

Ruimtelijke onderbouwing

uitbreiding bedrijfsgebouw
VSH FITTINGS B.V. te Hilversum

Projectnr.: 10-100
Datum: 28-6-2013



Inhoudsopgave

1.0	Inleiding	
1.1	Gegevens initiatiefnemer	2
1.2	Aanleiding, historie	2
1.3	Omgevingsvergunning uitgebreide procedure	2
1.4	Inhoud en leeswijzer	3
2.0	Ligging en begrenzing van het plangebied en omschrijving project	
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	3
2.2	Gedetailleerde omschrijving van het project	3
3.0	Beleid	
3.1	Rijksbeleid	7
3.2	Provinciaal beleid	7
3.3	Gemeentelijk beleid	7
4.0	Locatieaspecten van het project	
4.1	Ruimtelijke inpassing	8
4.2	Verkeer en mobiliteit	9
4.3	Flora en fauna	10
4.4	Akoestiek	11
4.5	Luchtkwaliteit	11
4.6	Archeologie en cultuurhistorie	12
4.7	Bodem	13
4.8	Watertoets	14
4.9	Kabels en leidingen	14
4.10	Externe veiligheid	14
5.0	Uitvoerbaarheid van het project	
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15
5.2	Economische uitvoerbaarheid	15
5.3	Planschade	16
6.0	Conclusie	16
7.0	Bijlagen	
7.1	Bureau de Groot Volker: Verkeersonderzoek VSH Fittings BV 550-04 d.d. 12 sept. 2012	
7.2	Bureau Waardenburg bv: Notitie bevindingen veldbezoek 09-465/09.02977JerBr d.d. 21 sept. 2009	
7.3	Bureau Waardenburg bv: Update quick scan VSH 12-081/12.01575/JerBr d.d. 14 sept. 2012	
7.4	Peutz: Akoestisch onderzoek FA 18839-1-RA-001 d.d. 14 september 2012	
7.5	Peutz: Beschouwing luchtkwaliteitsaspecten VSH FD 18839-4-RA-001 d.d.19 sept 2012	
7.6	E-mailverkeer van ADC ArcheoProjecten d.d. 30 januari 2012	
7.7	ADC ArcheoProjecten: Archeologisch bureauonderzoek ADC rapport 2009 d.d. juli 2009	
7.8	ADC ArcheoProjecten: Archeologisch veldonderzoek ADC rapport 2022 d.d. augustus 2009	
7.9	Hunneman Milieu-Advies Raalte BV: Aangepast saneringsplan functiegericht/kosteneffectief) op het terrein van VSH d.d. mei 2012.	
7.10	Beschikking GS provincie Noord-Holland inzake instemming saneringsplan d.d. 15 aug. 2012	
7.11	Waternet: Advies i.v.m. ruimtelijke onderbouwing d.d. 2 mei 2012.	
7.12	E-mailverkeer van Waternet d.d. 31 juli 2012.	
7.13	Peutz: Onderzoek externe veiligheid FD 18839-2-RA-002 d.d.13 sept.I 2012	
7.14	Brandweer Gooi en Vechtstreek e-mailverkeer d.d. 10 september 2012	
7.15	Verslag vergadering Commissie voor Welstand en Monumenten (blz. 3 DD/1207721.vo) 14 juni 2012	
7.16	Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken: Geactualiseerde Risicoanalyse Planschade 2906551 19 sept.2012	
7.17	Verslag bijeenkomst met vertegenwoordigers van de buurtbewoners. d.d. 25 mei 2012	
7.18	Verslag bijeenkomst met vertegenwoordigers van de buurtbewoners. d.d. 17 september 2012	

1. Inleiding

1.1 Gegevens initiatiefnemer

Naam: VSH FITTINGS B.V.
Adres: Oude Amersfoortseweg 99
1212 AA Hilversum
Telefoon: 035-688 42 11

1.2 Aanleiding, historie

VSH is een metaalverwerkingsbedrijf dat sinds de jaren '30 van de vorige eeuw is gevestigd aan de Oude Amersfoortseweg te Hilversum. Het bedrijf produceert voornamelijk fittingen voor sprinkler, gas, water- en cv-installaties. Vanwege een toenemende vraag naar metalen fittingen, heeft VSH behoefte aan extra productiecapaciteit.

In december 2008 heeft VSH aan de noordzijde van het terrein een grondstuk (grootte ca. 15000 m²) aangekocht van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Het aangekochte stuk grond bestaat deels uit grond dat al door VSH in gebruik was (en van de NS is gehuurd) en deels uit grond die door de NS in gebruik was.

In 2009 is een vrijstellingsprocedure op basis van artikel 19 lid 1 van de WRO opgestart om de nieuwbouw mogelijk te maken. Deze procedure is op verzoek van VSH in 2010 gestopt.

Medio 2012 heeft de directie van VSH besloten om de nieuwbouw plannen weer op te starten. De tijdens de procedure van 2009 door de buurtbewoners ingebrachte bezwaren zijn in het nieuwe bouwplan meegenomen. Het huidige bouwplan voorziet in een aanzienlijk kleinere productiehal dan waarin het bouwplan uit 2009 voorzag. In dit bouwplan was immers nog sprake van ca. 4500 m² nieuwbouw. Thans is het voorstel om de nieuwe productiehal te beperken tot ca. 1850 m². Net als in het bouwplan van 2009 zullen op het omringende terrein naast de nieuw te bouwen productiehal parkeer- en groenvoorzieningen worden gerealiseerd.

1.3 Omgevingsvergunning uitgebreide procedure

Het bouwplan dient te worden vergund met een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan aangezien het bouwplan in strijd is met het vigerende bestemmingsplan "Over 't spoor" uit 1998 (zie afbeelding 1, deel van de bestemmingsplankaart)



Afbeelding 1

Op het voormalige NS-grondstuk (zie rood kader afbeelding 2) waar een deel van het bouwplan gerealiseerd wordt geldt de bestemming spoorwegdoeleinden. In de nieuwbouw die deels op dit grondstuk gerealiseerd zal worden zullen hoofdzakelijk industriële productieactiviteiten plaatsvinden. Dit zijn dezelfde werkzaamheden die al plaatsvinden in de bestaande productiefaciliteiten welke zich op het aansluitende grondstuk bevinden. Ook de bouwhoogte van ca. 9,3 m en het bebouwingspercentage van het gehele VSH-terrein, inclusief nieuwbouw op het voormalig NS terrein, is in strijd met het vigerende bestemmingsplan.

Het projectgebied zal in de toekomst niet meer binnen het bestemmingsplan “Over ‘t spoor” vallen maar binnen het nog vast te stellen bestemmingsplan “Van Riebeeck/Bonairelaan”. Dit bestemmingsplan is thans in de ontwerpfase en zal de bestemmingsplannen: “Bonairelaan” uit 1990; “Over ‘t spoor” uit 1998; “van Riebeeck” uit 1994 en “Sportpark” uit 1991 actualiseren. Het toekomstige nieuwe bestemmingsplan “Van Riebeeck/Bonairelaan” heeft een conserverend karakter en komt overeen met het thans vigerende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan “Van Riebeeck/Bonairelaan” is op 26 september 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum.

Om de realisatie van de nieuwe productiehal mogelijk te maken wordt een uitgebreide omgevingsvergunning-procedure tot afwijking van het bestemmingsplan (art. 2.1 eerste lid en onder c, juncto art. 2.12 eerste lid en onder 3°, Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) doorlopen om de ontwikkelingen planologisch mogelijk te maken. Een onderdeel van deze procedure is de ruimtelijke onderbouwing. Hierin moet worden aangetoond dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het voorliggende document is de gevraagde ruimtelijke onderbouwing.

1.4 Inhoud en leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding gegeven op deze ruimtelijke onderbouwing. Een beschrijving van het project wordt in hoofdstuk 2 gegeven. Hierbij wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten van het project. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een beschrijving gemaakt van het gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid dat een relatie heeft met projectgebied en/of de ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt op de diverse omgevingsaspecten ingegaan. De uitvoerbaarheid van het project wordt in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 kan men de conclusie vinden van deze ruimtelijke onderbouwing en in hoofdstuk 7 tenslotte worden de bij deze ruimtelijke onderbouwing behorende bijlagen weergegeven. De bijlagen maken onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.

2. Ligging en begrenzing van het plangebied en omschrijving van het project

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het projectgebied van VSH is gelegen in een gebied dat in het noorden begrensd wordt door de spoorlijn Hilversum-Amersfoort; in het westen door de spoorlijn Hilversum-Utrecht; in het zuiden door de Oude Amersfoortseweg en in het oosten door de Oosterengweg. (zie afbeelding 2)

De directe buren van het perceel van VSH zijn: in het noorden de spoorlijn Hilversum-Amersfoort; in het westen de Evangelische Omroep; in het zuiden woningen gelegen aan de Oude Amersfoortseweg en tenslotte in het oosten de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht en een aantal bedrijven.

Het grondstuk van VSH is thans kadastraal bekend als: **gemeente Hilversum, sectie R, perceel 7026 en sectie N, perceel 9012**. Voorheen was het bekend als gemeente Hilversum, sectie R perceel 6263 en sectie N perceel 8821.

2.2 Gedetailleerde omschrijving van het project

Het terrein waar VSH voornemens is de uitbreiding van de productiehal te realiseren, ligt ingeklemd tussen de spoorwegverbindingen Hilversum – Amersfoort en Hilversum – Utrecht. De geplande nieuwbouw is gesitueerd achter de bestaande productiehal C-press. (zie afbeelding 2). De ontsluiting vindt plaats via het eigen terrein op de reeds bestaande toegang naar de openbare weg aan de Oude Amersfoortseweg. Het parkeren vindt plaats op eigen terrein.

De nieuwbouw betreft een gebouw bestaande uit één bouwlaag met een grondvlak van ca. 1850 m², waar productie van metalen fittingen voor sprinkler, gas, water- en cv-installaties plaatsvindt. De bouwhoogte van de nieuwbouw is ca. 9,3 m welke overeenkomt met de bouwhoogte van de bestaande productiehal C-press waar tegenaan gebouwd wordt.

De gevels zijn voorzien van horizontale en verticale metalen gevelpanelen in de kleuren donker grijs en zilver grijs. Aan de west- noordzijde wordt een groot deel van de gevel voorzien van een glaspui om zo veel daglicht in de hal toe te laten. (zie afbeeldingen 3 en 4)

Om de toetreding van de zon (warmte) te beperken in de productiehal is boven de glasstroken een metalen luifel voorzien.

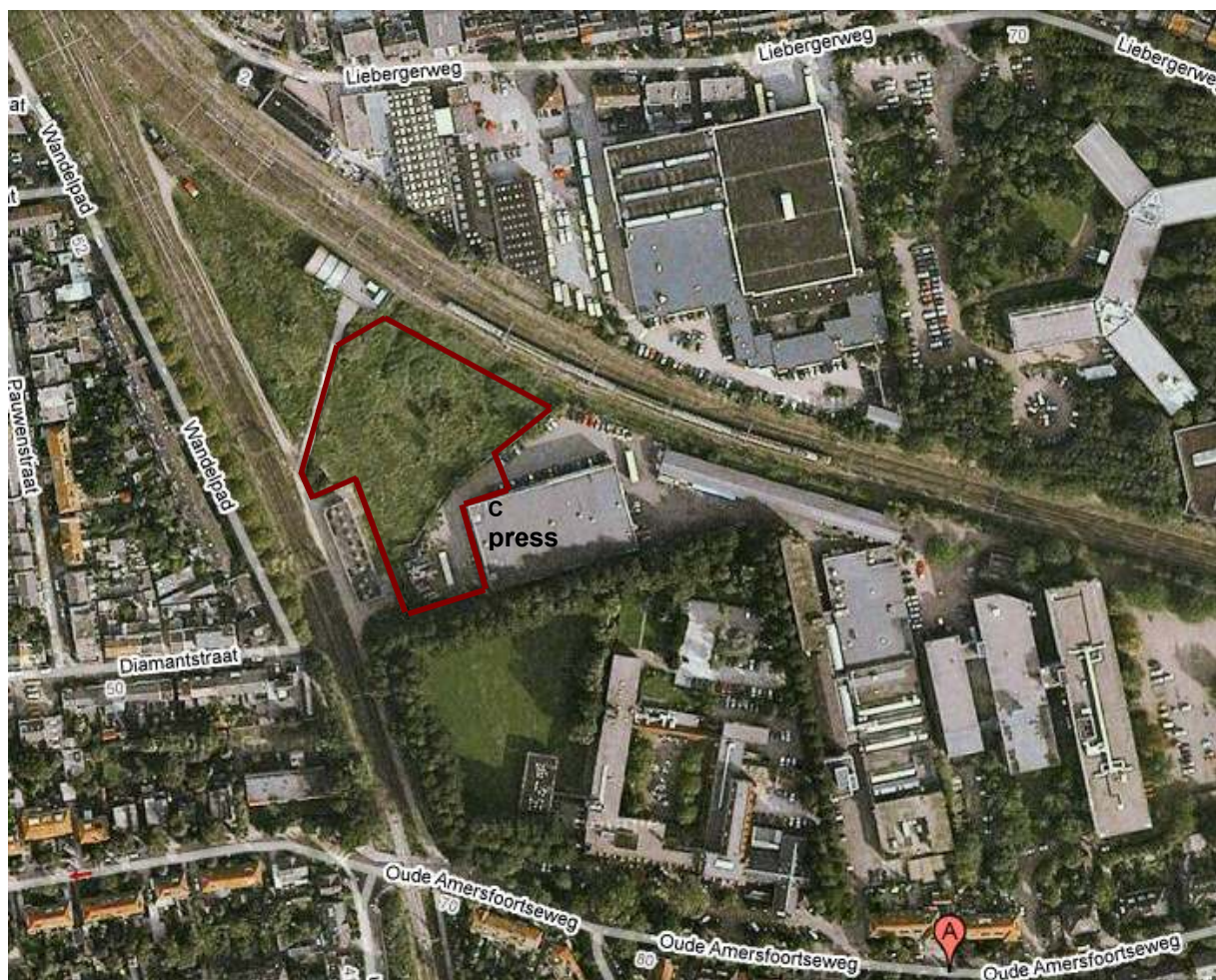
Om geluidshinder van het laden en lossen te beperken is er voor een inpandige laad- en losruimte gekozen met de toegang aan de noordzijde, afgekeerd van de woningen aan het Wandelpad.

Ter wille van eenheid in architectuur worden de gevelplaten van de bestaande hal vervangen door gevelplaten die identiek zijn aan de gevelplaten van de nieuwbouw (zie afbeelding 3).

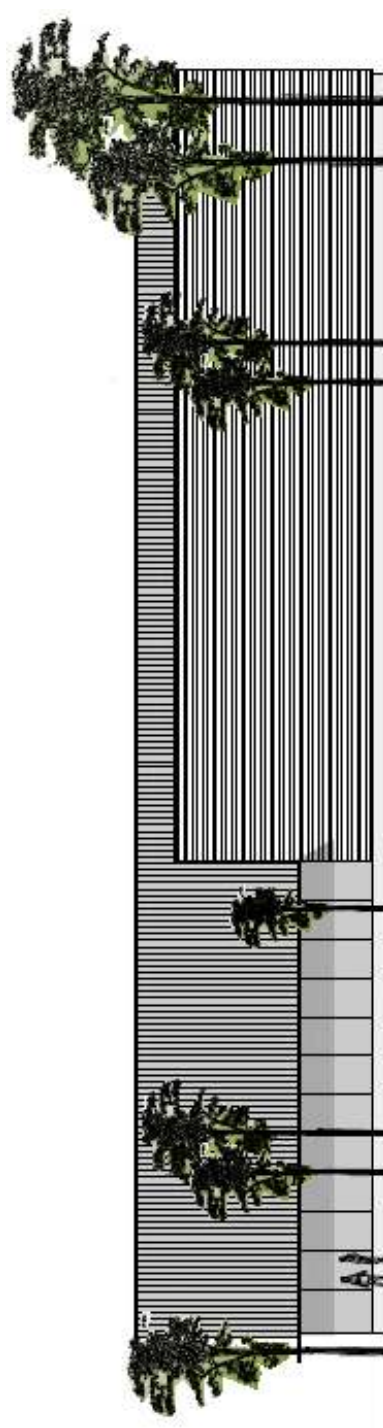
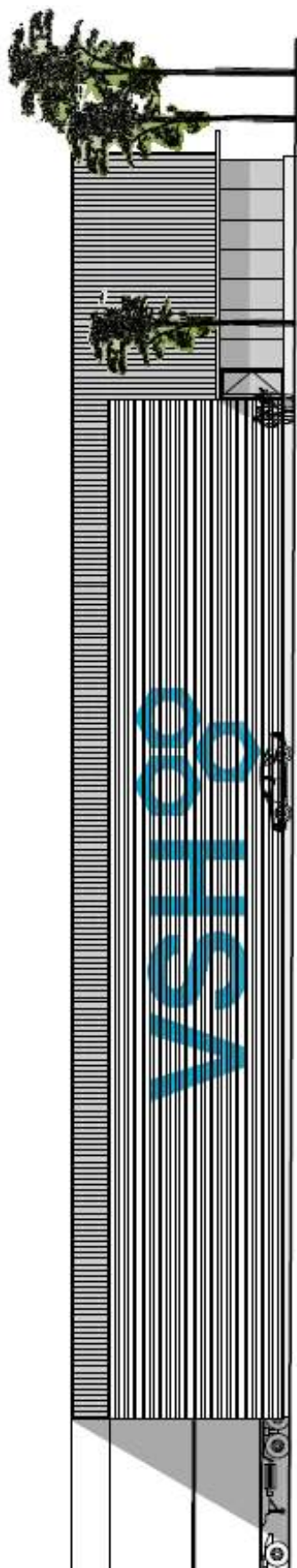
Thans wordt er aan de achterkant (westzijde) van de bestaande productiehal C-press op de locatie van de toekomstige uitbreiding geparkeerd. Deze parkeerplaatsen zullen plaatsmaken voor de nieuwbouw. Aan de noordwestzijde van het terrein zijn nieuwe parkeerplaatsen voorzien. Met in totaal 100 parkeerplaatsen wordt, zoals in hoofdstuk 4.2 is omschreven, aan de parkeernorm voldaan.

Vanwege het al bestaande hoogteverschil in het terrein tussen het nieuwe en oude gedeelte en om het parkeren zoveel mogelijk uit het zicht te hebben zullen de parkeerplaatsen “verdiept” worden aangelegd. Verder zullen de parkeerplaatsen afgeschermd worden door een beukenhaag ten noordwesten en zuiden en door het talud ten oosten van de parkeerplaatsen.

De rest van het nieuwe terrein zal als groenstrook ingericht worden (zie afbeelding 7).

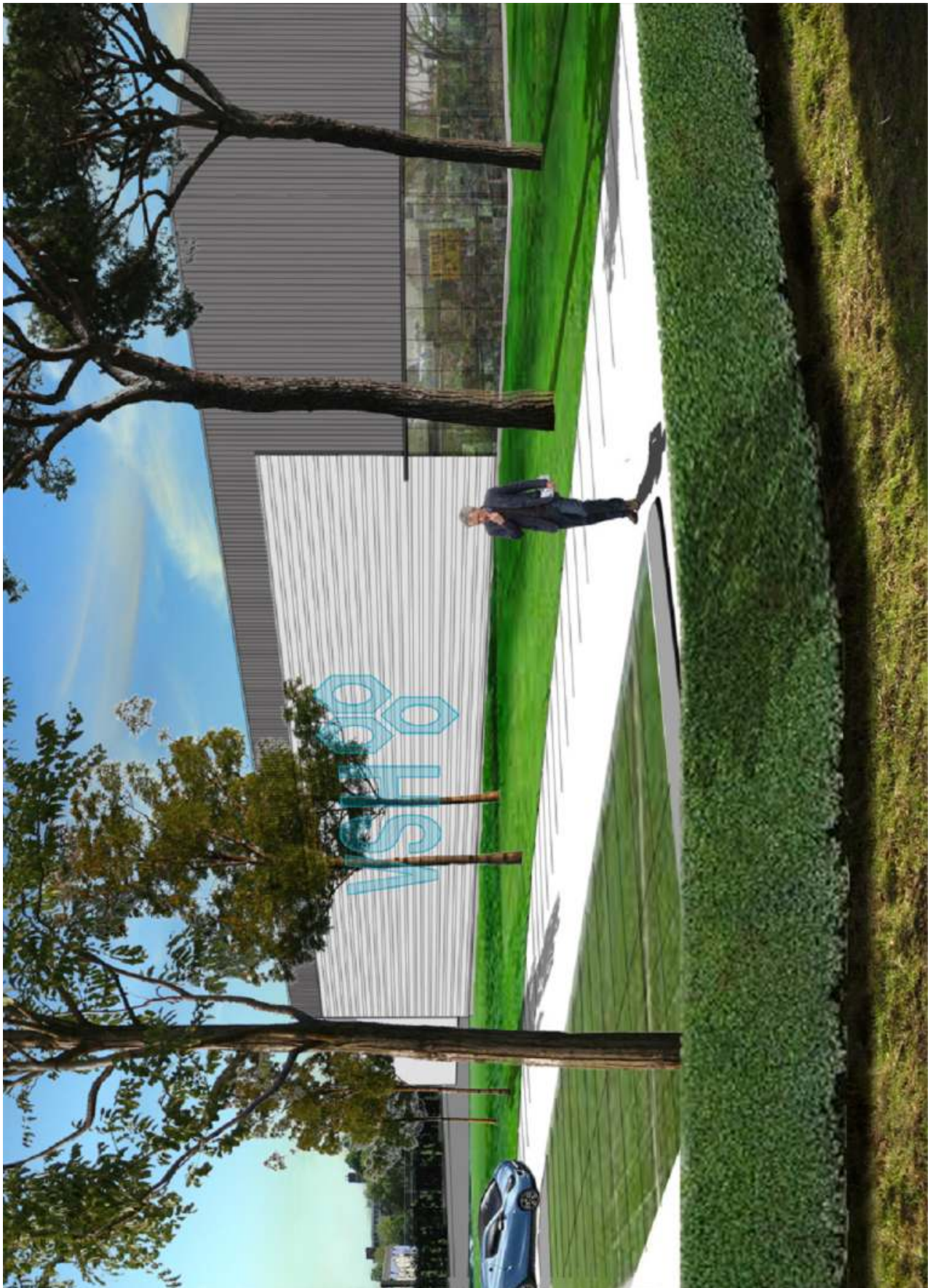


Afbeelding 2



NOORD,- en WESTGEVEL

Afbeelding 3



NOORD-WESTGEVEL 3D

Afbeelding 4

IBN ontwerp en bouw

Ruimtelijke onderbouwing VSH

3. Beleid

3.1 Rijksbeleid

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het Rijk ambities met betrekking tot het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland tot 2040.

Gezien de schaal en de locatie van de voorgestelde uitbreiding is Rijksbeleid hier niet relevant. Er zal daarom alleen worden ingegaan op het provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met de genoemde ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie d.d. 21 juni 2010 staat waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Hierin staan geen rechtstreeks werkende bepalingen waaraan een omgevingsvergunningaanvraag moet worden getoetst.

De toekomstvisie met betrekking tot het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de "Structuurvisie Noord-Holland 2040" vastgesteld door Provinciale Staten op 21 juni 2010 en een eerste herziening van de Structuurvisie d.d. 23 mei 2011. In de structuurvisie geeft de provincie een toekomstbeeld, waaruit het provinciaal belang volgt. Het toekomstbeeld is als volgt gedefinieerd:

De provincie Noord-Holland zorgt dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik.

Ten aanzien van duurzaam ruimtegebruik wil de provincie dat de gemeenten ruimte maken voor nieuwe ontwikkelingen door eerst de mogelijkheden te benutten om bestaande werklocaties te intensiveren en te herstructureren (hoofdstuk 6.2 blz. 47), ook vindt de provincie belangrijk dat bedrijven optimaal worden gefaciliteerd.

De geplande uitbreiding op een bestaand bedrijfsterrein sluit aan op het streven van de provincie om bestaande werklocaties te intensiveren.

3.3 Gemeentelijk beleid

In de Structuurvisie Hilversum 2030 (www.structuurvisiehilversum.nl) is werkgelegenheid een belangrijke pijler. Hilversum is een werkgemeente voor de hele regio. Alhoewel de arbeidsmarkt grotendeels regionaal functioneert, is het belangrijk dat veel werkgelegenheid lokaal gevestigd blijft. Met circa 180 arbeidsplaatsen is VSH een belangrijk bedrijf en daarmee van belang om te behouden. VSH is van oudsher ook in Hilversum gevestigd. Van de werknemers woont 53% in Hilversum en omgeving en van de geboden werkgelegenheid is 80% op MBO-niveau. Door de geplande uitbreiding van VSH zal de werkgelegenheid op MBO-niveau in de komende jaren naar verwachting met 13 arbeidsplaatsen toenemen.

In de Structuurvisie Hilversum 2030 is aangegeven dat de lokale werkgelegenheid aan moet sluiten op de samenstelling en opleiding van de lokale beroepsbevolking. Ook voor lager opgeleiden, aangezien 60% van de bevolking een opleiding heeft op MBO-niveau.

De werkgelegenheid die VSH biedt sluit goed aan bij behoefte die er is vanuit de beroepsbevolking van Hilversum en omliggende gemeenten.

Werkgelegenheid bevindt zich nu en in de toekomst hoofdzakelijk op de verschillende bedrijventerreinen en kantoorlocaties, zoals ook bedrijventerrein Oude Amersfoortseweg, waar VSH gevestigd is. In de Economische Visie 2007-2020 (Kenniscentrum Hilversum) is aangegeven dat de bestaande ruimte voor bedrijvigheid behouden dient te blijven. Ook in recente studies (bijv. Vraagrapport Gooi en Vechtstreek 2010-2040 door Buck Consultants International in opdracht van Plabeka) wordt steeds gewezen op een (fors) tekort aan vestigingsruimte voor bedrijven.

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

De plannen betekenen daarnaast een verbetering van de stedenbouwkundige en architectonische uitstraling van het gebied. Door een sterke kwaliteitsslag van de bebouwing en bijvoorbeeld het deels verdiept aanleggen van parkeerplaatsen wordt de uitstraling richting spoor sterk verbeterd. In de Structuurvisie Hilversum 2030 wordt daarbij, in samenhang met het Hoogwaardig Openbaar Vervoer project (HOV), ingezet op verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg.

4. Locatieaspecten van het project

4.1 Ruimtelijke inpassing



Afbeelding 5
Het terrein van VSH tussen 2 spoorlijnen



Afbeelding 6
Het bestaande bedrijfsgebouw(C-press).

Op de samenkomst van de twee spoorlijnen ten zuiden van het station Hilversum, zie afbeelding 5, in de zogenaamde 'spoorwegdriehoek', staat een bedrijfsgebouw van VSH, zie afbeelding 6. Het gebouw is rechthoekig van vorm en voorzien van gedateerde grijze gevelbeplating. Rondom deze hal is veel verharding aanwezig met her en der geparkeerde personenauto's, bedrijfswagens en opslag.

Op deze prominente plek in Hilversum, die met name goed zichtbaar is vanuit de trein, is een uitbreiding gedacht die de kwaliteit van dit gebied en de uitstraling van de bestaande productiehal aanmerkelijk zal verbeteren.



Afbeelding 7

Met het vergroten van de bestaande productiehal, door middel van het plaatsen van een nieuwe hal vóór en tegen de bestaande hal aan, wordt het zicht op de bestaande hal geheel weggenomen (zie afbeelding 7). Door het samenvoegen van de bestaande en nieuwe hal, die beide een totaal nieuwe gevelbeplating en een nieuwe gevelindeling krijgen, ontstaat één nieuw, groter bedrijfsgebouw. Het gehele complex krijgt door zijn zilverkleurige gevels en de glazen puien een veel betere architectonische uitstraling. De noord- en westgevel van deze nieuwe bedrijfshal, die het meest prominent in het zicht is, wordt voorzien van grote glazen puien met daarboven een metalen luifel, waardoor het karakter van de bestaande “gesloten doos” transformeert naar een eigentijdse en open bedrijfshal (zie afbeeldingen 3 en 4).

De verharding ten behoeve van het parkeren wordt gereduceerd tot het hoogst noodzakelijke. Aan de noordwestzijde wordt een parkeerterrein aangelegd. Zowel vanuit de omgeving, met name vanaf het Wandelpad, als vanuit de trein worden de verharding en de geparkeerde auto's aan het zicht onttrokken door de aanwezigheid van het bestaande trafogebouw en door het parkeergebied te “verlagen”. Verder worden er aan de noordwest- en zuidzijde van het parkeergebied een beukenhaag geplant waardoor geparkeerde auto's nog meer dan thans aan het zicht worden onttrokken.

Om het uitbreidingsgebied zoveel mogelijk een groen karakter te geven zullen de restgebieden zoveel mogelijk van bomen, struiken en grasland worden voorzien. Ook ter plaatse van de parkeervakken zullen er waterdoorlatende zogenaamde graskeien worden toegepast, zodat dit terrein, als er niet geparkeerd wordt, als minder stenig zal worden ervaren. Op deze manier zal er in totaal ca. 4400 m² als “groen” gebied worden ingericht, zowel tussen het bedrijfsgebouw en het parkeerterrein als aan de westzijde van het parkeerterrein. Zowel vanuit de omgeving (o.a. het Wandelpad) als vanuit de trein ontstaat er op deze prominente plek in Hilversum een zicht op een nieuwe, eigentijds vormgegeven bedrijfshal, met een veel betere architectonische uitstraling dan het bestaande gebouw, die omgeven wordt door veel groen.

De plannen voor realisatie van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) in o.a. Hilversum krijgen steeds meer vorm. Binnen de meest waarschijnlijke variant loopt de nieuwe HOV-baan langs het spoor deels over het terrein van VSH. Het deel van het terrein van VSH waarop de HOV-baan in de meest waarschijnlijke variant is voorzien, valt samen met een zeer beperkt deel van het geplande parkeerterrein en een deel van het geplande groene gebied. De realisatie van de HOV-baan heeft geen gevolgen voor de conclusie uit par. 4.2 dat aan de geldende parkeernormen wordt voldaan, nu er waarschijnlijk geen of hooguit twee parkeerplaatsen zullen moeten wijken. Dat zou betekenen dat met 98 parkeerplaatsen (100 – 2) nog steeds ruimschoots wordt voldaan aan het benodigde aantal van 92 parkeerplaatsen. Evenmin doet de HOV-baan af aan de kwaliteitsverbetering van het uitbreidingsgebied. De verbeterde architectonische uitstraling van het complex blijft intact, het parkeerterrein blijft nog steeds onttrokken aan het zicht en het groene gebied behoudt grotendeels zijn groene karakter. De geplande uitbreiding van de bedrijfsbebouwing van VSH is bij geen enkele variant van de HOV-baan een belemmering voor de HOV-baan. Om de HOV-baan mogelijk te maken zal een ander ruimtelijk plan worden opgesteld waarvoor een afzonderlijke procedure zal worden doorlopen.

In het kader van vooroverleg is de commissie voor Welstand en Monumenten van de gemeente Hilversum gevraagd te beoordelen of het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand. In haar vergadering van 14 juni jl. heeft de commissie het plan positief beoordeeld. Het verslag van de welstandsvergadering van 14 juni 2012 is als bijlage in hoofdstuk 7.14 bijgevoegd.

4.2 Verkeer en mobiliteit

VSH heeft Bureau de Groot Volker uit Dieren opdracht gegeven om een verkeersonderzoek te doen naar het verkeer op de Oude Amersfoortseweg. Het verkeersonderzoek van Bureau de Groot Volker 550-03 is begin september 2012 afgerond. In het onderzoek is o.a. gekeken naar: Het soort verkeer, de mobiliteit van het verkeer en het extra verkeer dat door de geplande uitbreiding van VSH gegenereerd zal worden. Gedurende 7 dagen in juni is al het verkeer op de Oude Amersfoortseweg geteld d.m.v. mechanische telapparatuur. Tevens heeft een videoregistratie plaatsgevonden van al het in- en uitgaande verkeer van het VSH terrein.

Uit het verkeersonderzoek volgt dat slechts 36% van het huidige verkeer op de Oude Amersfoortseweg toebehoort aan VSH en van al het huidige vrachtverkeer op de Oude Amersfoortseweg behoort 45% toe aan VSH.

Het vergroten van de productiecapaciteit van VSH heeft tot gevolg dat de verkeersdrukke per werkdag toeneemt met slechts 9 personenauto's en 2 vrachtwagens.

Het aandeel personenautoverkeer en vrachtverkeer op de Oude Amersfoortseweg toebehorend aan VSH zal door de geplande uitbreiding slechts toenemen met 2% resp. 6%.

Uit de Landelijke database met verkeersongevallen Nederland blijkt dat er de afgelopen 10 jaar zich maar 1 ongeval heeft voorgedaan op de Oude Amersfoortseweg.

De toename van 9 personenauto's en 2 vrachtwagens op een gemiddelde werkdag als gevolg van de uitbreiding van VSH is gering en heeft naar verwachting een gering effect op de verkeersintensiteiten, doorstroom, leefbaarheid en verkeersonveiligheid op de Oude Amersfoortseweg.

Parkeren vindt plaats op eigen terrein. Op het voorterrein nabij de ingang van het VSH-complex zijn 8 directieparkeerplaatsen en 10 bezoekersplaatsen aanwezig. Aan de noordwestzijde van de nieuwbouw worden 82 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op het gehele terrein zijn na realisatie van de uitbreiding in totaal dus 100 stuks parkeerplaatsen aanwezig.

Omdat het productieproces bij VSH grotendeels is geautomatiseerd zijn er relatief weinig mensen aanwezig. Ook wordt t.a.v. de productie met 3 ploegendiensten gewerkt, zodat niet al het productiepersoneel gelijktijdig gebruikt wordt van de parkeerplaatsen. Een substantieel deel van de werknemers woont in / of in de omgeving van Hilversum waarvan een groot deel met de fiets of het openbaar vervoer komt of carpool. VSH stimuleert d.m.v. het Nationale Fietsplan het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer. Op dit moment zijn op het gehele VSH-terrein ca. 78 stuks parkeerplaatsen aanwezig wat ruimschoots voldoende is voor de huidige bezetting voor het gehele fabriekscomplex.

Uitgaande van de Beleidsregels parkeernorm Hilversum 2009 geeft de categorie arbeidsintensief/bezoekersintensief in het gebied Buitenschil/rest bebouwde kom, waar VSH onder valt, een parkeernorm aan van 0,75 ppl/100 m² BVO.

Bij de geplande uitbreiding van 1850 m² BVO betekent dit dat er $1850/100 \times 0,75 = 14$ extra parkeerplaatsen nodig zijn. Thans zijn er 78 parkeerplaatsen aanwezig + 14 parkeerplaatsen extra geeft dit een totaal benodigde aantal parkeerplaatsen van 92 stuks.

Er zijn na de realisatie van de uitbreiding in totaal 100 parkeerplaatsen aanwezig wat ruimschoots boven het aantal benodigde parkeerplaatsen is.

De volledige rapportage van het verkeersonderzoek van Bureau de Groot Volker, is als bijlage in hoofdstuk 7.1 bij deze onderbouwing bijgevoegd.

4.3 Flora en fauna

Naar aanleiding van de uitbreidingsplannen van VSH heeft Bureau Waardenburg bv de effecten van deze ingreep beoordeeld in het kader van de Flora- en faunawet (ook: Ffw).

Het onderzochte gebied betreft ca. 5800 m² braakliggende grond ten noordwesten van de bestaande hal C-press en ligt binnen het stedelijk gebied van Hilversum.

Op 16 september 2009 is door Bureau Waardenburg bv naar aanleiding van de toenmalige uitbreidingsplannen een zogenaamde Quick scan uitgevoerd, dit onderzoek is door Bureau Waardenburg bv op 24 maart 2012 gereviseerd door een veldonderzoek van het gebied te verrichten.

Wat betreft flora ontbreken de potenties in het plangebied voor vrijwel alle beschermde soorten op basis van terreinkenmerken (bodemtype, vochtigheidsgraad, mate van beschaduwning, etc.) en verspreiding in de regio.

Op voorhand werd hooguit de grote kaardenbol verwacht (een Ffw Tabel 1-soort waarvoor vrijstelling geldt). Deze ook eind maart goed herkenbare soort is in het plangebied niet vastgesteld. Op grond hiervan is beoordeeld dat het plangebied geen betekenis heeft voor beschermde soorten planten.

Met betrekking tot de fauna kan het volgende worden vastgesteld:

Strikt beschermde soorten (Ffw Tabel 2/3-soorten en vogels met jaarrond beschermde nesten) zijn niet vastgesteld en worden ook niet verwacht. Effecten van kap-, rooi- en grondwerkzaamheden op strikt beschermde soorten zijn dan ook niet aan de orde. Een ontheffing is niet nodig.

Algemene beschermde soorten (Ffw Tabel 1-soorten) zijn wel vastgesteld en worden wel verwacht in het plangebied en de kap-, rooi- en grondwerkzaamheden kunnen een negatief effect hebben op (de verblijfplaatsen van) deze soorten. Voor Tabel 1-soorten geldt echter een vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. Een ontheffing is derhalve niet aan de orde.

Vastgesteld en verwacht wordt dat het plangebied nesten herbergt van enkele algemene soorten broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond beschermd zijn, zoals van de merel en de heggemus.

Overtreding van verbodsbepalingen en het dienen aan te vragen van ontheffing en op grond van de Ffw is echter niet aan de orde, mits wordt voorkomen dat bewoonde nesten van deze algemene soorten broedvogels worden verstoord/vernietigd.

Aanbevolen wordt om de kap-, rooi- en grondwerkzaamheden, ten gevolge van de bouwwerkzaamheden van het uitbreidingsplan, buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart t/m augustus, maar is per specifiek geval / terrein afhankelijk van de daadwerkelijk aanwezige, bewoonde nesten. Kapwerkzaamheden zijn dientengevolge ook mogelijk in bijv. april of mei indien met zekerheid is vastgesteld dat in die periode in het plangebied geen bewoonde nesten in het geding zijn. Dit kan worden vastgesteld door zeer kort op de kapwerkzaamheden (bij voorkeur daags vóór) de bomen en begroeiing te controleren op aanwezigheid van bewoonde nesten.

De volledige rapportages van de veldonderzoeken van Bureau Waardenburg bv zijn als bijlagen in hoofdstukken 7.2 en 7.3 bij deze onderbouwing bijgevoegd.

4.4 Akoestiek

In het kader van de aanvraag uitgebreide omgevingsvergunning is een akoestisch onderzoek verricht naar de vanwege het bedrijf te verwachten geluidniveaus in de omgeving van VSH.

VSH valt onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer ("Activiteitenbesluit"). Hierin staan grenswaarden voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van 50 dB(A) voor de dagperiode, 45 dB(A) voor de avondperiode en 40 dB(A) voor de nachtperiode. Deze gelden op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en op geluidsgevoelige terreinen.

Middels geluidmetingen bij het reeds bestaande deel van het bedrijf is de geluidproductie van mogelijk relevante bronnen bepaald. Op basis van door VSH verstrekte (bedrijfsvoering-)gegevens over de huidige bedrijfsvoering en de uitbreidingsplannen, de geluidmetingen ter plaatse, ervaringsgegevens, kengetallen en het verkeersonderzoek van het Bureau de Groot Volker is een akoestisch rekenmodel opgesteld voor de representatieve bedrijfssituatie door ingenieursbureau Peutz.

Met het opgestelde rekenmodel is de geluidbelasting vanwege VSH in de omgeving bepaald.

Het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau vanwege VSH bedraagt bij woningen aan de Oude Amersfoortseweg tot 46 dB(A) in de dagperiode en tot 40 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Bij de woningen aan het Wandelpad bedraagt het berekende beoordelingsniveau ten hoogste 38 dB(A) in zowel de dag-, avond- als nachtperiode. Dit is niet hoger dan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 50, 45 en 40 dB(A) gedurende resp. dag-, avond- en nachtperiode.

Ten aanzien van de maximale geluidsniveaus ("pieken") worden bij de woningen aan de Oude Amersfoortseweg, ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten van VSH, maximale geluidniveaus berekend tot 64 dB(A) in de dagperiode en 59 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Bij de woningen aan het Wandelpad is dit 54 dB(A) in de dagperiode en 56 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Dit is niet hoger dan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 70, 65 en 60 dB(A) gedurende resp. de dag-, avond- en nachtperiode.

Maximale geluidsniveaus die in het kader van het Activiteitenbesluit **niet** getoetst hoeven te worden, zoals die in verband met laden en lossen in de dagperiode, zijn beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Deze maximale geluidsniveaus bedragen tot maximaal 68 dB (A) bij woningen aan de Oude Amersfoortseweg en tot maximaal 51 dB(A) bij woningen aan het Wandelpad. Dit is niet hoger dan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en eveneens niet hoger dan de maximale geluidsniveaus vanwege andere bronnen die in de dagperiodes kunnen optreden.

Geconstateerd wordt dat het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij de gehanteerde uitgangspunten en bedrijfssituatie bij alle rekenposities binnen de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit vallen.

De berekende maximale geluidsniveaus zijn niet hoger dan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Dit geldt eveneens voor de maximale geluidsniveaus vanwege laden en lossen in de dagperiode.

Uit akoestisch oogpunt derhalve vormen de uitbreidingsplannen van VSH geen belemmering.

Het volledige onderzoeksrapport Akoestiek van Peutz is als bijlage in hoofdstuk 7.4 bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.5 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen en Besluit niet in betekenende mate, NIBM)

Sinds november 2007 zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De Wet is de omzetting van de EU-richtlijnen inzake luchtkwaliteit in Nederlandse regelgeving. Om te voorkomen dat van ieder project de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld gebracht moeten worden en dat ieder project op die gevolgen getoetst moet worden is onder meer het begrip "niet in betekenende mate" geïntroduceerd. Het doel daarvan is dat wanneer een inrichting weinig bijdraagt aan de heersende (achtergrond)concentratie van een stof, ook al wordt een grenswaarde reeds overschreden, verdere toetsing achterwege kan blijven.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen luchtkwaliteitseisen (Besluit NIBM) is opgenomen dat bijdragen van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) worden geacht niet in betekenende mate bij te dragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Concreet betekent dit dat een planontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling indien de concentratiebijdrage van PM₁₀ en NO₂ minder dan 1,2 µg/m³ betreft. Dergelijke gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Luchtemissies in het Activiteitenbesluit

In het besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (het Activiteitenbesluit) zijn voor diverse activiteiten (waaronder bewerkingen van metaal) voorschriften opgenomen ten aanzien van de luchtemissies. Dit zijn voorschriften m.b.t. bronafzuiging, emissieconcentratie-eisen, toepassing van filtrerende afscheiders. De voorschriften zijn gericht op het doelmatig verspreiden van emissies en het voorkomen dan wel beperken van luchtverontreiniging. Gezien de aard en omvang van de in het Activiteitenbesluit gereguleerde activiteiten en maatregelen, zoals beschreven in de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer, is volgens de Nota van toelichting behorende bij het Activiteitenbesluit de verwachting dat hiermee de doorwerking van de luchtkwaliteitseisen afdoende is geregeld.

Voorts wordt in de Nota van toelichting behorende bij het Activiteitenbesluit gesteld dat inrichtingen die vallen onder de reikwijdte van het Activiteitenbesluit de 3% grens uit het Besluit NIBM niet zullen overschrijden. De concentratiebijdrage PM₁₀ en NO₂ van dergelijke inrichtingen zal derhalve dan ook minder dan 1,2 µg/m³ bedragen.

De concentratiebijdrage PM₁₀ en NO₂ zullen volgens bovengenoemde stelling na uitbreiding van de inrichting van VSH niet meer bedragen dan 1,2 µg/m³, op de terreingrens van de inrichting. Op basis van ervaring en expert judgement van Peutz zal op grotere afstand van de inrichting (enkele tientallen tot honderden meters) de invloed van procesemissies op de luchtkwaliteit naar verwachting verwaarloosbaar zijn (kleiner dan 0,1 µg/m³).

Luchtkwaliteitsaspecten uitbreiding VSH

De uitbreiding van de productiecapaciteit bij VSH leidt mogelijk tot een toename van emissies van verontreinigende stoffen zoals voor (fijn) stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Deze toename kan het gevolg zijn van:

1) Een toename van de procesemissies

Dit betreft hoofdzakelijk emissies van (fijn) stof (PM₁₀). Aangezien VSH onder de regels van het Activiteitenbesluit valt, zijn deze voorschriften rechtstreeks van toepassing op VSH. Ook na de uitbreiding van de productiecapaciteit blijven deze voorschriften van toepassing op VSH.

2) Een toename van de transportbewegingen (personenauto's en vrachtwagens)

Dit betreffen emissies van stikstofoxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) en hebben een groter invloedsgebied, doorgaans tot enkele tientallen meters langs de openbare weg.

Uit het verkeersonderzoek van Bureau de Groot Volker blijkt dat de uitbreiding van VSH leidt tot een toename van het verkeer naar VSH met max. 9 personenauto's (18 bewegingen) en 2 vrachtwagens (4 bewegingen) per dag. Met behulp van de NIBM-rekentool (versie 08-0602011) is de concentratiebijdrage van deze vervoersbewegingen bepaald. Hieruit blijkt dat het extra verkeer van VSH niet in betekenende mate zal bijdragen aan de luchtverontreiniging langs de openbare weg (o.a. aan de Oude Amersfoortseweg).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens een indicatieve beoordeling uitgevoerd van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van VSH, na de uitbreiding van VSH. Hieruit blijkt dat de optredende jaargemiddelde concentraties ruim onder de in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) gestelde grenswaarden blijven, zodat gesteld kan worden dat in de directe omgeving van VSH vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit sprake is van een goed woon- en leefklimaat, ook na de uitbreiding van VSH.

Uit de beschouwing van de luchtkwaliteitsaspecten bij VSH blijkt dat de inrichting van VSH ook na de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten niet in betekenende mate (een toename van 0,07 µg/m³ NO₂ en 0,01 µg/m³ PM₁₀) zal bijdragen aan de luchtverontreiniging in de omgeving.

Ook blijkt dat de totale optredende jaargemiddelde concentraties PM₁₀ en NO₂ in de omgeving van VSH ruimschoots de gestelde grenswaarden uit de Wet milieubeheer onderschrijden. Geconcludeerd kan worden dat in de directe omgeving van VSH sprake is van een goed woon- en leefklimaat, ook na de uitbreiding van VSH.

Het volledige onderzoeksrapport luchtkwaliteit van Peutz is als bijlage in hoofdstuk 7.5 bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

In juli 2009 en augustus 2009 zijn er bureau- en veldonderzoeken verricht door ADC ArcheoProjecten om te bepalen of bij de voorgenomen nieuwbouw activiteiten de kans bestaat dat archeologische resten in de

ondergrond worden gevonden en/of aangetast. Het plangebied ligt op een stuwwal waardoor er bewoning mogelijk is geweest vanaf het Paleolithicum. In het plangebied kunnen archeologische waarden vanaf het Paleolithicum tot in de Nieuwe Tijd verwacht worden.

Er zijn vijf verkennende boringen verspreid over het plangebied uitgevoerd. De boringen zijn gezet tot minimaal 25 cm in de ongestoorde ondergrond tot gemiddeld 150 cm en maximaal 170 cm onder het maaiveld. Vervolgens zijn binnen het plangebied nog tien additionele karterende boringen uitgevoerd tot minimaal 20 cm in de onverstoorde ondergrond. Tijdens het karterend booronderzoek zijn geen indicatoren aangetroffen die wijzen op archeologische sporen in de bodem.

Geadviseerd werd om het terrein vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het verdient aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid.

Naar aanleiding van de recente nieuwbouwplannen is ADC ArcheoProjecten in 2012 opnieuw verzocht de nieuwbouwplannen te beoordelen en ADC ArcheoProjecten concludeert dat de nieuwbouwplannen vallen binnen het al onderzochte gebied. Dit gebied is in zijn geheel vrijgegeven voor de voorgenomen ontwikkeling. Dit houdt in dat voor de nieuwe uitbreiding geen additioneel archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden en de huidige rapportages nog steeds te hanteren zijn.

Een e-mail van het onderzoeksbureau ADC Archeoprojecten d.d. 30 januari 2012 die dit bevestigt is als bijlage bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing evenals de complete rapportages (d.d.juli 2009 en augustus 2009) zie hoofdstukken 7.6 resp. 7.7 en 7.8

4.7 Bodem

Naar aanleiding van de eerdere nieuwbouwplannen zijn er in het verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd door Hunneman Milieu-Advies Raalte bv, de verrichtte bodemonderzoeken zijn:

- Verkennend bodem- en asbestonderzoek aan de oostzijde van de bestaande C-press hal, juni 2008
- Verkennend bodem- en asbestonderzoek op het voormalig NS-emplacement en het VSH terreindeel aan de noord- en westzijde van de bestaande C-press hal, augustus en september 2008.
- Nader bodemonderzoek op het noordelijke terrein van VSH, oktober 2008.
- Saneringsplan (functiegericht/kosteneffectief) oktober 2009.

In mei 2012, naar aanleiding van de gewijzigde nieuwbouwplannen, heeft Hunneman Milieu-Advies het saneringsplan geactualiseerd (rapport 2012332/lvh/sh mei 2012).

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat in de vaste bodem op het braakliggend en lager gelegen NS-emplacement geen noemenswaardige bodemverontreinigingen zijn aangetroffen. Daarentegen zijn op het hoger gelegen VSH-terrein matig tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, PCB's en/of minerale olie aangetoond. De hoeveelheid sterk verontreinigde grond met gehalten aan zware metalen, PAK, minerale olie en/of PCB's > interventiewaarde bedraagt circa 4.500 m³. Daarnaast is de aanwezige asfaltverharding naar verwachting niet teerhoudend.

De aangetoonde bodemverontreiniging is getoetst aan het nieuwe saneringscriterium "Sanscrit". Sanscrit is een softwareprogramma en is een geautomatiseerde versie van het Saneringscriterium zoals vastgelegd in de Circulaire Bodemsanering van 1 april 2009.

Conform het "Sanscrit" is formeel gezien sprake van een **niet spoedeisend** geval van ernstige bodemverontreiniging.

Dit houdt in dat, bij een gelijkblijvend terreingebruik, op korte termijn geen noodzaak bestaat om de bodem te saneren. Indien op de locatie grondwerkzaamheden danwel nieuwbouwwerkzaamheden plaats gaan vinden dient in een saneringsplan te worden aangegeven hoe wordt omgegaan met de aangetoonde sterk verontreinigde bodem.

Omdat het voornemen bestaat een nieuwe hal te bouwen en parkeerplaatsen te realiseren wordt geadviseerd om een geactualiseerd saneringsplan op te stellen. In het saneringsplan dient te worden aangegeven of de verontreiniging geheel of gedeeltelijk wordt verwijderd. Indien gedeeltelijke verwijdering plaatsvindt dient te worden aangegeven hoe wordt omgegaan met de achterblijvende restverontreiniging. Het op te stellen saneringsplan dient ter goedkeuring te worden ingediend bij het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland).

Hunneman Milieu-Advies Raalte bv heeft het saneringsplan uit 2009 geactualiseerd in mei 2012 en ter beoordeling aangeboden aan de provincie Noord-Holland.

De provincie Noord-Holland heeft in augustus 2012 het geactualiseerd saneringsplan uit mei 2012 goedgekeurd.

Het saneringsplan van Hunneman Milieu-Advies Raalte bv en de beschikking van GS van de provincie Noord-Holland zijn als bijlagen in hoofdstuk 7.9 resp. 7.10 bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.8 Watertoets

Waternet is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de Gooi- en Vechtstreek. De afdeling Klant, Markt & Relaties Planadvies & Vergunningen van Waternet heeft advies uitgebracht op het uitbreidingsplan m.b.t. het waterbeheer.

In de nieuwe situatie zal de verharding toenemen met ca. 2400 m² waarvan ca. 1000 m² bestaat uit waterdoorlatende zogenaamde graskeien. De totale BVO van de uitbreiding is ca. 1850 m².

In het uitbreidingsplan zal het afstromende hemelwater worden geïnfiltreerd in het groengebied aan de westzijde van de nieuwbouw. Om te voorkomen dat het grondwater verontreinigd wordt dient het gebruik van uitlopende materialen zoveel mogelijk beperkt te worden. Het plan geeft geen aanleiding tot andere op- of aanmerkingen.

Omdat het verharde oppervlak meer dan 1000 m² bedraagt dient er een Keurontheffing bij Waternet te worden aangevraagd.

Als aangetoond kan worden dat het afstromend hemelwater volledig in de bodem wordt geïnfiltreerd, is een vrijstelling mogelijk. Er kan dan volstaan worden met een melding i.p.v. Keurheffing in het onderhavige geval. Verder adviseert Waternet om bij de gemeente te informeren of de gemeente Hilversum aanvullende kwaliteitseisen stelt aan het te infiltreren hemelwater.

Uit navraag bij de gemeente blijkt dat de gemeente geen aanvullende eisen hieromtrent stelt, wel werd infiltratie van het hemelwater in de bodem als eis gesteld daar het huidige gemeentelijke rioleringsstelsel overbelast is. Voor de start van de bouwwerkzaamheden zal er een melding Keurbesluit Vrijstellingen, hoofdstuk 9 art. 9.2 aangevraagd worden waarbij een berekening wordt meegestuurd van het opvangend vermogen van de infiltratievoorziening.

Het advies van Waternet d.d. 2 mei 2012 m.b.t. de voorgenomen uitbreiding is als bijlage in hoofdstuk 7.11 bijgevoegd bij deze onderbouwing evenals het e-mailverkeer d.d. 31 juli 2012 zie hoofdstuk 7.12.

4.9 Kabels en leidingen

De aanwezige hoogspanningskabels op het voormalige NS grondstuk zijn door de NS in 2009 verwijderd. Alle andere kabels en leidingen zijn m.b.v. een Klic procedure bij het kadaster opgevraagd. British Telecom, Liander en KPN hebben belangen in dit gebied. De kabels en leidingen concentreren zich voornamelijk langs de toegangsweg naar het Telfort (BT) gebouw. Er zijn geen belemmeringen om te bouwen voor wat betreft kabels en leidingen.

4.10 Externe veiligheid

De externe veiligheid ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van VSH is onderzocht en vastgelegd door Peutz in het rapport: Externe veiligheid FD 18839-2-RA 002 d.d.13 sept. 2012. De externe veiligheidssituatie van de huidige bebouwing alsmede de mogelijke toename van de risico's ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding zijn in beeld gebracht. Op basis van het onderzoek kan het volgende geconcludeerd worden:

Over het ten zuiden van het plangebied van VSH gelegen spoorwegtraject Weesp-Utrecht worden geen gevaarlijke stoffen getransporteerd. Trajecten waarover wel of geen gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd zijn vastgelegd in het Basisnet Spoor. In het Basisnet Spoor is weergegeven dat over het spoorwegtraject Weesp-Utrecht geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit spoortraject is derhalve ook niet in het rekenmodel opgenomen.

Verder is het plangebied gelegen buiten de ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Hilversum-Amersfoort aanwezige berekende plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar. Aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico conform de circulaire Risico normering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) wordt hiermee voldaan.

Met betrekking tot het groepsrisico t.g.v. het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Hilversum-Amersfoort is berekend dat het groepsrisico door de uitbreidingsplannen niet toeneemt. Het groepsrisico's voor beide beschouwde scenario's bedraagt 0,271 maal de oriënterende waarde waarbij het maximaal aantal slachtoffers 964 bedraagt. Ten aanzien van het groepsrisico kan derhalve worden gesteld dat het transport over de spoorlijn Hilversum-Amersfoort geen belemmering vormt voor de voorgenomen uitbreiding.

Daarnaast dienen de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid te worden beschouwd.

De uiteindelijke beoordeling van de te treffen maatregelen ten aanzien van de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid, waarmee de verantwoording van het groepsrisico voldoende wordt afgelegd, is aan de

gemeente Hilversum (vaak in overleg met de brandweer/veiligheidsregio). De brandweer heeft d.d. 10 september 2012 middels een e-mail enkele opmerkingen geplaatst op het uitgevoerde onderzoek van Peutz. Deze opmerkingen betroffen voornamelijk tekstuele opmerkingen welke zijn verwerkt in de bovengenoemde rapportage van 13 september 2012.

Het gehele onderzoeksrapport Externe veiligheid van Peutz is als bijlage in hoofdstuk 7.13 bijgevoegd in deze onderbouwing. Het e-mail- verkeer met de Brandweer Gooi en Vechtstreek is te vinden in hoofdstuk 7.14.

5. Uitvoerbaarheid van het project

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Tijdens het ontwikkelen van de plannen voor de uitbreiding is er overleg gepleegd met omwonenden.

Op 25 mei 2012 is er overleg gepleegd met vertegenwoordigers van buurtverenigingen: Stadshouderslaan, Walrosa (Alexander-en Waldecklaan), en Klein Rome evenals enkele bewoners van de Oude Amersfoortseweg. De buurt is positief over de nieuwbouwplannen, men vindt dat er duidelijk rekening is gehouden met de wensen van de buurt en dat VSH geen of weinig overlast veroorzaakt ten aanzien van geluid en licht en dat VSH hierin is geslaagd.

Op 14 september 2012 heeft er een vervolgesprek plaatsgevonden met vertegenwoordigers van buurtbewoners en VSH. Hierin zijn de volgende punten besproken:

- Verkeersonderzoek naar de effecten op de verkeersintensiteit en leefbaarheid op de Oude Amersfoortseweg.
- Uitstraling en zichtbaarheid van de uitbreiding voor bewoners aan het Wandelpad.
- Beperken van lichtoverlast nieuwe parkeerterrein.
- Planning bouwaanvraagtraject.
- Achtergronden van de door VSH ingediende zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Van Riebeeck/Bonairelaan.

Gemaakte afspraken met buurtbewoners zoals vermeld in de bijlagen 7.17 en 7.18 zullen door VSH blijvend worden nagekomen.

VSH heeft besloten om de volgende maatregelen te nemen om (kunst)lichthinder zoveel mogelijk te beperken: :

- 1) De beglazing van de ramen aan de noord- en westgevel zullen uitgevoerd worden met een lage LTA (lichttoetredingsfactor) waardoor er minder lichtuitstraling naar de omgeving is.
- 2) Het parkeren aan de noordzijde van de uitbreidingshal zal verlicht worden d.m.v. lage lichtmasten i.p.v. een hoge centrale lichtmast. Hoge lichtmasten hebben een groter bereik dan lage lichtmasten, op deze manier zal lichtuitstraling dus beperkt worden.
- 3) Gebouw- en terreinverlichting zullen zoveel als mogelijk niet naar de woningen op het Wandelpad en Oude Amersfoortseweg worden gericht.

De geluidbelasting op de omgeving vanwege het bedrijfsproces van VSH is uitvoerig onderzocht, zie hoofdstuk 4.4 Akoestiek, en is binnen de normen.

Als vooroverleg is de commissie voor Welstand en Monumenten gevraagd om te oordelen of de nieuwbouwplannen voldoen aan redelijke eisen van welstand e.e.a. daar de commissie B&W daarover adviseert.

Het oordeel van de commissie is dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

De verslagen van de bespreking met vertegenwoordigers van de buurtbewoners zijn als bijlagen in de hoofdstukken 7.17 en 7.18 bijgevoegd in deze onderbouwing. Het verslag van de welstandsvergadering d.d. 14 juni 2012 is te vinden in hoofdstuk 7.15 (blz. 3 DD/1207721 v.o.)

5.2 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de sloop en nieuwbouw zijn voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning, aanvrager kan en zal deze kosten dragen. Het bouwplan wordt gerealiseerd op een locatie waar reeds een aantal bedrijfspanden aanwezig is.

De geplande nieuwbouw sluit naadloos aan op de reeds bestaande bebouwing en activiteiten op het terrein. Om bovenstaande redenen wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

5.3 Planschade

In oktober 2009 heeft de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken een Risicoanalyse Planschade uitgebracht m.b.t. het uitbreidingsplan van VSH.

Op 10 september 2012 is de Risicoanalyse geactualiseerd n.a.v. het gewijzigde (kleinere) uitbreidingsplan.

De kern voor de beoordeling van het risico op planschade wordt gevormd door een mogelijke planologische verslechtering. Daarvoor moet een vergelijking worden gemaakt tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Relevant voor deze vergelijking zijn de Wet ruimtelijke ordening en de rechtspraak over planschade.

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in de planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening. Het onderwerp planschade is geregeld in hoofdstuk 6 (Financiële bepalingen). Artikel 6.1 is het belangrijkste artikel aangezien in dat artikel alle planschade veroorzakende oorzaken worden genoemd.

Aan de hand van rechterlijke uitspraken wordt inhoud gegeven aan de wetsartikelen die betrekking hebben op de tegemoetkoming in de planschade. Uit jurisprudentie wordt een juridisch kader afgeleid waarbinnen de planologische vergelijking dient te passen.

Planologische vergelijking en invloedssfeer

De mogelijk te verwachten (indirecte) planschade is beoordeeld. Deze schade doet zich voor indien in de omgeving van het te beoordelen object ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van dat object.

Conclusie planschade

Van voor de omgeving in beginsel nadelige ruimtelijke effecten is vergeleken met de maximale mogelijkheden overeenkomstig de vigerende bestemming geen sprake. Dit is gebaseerd op de Risicoanalyse Planschade. Gezien de analyse van SAOZ zal planschade geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het uitbreidingsplan.

Het uitbreidingsplan heeft een beperkt positief effect, zodat geen sprake is van een planologisch nadeel, zodat de beoogde ontwikkeling **geen** op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening te vergoeden planschade ontstaan.

De gemeente Hilversum vertegenwoordigd door het college van B&W en de initiatiefnemer van het bouwplan VSH hebben een planschadeovereenkomst afgesloten.

De volledige Geactualiseerde Risicoanalyse Planschade van Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken is in hoofdstuk 7.16 bijgevoegd bij deze ruimtelijke onderbouwing.

6. Conclusie

Uit bovengenoemde argumenten en bijgevoegde rapportages kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van VSH met de bouw van een nieuwe bedrijfshal tegen een reeds bestaande hal geen negatieve gevolgen heeft voor de omgeving en belanghebbenden en dat in de omgeving van VSH sprake is van een goed woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Het uitbreidingsplan van VSH is met deze ruimtelijke onderbouwing voldoende gemotiveerd.

7. Bijlagen