluidzone van de Mebin (betoncentrale). Om deze redenen is woningbouw ter plaatse niet mogelijk.</p> <p>Het kantoorpand is in de afgelopen jaren geleidelijk leeg gelopen en stond sinds 2015 leeg. Het inmiddels gesloopte kantoorpand was technisch verouderd en de verpaupering was reeds ingetreden. Uit onderzoek door de eigenaar bleek dat het niet aannemelijk was dat, gezien de huidige markt, het gehele kantoorpand hiervoor weer in gebruik zou kunnen worden genomen. Gezien de situatie op de kantorenmarkt acht de gemeente dat geloofwaardig. Andere invullingen, zoals de ombouw naar een semi hotellocatie t.b.v. short stay, bleken eveneens niet haalbaar.</p> <p>Onverkort vasthouden aan de geldende bedrijfsbestemming vindt het gemeentebestuur om deze redenen dan ook niet opportuun, ook al omdat in de 'Structuurvisie Hilversum 2030' is opgenomen dat <i>'bedrijventerreinen meer gevarieerd zijn wat betreft de verschillende functies. Er is meer ruimte voor facilitaire functies, waar onder horeca, waarbij de verbreding niet ten koste gaat van het specifieke profiel.'</i> Tevens meldt de Structuurvisie dat <i>'het Havenkwartier is georiënteerd op de aansluitende wegen. Solitaire kantoren zijn in 2030 vervangen door (nieuwe) bedrijven.'</i></p> <p>Het is aan de eigenaar om met nieuwe ondernemers en/of initiatiefnemers te overleggen en tot overeenstemming tot komen voor wat betreft een nieuwe invulling van het terrein. Met McDonald's is dat gelukt. Het is nu aan het gemeentebestuur om te beslissen of aan het plan kan worden meegewerkt door af te wijken van het bestemmingsplan. Zoals gemeld zijn er geen aanvragen ingediend voor een andere invulling.</p>
14.2	Voor een McDonald's	<p>ArenaPark is logischere plek. Deze locatie heeft waarschijnlijk draagvlak. Vraagt gemeente de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.</p> <p>Op Zonnestraal, daar zijn ook de nodige medische voorzieningen vanwege het verkochte voedsel.</p>	<p>Het is aan McDonald's om te beslissen over haar 'eigen' vestigingsbeleid en om daarvoor aanvragen in te dienen. Overigens is de gemeente van alle genoemde alternatieve locaties geen eigenaar.</p>

		In het AVRO-gebouw, daar zijn toch al plannen voor horeca. Waarom niet aan de A27, afslag Bilthoven?	
14.3	Conclusie		De reacties samengevat onder ‘Alternatieve invulling’ (nummer 14) geven geen aanleiding tot wijzigingen.
15.	(Sociale) Veiligheid (reclamantnummers 5, 15, 16, 21, 22, 24, 28, 30, 42, 44, 45)		
15.1		<p>McDonald's zal hangjongeren aantrekken.</p> <p>Vrees voor ontstaan hangplekken rond Johannes Huslaan en grote vijver door bezoekers die elders etenswaren gaan nuttigen en daarbij luidruchtig zijn.</p> <p>Overlast in de nacht door bezoekers restaurant tast veiligheidsgevoel aan.</p> <p>Vrees voor ordeverstoringen. Uit info op internet blijken er vele incidenten bij McDonald's-vestigingen waarvoor inzet politie nodig is.</p> <p>Komst McDonald's gaat ten koste beschikbaarheid er inzet politie elders. Veiligheid voor bewoners neemt daardoor af.</p> <p>McDonald's zal ook publiek aantrekken met minder goede bedoelingen. Roeivereniging zal extra investeringen moeten doen in beveiliging i.v.m. toenemende kans op diefstal en vandalisme.</p> <p>Ligging van het gebouw is zodanig dat in geval van een overval er geen ontsnappingsroutes zijn.</p> <p>De komst van het restaurant zal zorgen voor toename van boten die gebruik willen maken van steigers van de roeivereniging. Dit is onwenselijk en leidt tot gevaarlijke situaties.</p>	<p>Zoals eerder aangegeven moet de gemeente de ruimtelijk relevante gevolgen van het plan afwegen en daarbij uitgaan van normaal gebruik. Misdragingen door bezoekers, hangjongeren, het niet naleven van milieuregels en dergelijke, gelden daarbij als normafwijkend. Bezoekers van het restaurant dienen zich net als iedereen te houden aan de geldende wet- en regelgeving. Tegen overtreding daarvan zal handhavend worden opgetreden.</p> <p>In de situatie van het leegstaande kantoorgebouw was de kans op verpaupering en criminaliteit in en rond het pand groot. Met de vestiging van een McDonald's wordt het terrein weer in gebruik genomen en ontstaat daarmee weer meer sociale controle in en rond het gebied. Wij zijn daarom van mening dat de veiligheid juist toeneemt.</p> <p>Vluchtwegen en andere (brand)veiligheidsvoorzieningen worden door de brandweer beoordeeld aan de wettelijke eisen.</p> <p>Het gemeentebestuur betwijfelt of de vestiging van het restaurant zal zorgen voor toename van boten. De mogelijke toename zal niet zodanig zijn dat dit leidt tot gevaarlijke situaties.</p>

15.2	Conclusie		De reacties samengevat onder '(Sociale) Veiligheid' (nummer 15) geven geen aanleiding tot wijzigingen.
16.	Aantasting woongenot (reclamantnummers 5, 6, 8 t/m 10, 12, 19, 20, 22 t/m 24, 28, 30, 37, 39, 42, 44, 45)		
16.1		<p>McDonald's zorgt voor geuroverlast, overlast van geluid/lawaai, brommers, schadelijke stoffen, zwerfafval, ongedierte.</p> <p>Uit internet publicaties blijkt dat meerdere vestigingen overlast veroorzaken (luidruchtige personen, geluid auto's, hangplekken). Geen reden om aan te nemen dat dat hier niet het geval zal zijn.</p> <p>Overlast/lawaai in de nacht door bezoekers McDonald's, tast veiligheidsgevoel en nachtrust aan.</p> <p>Meer geluidsoverlast a.g.v. de installaties van het restaurant en toename van afremmend en optrekkend verkeer.</p> <p>Onderzoek naar klanten, de veroorzakers van de problemen, ontbreekt.</p> <p>Vergelijkbare McDonald's-vestigingen met McDrive zijn niet omsloten met woonflats en een intensief bebouwde omgeving. Mate waarin overlast wordt ervaren zal dus groter zijn dan vergelijkbare vestigingen.</p>	<p>De genoemde overlastpunten zijn in deze nota afzonderlijk al aan de orde gekomen.</p> <p>De gemeente dient de ruimtelijk relevante gevolgen van het plan af te wegen en moet daarbij uitgaan van normaal gebruik. Misdragingen door bezoekers, hangjongeren, het niet naleven van milieuregels en dergelijke, gelden daarbij als normafwijkend.</p> <p>McDonald's en bezoekers van het restaurant dienen zich net als iedereen te houden aan de geldende wet- en regelgeving. Tegen overtreding daarvan zal handhavend worden opgetreden.</p>
16.2		Vrees voor geluidsoverlast vanwege ruime openingstijden en beperkte geluidisolatie mogelijkheden van de monumentale woning (Vreelandseweg 48). Bezoekers zullen doorrijden naar parkeerterrein voor woning en daar voor geluidsoverlast zorgen.	In de ruimtelijke onderbouwing en in deze nota is ingegaan op (o.a.) de akoestische gevolgen van het plan. Hierbij is gemotiveerd dat de afstand tussen de woning en de projectlocatie voldoende groot is om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen.
16.3		Franchisenemer mag eigen openingstijden bepalen. Hierdoor is aantasting woongenot in nachtelijk uren aannemelijk. Vanwege nabijheid intensief bebouwde omgeving is overlast voorspelbaar.	Bij de milieuonderzoeken is uitgegaan van de maximale openingstijden op grond van het gemeentelijke sluitingstijdenbeleid. McDonald's heeft aangegeven dat de franchisenemer straks een eigen afweging maakt voor wat betreft de te hanteren openingstijden. Deze kunnen dus niet

			ruimer zijn dan de genoemde tijden, wel korter. In feite is bij de onderzoeken uitgegaan van een 'worst-case scenario'.
16.4	Conclusie		De reacties samengevat onder 'Aantasting woongenot' (nummer 16) geven geen aanleiding tot wijzigingen.
17.	Overig (reclamantnummers 4, 7 t/m 12, 15, 17, 20 t/m 30, 34, 36, 37, 39, 41, 44)		
17.1	Gevolgen andere horecabedrijven	Sinds juni 2016 snackbar Zeverijn overgenomen. Door komst McDonald's zal snackbar in bestaan worden bedreigd en in financiële problemen komen. Met komst McDonald's zullen kleine eetwinkeltjes verdwijnen. Dit kost werkgelegenheid. Gemeente heeft niet gekeken naar gevolgen voor kleine ondernemers.	De gemeente moet de ruimtelijke relevante aspecten van de in maart 2016 ingediende aanvraag afwegen. Concurrentieverhoudingen mag de gemeente in de ruimtelijke ordening niet reguleren. Mogelijke leegstand vanwege verminderde vraag naar producten en daardoor tot daling van omzet en inkomsten is in dit geval ook niet ruimtelijk relevant. De nieuwe vestiging met McDrive bij één van de entrees van Hilversum zal, naar de mening van het gemeentebestuur, ook geen impact hebben op horecavestigingen in de binnenstad aangezien deze zich ook meer richten op bezoekers aan de binnenstad en winkelend publiek. Er zal geen ontwrichting ontstaan van het horecavoorzieningsniveau.
17.2	Economische redenen	Niet economische redenen (leegstand, werkgelegenheid) doorslag laten geven burgers tellen ook mee. Verwezen wordt naar het coalitie akkoord.	De gemeente moet beoordelen of met het plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het voldoen aan een 'goede ruimtelijke ordening' houdt in dat een veel omvattende belangenafweging moet worden gemaakt. Ook economische aspecten maken daarvan onderdeel uit. Het gaat evenwel om een integrale afweging van alle ruimtelijk relevante gevolgen van het plan. Alleen economische redenen zijn onvoldoende om medewerking te motiveren. In de ruimtelijke onderbouwing zijn alle relevante elementen afgewogen.
17.3	Werkgelegenheid	McDonald's staat niet bekend om werkgelegenheid te bieden aan personen met afstand tot de arbeidsmarkt.	McDonald's heeft aangegeven dat als de plannen door gaan, uitbreiding van personeel moet plaatsvinden. Naast enkele ervaren krachten van andere vestigingen zal ook nieuw personeel noodzakelijk zijn. Voor de werving van nieuwe krachten werkt McDonald's samen met Werkgeversservicepunten (WSP) in de regio. Dat zal ook zijn met het WSP in Hilversum. Daarbij wordt breed gekeken naar alle functieniveaus en ook naar inzet van mensen met een verminderde loonwaarde en/of afstand tot de arbeidsmarkt. McDonald's zal de noodzakelijke functies benoemen, op grond daarvan kan het WSP bemiddelen met mensen uit de regio. Overigens heeft McDonald's hier eigen beleid op en ervaring mee.
17.4	Sloop	Sloop zou klaar zijn op 11-2-2016, maar is op dit moment nog niet volledig, vraag is of vergunning hiervoor afdoende is.	Voor het slopen van het pand was in dit geval geen sloopvergunning vereist en volstond een melding. In sommige gevallen is nog wel een sloopvergunning nodig, dit is het geval: <ul style="list-style-type: none"> • in de nabijheid van monumenten; • binnen een beschermd dorpsgezicht; • in een gebied waar op grond van het bestemmingsplan een sloopvergunning is vereist.

			<p>Deze bovenstaande situaties zijn hier niet aan de orde. In verband met de sanering van asbest heeft de aanvrager een melding bij de gemeente gedaan. Deze melding is door de gemeente akkoord bevonden. De fundering en garage worden overigens niet gesloopt.</p> <p>De genoemde datum van 11 februari 2016 kunnen wij niet plaatsen.</p>
17.5	Omgeving en reclamemast	<p>Plan past niet in historische omgeving.</p> <p>De reclamemast vervuult het aanzicht. Mast is foielelijk.</p> <p>Entree Hilversum is vanaf Vreelandseweg nu aantrekkelijk. Komst McDonald's zal zorgen voor afstotende ontvangst. Groen vervangen door lelijke mast.</p> <p>Mast is ook vanaf water zichtbaar, dat wordt niet gewaardeerd.</p> <p>Foto impressie geeft vertekend beeld. Ziet er kleiner uit dan in werkelijkheid.</p>	<p>Mooi en lelijk zijn subjectieve begrippen. De (onafhankelijke) Commissie Welstand beoordeeld daarom namens de gemeente nieuwe bouwplannen aan de door de raad (in december 2014) vastgestelde Welstandsnota. Het voldoen aan de redelijke eisen van welstand is één van de toetsingskaders bij de beoordeling van een omgevingsvergunningaanvraag. Deze eisen betreffen het bouwwerk op zichzelf en in zijn omgeving.</p> <p>De Commissie Welstand heeft op 31 maart 2016 positief geadviseerd over de aanvraag. In de raadsvergadering van 21 juni 2016 is via een amendement besloten de aangevraagde hoogte van de reclamemast van 15 meter terug te brengen tot maximaal 12 meter. De hoogte van 12 meter komt ook overeen met afwijkmogelijkheid ten behoeve van 'bouwwerken, geen gebouw zijnde' in het bestemmingsplan 'Vreelandseweg' voor de planlocatie.</p> <p>Het overgrote deel van het plangebied is verhard, er is maar beperkt groen aanwezig. De oever van het kanaal is begroeid met struiken, sparren en bodembedekkende sierheesters. De initiatiefnemer heeft zoals eerder al aangegeven een beplantingsplan aangeleverd dat met de andere stukken ter inzage heeft gelegen. Uit het beplantingsplan blijkt dat de oever van het kanaal weer groen wordt ingericht.</p>
17.6	Bouwbesluit	<p>Er heeft nog geen advisering plaatsgevonden of aan de eisen omtrent het Bouwbesluit 2012 wordt voldaan</p>	<p>In het Bouwbesluit zijn meer 'technische eisen' opgenomen waar een omgevingsvergunningaanvraag aan dient te voldoen. De toets aan het Bouwbesluit vindt vanzelfsprekend plaats vóór vergunningverlening, maar het is niet ongebruikelijk om deze pas af te ronden nadat er meer zekerheid is over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan.</p> <p>De beoordeling aan het Bouwbesluit 2012 heeft plaatsgevonden. Hier uit blijkt dat de parkeergarage nog dient te worden voorzien van een brandmeldinstallatie met volledige bewaking, conform de NEN2535 (Bouwbesluit artikel 6.20). Daarnaast zullen voor aanvang van de werkzaamheden nog berekeningen en werktekeningen van constructieve onderdelen moeten worden aangeleverd.</p> <p>Er zijn geen redenen om te veronderstellen dat het plan niet aan de eisen van het Bouwbesluit zal kunnen voldoen.</p>
17.7	Behoeft	<p>Er zijn al genoeg McDonald's vestigingen in de omgeving.</p> <p>Geen onderzoek naar lokale behoefte van eigen inwoners en omwonenden.</p>	<p>Het plan betreft een particulier initiatief. Het is aan McDonald's zelf om te beslissen over haar vestigingsbeleid. Het is vervolgens aan de gemeente om te beoordelen of het ruimtelijk inpasbaar is.</p>

		<p>McDonald's motiveert regionale behoefte o.b.v. steden met vergelijkbare omvang, maar geeft verder geen specificatie van de omvang en samenstelling van de verwachte klantenpopulatie.</p>	<p>Overigens heeft de McDonald's in het centrum geen McDrive. De vestiging in de binnenstad is door zijn ligging voornamelijk gericht op het winkelende publiek.</p> <p>McDonald's heeft aangegeven dat er in steden in Nederland met een vergelijkbare omvang als Hilversum vraag is naar een McDonald's met McDrive. Daarnaast is er in het verzorgingsgebied geen alternatief, concurrenten als Burger King, KFC, etc. ontbreken. Op basis hiervan is geconcludeerd dat er voldoende regionale behoefte is.</p> <p>Voor zover reclamanten doelen op de regionale behoefte in het kader van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt verwezen naar paragraaf 5.5.1 van de ruimtelijke onderbouwing zoals eerder ter inzage is gelegd.</p>
17.8	Hulpdiensten	Opstoppen Kerkelandenlaan heeft gevolgen voor omwonenden en hulpdiensten.	Bij het onderdeel 'verkeer'(onder 4) is ingegaan op de verkeerseffecten van het plan. Hieruit blijkt dat de wachttijden in de (maatgevende) avondspitsperiode binnen acceptabele grenzen blijven, binnen de spitsperiode worden opgelost en niet voor terugslag zorgen naar andere locaties.
17.9	Precedentwerking	<p>Meewerken heeft precedentwerking voor vergelijkbare aanvragen</p> <p>Strijd met Structuurvisie en bestemmingsplan (voorzien niet in horeca). Door mee te werken is het bestemmingsplan waardeloos en elke volgende aanvraag is dan onderhevig aan willekeur.</p>	<p>De omgevingsvergunningaanvraag op deze locatie is zo specifiek dat het gemeentebestuur geen reden ziet voor precedentwerking. Vergelijkbare aanvragen zullen op haar eigen merites worden beoordeeld.</p> <p>Het staat een ieder vrij om een verzoek tot medewerking aan een plan bij de gemeente in te dienen. Als een verzoek in strijd is met het bestemmingsplan dan moet de gemeente zo'n verzoek automatisch beoordelen als een verzoek om 'af te wijken (vrijstelling)' van het bestemmingsplan.</p> <p>Het kunnen afwijken is beslist geen automatisme. Telkens als verzocht wordt om te mogen afwijken moet worden gemotiveerd waarom van de standaard wordt afgeweken.</p> <p>In de 'Structuurvisie Hilversum 2030' is o.a. opgenomen dat <i>'bedrijventerreinen meer gevarieerd zijn wat betreft de verschillende functies. Er is meer ruimte voor facilitaire functies, waar onder horeca, waarbij de verbreding niet ten koste gaat van het specifieke profiel.'</i></p> <p>Tevens meldt de Structuurvisie dat <i>'het Havenkwartier is georiënteerd op de aansluitende wegen. Solitaire kantoren zijn in 2030 vervangen door (nieuwe) bedrijven.'</i></p> <p>In de ruimtelijke onderbouwing zijn de overige relevante aspecten afgewogen. Van willekeur is dan ook geen sprake.</p>
17.10	Buurgemeenten	Ook andere randgemeenten hebben toestemming onthouden (Eemnes/Laren, Eemnes/Baarn). Waarom in Hilversum dan wel meewerken?	Elke gemeente dient haar eigen afweging te maken. Het staat ook elke initiatiefnemer vrij om een verzoek tot medewerking in te dienen.

17.11	Bestuur	Meewerken draagt niet bij aan beeld van het politiek bestuur.	De gemeenteraad zal de ruimtelijke relevante aspecten moeten afwegen en het besluit motiveren. Dat vindt plaats in een open en transparant proces met de mogelijkheid voor een ieder om tijdens de procedure te reageren.
17.12	Meewerken	Vergunning wel verlenen	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Het gemeentebestuur deelt deze zienswijze.
17.13	Conclusie		<p>Uit de toets aan het Bouwbesluit 2012 blijkt dat de parkeergarage nog dient te worden voorzien van een brandmeldinstallatie met volledige bewaking, conform de NEN2535 (Bouwbesluit artikel 6.20). De aanvraag zal hieraan dienen te voldoen voordat omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarnaast zullen voor aanvang van de werkzaamheden nog berekeningen en werktekeningen van constructieve onderdelen moeten worden aangeleverd.</p> <p>De reacties samengevat onder 'Overig' (nummer 17) geven verder geen aanleiding tot wijzigingen.</p>

Samenvatting van de conclusies op grond van de Nota van zienswijzen omgevingsvergunningaanvraag McDonald's Vreelandseweg 42 – 46

1. De ruimtelijke onderbouwing en de bijbehorende onderzoeken worden aangevuld, c.q. worden aangepast/gewijzigd zoals beschreven in deze nota.
2. Indien de raad instemt met het voorstel om de vergunning af te geven dan wil de gemeente graag met betrokken omwonenden en vertegenwoordigers van McDonald's in overleg treden met betrekking tot de totstandkoming van de bebouwing en, na realisatie, over gevolgen voor de omgeving gerelateerd aan de vestiging van de McDonald's.
3. Het 'Verkeersonderzoek nieuwe vestiging McDonald's in Hilversum' van 22 november 2016 wordt integraal toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.
De 3 verbetermaatregelen uit het onderzoek neemt het gemeentebestuur over. Het gaat om:
 1. Verbreding wegprofiel Sporthavenpad tot 4,8 / 5,8 meter, leidend tot een betere en veiligere afwikkeling van het bezoekersverkeer van en naar de McDonald's (autoverkeer én fietsverkeer).
 2. Uitbuiging van het noordelijk gelegen fietspad, zodat de tussenruimte tussen rijbaan en fietspad 6,0 meter bedraagt. Hiermee kan één voertuig hier met voldoende ruimte staan zonder dat zij het doorgaande verkeer (autoverkeer en fietsverkeer) hinderen.
 3. Aanbrengen van een zigzag-markering op de bypass op de Vreelandseweg-oost, juist voor de afslag naar de McDonald's, als attentie verhogende maatregel voor de automobilisten.

Met betrekking tot de realisatie van de verkeersmaatregelen worden met de initiatiefnemer afspraken gemaakt waarbij alle kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn.

Het gemeentebestuur heeft geen plannen voor verdere, grootschaligere ingrepen in het ontwerp van de bestaande verkeerssituatie, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een extra inrit vanaf de Vreelandseweg, of zal daarvoor voorstellen doen.

4. Bij uitvoering van het project dient te worden voldaan aan de randvoorwaarden zoals genoemd in het natuuronderzoek. Werkzaamheden aan de groenzone langs de oever dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden.
Aan het verlenen van de omgevingsvergunning zal het gemeentebestuur het aanleveren van een door Bureau Waardenburg als positief beoordeeld lichtplan als voorwaarde stellen.
5. Het 'Onderzoek stikstofdepositie nieuwe vestiging McDonald's Hilversum' van 6 december 2016 wordt integraal toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.
6. Het 'Akoestisch onderzoek McDonald's aan de Vreelandseweg te Hilversum' van 5 december 2016 wordt integraal toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.

7. Het is niet nodig om maatregelen te nemen om eventuele toename van luchtverontreiniging tegen te gaan als gevolg van de aanvraag.
8. In de omgevingsvergunning zal een haag/afscheiding van minstens 1 meter hoog aan de zijde van het Hilversums kanaal als voorwaarde worden opgenomen.
9. Met McDonald's worden nadere afspraken gemaakt en vastgelegd om de overlast voor de omgeving te beperken. Dit betreft onder meer afspraken over het zoekgebied rondom het restaurant waarbinnen McDonald's verantwoordelijk is voor het opruimen van afval.
10. Voordat omgevingsvergunning kan worden verleend zullen gewijzigde tekeningen moeten worden ingediend met betrekking tot de noodzakelijke 78 aan te leggen parkeerplekken.
11. Uit de toets aan het Bouwbesluit 2012 blijkt dat de parkeergarage nog dient te worden voorzien van een brandmeldinstallatie met volledige bewaking, conform de NEN2535 (Bouwbesluit artikel 6.20). De aanvraag zal hieraan dienen te voldoen voordat omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarnaast zullen voor aanvang van de werkzaamheden nog berekeningen en werktekeningen van constructieve onderdelen moeten worden aangeleverd.

Bijlagen

(separaat onderdeel van deze zienswijzennota)

- a. ‘Verkeersonderzoek nieuwe vestiging McDonald’s in Hilversum’, 22 november 2016 (Royal HaskoningDHV, Goudappel Coffeng)
- b. ‘Onderzoek stikstofdepositie nieuwe vestiging McDonald’s Hilversum’, 6 december 2016 (DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.)
- c. ‘Akoestisch onderzoek McDonald’s aan de Vreelandseweg te Hilversum’, 5 december 2016 (Voortman Ingenieurs)