

Hilversum - Hoogvliet supermarkt Admiraal de Ruyterlaan : uitbreiding of relocatie naar de Bosdrift?

Overwegingen en onderbouwing.

Inleiding

De afgelopen maanden heeft Hoogvliet Beheer BV nader onderzoek verricht met betrekking tot een mogelijke vergroting van haar supermarkt in de winkelstrip Chatham aan de Admiraal de Ruyterlaan te Hilversum.

De huidige supermarkt is te klein. Teneinde een moderne eigentijdse supermarkt te realiseren, zijn er plannen ontwikkeld voor een mogelijke relocatie van Hoogvliet naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift 140A. Dit plan stuitte op weerstand van een aantal buurtbewoners. In juni 2019 stemde de commissie uit de gemeenteraad daarom ook niet in met de verhuizing.

De voorkeur van de gemeenteraadscommissie ging uit naar een vergroting ter plekke. Men was de mening toegedaan, dat de mogelijkheden hiertoe onvoldoende waren onderzocht.

Naar aanleiding hiervan zijn 7 mogelijke vergrotingsalternatieven uitgewerkt, die in januari 2020 in een informele bijeenkomst met de meeste leden van de gemeenteraadscommissie zijn toegelicht en besproken. De gedeelde conclusie was dat 6 van de 7 alternatieven niet realistisch waren. Deze varianten waren of te klein of te ingrijpend, terwijl een complete sloop-nieuwbouw variant zowel financieel als qua complexiteit (gezien het aantal betrokken partijen) eveneens onhaalbaar zou zijn.

De commissieleden waren van mening dat één variant mogelijk wel interessant zou kunnen zijn. Afgesproken is dat deze variant nader onderzocht zou worden, waarbij tevens een verkeersonderzoek -op basis van dezelfde methodiek als bij de mogelijkheid tot relocatie naar de Bosdrift- zou worden verricht. Met de commissieleden is afgesproken, dat zij op de hoogte worden gehouden van de voortgang.

Het was de bedoeling om de resultaten van dit nadere onderzoek in maart allereerst te bespreken met de Vereniging van Eigenaren (VVE) van Chatham. Echter, dit kon geen doorgang vinden door de Covid-19 perikelen. Pas eind juni 2020 heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden met delegaties van zowel de VVE van het winkel/appartementencomplex van Chatham als van de VVE van de appartementen boven garage Stam aan de Bosdrift. In beide bijeenkomsten zijn alle varianten voor uitbreiding besproken, waarbij is aangegeven, dat slechts 1 uitbreidingsvariant mogelijk zou kunnen voldoen aan de kwalitatieve en kwantitatieve eisen en wensen van Hoogvliet.

In de bespreking met de VVE's is aangegeven, dat de directie van Hoogvliet supermarkten naar alle waarschijnlijkheid eind augustus 2020 een besluit zou nemen of uitbreiding volgens genoemde variant (die hieronder zal worden omschreven) acceptabel zou zijn of dat er wordt gekozen voor de variant om te reloceren naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift.

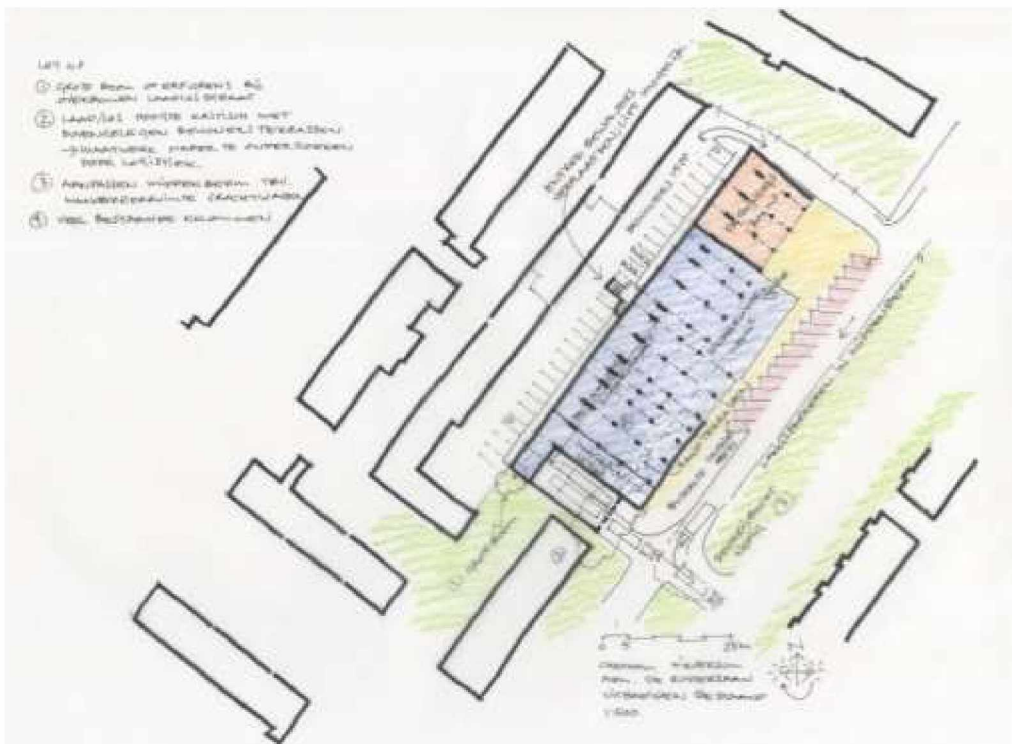
Het feitelijke besluit is eind september genomen: de directie heeft uitdrukkelijk gekozen voor relocatie. De uitbreidingsmogelijkheden zijn zeer nauwgezet onderzocht. Conclusie is dat uitbreiding zou resulteren in een kwalitatief veel slechtere supermarkt, waarbij het investeringsniveau aanmerkelijk hoger zou zijn, en de complexiteit -door de veelheid aan betrokkenen- vele malen groter is dan bij relocatie.

In deze notitie zal een toelichting worden gegeven op dit besluit.

De uitbreidingsvariant

Zoals aangegeven is één uitbreidingsvariant in meer detail uitgewerkt. Belangrijkste veranderingen ten opzichte van de huidige situatie:

- Het oppervlak van de Hoogvliet supermarkt wordt uitgebreid tot 1.265 m² (1.100 m² vvo en 165 m² magazijn). NB: Huidig oppervlak is 870m².
- Inpandige bevoorrading, die deels ontstaat onder de bestaande bebouwing maar ook zal worden gerealiseerd door de toegangsstraat naar de achterzijde, die zich naast Hoogvliet bevindt, te bebouwen.
- Voor andere winkels blijven eventueel enkele units beschikbaar.
- De exploitanten van de andere winkels en kiosken kunnen niet op hun huidige locatie gehandhaafd blijven, mogelijk kunnen enkele reloceren.
- De 3 kiosken worden verwijderd.
- Het voorterrein wordt grotendeels bebouwd ten behoeve van de vergroting van de supermarkt.
- Het trappenhuis voor de bewoners dient te worden verplaatst, aangezien deze ruimte onderdeel uitmaakt van de uitbreiding. Het trappenhuis zal worden verplaatst naar de achterzijde.
- De entree naar de 3 kelderruimtes dient te worden verplaatst naar de achterzijde.
- Als gevolg van de bebouwing van een toegangsweg ten behoeve van overdekte bevoorrading, blijft er één toegang over naar de achterzijde van het winkel/appartementencomplex aan de andere zijde van de winkelstrip.
- Parkeergelegenheid zal niet toenemen: 16 voor de winkelende klanten aan de voorzijde en 23 parkeerplaatsen voor bewoners aan de achterzijde. De enige (overigens niet reële) mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen te vergroten (met maximaal 5 plaatsen) aan de voorzijde kan geschieden door verplaatsing van de bushalte en de milieubakken. Aanleg van een aantal parkeerplaatsen in de groene middenberm van de Admiraal de Ruyter is onmogelijk aangezien 'de groene vinger van Dudok' onherstelbaar wordt aangetast.



Argumenten om niet te kiezen voor een uitbreiding:

Oppervlak

het is de wens van Hoogvliet om uit te breiden tot 1.500m². Bij garage Stam aan de Bosdrift kan dit worden gerealiseerd, in de winkelstrip Chatham kan maximaal 1.265m² worden gerealiseerd. Op beide locaties blijft er dan tevens ruimte voor ca. 300 m² kleine winkelunits.

Parkeren

Bij vergroting van de supermarkt zal het aantal parkeerplaatsen niet toenemen. Het aantal parkeerplaatsen voor winkeliers blijft beperkt tot 16 plaatsen, hetgeen in de huidige situatie reeds aan de krappe kant is. Goudappel Coffeng heeft een verkeersonderzoek verricht, waarbij de hoeveelheid parkeerplaatsen na uitbreiding als zeer problematisch wordt ervaren.

Bevoorrading

Hoogvliet is een aantal jaren geleden overgegaan op een nieuwe meer efficiënte en minder overlastgevendende wijze van bevoorrading. Hierbij wordt een volle container afgeleverd bij de supermarkt en een lege container mee teruggenomen. Het plaatsen en ophalen van de containers (waarvoor 2 opstelplaatsen naast elkaar dienen te worden gemaakt) kost aanzienlijk minder tijd en reduceert geluid tot een minimum, zeker als dit in een overdekte ruimte geschiedt. Voor Hoogvliet is deze wijze van bevoorrading momenteel de standaard, zeker bij nieuwe winkels en situaties waar aanzienlijke investeringen plaatsvinden in bestaande winkels. Deze wijze van bevoorrading, waarbij de twee opstelplaatsen voor containers aanrijdbaar zijn voor de vrachtauto kan alleen worden aangebracht indien een gedeelte van het gebouw wordt gesloopt. De breedte van de weg naast het gebouw, waar nu de bevoorrading plaatsvindt, is ontoereikend, waardoor er ook gedeeltelijk onder het gebouw dient te worden bevoorraadt. De hoogte van de supermarkt, ook onder de appartementen (hoogte varieert van 2,80 m onder de stalen balken tot 3,20 m onder de betonvloer) laat dit echter niet toe, aangezien de vrachtauto een hoogte heeft van 3,90 m). Bij sloopwerkzaamheden zal dit aanzienlijke implicaties hebben voor 1 of 2 appartementen. Tenslotte is van belang dat bebouwing van de straat naast de supermarkt zal leiden tot een zichtbeperking voor de aangrenzende appartementen aan de Admiraal de Ruyterlaan, aangezien zich daar een groot zijraam bevindt op de 1^e en 2^e verdieping. In de achtergelegen tuin bevindt zich een grote boom, die mogelijk niet te handhaven is als de zijstraat wordt bebouwd ten behoeve van een overdekte bevoorradingsruimte.

Verplaatsing van het trappenhuis naar de achterzijde

Uitbreiding is alleen mogelijk als het trappenhuis wordt verplaatst naar de achterzijde. Naar de voorzijde gaat niet, aangezien het voorterrein eveneens wordt bebouwd en er dan geen ruimte meer zou overblijven voor een trottoir. Bovendien zou een trappenhuis aan de voorzijde tot zichtbelemmering leiden en wellicht een beperking van privacy voor een aantal bewoners. Behalve verplaatsing van het trappenhuis voor de bewoners, zal -ook aan de achterzijde- een nieuwe toegang moeten worden gemaakt voor de kelderruimtes.

Toegang tot achterterrein

Bij de nieuwe wijze van bevoorrading zal de zijstraat worden bebouwd, waardoor de uitrit van het achterterrein zal komen te vervallen. Hierdoor blijft er één inrit- en uitrit over naar het achterterrein, die zich aan de andere zijde van het gebouw bevindt. Deze in- en uitrit is te smal voor elkaar passerend autoverkeer. Het autoverkeer kan geregeld worden door een stoplicht aan weersijden van deze weg aan te brengen. Daarbij is het de vraag in hoeverre er sprake is van een soepele

verkeersafwikkeling. Niet alleen de bewoners maken hier gebruik van, maar ook de gebruikers van de garageboxen aan de achterzijde en enkele ondernemers die de kelderruimtes gebruiken.

Fysieke problemen in de supermarktruimte

De ruimte onder het appartementengebouw is verre van ideaal voor een moderne supermarkt.

- Er bevinden zich veel kolommen en bouwkundige schijven, die de ruimtelijke indeling van de winkel bemoeilijken en minder efficiënt maken.
- De vrije hoogte van een supermarkt is normaliter 3,5 meter. De hoogte van de supermarkt zal niet toenemen bij uitbreiding en blijft daardoor beperkt tot 2,8 – 3,0 meter. Zeker bij een groter oppervlak heeft dit een negatief effect op de beleving van de supermarkt.
- Hoogteverschil in de supermarkt. In de huidige supermarkt is reeds sprake van een hoogteverschil van ca. 15 cm. Dit wordt veroorzaakt door de ondergelegen kelder. Bij uitbreiding zal ook de overige ruimte die onderkelderd is, en dus een hoger vloerniveau heeft, bij de supermarktruimte worden getrokken. Dit hoogteverschil heeft een grote invloed op de indeelbaarheid van de supermarkt en op de lay-out/routing.

Complexiteit

Op basis van het bovenstaande kan reeds worden gesteld, dat uitbreiding een buitengewoon complexe aangelegenheid is. Er zijn veel partijen betrokken bij dit proces: behalve de bewoners binnen de VVE, dient er ook overeenstemming te worden bereikt met de ondernemers en eigenaren van de winkelunits, kiosken en kelders, met de eigenaren/gebruikers van de achtergelegen garageboxen en met een aantal direct omwonenden.

Samenvattend en conclusie

Een maximale uitbreiding van de huidige supermarkt aan de Admiraal de Ruyterlaan voldoet niet aan de wensen en eisen van een moderne buurtsupermarkt en biedt onvoldoende comfort om goed te kunnen functioneren in de toekomst. Er is sprake van een zeer complex project met vele partijen, waarbij zeer ingrijpende (verbouwings)werkzaamheden dienen te worden verricht.

- Verplaatsing van een trappenhuis naar de achterzijde, het volbouwen van een zijstraat ten behoeve van de bevoorrading waarbij sloopwerkzaamheden aan een of twee appartementen dienen plaats te vinden, bebouwing voor zijramen van een naburig appartementencomplex en verminderde toegang naar het achterterrein zijn nadelige effecten voor de bewoners.
- Hoogvliet krijgt weliswaar een groter oppervlak, echter niet de gewenste 1.500m², maar houdt kwalitatief gezien een zeer matige ruimte, die te laag is, veel bouwkundige obstructies heeft (kolommen en schijven) en in een gedeelte van de supermarkt een niveauverschil heeft, dat niet kan worden geëgaliseerd.
- Bij uitbreiding zullen er geen extra parkeerplaatsen voor het winkelend publiek komen: er zijn slechts 16 parkeerplaatsen voor klanten.

Een relocatie naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift biedt wel de mogelijkheden een kwalitatief goede buurtsupermarkt te realiseren zonder alle hierboven beschreven problemen. Qua complexiteit is de relocatie minder ingewikkeld. Daarbij dient te worden opgemerkt, dat het draagvlak voor een verhuizing dient te worden vergroot., hetgeen Hoogvliet nastreeft in goed overleg met de bewoners boven garage Stam en de direct omwonenden.

Chatham- na een relocatie

Bij een relocatie zal Hoogvliet Beheer het huidige supermarktpand aan de Admiraal de Ruyterlaan niet zomaar achterlaten. De gemeente Hilversum heeft in geval van relocatie duidelijk gesteld, dat er een goede herbestemming dient te worden gegeven aan het pand, waarbij een andere supermarkt wordt uitgesloten.

Teneinde grip op de toekomstige ontwikkeling te kunnen houden, heeft Hoogvliet Beheer het supermarktpand in 2019 aangekocht teneinde actief een nieuwe bestemming en invulling te kunnen bewerkstelligen. Dit zal in overleg gaan met de bewoners van de VVE. Er zijn reeds diverse partijen benaderd en er is interesse getoond, echter de onzekerheid over de besluitvorming, de planning en de gewenste invulling brengt met zich mee, dat nog geen partij concreet verder wil praten over een mogelijke herinvulling van het pand.

Een goede herinvulling van het pand is onlosmakelijk verbonden met een eventuele relocatie van Hoogvliet.

Hoogvliet Beheer B.V.

Verkeerskundig onderzoek uitbreiding Hoogvliet Admiraal de Ruyterlaan

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Hoogvliet Beheer B.V.

Verkeerskundig onderzoek uitbreiding Hoogvliet Admiraal de Ruyterlaan

Datum	11 mei 2020
Kenmerk	006451.20200423.R1.02
Eerste versie	23 april 2020

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Hoogvliet Beheer B.V.
Titel rapport	Verkeerskundig onderzoek uitbreiding Hoogvliet Admiraal de Ruyterlaan
Kenmerk	006451.20200423.R1.02
Datum publicatie	11 mei 2020

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Leeswijzer	7
2	Verkeersgeneratie	8
2.1	Aanpak	8
2.2	Referentiesituatie	9
2.3	Plansituatie	10
3	Verkeersafwikkeling	11
3.1	Aanpak	11
3.2	Verkeersintensiteiten	11
3.2.1	Referentiesituatie	11
3.2.2	Plansituatie	12
3.3	Wegenscan	14
4	Doorstroming	16
5	Parkeren	19
5.1	Aanpak	19
5.2	Uitgangspunten	20
5.2.1	Parkeernormen	20
5.2.2	Huidige bebouwing	20
5.2.3	Functieprogramma	20
5.3	Parkeerbehoefte per moment	20
5.4	Parkeeraanbod	22
5.5	Resultaat: parkeerbalans	22
6	Expeditie	23
7	Conclusies	26

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Hoogvliet wenst een grotere supermarkt te realiseren voor de woonwijken ten zuiden van de Diependaalselaan in Hilversum. Momenteel wordt een te kleine supermarkt geëxploiteerd aan de Admiraal de Ruyterlaan. Hiertoe is de mogelijkheid van een verhuizing van de supermarkt naar de Bosdrift (locatie garage Stam) onderzocht¹. Tevens bestaat de wens om inzicht te hebben in de uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie. De transformatie van de supermarkt op de huidige locatie brengt een verandering in het verkeersbeeld en in de parkeersituatie met zich mee. Het is wenselijk te onderzoeken wat de transformatie betekent voor de verkeers- en parkeersituatie in de omgeving van de supermarkt. In voorliggende rapportage is deze verandering gekwantificeerd. Daarnaast is onderzocht of er voldoende fysieke ruimte is om de Hoogvliet te bevoorraden op de gebruikelijke wijze van Hoogvliet supermarkten (met containers).

Het schetsontwerp van de ontwikkeling is weergegeven in figuur 1.1.

¹ Mobiliteitsonderzoek Hoogvliet Hilversum, 18 februari 2019 (kenmerk: 003112.20181228.R1.03).

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de verkeersgeneratie van zowel de referentiesituatie (de huidige functies) als plansituatie (uitgebreide Hoogvliet supermarkt met kleine winkelunits) in beeld gebracht. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de parkeerbehoefte van zowel de referentiesituatie als de plansituatie geanalyseerd. De benodigde parkeerdrukmeting wordt in verband met het COVID-19 virus in een later stadium uitgevoerd. In hoofdstuk 4 is ingegaan op de toegankelijkheid van de expeditiezone van de Hoogvliet.

2

Verkeersgeneratie

2.1 Aanpak

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer. De hoeveelheid verkeer is onder andere afhankelijk van het functioneren van de functie en de omgeving. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie (optelling van aankomend en vertrekkend verkeer) van de ontwikkeling bepaald op basis van CROW verkeersgeneratiecijfers.

Met behulp van CROW publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren') is de verkeersgeneratie voor de plansituatie bepaald. Hierbij is ervan uitgegaan dat elke functie als solitair wordt gezien en derhalve 'eigen' verkeersbewegingen genereert. De verkeersgeneratie is bepaald voor de volgende momenten:

- een gemiddeld weekdagemaal;
- een gemiddeld werkdagemaal;
- de maatgevende ochtend- en avondspits.

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging van de ontwikkeling ten opzichte van het centrum. De gemeente Hilversum is 'zeer sterk stedelijk'² en de ontwikkellocatie is gelegen in de 'rest van de bebouwde kom'³. De CROW-kencijfers zijn weergegeven in een bandbreedte. Binnen dit onderzoek is gerekend met een gemiddelde voor het kencijfer voor de supermarkt, kapper en horecagelegenheden, en het minimum kencijfer voor slijterij en de bloemist. Dit laatste is gedaan, omdat conform CROW bij aanvullende winkelfuncties (wat het geval is bij de slijterij en de bloemist) sprake is van combinatiebezoek. Door het combinatiebezoek is er een reductie op de verkeersgeneratie te verwachten.

Qua functiebenaming is de Hoogvliet het beste te typeren als een fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau). Uit onderzoek van de Consumentenbond blijkt dat de

² CBS, Gebieden in Nederland 2019.

³ Parkeernota Hilversum 2017.

Hoogvliet behoort tot de goedkopere supermarkten in Nederland. Het prijsniveau van de Hoogvliet aan de Admiraal de Ruyterlaan te Hilversum is 'laag'⁴.

In tabel 2.1 zijn de gehanteerde kencijfers weergegeven.

onderdeel	functiebenaming conform CROW	kencijfer	eenheid
Hoogvliet supermarkt	fullservice supermarkt (laag- en middellaag prijsniveau)	90,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo
kleine winkelunits	buurtcentrum	36,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo

Tabel 2.1: Gehanteerde CROW verkeersgeneratiekencijfers plansituatie

De referentiesituatie is bepaald aan de hand van CROW verkeersgeneratiekencijfers en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng, zie tabel 2.2.

onderdeel	functiebenaming conform CROW	kencijfer	eenheid
Hoogvliet supermarkt	fullservice supermarkt (laag- en middellaag prijsniveau)	90,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo
slijterij	buurt- en dorpscentrum	36,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo
cafetaria	café/bar/cafetaria	12,0	motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats
chinees restaurant	restaurant	12,0	motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats
bloemist	buurt- en dorpscentrum	36,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo
kapper	buurt- en dorpscentrum	52,5	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo
afhaalrestaurant	café/bar/cafetaria	12,0	motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats

Tabel 2.2: Gehanteerde verkeersgeneratie-kencijfers referentiesituatie

2.2 Referentiesituatie

In tabel 2.3 is de berekende verkeersgeneratie (som van de aankomende en vertrekkende ritten) van de functies in de huidige situatie weergegeven.

⁴ Consumentenbond, Prijspeiling supermarkten Overzicht van de prijsniveaus van Jumbo, Hoogvliet en Plus supermarkten, 2020

onderdeel	omvang in m² bvo	kengetal	eenheid	verkeersgeneratie per werkdag (motorvoertuigen per etmaal)
Hoogvliet supermarkt	936	90,8	per 100 m² bvo	850
slijterij	66	36,8	per 100 m² bvo	24
cafetaria	64	12,0	per parkeerplaats	46
chinees restaurant	68	12,0	per parkeerplaats	49
bloemist	22	36,8	per 100 m² bvo	24
kapper	22	52,5	per 100 m² bvo	36
afhaalrestaurant	22	12,0	per parkeerplaats	16
totaal				1.045

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie referentiesituatie

Uit tabel 2.3 blijkt dat de functies in de huidige situatie een verkeersgeneratie hebben van 1.044 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

2.3 Plansituatie

In tabel 2.4 is de berekende verkeersgeneratie van de plansituatie weergegeven. De verkeersgeneratie betreft het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Onderdeel	omvang in m² bvo	kengetal	eenheid	verkeersgeneratie per werkdag (motorvoertuigbewegingen per etmaal)
Hoogvliet supermarkt	1.265	90,8	per 100 m² bvo	1.149
kleine winkelunits	300	36,8	per 100 m² bvo	110
totaal				1.259

Tabel 2.4: Verkeersgeneratie plansituatie

Uit tabel 2.4 blijkt dat de ontwikkeling een verkeersgeneratie heeft van 1.259 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag. De aantallen betreffen een optelling van aankomend en vertrekkend verkeer.

De plantoename is: $1.259 - 1.045 = 214$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

3

Verkeersafwikkeling

3.1 Aanpak

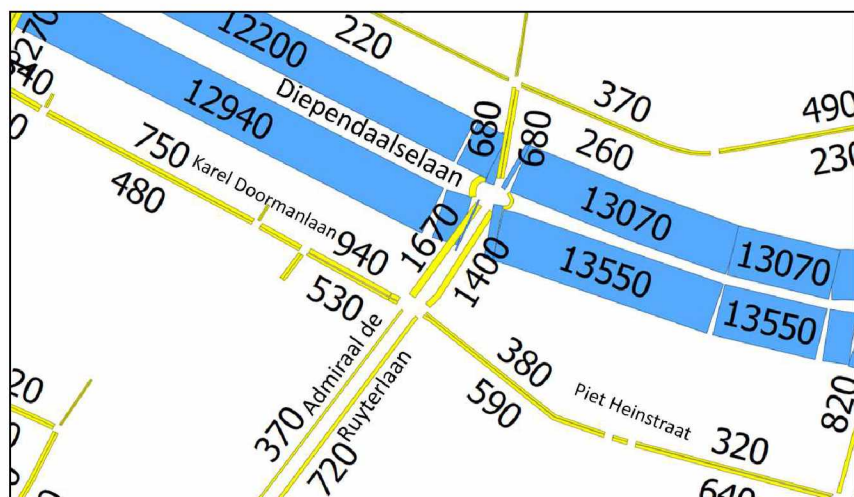
Met behulp van de Wegenscan is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau beoordeeld. De Wegenscan is een door Goudappel Coffeng ontwikkelde tool, waarmee op basis van verschillende wegkenmerken een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform de (landelijke CROW) uitgangspunten van het Duurzaam Veilig mobiliteitsbeleid.

De projectlocatie wordt ontsloten door de Admiraal de Ruyterlaan. Binnen deze studie is gecontroleerd of de toekomstige verkeersintensiteit (de plantoename, zie hoofdstuk 2) op het omliggende wegennet de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op deze type wegen overschrijdt.

3.2 Verkeersintensiteiten

3.2.1 Referentiesituatie

De gemeente Hilversum heeft verkeersintensiteiten uit het vigerende verkeersmodel geleverd. In figuur 3.1 zijn de verwachte verkeersintensiteiten voor de referentiesituatie 2030 weergegeven in de omgeving van de Admiraal de Ruyterlaan. In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten in de omgeving van de planlocatie samengevat.



Figuur 3.1: Verkeersintensiteiten (werkdag, etmaal, 2030, bron: verkeersmodel Hilversum, straatnamen toegevoegd)

	Richting 1	Richting 2	Doorsnede (1+2)
Admiraal de Ruyterlaan tussen Diependaalselaan en Piet Heinstraat	1.670	1.400	3.070
Admiraal de Ruyterlaan tussen Piet Heinstraat en Kortenaerlaan	370	720	1.090
Karel Doormanlaan ten westen van de Admiraal de Ruyterlaan	940	530	1.470
Piet Heinstraat ten oosten van de Admiraal de Ruyterlaan	380	590	970

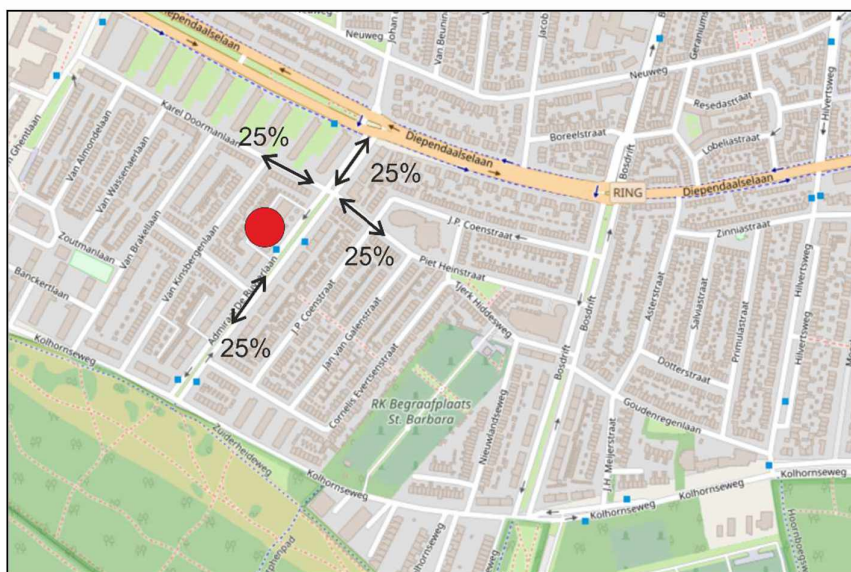
Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten (werkdag, etmaal, 2030, bron: verkeersmodel Hilversum)

3.2.2 Plansituatie

De toekomstige supermarkt is via verschillende routes te bereiken:

- Admiraal de Ruyterlaan (ten noorden van de projectlocatie);
- Admiraal de Ruyterlaan (ten zuiden van de projectlocatie);
- Karel Doormanlaan;
- Piet Heinstraat.

De routes zijn weergegeven in figuur 3.2. Vanwege het lokale karakter van de supermarkt is het uitgangspunt dat het extra verkeer van/naar de supermarkt (214 motorvoertuigen per etmaal, zie hoofdstuk 2) zich evenredig verdeelt over de verschillende wegen.



Figuur 3.2: Routes naar supermarkt- en winkelconcentratie plansituatie (ondergrond: Google)

In tabel 3.2 zijn de verkeersintensiteiten in de omgeving van de planlocatie voor de plansituatie samengevat.

	referentie (doorsnede)	plantoename	plan (doorsnede)
Admiraal de Ruyterlaan tussen Diependaalselaan en Piet Heinstraat	3.070	54	3.124
Admiraal de Ruyterlaan tussen Piet Heinstraat en Kortenaerlaan	1.090	54	1.144
Karel Doormanlaan ten westen van de Admiraal de Ruyterlaan	1.470	54	1.524
Piet Heinstraat ten oosten van de Admiraal de Ruyterlaan	970	54	1.024

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten (werkdag, etmaal, 2030, bron: verkeersmodel Hilversum)

3.3 Wegenscan

In tabel 3.3 is per wegvak het resultaat van de Wegenscan afgezet tegen de toekomstige verkeersintensiteiten. De toekomstige verkeersintensiteiten betreffen een optelling van de verkeersintensiteiten van de referentiesituatie en de verkeersgeneratie van de planontwikkeling (het planeffect). Alle waarden zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Daarnaast is het maatgevend criterium getoond: het criterium dat bepalend is voor het maximaal wenselijke aantal motorvoertuigen conform de Wegenscan. In bijlage 1 is de input en output van de Wegenscan opgenomen.

wegvak	intensiteit 2030 (referentie)	plantoename	intensiteit 2030 (plan)	maximaal wenselijk conform Wegenscan	maatgevend criterium
Admiraal de Ruyterlaan tussen Diependaalselaan en Piet Heinstraat	3.070	54	3.124	4.000 per rijrichting	sociale interactie
Admiraal de Ruyterlaan tussen Piet Heinstraat en Kortenaerlaan	1.090	54	1.144	4.000 per rijrichting	sociale interactie
Karel Doormanlaan ten westen van de Admiraal de Ruyterlaan	1.470	54	1.524	2.400 (doorsnede)	breedte van de weg
Piet Heinstraat ten oosten van de Admiraal de Ruyterlaan	970	54	1.024	2.400 (doorsnede)	breedte van de weg

Tabel 3.3: Resultaat Wegenscan afgezet tegen verkeersintensiteiten plansituatie

Uit tabel 3.3 blijkt dat op alle wegvakken de toekomstige verkeersintensiteit onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten conform de landelijke ontwerprichtlijnen blijft. Er is daarmee sprake van een verkeersveilige verkeersdruk.

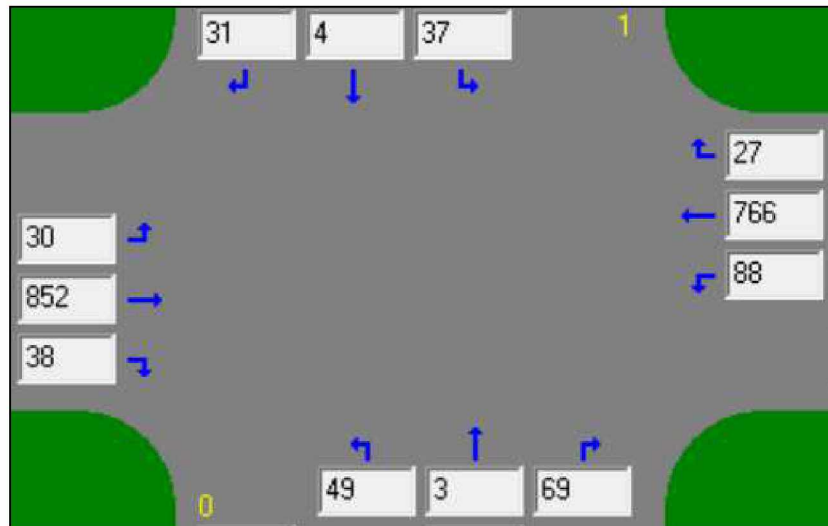
4

Doorstroming

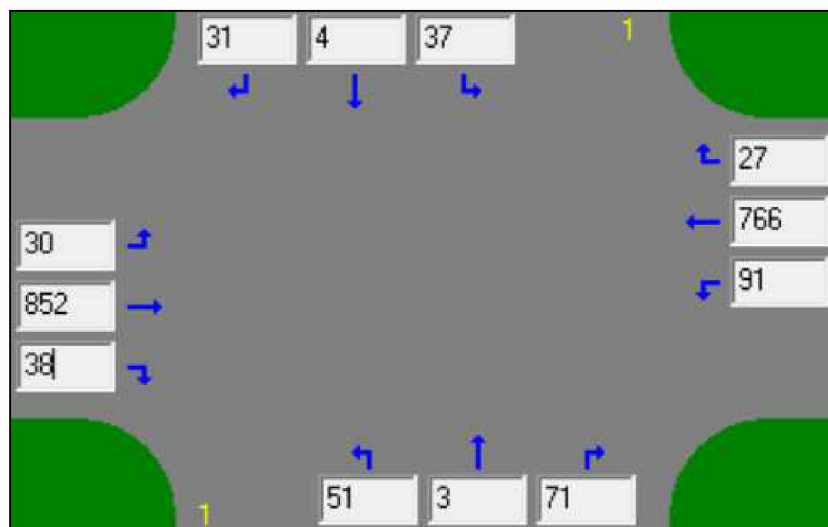
In dit hoofdstuk wordt onderzocht of het kruispunt Admiraal de Ruijterlaan – Diependaalselaan het extra verkeer op een adequate wijze kan verwerken. Dit kruispunt is een vormgegeven als een ‘Largas (langzaam reizen gaat sneller)’ kruispunt. Met behulp van het ‘Simulatieprogramma Langzaam rijden gaat sneller’ van CROW zijn zowel de referentie- als plansituatie gesimuleerd.

Uit hoofdstuk 3 bleek dat er sprake was van 54 motorvoertuigbewegingen extra per werkdagemaal (doorsnede) via de Admiraal de Ruijterlaan. Dit zijn 27 aankomende en 27 vertrekkende motorvoertuigen. Voor het drukste avondspitsuur is 12% van de etmaalperiode aangehouden. Tijdens het avondspitsuur zijn dit circa 4 aankomende en 4 vertrekkende motorvoertuigen.

In figuur 4.1 zijn de kruispuntstromen uit het verkeersmodel weergegeven (referentiesituatie 2030). In figuur 4.2 zijn de kruispuntstromen voor de plansituatie 2030 weergegeven.



Figuur 4.1: Kruispuntstromen Admiraal de Ruijterlaan - Diependaalselaan (bron: verkeersmodel Hilversum, referentiesituatie 2030, avondspitsuur)



Figuur 4.2: Kruispuntstromen Admiraal de Ruijterlaan - Diependaalselaan (bron: verkeersmodel Hilversum, plansituatie 2030, avondspitsuur)

In tabel 4.1 zijn de simulatieresultaten voor de referentie- en plansituatie weergegeven. De verschillen tussen referentie- en plansituatie zijn minimaal. De gemiddelde wachttijd ligt rond de 15 seconden. Er is daarmee sprake van een kleine wachttijd (zie tabel 4.2). In beide situaties is er sprake van een acceptabele doorstroming op het kruispunt.

	referentiesituatie	plansituatie
Aantal lang wachtende automobilisten (> 30 sec)	2	2
Grootste gemiddelde vertraging voor auto's (sec)	13,5	15,1
Gemiddelde snelheid Diependaalselaan (west - oost) - (km/h)	47,1	47,0
Gemiddelde snelheid Diependaalselaan (oost - west) - (km/h)	46,8	46,8

Tabel 4.1: Uitvoer simulatieprogramma referentie- en plansituatie

	kwalificatie	gemiddelde wachttijd
A	geen wachttijd	0 sec
B	bijna geen wachttijd	< 15 sec
C	kleine wachttijd	15 sec
D	matige wachttijd	20 sec
E	lange wachttijd	> 20 sec
F	erg lange wachttijd	-
G	overbelasting	-

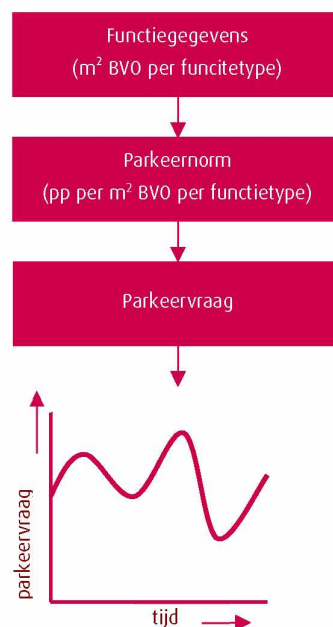
Tabel 4.2: Kwalificatie wachttijd

5

Parkeren

5.1 Aanpak

Voor de transformatie aan de Admiraal de Ruyterlaan te Hilversum is de parkeerbehoefteberekening opgesteld aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering⁵. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie eenheid, bijvoorbeeld per woning). Niet iedere functie genereert echter op ieder moment in de week een even grote parkeervraag. Bewoners kennen bijvoorbeeld op andere momenten een parkeerpiek dan bezoekers. Door toepassing van aanwezigheidspercentages (conform CROW-publicatie 381) wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden.



Figuur 5.1: Berekening parkeervraag

In figuur 5.1 is de berekening van de parkeervraag schematisch weergegeven. Wanneer de berekende parkeervraag wordt afgezet tegen de geplande parkeercapaciteit ontstaat de parkeerbalans.

⁵ Parkeernormen Hilversum 2017

5.2 Uitgangspunten

5.2.1 Parkeernormen

Voor de parkeervraagberekening worden de parkeernormen afkomstig uit de 'Parkeernormen Hilversum 2017' gehanteerd. De ontwikkellocatie is gelegen in de 'rest van de bebouwde kom'. Per stadsgebied heeft de gemeente Hilversum specifieke parkeernormen geformuleerd waarmee gebiedsgericht de parkeervraag bepaald kan worden.

5.2.2 Huidige bebouwing

Door de uitbreiding van de supermarkt en de transformatie van de overige functies is het mogelijk te salderen. De parkeervraag van de huidige functies mag afgetrokken worden van de parkeervraag van de toekomstige functies. Om de parkeervraag van de huidige functies te bepalen is eerst inzicht verkregen in de hier gevestigde functies. Deze gegevens zijn weergegeven in tabel 5.1.

huidige functie		omvang	norm	eenheid
Hoogvliet supermarkt	fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	936	5,4	per 100 m ² bvo
slijterij	buurt- en dorpscentrum	66	3,7	per 100 m ² bvo
cafetaria	café/bar/cafetaria	64	6	per 100 m ² bvo
chinees restaurant	café/bar/cafetaria	68	6	per 100 m ² bvo
bloemist	buurt- en dorpscentrum	22	3,7	per 100 m ² bvo
kapper	buurt- en dorpscentrum	22	3,7	per 100 m ² bvo
afhaalrestaurant	café/bar/cafetaria	22	6	per 100 m ² bvo

Tabel 5.1: Functies in de huidige situatie met bijbehorende parkeernormen

5.2.3 Functieprogramma

Op basis van de ontvangen gegevens is het functieprogramma van de ontwikkeling bepaald. De verschillende functies met bijbehorende parkeernorm zijn weergegeven in tabel 5.2.

huidige functie		omvang	norm	eenheid
Hoogvliet supermarkt	fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	1.265	5,4	per 100 m ² bvo
kleine winkelunits	buurt- en dorpscentrum	300	3,7	per 100 m ² bvo

Tabel 5.2: Functieprogramma ontwikkeling met bijbehorende parkeernormen

5.3 Parkeerbehoefte per moment

Om de precieze parkeerbehoefte voor de ontwikkeling aan de Admiraal de Ruyterlaan te bepalen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Aan de hand van deze

percentages kan het benodigde aantal parkeerplaatsen worden bepaald en wordt duidelijk wat qua parkeren de piekmomenten in de week zijn voor de verschillende functies (zie tabel 5.3).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
supermarkt*	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
detailhandel*	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
café/bar/ cafetaria**	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
restaurant**	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%

* Bron: Parkeernota Hilversum 2017.

** Bron: ervaringscijfers Goudappel Coffeng.

Tabel 5.3: Aanwezigheidspercentages

De parkeerbehoefte per moment van de week is gepresenteerd in tabel 5.4.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidig									
Hoogvliet	51	15	30	20	40	0	51	20	0
supermarkt									
slijterij	2	1	1	0	2	0	2	0	0
cafetaria	4	1	2	3	3	0	3	4	2
chinees restaurant	4	1	2	4	4	0	3	4	2
bloemist	1	0	0	0	1	0	1	0	0
kapper	1	0	0	0	1	0	1	0	0
afhaalrestaurant	1	0	1	1	1	0	1	1	1
totaal huidig	64	19	36	29	52	0	61	29	4
plan									
Hoogvliet	68	20	41	27	55	0	68	27	0
supermarkt									
kleine winkelunits	11	3	7	1	8	0	11	0	0
totaal plan	79	24	48	28	63	0	79	27	0
totaal saldo	16	5	11	0	11	0	18	-2	-4

Tabel 5.4: Parkeerbehoefte in de huidige situatie en plansituatie

Uit tabel 5.4 blijkt dat de parkeervraag (normatieve parkeerbehoefte) in de huidige situatie op de maatgevende momenten 52 parkeerplaatsen (koopavond) en 61 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag) is. In de toekomstige situatie neemt de parkeervraag

(normatieve parkeerbehoefte) op deze maatgevende momenten toe naar 63 parkeerplaatsen (koopavond) en 79 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag).

5.4 Parkeeraanbod

In de huidige situatie zijn 16 schuine parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar. De opdrachtgever heeft aangegeven dat indien de bushalte en de milieucontainers worden verplaatst, het aantal parkeerplaatsen mogelijk met 5 uitgebreid kan worden.

5.5 Resultaat: parkeerbalans

In tabel 5.5 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgezet tegen het parkeeraanbod; zowel voor de huidige situatie als de plansituatie.

	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte totaal huidig	64	19	36	29	52	0	61	29	4
parkeeraanbod huidig	16	16	16	16	16	16	16	16	16
saldo huidig	-48	-3	-20	-13	-36	16	-45	-13	12
parkeerbehoefte totaal plan	79	24	48	28	63	0	79	27	0
parkeeraanbod plan	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)	16 (+5)
saldo plan	-63 (-58)	-8 (-3)	-32 (-27)	-12 (-7)	-47 (-42)	16 (21)	-63 (-58)	-11 (-6)	16 (21)

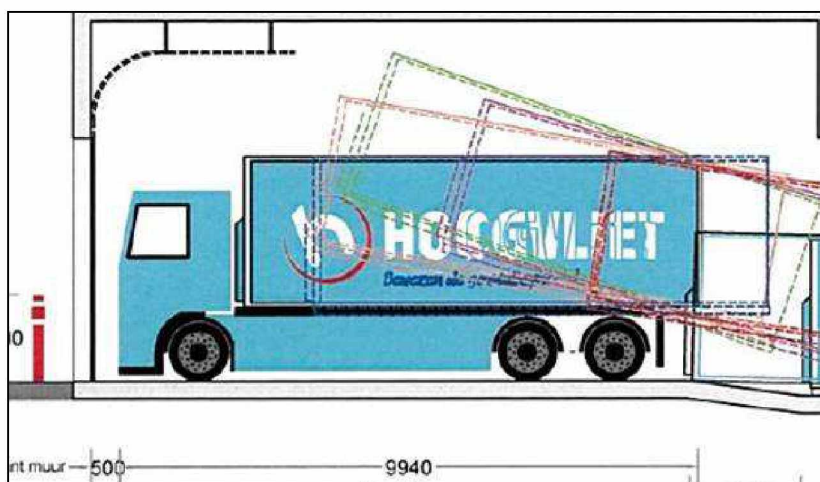
Tabel 5.5: Parkeerbalans

Uit tabel 5.5 blijkt dat op de nacht en zondagmiddag na, op ieder moment een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als de plansituatie. Hiervan is zowel sprake bij een parkeeraanbod van 16 parkeerplaatsen als bij 21 parkeerplaatsen. Op de maatgevende momenten ontstaat een tekort van 47 (of 42) parkeerplaatsen (koopavond) en van 63 (of 58) parkeerplaatsen (zaterdagmiddag). Op de maatgevende momenten neemt de parkeervraag toe, terwijl het aanbod gelijk blijft of beperkt toeneemt.

6

Expeditie

Hoogvliet gaat een inpancige expeditie bouwen. Hoogvliet werkt met containers, waarbij een volle container wordt afgeladen en een lege container wordt opgeladen. Dit proces duurt circa 10 minuten. In de huidige situatie vindt bevoorrading op de traditionele wijze plaats, waarbij rolcontainers uit de vrachtauto worden gehaald, en lege rolcontainers worden teruggeplaatst. Bevoorrading op deze wijze duurt aanzienlijk langer (30-45 minuten) per vrachtauto. Zowel in de huidige situatie als na de uitbreiding is sprake van gemiddeld drie vrachtwagens per dag. De vrachtwagen is circa 10 meter lang (zie figuur 6.1). Dit is een kortere lengte dan vrachtwagens van andere supermarktketens.



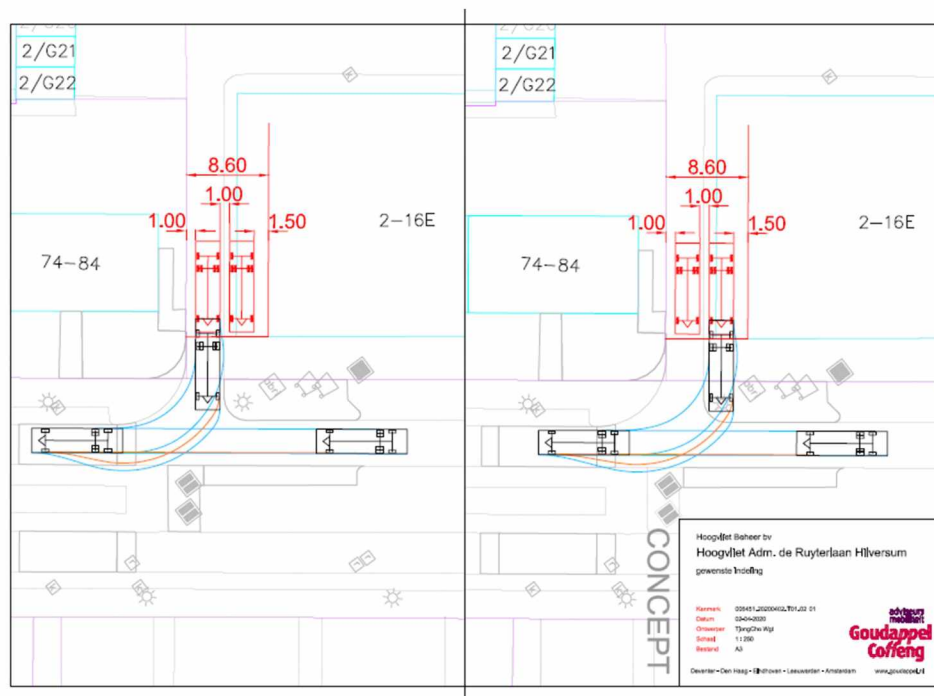
Figuur 6.1: Expeditievoertuig Hoogvliet

Door de expeditie op deze wijze te organiseren, wordt één van de twee wegen naar het terrein achter het winkelcentrum afgesloten. In de huidige situatie is sprake van een eenrichtingscircuit. Dat betekent dat alle verkeer van en naar de (nieuwe) entree van het gebouw via de resterende toegangsweg dient te geschieden. Het afsluiten van één van de twee toegangswegen naar het terrein heeft consequenties voor de toegankelijkheid

en de verkeerscirculatie op het terrein. Zo is, gelet op de breedte van de weg (3 à 4 meter), de weg zonder voorzieningen niet geschikt voor tweerichtingsverkeer.

Een ander aandachtspunt is de hoogte van het bestaande pand; het bevoorradende verkeer van Hoogvliet zullen hier onderdoor moeten rijden. Onderzocht moet worden of het deel van de laad- en losruimte dat zich onder het pand bevindt, toereikend is voor het bevoorradend verkeer.

Met behulp van rijcurvesimulaties is beoordeeld of het expeditievoertuig van de Hoogvliet veilig de beoogde expeditieruimte kan bereiken. Het voorlopig schetsontwerp⁶ is gehanteerd als uitgangspunt. De aankomst manoeuvre is gevisualiseerd in figuur 6.2.



Figuur 6.2: Rijcurvesimulatie van de aankomstmanoeuvre expeditievoertuig

In de rijcurvesimulatie heeft het expeditievoertuig 1 meter vrije ruimte rondom de manoeuvre om eventuele stuurfouten op te vangen. Naast de vrije ruimte rondom het voertuig bij manoeuvreren is de ruimte bij opstellen van belang. De afzetbakken hebben geen deuren die naar de zijanten open zwaaien; daarvoor is geen extra ruimte nodig. Het voertuig die in figuur 6.2 links staat, kan op 0,75 tot 1,0 meter vanaf de wand staan. Aan de chauffeurszijde van het voertuig is meer ruimte nodig: om veilig uit de cabine te kunnen klimmen moet de chauffeur zijn deur goed kunnen openen, daarom is daar minimaal 1,25 meter, bij voorkeur 1,5 meter, nodig. Voor het voertuig die op de tekening

⁶ 200214 Chatham uitbreiding.

op de linker plaats staat is dit niet nodig; de cabine staat verder naar voren dan een afzetbak die al op de rechter plaats staat.

Op het moment de het expeditievoertuig de manoeuvre maakt, zal de voorkant over de groenstrook aan de linkerkant van de Admiraal de Ruyterlaan vegen. De wielen blijven op de weg en de chauffeur heeft zicht op de groenstrook. De manoeuvre kan dus veilig gemaakt worden.

Conclusies

Hoogvliet Beheer B.V. onderzoekt de uitbreidingsmogelijkheden van de supermarkt aan de Admiraal de Ruyterlaan te Hilversum. In voorliggende rapportage is onderzocht wat de transformatie betekent voor de verkeers- en parkeersituatie in de omgeving van de supermarkt. Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Als gevolg van de ontwikkeling neemt het aantal motorvoertuigbewegingen toe met 214 per etmaal. In de toekomstige situatie bedraagt het aantal motorvoertuigbewegingen 1.259 per etmaal.
- Het extra verkeer kan op een verkeersveilige wijze verwerkt worden.
- Het extra verkeer kan op een acceptabele wijze verwerkt worden op het kruispunt Diependaalselaan – Admiraal de Ruijterlaan.
- De parkeervraag in de huidige situatie bedraagt op de maatgevende momenten 52 parkeerplaatsen (koopavond) en 61 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag). In de toekomstige situatie neemt de parkeervraag op deze maatgevende momenten toe naar 63 parkeerplaatsen (koopavond) en 79 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag). Zonder aanpassing van het huidige parkeeraanbod ontstaat een tekort van 47 parkeerplaatsen op de koopavond en een tekort van 63 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag.
- De expeditie kan in de toekomstige situatie veilig plaatsenvinden. Bij het maken van de manoeuvre naar de expeditieruimte zal de voorkant over de groenstrook aan de linkerkant van de Admiraal de Ruyterlaan vegen. De wielen blijven op de weg en de chauffeur heeft zicht op de groenstrook. De manoeuvre kan dus veilig gemaakt worden.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Mobiliteitsonderzoek Hoogvliet Hilversum

Opdrachtgever
Titel rapport

Hoogvliet Beheer B.V.
Mobiliteitsonderzoek Hoogvliet Hilversum

Kenmerk
Datum publicatie

013901.20230331.R1.06
26 september 2023

Projectleider Goudappel

5.1.2,e

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 26-9-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Leeswijzer	1
2. Verkeersgeneratie	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Referentiesituatie	3
2.3 Plansituatie	3
3. Verkeersafwikkeling	5
3.1 Aanpak	5
3.2 Verkeersintensiteiten	5
3.2.1 Referentiesituatie	5
3.2.2 Plansituatie	7
3.3 Wegenscan	8
3.4 Expeditie	10
4. Doorstroming	11
5. Parkeren	13
5.1 Aanpak	13
5.2 Uitgangspunten	13
5.2.1 Parkeernormen	13
5.2.2 Huidige bebouwing	14
5.2.3 Functieprogramma	14
5.3 Parkeerbehoefte per moment	14
5.4 Parkeeraanbod	15
6. Conclusie	19
Bijlage 1 Input & output wegenscan	20

Bijlage 2 Aanwezigheid Vakgarage Stam op zaterdag	25
Bijlage 3 Aanwezigheid Hoogvliet Admiraal De Ruijterlaan	26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Hoogvliet Beheer BV is voornemens de bestaande Hoogvliet supermarkt aan de Admiraal de Ruijterlaan ('winkelstrip Chatham') te verplaatsen naar de bestaande locatie van de Vakgarage Stam aan de Bosdrift 140a in Hilversum.

De huidige en toekomstige situatie is weergegeven in tabel 1.1.

	omvang (bvo)
huidige situatie:	
showroom & kantoren	1.074,16 m ²
werkplaats	1.126,26 m ²
kelder (opslag)	800 m ²
toekomstige situatie:	
Hoogvliet supermarkt exclusief inpandige laad- en losstraat	1.465 m ²
kleine winkelunits	290 m ²
kelder	bestemd voor parkeren

Tabel 1.1: Huidige en toekomstige situatie

De beoogde verplaatsing heeft verkeers- en parkeereffecten. Het is wenselijk te onderzoeken wat de herontwikkeling betekent voor de verkeers- en parkeersituatie in de omgeving van de toekomstige supermarkt.

Hoogvliet Beheer BV heeft Goudappel BV opdracht gegeven dit te onderzoeken.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de verkeersgeneratie van zowel de referentiesituatie (Vakgarage Stam) als plansituatie (Hoogvliet supermarkt met kleine winkelunits) in beeld gebracht. Met andere woorden: het planeffect van de verkeersgeneratie is in beeld gebracht. Vervolgens is in hoofdstuk 3 bekeken of de omliggende wegen adequaat zijn vormgegeven om het planeffect op een verkeersveilige wijze te kunnen verwerken. In hoofdstuk 4 is onderzocht wat het effect is van plantoename van de verkeersgeneratie op de doorstroming op het kruispunt Diependaalselaan – Bosdrift. In hoofdstuk 5 is de parkeerbehoefte geanalyseerd. Het rapport eindigt met conclusies in hoofdstuk 6.

2. Verkeersgeneratie

2.1 Aanpak

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer per dag. De hoeveelheid verkeer is onder andere afhankelijk van het functioneren van de functie en de omgeving. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie (optelling van aankomend en vertrekkend verkeer) van de ontwikkeling bepaald op basis van CROW verkeersgeneratiecijfers.

Met behulp van CROW publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren') is de verkeersgeneratie voor de plansituatie bepaald. Hierbij is ervan uitgegaan dat elke functie als solitair wordt gezien en derhalve 'eigen' verkeersbewegingen genereert. De verkeersgeneratie is bepaald voor de volgende momenten:

- een gemiddeld weekdagetmaal;
- een gemiddeld werkdagetmaal;
- de maatgevende ochtend- en avondspits.

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging van de ontwikkeling ten opzichte van het centrum. De gemeente Hilversum is 'zeer sterk stedelijk' (bron: CBS) en de ontwikkellocatie is gelegen in de 'rest van de bebouwde kom'. De CROW-kencijfers zijn weergegeven in een bandbreedte. Binnen dit onderzoek is gerekend met het maximale kencijfer voor de supermarkt en de winkels¹.

In tabel 2.1 zijn de gehanteerde kencijfers weergegeven. Qua functiebenaming is de Hoogvliet te typeren als een fullservice supermarkt.

onderdeel	functiebenaming conform CROW	kencijfer	eenheid
Hoogvliet supermarkt	fullservice supermarkt	111,6	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo per etmaal
kleine winkelunits	buurtwinkelcentrum	68,1	motorvoertuigbewegingen per 100 m ² bvo per etmaal

Tabel 2.1: Gehanteerde CROW verkeersgeneratie-kencijfers plansituatie

De referentiesituatie van Vakgarage Stam is bepaald aan de hand van CROW verkeersgeneratiekencijfers (zie tabel 2.2). De werkdag wordt bepaald door de weekdagcijfers te vermenigvuldigen met 1,33 (conform CROW publicatie 317).

¹ Het gemiddelde autobezit per huishouden bedraagt bij een zeer sterk stedelijk gebied landelijk gezien 0,8. Het gemiddelde autobezit per huishouden in de gemeente Hilversum bedraagt 1,0. Het autobezit in Hilversum is dus hoger dan vergelijkbare gemeenten met dezelfde stedelijkheidsgraad (zeer sterk stedelijk). Om die reden wordt in deze studie uitgegaan van het maximale CROW verkeersgeneratiekencijfer voor de supermarkt.

onderdeel	functiebenaming conform CROW	kencijfer	eenheid
showroom/kantoor	commerciële ruimte/kantoor	8,8	per 100 m ² bvo
werkplaats	arbeidsintensief / bezoekersextensief	9,2	per 100 m ² bvo
opslag	arbeidsextensief / bezoekersextensief	4,9	per 100 m ² bvo

Tabel 2.2: Gehanteerde CROW verkeersgeneratie-kencijfers referentiesituatie (weekdag)

2.2 Referentiesituatie

In tabel 2.3 is de berekende verkeersgeneratie (som van aankomende en vertrekkende ritten) van de Vakgarage Stam weergegeven.

onderdeel	omvang	kengetal	eenheid	verkeersgeneratie per etmaal)
showroom	1.074,16 m ²	8,8	per 100 m ² bvo	94,5
werkplaats	1.126,26 m ²	9,2	per 100 m ² bvo	103,6
opslag	800 m ²	4,9	per 100 m ² bvo	39,2
totaal weekdag				237,3
totaal werkdag (weekdag x 1,33)				316

Tabel 2.3: Verkeersgeneratie referentiesituatie (werkdag)

Uit tabel 2.3 blijkt dat de bestaande Vakgarage Stam een verkeersgeneratie heeft van 316 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

2.3 Plansituatie

In tabel 2.4 is de berekende verkeersgeneratie van de plansituatie weergegeven. De waarden zijn weergegeven in motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

onderdeel	omvang	kengetal	eenheid	verkeersgeneratie per werkdag (motorvoertuigbewegingen per etmaal)
Hoogvliet supermarkt	1.465 m ²	112,7	per 100 m ² bvo	1.651
Kleine winkelunits	290 m ²	68,1	per 100 m ² bvo	198
totaal				1.849

Tabel 2.4: Verkeersgeneratie plansituatie

Uit tabel 2.4 blijkt dat de ontwikkeling een verkeersgeneratie heeft van 1.849 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag². Deze aantallen betreffen een optelling van aankomend en vertrekkend verkeer.

De plantoename op de locatie Vakgarage Stam is: $1.849 - 316 = 1.533$ motorvoertuigbewegingen per etmaal. Gemiddeld gaat het om 128 motorvoertuigbewegingen per uur, bestaande uit 64 aankomsten en 64 vertrekken.

Opgemerkt wordt dat de bestaande Hoogvliet aan de Admiraal De Ruijterlaan (met een omvang van 936 m² bvo) zal sluiten. Dit betekent dat de verkeerstoename in de praktijk in de omgeving lager zal zijn dan de toegenomen verkeersgeneratie van 1.533 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De verkeersgeneratie is: $936 \text{ m}^2 \text{ bvo} / 100 \times 112,7 = 1.055$ motorvoertuigbewegingen per etmaal. Gemiddeld gaat het om 88 motorvoertuigbewegingen per uur, bestaande uit 44 aankomsten en 44 vertrekken.

Er is toch gerekend met de toename van 1.533 motorvoertuigbewegingen per etmaal als 'worst case' situatie, omdat niet duidelijk is welke functie zich op de huidige locatie van Hoogvliet gaat vestigen. Op de huidige locatie zal zich in ieder geval geen supermarkt vestigen bij de verhuizing van Hoogvliet, hetgeen het aantal motorvoertuigbewegingen aan de Admiraal de Ruijterlaan hoogstwaarschijnlijk zal doen verminderen.

² Dit is een rekenaantal en om die reden niet afgerond.

3. Verkeersafwikkeling

3.1 Aanpak

Met behulp van de Wegenscan is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau beoordeeld. De Wegenscan is een door Goudappel ontwikkelde tool, waarmee op basis van verschillende wegkenmerken een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform de (landelijke CROW) uitgangspunten van het Duurzaam Veilig mobiliteitsbeleid.

De projectlocatie wordt ontsloten door de Bosdrift, Piet Heinstraat, Nieuwlandseweg en Tjerk Hiddesweg. Binnen deze studie is gecontroleerd of de toekomstige verkeersintensiteit (de plantoename, zie hoofdstuk 2) op het omliggende wegennet de maximaal wenselijke verkeersintensiteit op deze type wegen overschrijdt.

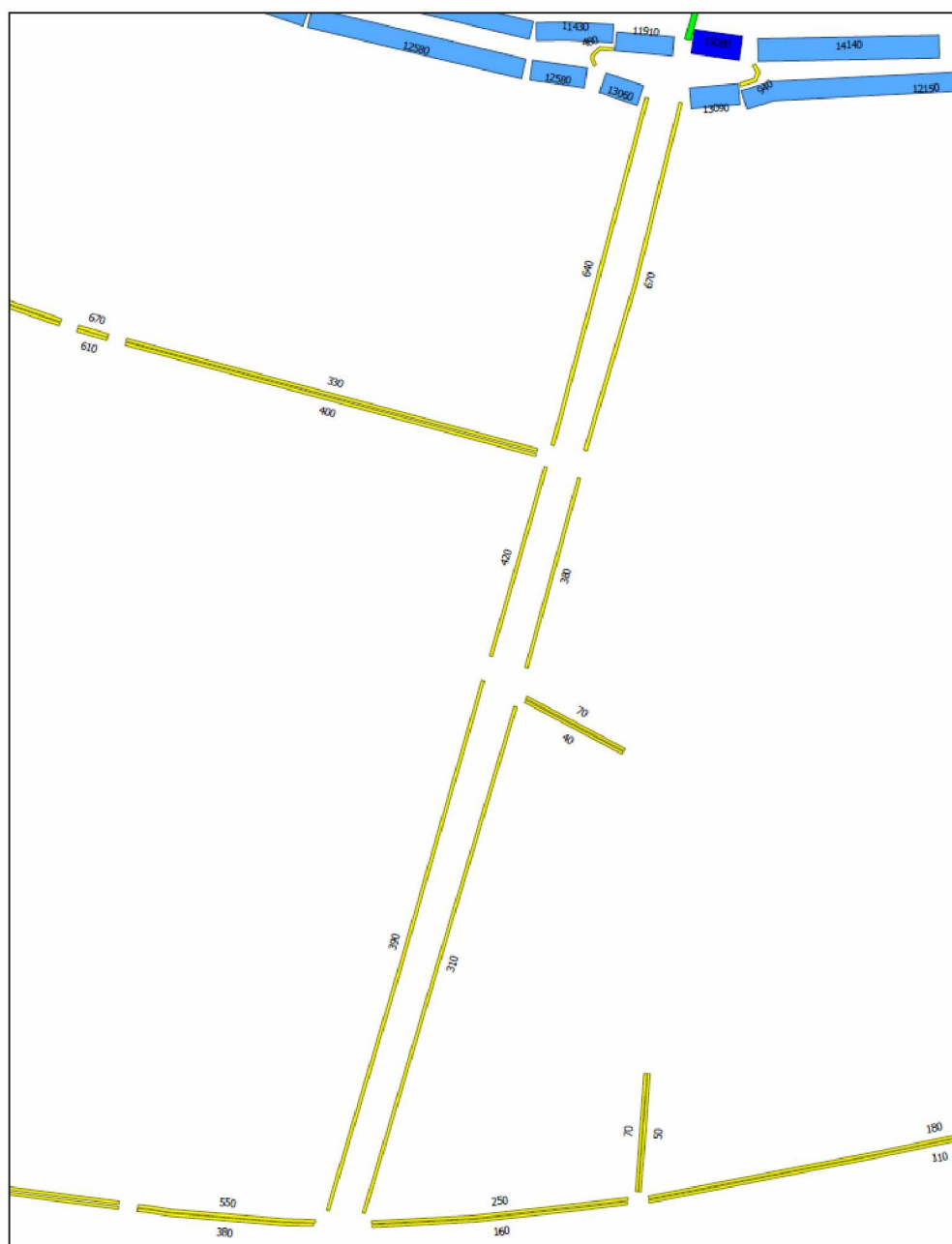
De volgende wegvakken zijn binnen deze studie beoordeeld:

- Bosdrift;
- Piet Heinstraat;
- Tjerk Hiddesweg / Nieuwlandseweg;
- Goudenregenlaan.

3.2 Verkeersintensiteiten

3.2.1 Referentiesituatie

De gemeente Hilversum heeft verkeersintensiteiten uit het vigerende verkeersmodel geleverd. In figuur 3.1 zijn de verwachte verkeersintensiteiten voor de referentiesituatie voor het jaar 2040 (exclusief de ontwikkeling) weergegeven in de omgeving van de Bosdrift. In tabel 3.1 zijn de verkeersintensiteiten in de omgeving van de planlocatie samengevat.



Figuur 3.1: Verkeersintensiteiten referentiesituatie (werkdag, etmaal, 2040, bron: verkeersmodel Hilversum)³

³ De Nieuwlandseweg en de Tjerk Hiddesweg staat niet in figuur 3.1, aangezien zij geen onderdeel uitmaken van het verkeersmodel van de gemeente Hilversum. In het rapport zijn hier wel aannames voor gedaan.

	richting 1	richting 2	doorsnede (1+2)
Bosdrift tussen Diependaalselaan en Piet Heinstraat	640	670	1.310
Bosdrift tussen Piet Heinstraat en Goudenregenlaan	420	380	800
Bosdrift tussen Goudenregenlaan en Kolhornseweg	390	310	700
Piet Heinstraat nabij Bosdrift	330	400	730
Nieuwlandseweg nabij Bosdrift ⁴	330	400	730
Goudenregenlaan	70	40	110

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten referentiesituatie (werkdag, etmaal, 2040, bron: verkeersmodel Hilversum)

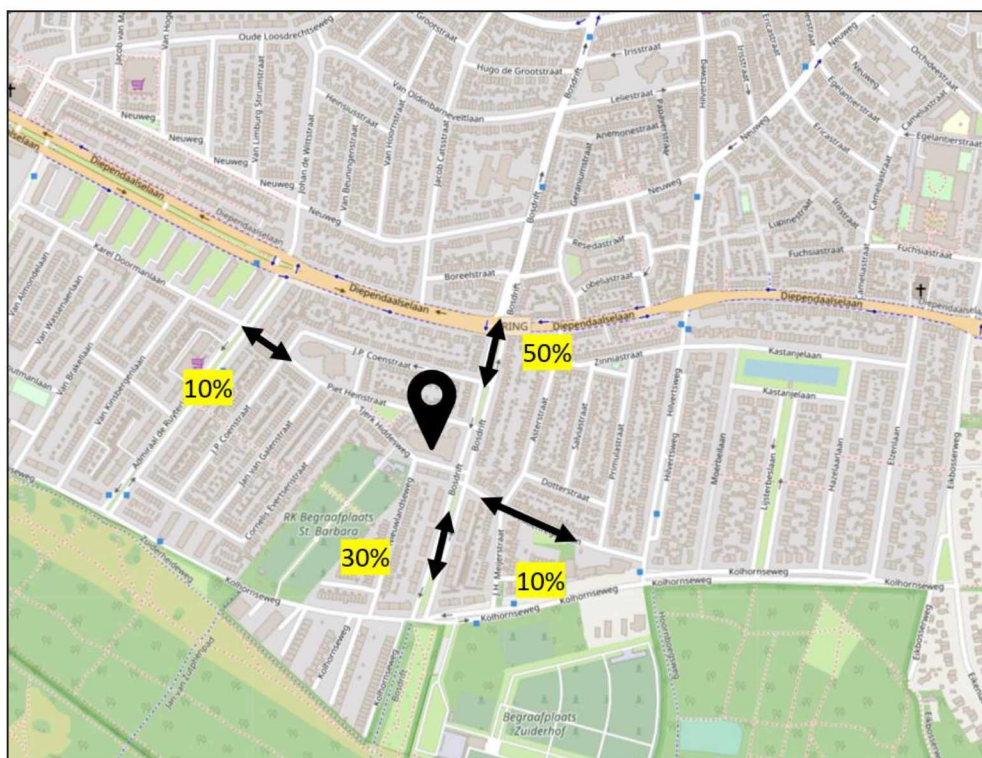
3.2.2 Plansituatie

De toekomstige ontwikkeling is via verschillende routes te bereiken:

- Piet Heinstraat;
- Tjerk Hiddesweg / Nieuwlandseweg;
- Bosdrift (ten noorden van de Piet Heinstraat);
- Bosdrift (ten zuiden van de Piet Heinstraat);
- Goudenregenlaan.

De routes zijn weergegeven in figuur 3.2. Vanwege het lokale karakter van de supermarkt is het uitgangspunt dat de helft van het verkeer via de Bosdrift (noordzijde) rijdt en de rest van het verkeer zich verdeelt over de overige wegen in de omgeving.

⁴ Deze weg is niet opgenomen in het verkeersmodel. De Piet Heinstraat zit wel in het verkeersmodel. Er is voor de Nieuwlandseweg gerekend met de verkeersdruk van de Piet Heinstraat. In de praktijk zal het verkeer zich verdelen op beide wegen.



Figuur 3.2: Routes naar supermarkten- en winkelconcentratie plansituatie (ondergrond: Openstreetmap)

In tabel 3.2 zijn de verkeersintensiteiten in de omgeving van de planlocatie voor de plansituatie samengevat.

	intensiteit 2040 (doorsnede)	plantoename	totale intensiteit 2040 inclusief plan (doorsnede)
Bosdrift tussen Diependaalselaan en Piet Heinstraat	1.310	767	2.077
Bosdrift tussen Piet Heinstraat en Goudenregenlaan	800	790	1.590
Bosdrift tussen Goudenregenlaan en Kolhomseweg	700	460	1.160
Piet Heinstraat nabij Bosdrift	730	154	884
Nieuwlandseweg nabij Bosdrift	730	154	884
Goudenregenlaan	110	154	264

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten (2040 bij realisatie plan)

3.3 Wegenscan

In tabel 3.3 is per wegvak het resultaat van de Wegenscan afgezet tegen de toekomstige verkeersintensiteiten. De toekomstige verkeersintensiteiten betreffen een optelling van de verkeersintensiteiten van de referentiesituatie en de verkeersgeneratie van de

planontwikkeling (het planeffect). Alle waarden zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. In bijlage 1 is de input (onder meer de wegvakbreedte, de functie van de weg en de positie van het langzaam verkeer) en output van de Wegenscan opgenomen. De Wegenscan geeft per criterium aan welke intensiteit maximaal mogelijk. Vanuit een functie van de weg kan bijvoorbeeld 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk zijn, maar vanuit de breedte 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In dit voorbeeld is de breedte dan het maatgevend criterium.

	intensiteit 2040 (doorsnede)	plantoename	totale intensiteit 2040 inclusief plan (doorsnede)	maximaal wenselijke intensiteit conform Wegenscan (doorsnede)	maatgevend criterium
Bosdrift tussen Diependaalselaan en Piet Heinstraat	1.310	767	2.077	6.000	breedte van de weg
Bosdrift tussen Piet Heinstraat en Goudenregenlaan	800	790	1.590	6.000	breedte van de weg
Bosdrift tussen Goudenregenlaan en Kolhornseweg	700	460	1.160	2.000	breedte van de weg
Piet Heinstraat nabij Bosdrift	730	154	884	1.000	breedte van de weg
Nieuwlandseweg nabij Bosdrift	730	154	884	1.000	breedte van de weg
Goudenregenlaan	110	154	264	500	breedte van de weg

Tabel 3.3: Resultaat Wegenscan afgezet tegen verkeersintensiteiten plansituatie

Uit tabel 3.3 blijkt dat op alle wegvakken de toekomstige verkeersintensiteit onder de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten conform de landelijke ontwerprichtlijnen blijft. Er is daarmee sprake van een verkeersveilige verkeersdruk.

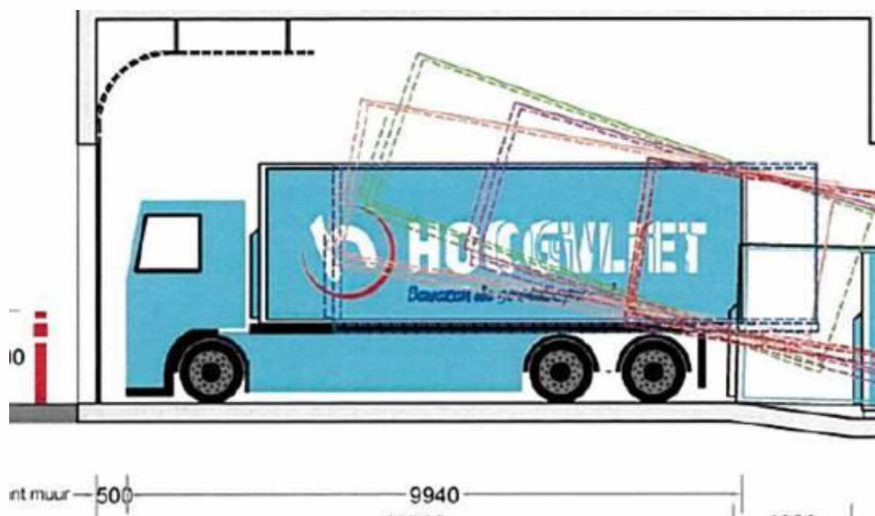
In de omgeving van de toekomstige Hoogvliet bevinden zich de Montessorischool Zuid en Goudenregenschool. Op het piekmoment van de supermarkt (de zaterdagmiddag) zijn de scholen gesloten. Als de scholen geopend zijn, dan heeft de supermarkt minder bezoekers dan op zaterdagmiddag. Uit de parkeerbehoefte per moment van de week (zie hoofdstuk 5) wordt dat duidelijk. De vroege expeditie van de supermarkt is voor de schoolaanvangstijd, zodat ontmoetingen tussen lopende/fietsende kinderen en een expeditievoertuig gescheiden zijn. Expeditiebewegingen van de supermarkt vinden bovendien niet plaats in de avond- en nachtperiode (niet voor 7.00 uur en na 19.00 uur).

Hoogvliet is met de schoolleiding van beide scholen in gesprek is om de bevoorradingstijden zodanig in te plannen, dat deze niet samenvallen met de tijden, dat de kinderen in de ochtend naar school lopen of in de middag terug naar huis lopen.

Voor scholieren blijft daarmee in de omgeving van de supermarkt een verkeersveilige verkeerssituatie bestaan.

3.4 Expeditie

Hoogvliet gaat een in pandige expeditie bouwen. Hoogvliet werkt met containers, waarbij een volle container wordt afgeladen en een lege container wordt opgeladen. Dit proces duurt circa 10 minuten. Gemiddeld gaat het om drie vrachtwagens per dag. Dit is minder dan het aantal expeditiebewegingen van Vakgarage Stam. De vrachtwagen is circa 10 meter lang (zie figuur 3.3). Dit is een kortere lengte dan vrachtwagens van andere supermarktketens, wat het inmanoevreren makkelijker maakt, minder tijdrovend en veiliger.



Figuur 3.3: Expeditievoertuig Hoogvliet

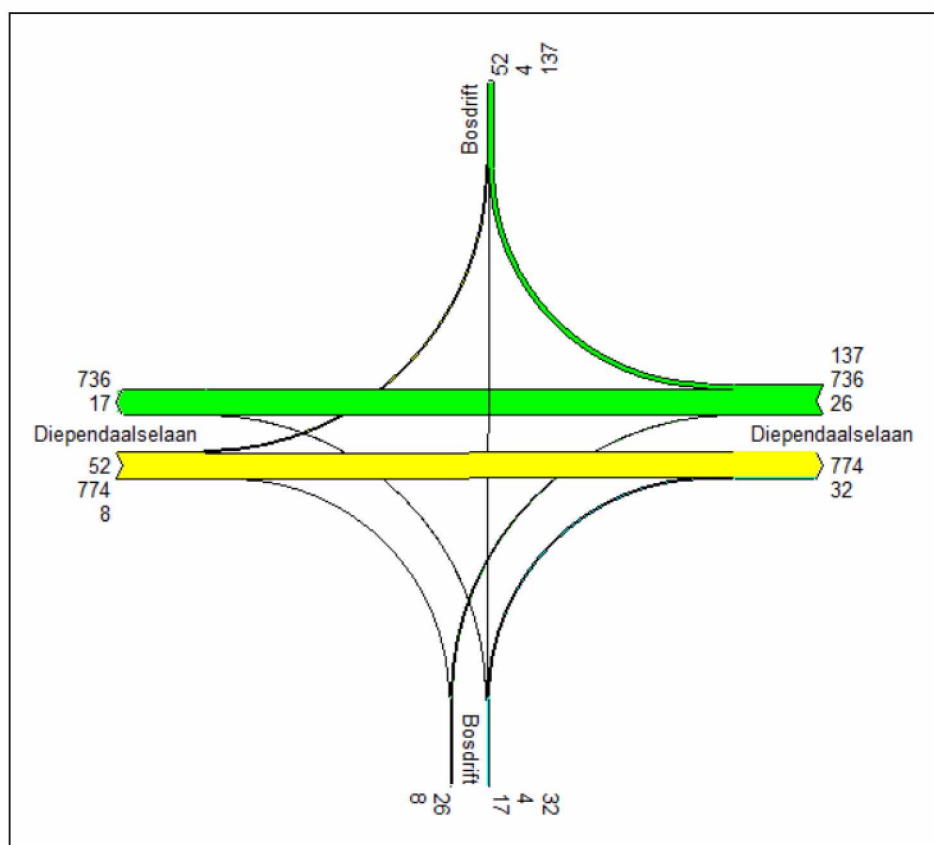
Hoogvliet heeft met het bestuur van de begraafplaats afspraken gemaakt, zodat zich geen problemen voordoen als er een begrafenis is.

4. Doorstroming

In dit hoofdstuk wordt onderzocht of het kruispunt Bosdrift – Diependaalselaan het extra verkeer op een adequate wijze kan verwerken. Dit kruispunt is vormgegeven als een voorrangsplein. Hiervoor is een kruispuntberekening uitgevoerd.

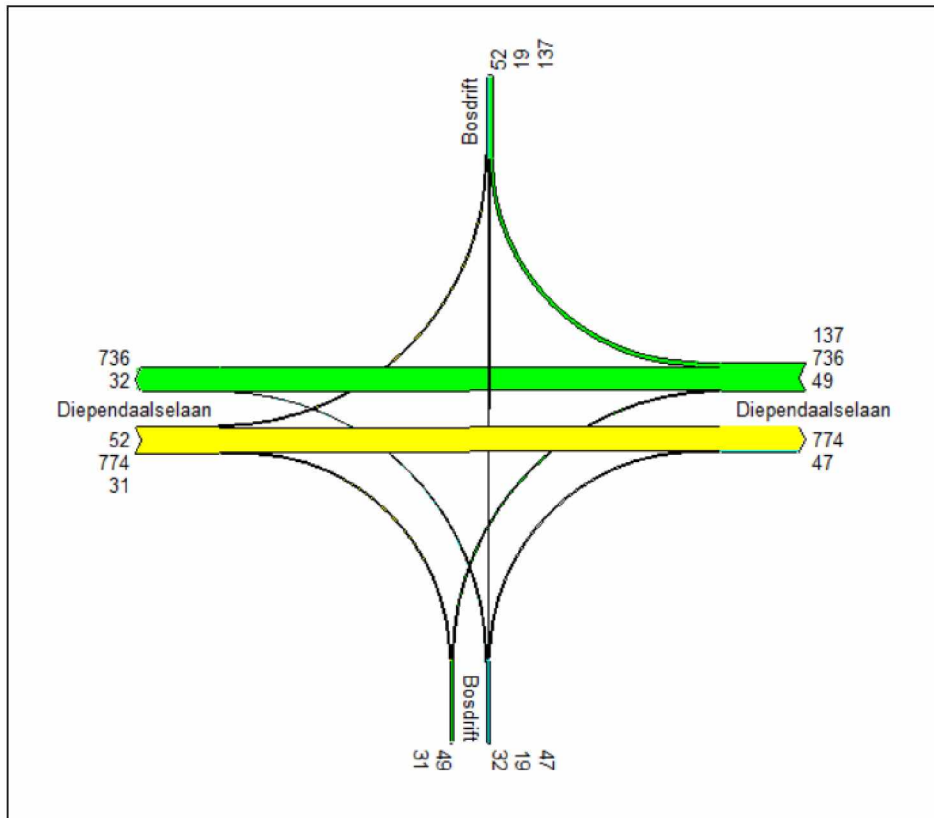
Uit hoofdstuk 3 bleek dat er sprake was van 767 motorvoertuigbewegingen extra per werkdagemaal (doorsnede) rijden via de Bosdrift. Dit zijn 384 aankomende en 384 vertrekkende motorvoertuigen. Voor het drukste avondspitsuur is 12% van de etmaalperiode aangehouden. Tijdens het avondspitsuur zijn dit circa 46 aankomende en 46 vertrekkende motorvoertuigen.

In figuur 4.1 zijn de kruispuntstromen uit het verkeersmodel weergegeven (referentiesituatie 2040). In figuur 4.2 zijn de kruispuntstromen voor de plansituatie 2040 weergegeven.



Figuur 4.1: Motorvoertuigbewegingen per richting op het kruispunt Bosdrift - Diependaalselaan (bron: verkeersmodel Hilversum, referentiesituatie 2040, avondspitsuur)⁵

⁵ In deze figuur zijn de motorvoertuigbewegingen per richting aangegeven. Dus verkeer uit de oostzijde van de Diependaalselaan rijdt als volgt: 137 rechtsaf richting Bosdrift, 736 rechtdoor en 26 linksaf richting Bosdrift.



Figuur 4.2: Motorvoertuigbewegingen per richting op het kruispunt Bosdrift - Diependaalselaan (bron: verkeersmodel Hilversum, plansituatie 2040, avondspitsuur)

In tabel 4.1 zijn de simulatieresultaten voor de referentie- en plansituatie weergegeven. De verschillen tussen referentie- en plansituatie zijn beperkt. In beide situaties is er sprake van een acceptabele doorstroming op het kruispunt.

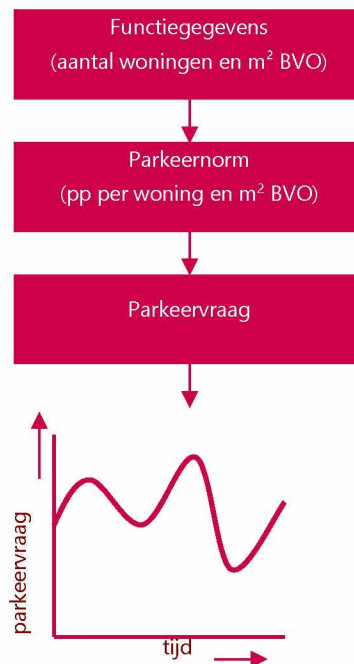
	referentiesituatie	plansituatie
gemiddelde wachttijd Bosdrift	7 seconden	8 seconden
reservecapaciteit Bosdrift	482 auto's per uur	459 auto's per uur

Tabel 4.1: Uitvoer kruispuntberekening referentie- en plansituatie

5. Parkeren

5.1 Aanpak

Voor de supermarktontwikkeling aan de Bosdrift in Hilversum is de parkeerbehoefte-berekening opgesteld aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering⁶. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het geplande parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie eenheid, bijvoorbeeld per woning). Niet iedere functie genereert echter op ieder moment in de week een even grote parkeervraag. Bewoners kennen bijvoorbeeld op andere momenten een parkeerpiek dan bezoekers. Door toepassing van aanwezigheids-percentages (conform CROW-publicatie 381) wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden.



Figuur 5.1: Berekening parkeervraag

In figuur 5.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Wanneer de berekende parkeervraag wordt afgezet tegen de geplande parkeercapaciteit ontstaat de parkeerbalans.

5.2 Uitgangspunten

5.2.1 Parkeernormen

Voor de parkeervraagberekening worden de parkeernormen afkomstig uit de 'Parkeernormen Hilversum 2017' gehanteerd. De ontwikkellocatie is gelegen in de 'rest van de bebouwde kom'. Per stadsgebied heeft de gemeente Hilversum specifieke parkeernormen geformuleerd waarmee gebiedsgericht de parkeervraag bepaald kan worden.

⁶ Parkeernormen Hilversum 2017

5.2.2 Huidige bebouwing

Door de herontwikkeling van de bestaande Vakgarage naar een nieuwe supermarkt is het mogelijk te salderen. De parkeervraag van de huidige bebouwing mag afgetrokken worden van de parkeervraag van de toekomstige bebouwing. Om de parkeervraag van de huidige bebouwing te bepalen is eerst inzicht verkregen in de hier gevestigde functies. Deze gegevens zijn weergegeven in tabel 5.1.

huidige functie		omvang	norm	eenheid
showroom/kantoor	commerciële ruimte/kantoor	1.075 m ² bvo	2,85	per 100 m ² bvo
werkplaats	arbeidsintensief / bezoekersextensief	1.127 m ² bvo	2,35	per 100 m ² bvo
opslag	arbeidsextensief/bezoekersextensief	800 m ² bvo	1,05	per 100 m ² bvo

Tabel 5.1: Overzicht functies huidige bebouwing met bijbehorende parkeernormen conform gemeentelijke parkeernota

5.2.3 Functieprogramma

Op basis van de ontvangen gegevens is het functieprogramma van de ontwikkeling bepaald. De verschillende functies met bijbehorende parkeernorm zijn weergegeven in tabel 5.2.

programma	functie gemeente beleid	omvang	norm	eenheid
Hoogvliet supermarkt	fullservice supermarkt	1.465 m ² bvo	5,4	per 100 m ² bvo
kleine winkelunits	buurtwinkelcentrum	290 m ² bvo	3,7	per 100 m ² bvo

Tabel 5.2: Functieprogramma ontwikkeling met bijbehorende parkeernorm

5.3 Parkeerbehoefte per moment

Om de precieze parkeerbehoefte voor de supermarktontwikkeling aan de Bosdrift te bepalen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Aan de hand van deze percentages kan het benodigde aantal parkeerplaatsen worden bepaald en wordt duidelijk wat de piekmomenten in de week qua parkeren zijn voor de verschillende functies (zie tabel 5.3).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
showroom/werkplaats/opslag	100%	100%	0%	0%	50%*	0%	0%
Hoogvliet supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	60%**
kleine winkelunits	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0%

* Voor het garagebedrijf is voor de aanwezigheidspercentage op zaterdagmiddag uitgegaan van historische Google data (zie bijlage 2)

** Voor de supermarkt is afgeweken van het parkeernormenbeleid van de gemeente Hilversum: op de zondagmiddag is 60% aangehouden in plaats van 0% op basis van druktebeelden van Google Map (zie bijlage 3)

Tabel 5.3: Aanwezigheidspercentages (bron: Parkeernormen 2017 met uitzonderingen voor zaterdagmiddag voor het garagebedrijf en zondagmiddag voor de supermarkt)

functie	ongewogen ⁷	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
showroom	-/-30,6	-/-30,6	-/-30,6	0	0	-/-15,3	0	0
werkplaats	-/-26,5	-/-26,5	-/-26,5	0	0	-/-13,3	0	0
opslag	-/-8,4	-/-8,4	-/-8,4	0	0	-/-4,2	0	0
Hoogvliet supermarkt	79,1	23,7	47,5	31,6	0,0	79,1	31,6	47,5
kleine winkelunits	10,7	3,2	6,4	1,1	0,0	10,7	0,0	0,0
totaal		-38,5	-11,6	32,7	0,0	57,0	31,6	47,5
totaal afgerond		-39	-12	33	0	57	32	48

Tabel 5.4: Resultaten parkeerbehoefteberekening toekomstige ontwikkeling

Uit tabel 5.4 blijkt dat de op de zaterdagmiddag de parkeerbehoefte met 57 parkeerplaatsen toeneemt.

5.4 Parkeeraanbod

Het parkeeraanbod is gevisualiseerd in figuur 5.2. In vergelijking met de huidige situatie worden 35 extra parkeerplaatsen gerealiseerd.

Wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie zijn:

- Piet Heinstraat oostzijde/zijde Bosdrift: + 8 haakse parkeerplaatsen;
- Bosdrift: +11 parkeerplaatsen (16 schuine parkeervakken i.p.v. 5 langsparkeerplaatsen);

⁷ De ongewogen parkeerbehoefte wordt bepaald door het programma te vermenigvuldigen met de parkeernorm. De ongewogen parkeerbehoefte houdt, in tegenstelling tot de gewogen parkeerbehoefte, geen rekening met aanwezigheidspercentages per moment van de week.

- kelder (voor de buurtbewoners): +16 parkeerplaatsen.



Figuur 5.2: Parkeeraanbod

Aan de Nieuwlandseweg zijn geen extra parkeerplaatsen opgenomen. Hier zouden 7 schuine parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Omwonenden hebben echter aangegeven, dat zij dat liever niet gewijzigd zouden zien, aangezien de realisatie van de extra parkeerplaatsen ten koste gaat van de bestaande groenvoorziening.

In tabel 5.5 is het parkeeraanbod gerelateerd aan de parkeerbehoefte. Op zaterdagmiddag is er nog behoefte aan 22 parkeerplaatsen. Goudappel heeft onderzocht of in de omliggende straten restcapaciteit te vinden is. Daarbij is van belang dat de parkeerbezetting niet boven de 85% uit komt. De 15% reservecapaciteit is nodig om zoekverkeer te voorkomen. Tot een parkeerbezetting van 85% is er dus sprake van een acceptabele parkeersituatie.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
extra parkeerbehoefte Hoogvliet t.o.v. huidig garagebedrijf	-39	-12	33	0	57	32	48
extra parkeeraanbod ten opzichte van de huidige situatie	35	35	35	35	35	35	35
saldo	ok	ok	ok	ok	-/-22	ok	-/-13

Tabel 5.5: Resultaten parkeerbehoefteberekening toekomstige ontwikkeling

Uit parkeeronderzoek van de gemeente Hilversum (zie tabel 5.6) blijkt dat in de omgeving nog ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is in de direct omliggende straten van het

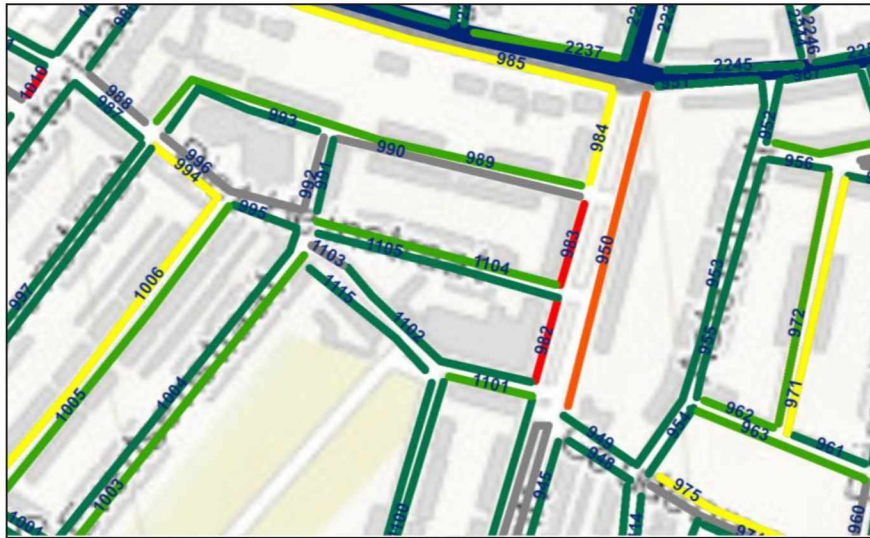
plangebied op deze momenten (rekening houdende met een maximale gewenste parkeerbezetting van 85%). Goudappel heeft controlemetingen uitgevoerd (zie tabel 5.7). Ook uit deze metingen blijkt dat er voldoende restcapaciteit is in de omgeving.

sectie (zie figuur 5.3)	capaciteit	dinsdag			zaterdag			nacht
		ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond	nacht
982	6	8	8	5	8	7	8	7
1101	10	6	6	9	7	4	7	8
1102	27	10	12	23	22	19	13	23
1103	0	0	0	0	0	0	0	0
1104	29	20	18	17	19	18	13	22
1105	14	2	1	1	1	0	0	2
1115	18	3	2	5	3	3	4	7
Totaal	104	49	47	60	60	51	45	69
Bezetting		47%	45%	58%	58%	49%	43%	66%
Restcapaciteit (in %)		38%	40%	27%	27%	36%	42%	19%
Restcapaciteit (in pp)		40	42	28	28	37	44	20

Tabel 5.6: Resultaten parkeeronderzoek (bron: gemeente Hilversum)

sectie (zie figuur 5.3)	capaciteit	donderdag	zaterdag	zondag
		middag	middag	middag
982	6	4	6	5
1101	10	6	6	5
1102	27	16	17	16
1103	0	0	0	0
1104	29	17	18	17
1105	14	14	11	13
1115	18	1	0	2
totaal	104	58	58	58
bezetting		57%	57%	57%
restcapaciteit (in %)		28%	28%	28%
restcapaciteit (in parkeerplaatsen)		29	29	29

Tabel 5.7: Resultaten parkeeronderzoek 2, 4 en 5 februari 2023 (drukste momenten zijn weergegeven)



Figuur 5.3: Sectie-indeling parkeeronderzoek (bron: gemeente Hilversum)

6. Conclusie

Goudappel is gevraagd een mobiliteitsonderzoek uit te voeren naar de herontwikkeling van de Vakgarage Stam aan de Bosdrift in Hilversum. Hoogvliet Beheer BV is voornemens op deze locatie een supermarkt met twee kleine winkelunits te realiseren. Tevens worden 35 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

De herontwikkeling leidt tot extra verkeersbewegingen. Het huidige garagebedrijf genereert 316 motorvoertuigbewegingen per dag (heen- en terugrichting bij elkaar opgeteld). De toekomstige supermarkt en kleine winkels genereren 1.849 motorvoertuigbewegingen per dag. De toename van de verkeersgeneratie is 1.533 motorvoertuigbewegingen per dag.

De extra autoritten verplaatsen zich over de omliggende wegen van het plangebied: de Bosdrift, Piet Heinstraat, Nieuwlandseweg en Goudenregenlaan. Het nieuwe verkeer van en naar de projectlocatie kan op een verkeersveilige wijze worden afgewikkeld op het omliggende wegennet. Er wordt zowel in de referentie- als planvariant voldaan aan landelijke richtlijnen. Daarbij is geen rekening gehouden met vermindering door het sluiten van Hoogvliet aan de Admiraal de Ruijterlaan.

De mate van doorstroming op het kruispunt Bosdrift – Diependaalselaan is onderzocht voor zowel de referentie- als planvariant. Uit de studie is naar voren gekomen dat ook in de planvariant er sprake is van een acceptabele doorstroming op het kruispunt.

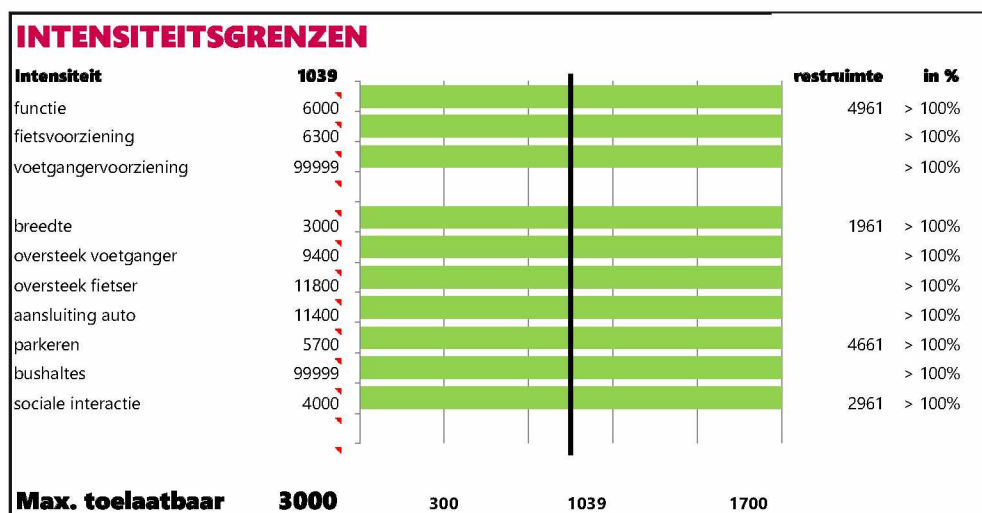
De parkeerbehoefte voor personeel en bezoekers van de supermarkt en kleine winkels is berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Voor de zaterdagmiddag, het drukste moment van de supermarkt, zijn 57 extra parkeerplaatsen op het drukste moment (zaterdagmiddag) benodigd ten opzichte van het huidige garagebedrijf. Het parkeeraanbod neemt toe met 35 parkeerplaatsen. Dit betekent dat nog 22 parkeerplaatsen in de directe omgeving benodigd zijn. Uit parkeeronderzoek blijkt dat in de directe omgeving ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Bijlage 1 Input & output wegenscan

Bosdrift tussen Diependaalselaan en Goudenregenlaan (eenrichtingsverkeer)

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	3,9
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangervoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	langs
parkeerwisselingen	veel	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0,5
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
gebruik		oversteek fiets	geen voorziening
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	1039	oversteek voet	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	dichtheid zijstraten	> 4 per 500 m
aantal bussen	<2 per uur	aantal takken kruispunt	3
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	2000	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit voetgangers	hoog	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek fiets	hoog	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	banden en zijmarkering	banden
intensiteit drukste zijweg (mvt/etm)	858	bushaltes	geen
snelheid (v85) (km/u)	35	verharding	asfalt
eenrichtingsverkeer	volledig eenrichting	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
parkeren op de rijbaan	niet	breedte loopvoorziening per richting (m)	2
spelen op straat uitgangspunt?			

Figuur B1.1: Input Wegenscan

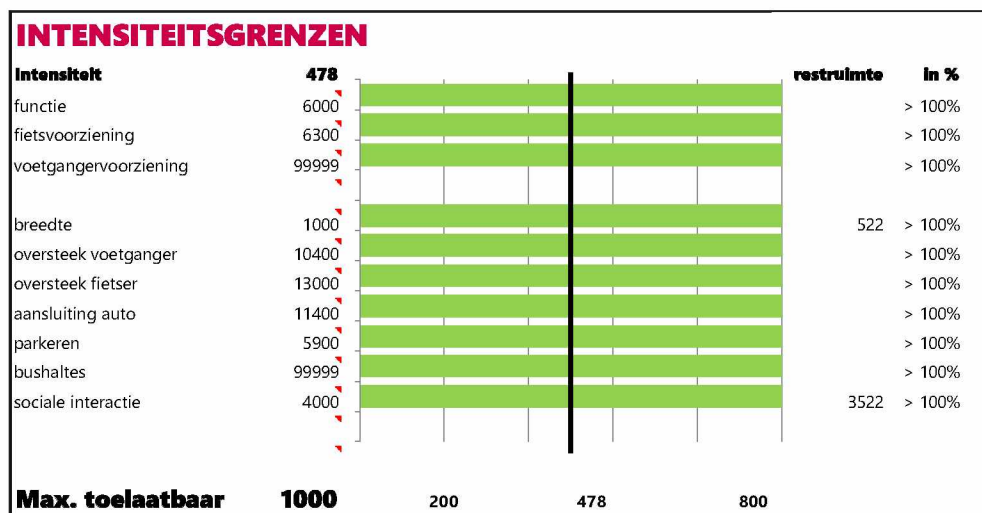


Figuur B1.2: Output Wegenscan

Bosdrift tussen Goudenregenlaan en Kolhornseweg (eenrichtingsverkeer)

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	3,6
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangervoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	langs
parkeerwisselingen	veel	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0,5
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	478	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	> 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	1300	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	hoog	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	hoog	ondergrond (bermschade)	geen
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg (mvt/etm)	858	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	35	bushaltes	geen
eenrichtingsverkeer	volledig eenrichting	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur B1.3: Input Wegenscan

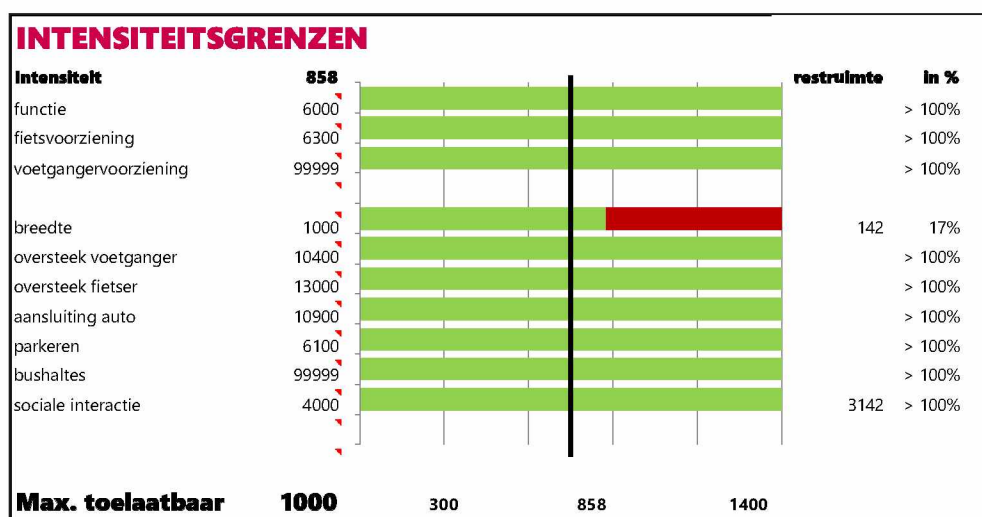


Figuur B1.4: Output Wegenscan

Piet Heinstraat ter hoogte van Bosdrift

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	3,6
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	langs
parkeerwisselingen	veel	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0,5
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	858	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	> 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	600	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	hoog	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	hoog	ondergrond (bermschade)	
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg (mvt/etm)	1040	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	35	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur B1.5: Input Wegenscan

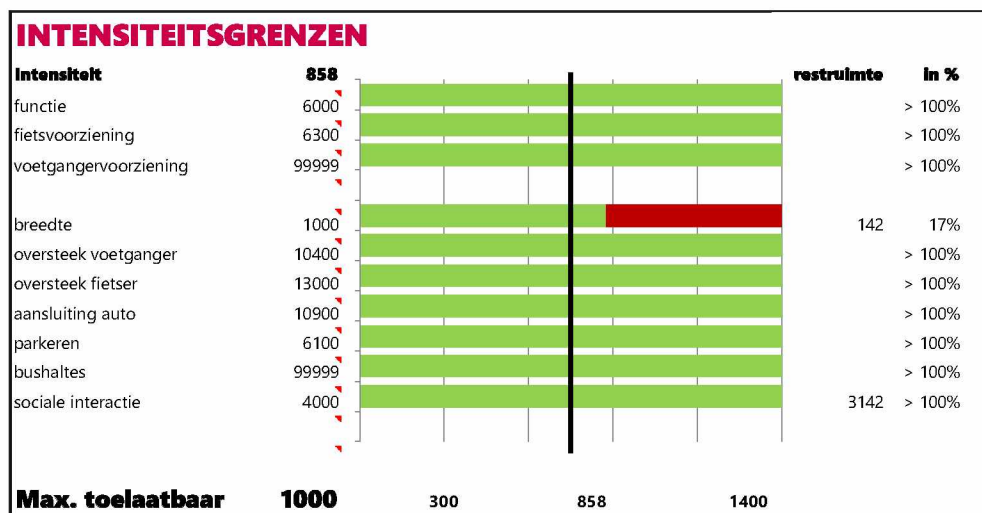


Figuur B1.6: Output Wegenscan

Nieuwlandseweg ter hoogte van Bosdrift

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	3,6
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangervoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	langs
parkeerwisselingen	veel	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0,5
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	858	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	> 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	600	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	hoog	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	hoog	ondergrond (bermschade)	geen
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg (mvt/etm)	1040	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	35	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	twee-richtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

Figuur B1.7: Input Wegenscan

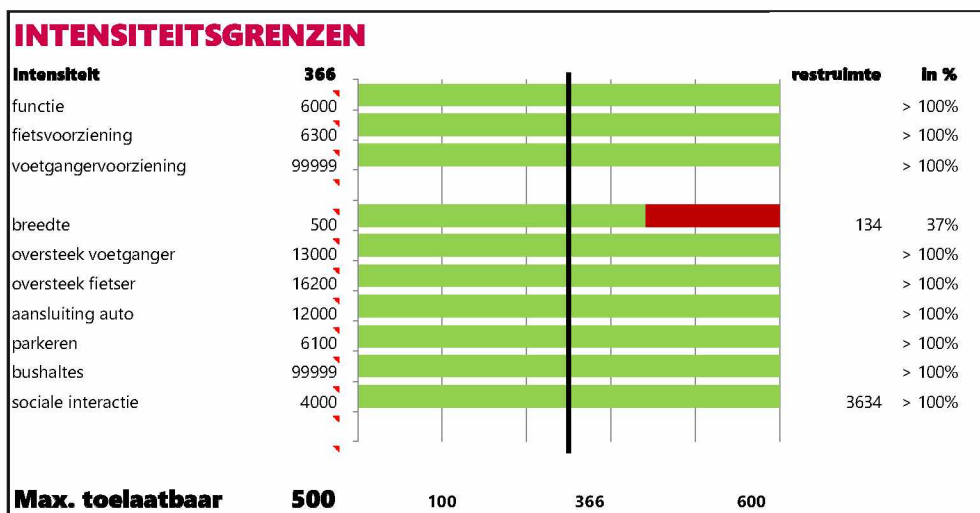


Figuur B1.8: Output Wegenscan

Goudenregenlaan ter hoogte van Bosdrift

functie		vormgeving	
wegtype	erftoegangsweg	rijbaanbreedte (m)	3
ligging	stad	fietsvoorzieningen	gemengd
Schaalniveau	buurtontsluiting	voetgangersvoorzieningen	trottoir
gewenste oversteekwaliteit?	goed	parkeervakken zijde 1	langs
parkeerwisselingen	veel	schrikruimte tot parkeren 1 (m)	0,5
sociale interactie van belang	gemiddeld	parkeervakken zijde 2	geen
gebruik		schrikruimte tot parkeren 2 (m)	0
intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	366	oversteek fiets	geen voorziening
aandeel vrachtverkeer (%)	7,5	oversteek voet	geen voorziening
aantal bussen	<2 per uur	dichtheid zijstraten	> 4 per 500 m
intensiteit fietsverkeer (etmaal)	500	aantal takken kruispunt	3
intensiteit voetgangers	hoog	vormgeving kruispunt	gelijkwaardig
intensiteit oversteek fiets	hoog	ondergrond (bermschade)	geen
intensiteit oversteek voetgangers	hoog	rijrichtingscheiding	geen
intensiteit drukste zijweg (mvt/etm)	656	banden en zijmarkering	banden
snelheid (v85) (km/u)	35	bushaltes	geen
eenrichtingverkeer	tweerichtingverkeer	verharding	asfalt
parkeren op de rijbaan	niet	breedte fietsvoorziening per richting(m)	0
spelen op straat uitgangspunt?		breedte loopvoorziening per richting (m)	2

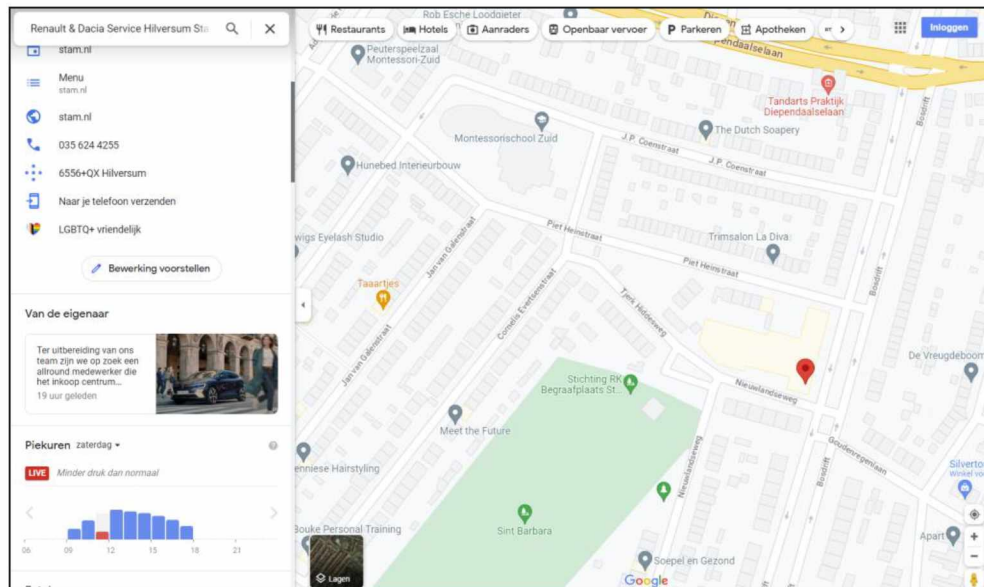
Figuur B1.9: Input Wegenscan



Figuur B1.10: Output Wegenscan

Bijlage 2 Aanwezigheid

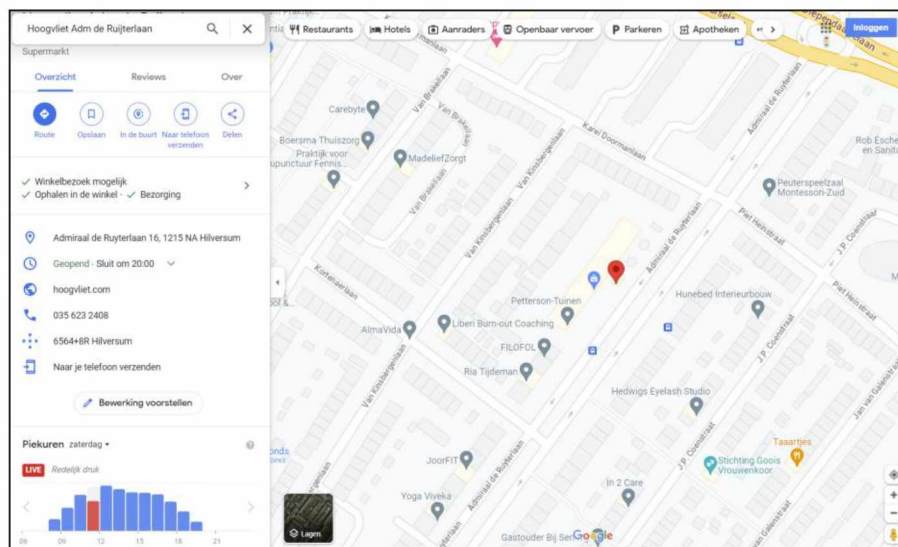
Vakgarage Stam op zaterdag



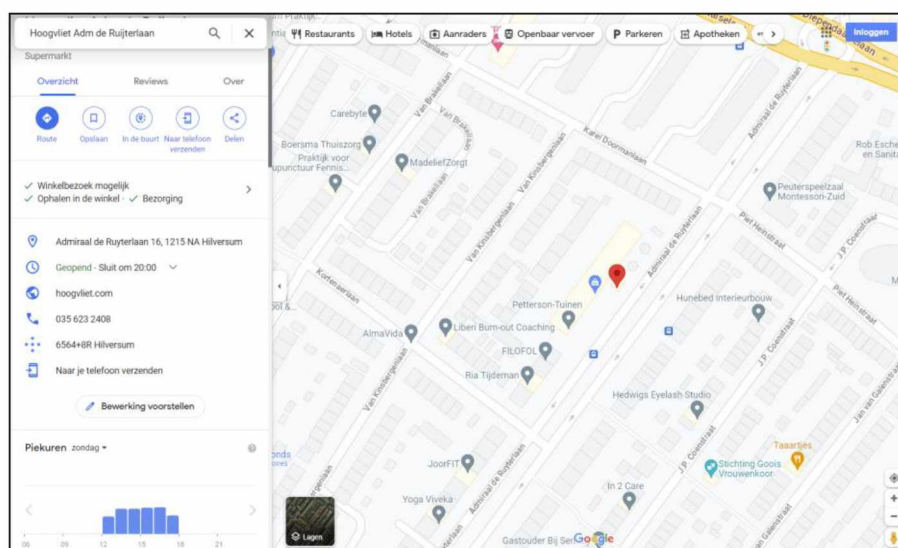
Figuur B2.1: Aanwezigheid Vakgarage Stam op zaterdag (maximaal 50% op zaterdagmiddag, bron: Google Maps)

Bijlage 3 Aanwezigheid

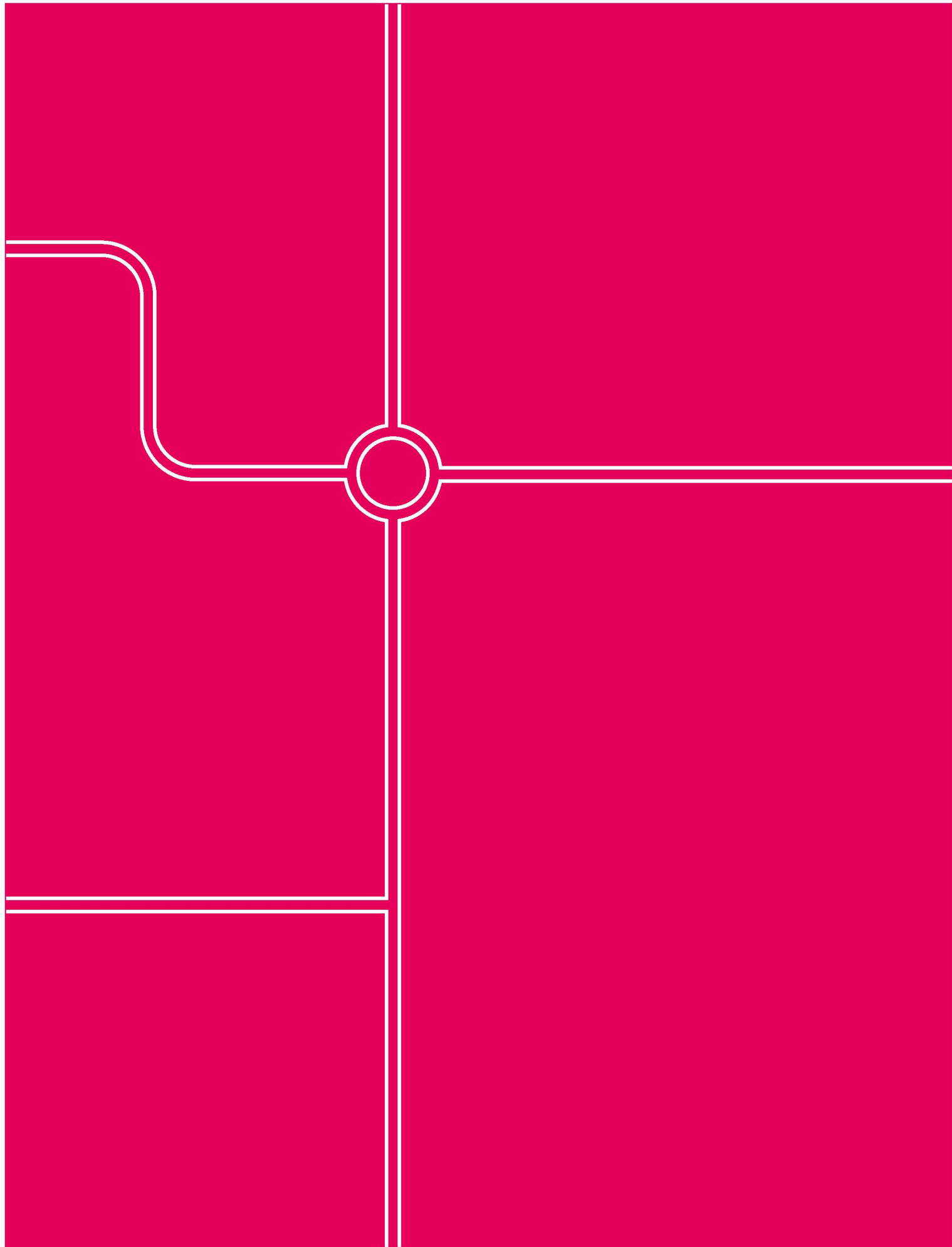
Hoogvliet Admiraal De Ruijterlaan



Figuur B3.1: Aanwezigheid Hoogvliet Admiraal De Ruijterlaan op zaterdag (maximaal 100% op zaterdagmiddag, bron: Google Maps)



Figuur B3.2: Aanwezigheid Hoogvliet Admiraal De Ruijterlaan op zondag (maximaal 60% op zondagmiddag, bron: Google Maps)



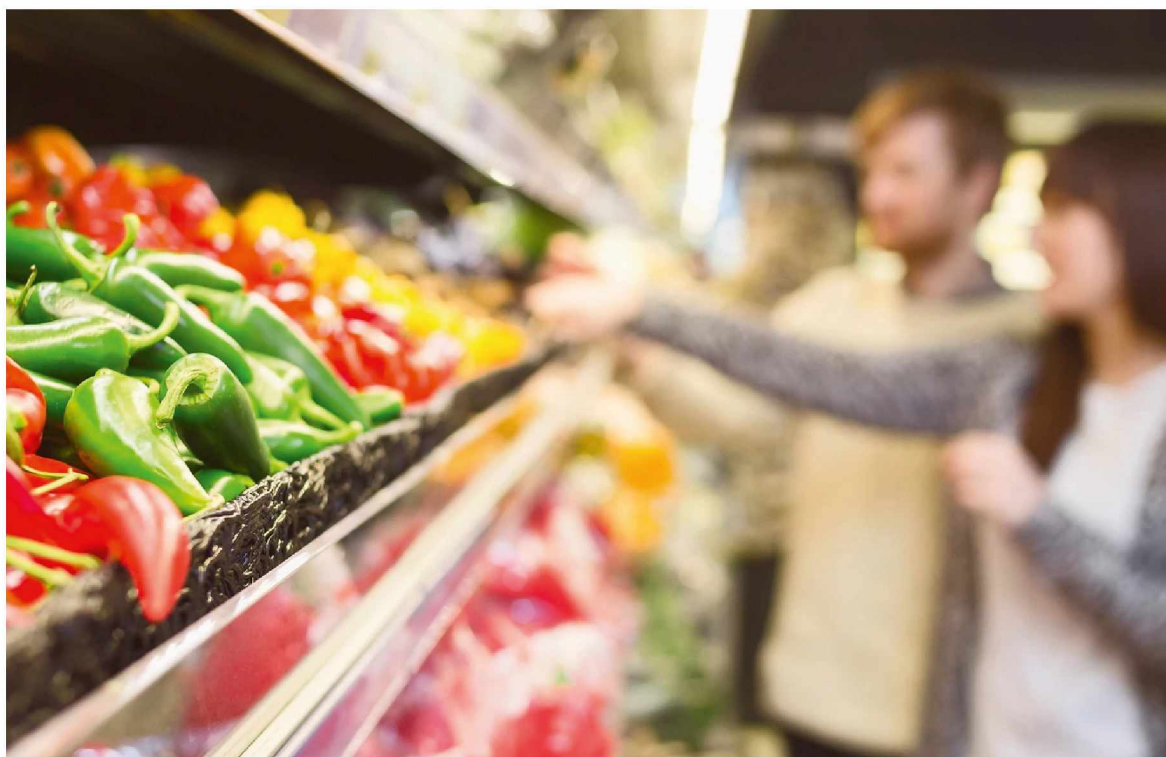
Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Hoogvliet Hilversum onderzoekt de mogelijkheid om te verhuizen van de Admiraal de Ruyterlaan naar de Bosdrift. **Geef uw mening!**

Hoe kunt u betrokken worden?

Ga naar www.hoogvliethilversum.nl
of scan met de camerafunctie op
uw telefoon de QR-code. 





Het huidige winkelpand van Hoogvliet voldoet niet meer aan de voorwaarden van een moderne supermarkt. Daarom verkennen we de verhuizing naar de Bosdrift (de huidige Stam-garage).

We willen de komende maanden graag samen met u in gesprek. U kunt via de website aangeven hoe u betrokken wilt worden bij de verhuisplannen.

- **Geef uw mening**
- **Blijf op de hoogte van ontwikkelingen**
- **Meld u aan om actief betrokken te worden**

5.1,2,e

Adres

Hoogvliet Supermarkten
Admiraal de Ruyterlaan 16
Hilversum

Contactpersoon

5.1,2,e

5.1,2,e @hoogvliethilversum.nl



Voorwaarden- en Wensenlijst VvE Nieuwlandseweg Hilversum.

Voorwaarden	
Aanbrengen isolatie tussen woningen en winkel	Ja, dat geldt voor zowel geluidisolatie als brandwerendheid.
Geen geluidshinder van koel- en verwarmingsinstallaties	We kunnen voor de installatie in overleg met de VvE een optimale locatie op het dak kiezen, zodat hinder zoveel als mogelijk voorkomen wordt.
Geen afvalverzamelpunten op de stoep voor de appartementen of in het plantsoen	Wij begrijpen dat en zijn het ermee eens. Maar hebben daar geen zeggenschap over. We gaan ons er bij de gemeente hard voor maken dat het hier niet komt
Geen geluidsoverlast winkelwagens	We kiezen voor kunststof winkelwagens, geen metalen winkelwagens. Dat zal geluidshinder voorkomen.
Geen stalletjes buiten op de trottoirs	Akkoord. De stoep willen we vrijhouden
Parkeerplaats bewoners (voorwaarde)	Akkoord. Hoogvliet stelt 1 parkeerplaats per appartement beschikbaar, in de parkeergarage onder het gebouw. Daarvoor tekenen we een overeenkomst. Als iemand verhuist en/of de woning wordt verkocht, dan komt het recht op een parkeerplek eerst terug naar Hoogvliet en de nieuwe bewoner kan weer op verzoek een parkeerplaats krijgen. De parkeergarage wordt afsluitbaar.
Openingstijden van de huidige vestiging niet verruimen (ma t/m za : 08:00-20:00, zo: 12:00 - 18:00)	Voorlopig akkoord met deze tijden. Als in de loop der tijd een wens ontstaat om de tijden aan te passen, dan overleggen we dat eerst met de VvE.
Realiseren vluchtroute voor bewoners	Akkoord. Aan de andere zijde van de galerij nemen we een vluchtroute mee, waarschijnlijk door middel van een stalen trap.
Duidelijke afspraken over de bevoorrading (aantal keren per dag, aanrijdroute, tijden..)	Akkoord. we houden ons sowieso aan de wettelijke voorschriften, die beperken de levertijden van 07.00 tot 19.00. Het aantal leveringen fluctueert en zal gemiddeld 2 a 3 per dag zijn. Op zondag minder en rond feestdagen incidenteel wellicht meer. Een precies getal is niet te noemen. Aanrijdroute is via Bosdrift.
Goede geluids- en geur-isolatie tussen winkel en appartementen	Zie punt 1
Groenstrook voor appartementen moet groen blijven = niet parkeren	Akkoord. Van onze zijde worden geen acties ondernomen om de groenstrook te veranderen De groenstrook blijft groen.

Geen hangjeugd	Dit is lastig om een belofte in te maken. Van onze zijde zullen wij er alles aan doen om dit te voorkomen, mede door vormgeving en inrichting van het gebied. Wat zeker is, is dat wij ook geen 'gedoe' willen bij de winkel. Als er klachten zijn: meld het en dan kijken we samen naar een oplossing. Wij zullen uit onszelf ook maatregelen nemen als we merken dat het wel gebeurt. Uw belang is hierin ook ons belang.
----------------	---

Wensen	
Duurzaam winkeldak (groen)	Groen én zonnepanelen is niet mogelijk. Je kan wel een deel groen maken en een deel bedekken met zonnepanelen of een van beide kiezen. Voorstel zou kunnen zijn om het dak de eerste 5 tot 10 meter te voorzien van sedum en op het resterende gedeelte zonnepanelen. We kunnen in ieder geval één panelenplan maken voor het hele gebouw.
Uitbreiding balkon voorzijde (i.v.m. aantasting privacy)	Uitbreiding balkon is niet haalbaar. In overleg met de architect wordt een voorstel gemaakt voor een luifel waarmee privacy wordt gewaarborgd en geluidsoverlast wordt beperkt.
Dichtmaken galerij	Daar gaat de architect naar kijken en neemt het mee in het plan wat daarmee zou kunnen en wat mogelijk is. We willen graag meedenken over de galerij.
Vervangen kozijnen (voorzien van triple glas)	Nee, dat is voor rekening van de VvE / bewoners.
Isolatie en opknappen buitengevel	Architect kan ernaar kijken en meenemen in zijn plannen. Eventuele ingrepen zijn dan voor rekening van de VvE / bewoners.
Lift	Geen lift
Parkeerplaats bewoners (wens)	Ja, zie boven
Geothermal heat pump	Als we de winkel op een WKO gaan aansluiten, kunnen jullie daar wellicht onderdeel van worden, maar dat zit momenteel niet in de planning
Afvoer en leidingen toegankelijk houden voor bewoners appartementen	Akkoord
Doortrekken luifel	Dat neemt de architect mee in zijn plan. Balkon is geen optie, luifel zou kunnen.
Zonnepanelen op dak appartementen	Appartementen kunnen meeliften op het plan, zodat voordelig kan worden ingekocht. Panelen worden

	betaald door degene aan wie de opbrengst ten goede komt.
Extra isolatie onder de appartementen 2,4, en 6 i.v.m. open ruimte	Dat moet uiteraard goed geïsoleerd worden, zowel akoestisch als thermo-isolerend én brandwerend.

Utrecht, april 2023

Betreft: opbrengsten 4^e bijeenkomst klankbordgroep

Datum: dinsdag 25 april 2023, Het Kompas (van Ghentlaan 47, Hilversum)

Wensen vanuit de klankbordgroep t.a.v. parkeren:

- Gehandicaptenparkeerplaats(en) inclusief een route waarbij je zoveel mogelijk drempels en obstakels voorkomt.
- Parkeerregime in de buurt: De buurt wil daar in een driehoek met de gemeente wel over praten om na te denken over een parkeerregime in de omgeving.
- Stoep doortrekken vanaf de hoek bij de Piet Heinstraat / Bosdrift zodat je de weg smaller maakt en de parkeerplekken ruimer worden voor voetgangers en karren.
- Routing bedenken voor het laden en lossen van de vrachtwagens van Hoogvliet, maar ook ter verleiding voor auto's die een parkeerplek zoeken. Het liefst een vaste P-route maken met instructies om de last te verdelen over de verschillende straten. Zo min mogelijk keerpunten en heen en weer verkeer, ter voorkoming van dubbel verkeer door de Nieuwlandseweg; bespreken met 5.1,2,e Je wil voorkomen dat er onnodig verkeer is van mensen die een parkeerplek zoeken.
- Het verkeer laten remmen in de buurt. Besproken mogelijkheden: straat versmallen, fietsbaan zichtbaar maken, weg met auto te gast, de weg 10/20 centimeter omhoog laten lopen om te laten voelen dat je aankomt in het supermarktgebied.
- In plaats van verharde parkeerplekken; groen of half verharde parkeervlakken: bijvoorbeeld tussen parkeervlakken groen of grastegels.
- Overwegen instellen eenrichtingsverkeer in de straten rondom de Bosdrift: met Goudappel bespreken.

Wensen vanuit de klankbordgroep t.a.v. de luifel en open ruimte onder de appartementen:

- Voor bewoners is het wel prettig een brede luifel te hebben tegen licht en geluid.
- Een goed verlichtingsplan met weinig strooilicht naar buiten toe in de nacht. Het liefst licht met een natuurlijke look en kwaliteitsmaterialen. Lantaarns geven een bak licht om het gebouw. Dat is niet handig. Mogelijkheden: sierverlichting met ledstrip. Dat gedeelte wat je af wilt schermen licht je het maaiveld aan met spots, zodat er geen strooilicht in de omgeving komt en ook niet bij de woningen.
- Zoveel mogelijk hangjongeren bij het open gedeelte voorkomen. Door bijvoorbeeld een hek en groene bakken tussen het parkeren van de fiets. Door inzet van groen en planten, plekken waar je wilt hangen, met een andere functie dichtzet. Ontwerppoging om te proberen te voorkomen dat mensen daar gaan hangen.

Wensen vanuit de klankbordgroep t.a.v. laden en lossen en de gevel aan de achterkant:

- De gevel mag opgewaardeerd worden. Van binnen kan, maar van buiten is beter en handiger. Integraal aangepakt: met uitstraling en ook de groenstrook die ervoor zit.

- Vleermuizenkasten en bijenhoeven en vogelkastjes in het metselwerk aan de achterkant van de gevel.
- Groen tegen de muur aan de achter- en zijkant van de gevel

Wensen vanuit de klankbordgroep t.a.v. verrommeling voorkomen en openbare ruimte:

- Afval voorkomen is belangrijk onderdeel om in het ontwerp zoveel mogelijk rekening mee houden
- Afvalmogelijkheden bespreken met Hoogvliet en de gemeente. Dat gaat om: privaat afval: Huisvuil van huizen en appartementen. En openbaar afval: zowel kleding en glas (en papier en PMD) als kleine prullenbakken (binnen en buiten). Dit is een moment om mogelijkheden te bespreken, omdat ze toch al met het openbaar gebied aan de slag gaan. Het verdient wel aandacht. Iets groter kijken dan het gebied om de Hoogvliet heen: op buurniveau naar kijken - verdient in ieder geval aandacht.
- Goed buitenruimte ontwerp. Gaat ook over comfort en niet laten verrommelen.
- Kwaliteit van het groen verbeteren. Groen hoeft niet per se weg. Als dat goed is, hoeft dat zeker niet. Het kan mooier waarschijnlijk.
- Robuuste, natuurlijke materialen toepassen: hout of staal. Natuurlijke straat met veel groen, uitstraling handhaven. Er moet iets met het openbaar gebied gedaan worden. Gedeeltelijk gemeenteground en gedeeltelijk Hoogvliet. Daar zul je elkaar moeten vinden. Bijvoorbeeld betonproducten met houten zittingen en houten randen.
- Oproep voor Hoogvliet: budget maken voor het toevoegen van kwaliteit in de buitenruimte. Input vanuit de buurt om daarvoor budget van Hoogvliet te krijgen en gemeente te verleiden buitenruimte te upgraden. De trottoirs zijn toe aan een opfrisbeurt.
- Geluiddempende materialen: asfalt op de weg om geluid te voorkomen. En door de vorm van het materiaal kan je daar iets mee.
- Voldoende prullenbakken: een prullenbak bij de hand helpt. Maar wel met elkaar in gesprek over schoonmaakbeleid: tot waar gaat het personeel van Hoogvliet met de prikkel rond? Over schoonmaakbeleid maakt de buurt graag afspraken met Hoogvliet.

Overige wensen vanuit de klankbordgroep:

- Weinig reclamevoering: geen felle lichtreclamebakken op de gevel en reclameposters aan de voorkant.
- Goed nadenken over een routing van de bezoeker met zijn winkelwagen naar de auto's: vlak straatprofiel en auto te gast.
- Verblijfskwaliteit en waardevolle ontmoetingsplekken: bijvoorbeeld bankjes in het groen zetten in de middenstrook. Of een koffi corner of bakkertje toevoegen
- Openingstijden: afspraken over maken met de wijk als goede burens
- Kan Hoogvliet ook een maatschappelijke functie voor 'ouderen supporten' toevoegen door het bezorgen van boodschappen?

Nagezonden aandachtspunt voor de volgende bijeenkomst

Er kwam vanuit iemand van de klankbordgroep een nagezonden aandachtspunt voor de volgende keer: stalling van winkelwagens (wel/niet in buitenruimte) & materiaal (geluid) winkelwagens).

Utrecht, juni 2023

Betreft: verslag bijeenkomst klankbordgroep
Datum: dinsdag 13 juni 2023, Het Kompas (van Ghentlaan 47, Hilversum)
Aanwezig:

- 5.1.2,e (Bosdrift)
- 5.1.2,e (Nieuwlandseweg)
- 5.1.2,e (Bosdrift)
- 5.1.2,e (Asterstraat)
- 5.1.2,e (Piet Heinstraat)
- 5.1.2,e (Nieuwlandseweg)
- 5.1.2,e (Nieuwlandseweg)
- 5.1.2,e (Bureau Goudappel)
- 5.1.2,e (proces)
- 5.1.2,e (proces)

Verhinderd:

- 5.1.2,e

Op dinsdagavond 13 juni vond de vijfde bijeenkomst van de klankbordgroep 'verkenning verhuizing Hoogvliet' plaats. Tijdens een eerdere bijeenkomst heeft bureau Goudappel al een presentatie gegeven van het mobiliteitsonderzoek. Dat onderzoek is opnieuw gedaan en geactualiseerd.

Doel van de vijfde bijeenkomst was om samen met Goudappel het geactualiseerde rapport te bespreken, de zorgpunten die eerder zijn gedestilleerd te bespreken te destilleren en te zoeken naar oplossingen voor die zorgpunten.

Programma

Er waren nieuwe mensen aanwezig bij de klankbordgroep. Zij zijn betrokken vanuit de VVE en eerder met de VVE naar Arnhem geweest.

5.1.2,e gaf een korte samenvatting van het proces en waar we nu staan: als de winkel er komt wat zijn dan de voorwaarden. Hoe kunnen we zorgen wegnemen of oplossen en wat zijn eventuele kansen. De vorige bijeenkomst was met de architect. Wat we uiteindelijk opleveren is een inventarisatie met waarom mensen het niet of graag zien komen en wat de inventarisatiepunten zijn vanuit de klankbordgroep. Dat rapport is een advies. Hoogvliet gaat bepalen of ze voldoende aanknopingspunten zien om het door te zetten en een verzoek voor een bestemmingswijziging in te dienen bij de gemeente. De gemeenteraad krijgt het rapport en moet bepalen of er een bestemmingswijziging komt. Dan is er nog inspraak.

Op een eerdere bijeenkomst hebben we het mobiliteitsrapport al doorgenomen, maar dat rapport was uit 2019. Hoogvliet heeft daarna besloten om dat rapport te actualiseren. Dat rapport is er en is rondgestuurd. Deze bijeenkomst loopt ^{5.1.2.e} langs de uitkomsten van dat rapport.

Toelichting Bureau Goudappel

^{5.1.2.e} begon met uitleggen dat het een vrij technisch rapport is en dat we een samenvatting ervan bespreken. De onderwerpen die terugkomen in het rapport zijn: vraag naar parkeerplaatsen, effect aantal verkeersbewegingen, waar gaat het verkeer rijden, toets verkeersveiligheid wegvakken, logistiek en toets doorstroming kruispunt Bosdrift- Diependaalselaan.

1. Parkeren

Parkeernormen worden vanuit de gemeente vastgesteld, daar moet je aan voldoen. Dat verschilt per gemeente en bepaalt iedere gemeente zelf. De parkeernorm verschilt ook per bestemming. Een supermarkt heeft een relatief hoge parkeernorm in Hilversum. De parkeernorm komt uit 2017. De gemeente bepaalt of en wanneer die parkeernormen worden geactualiseerd. Het kan dat een gemeente die opnieuw vaststelt. Op dit moment, met dit onderzoek, werd er getoetst aan de norm uit 2017.

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van verschillende momenten. Bij winkels is de hoogste parkeervraag in de avond en in het weekend. Per moment wordt de behoefte inzichtelijk gemaakt. In de avonduren en in het weekend is de parkeerbehoefte hoger wanneer Hoogvliet in de Stamgarage zou komen. De openingstijden blijven hetzelfde als de huidige winkel – daar is rekening mee gehouden in de berekeningen. De parkeerbehoefte is 57 plekken meer dan in de huidige situatie.

De extra parkeerplaatsen die erbij komen zijn 16 onder de Hoogvliet voor bewoners van de VvE, 11 aan de Bosdrift en 8 op de kopse kant. Dat is extra boven op de huidige situatie en gaat om in totaal 35 parkeerplaatsen.

>Hoe zit het met de parkeerbehoefte van de bewoners in de wijk?

Niet alle 57 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het plan. Er wordt dan gekeken naar restruimte in de wijk voor de pieken. Gemeente doet parkeertellingen op verschillende momenten in de week en kijkt of het daarmee opgevangen kan worden. Op een tweetal momenten is er een tekort aan parkeerplaatsen op het eigen terrein: op de zaterdag- en zondagmiddag. Op die momenten moet er getoetst worden of er restcapaciteit beschikbaar is om dat op te vangen. Daar is onderzoek naar gedaan. De wegvakken en aantal parkeervlakken worden in kaart gebracht op verschillende momenten in de week. Er is gebruik gemaakt van parkeeronderzoek van gemeente Hilversum uit 2023 en gekeken naar het gebied op loopafstand van de huidige Stamgarage. Uit het onderzoek blijkt dat er 29 plaatsen beschikbaar zijn. Er zit altijd een reservercapaciteit van 15% die niet meegerekend mag worden, om te voorkomen dat mensen veel rondjes moeten rijden. Uit dat onderzoek blijkt dat het voldoende is om het tekort op te vangen. Dat is inclusief de parkeerplaats van de begraafplaats in de blauwe zone.

> Worden die parkeerplaatsen onder Hoogvliet voor de VvE gealloceerd?

Er worden afspraken over gemaakt. Ze worden beschikbaar gesteld aan de bewoners van de appartementen boven de Stamgarage. Het is de intentie om de parkeerplekken daarna ook door te geven aan eventueel nieuwe bewoners. De overige plekken eronder zijn voor medewerkers van de Hoogvliet.

> Kan het invloed hebben dat de JP Coenstraat opnieuw wordt ingericht?

Soms win je parkeerplaatsen en soms verlies je wat. Met een herinrichting kan het zijn dat er extra groen wordt gemaakt en dat het invloed heeft op het aantal parkeervakken.

Het valt niet direct in dit onderzoeksgebied, maar het kan een waterbedeffect hebben, maar dat moeten bij de gemeente gecheckt worden.

Voetgangers en fietsers worden in dit onderzoek gemist. Dat heeft volgens ^{5.1.2.e} een ander soort impact op de omgeving. We kijken met een schuin oog naar als er meer verkeer over een weg gaat rijden kan het effect hebben op fietsers op de verkeersveiligheid. Gemeente wil fietsers stimuleren, als je die niet meeneemt is het een gemiste kant.

Uitleg: Bruto vloeroppervlak: alle vierkante meters.

2. Bewegende mobiliteit

Effect van het aantal verkeersbewegingen is bij een supermarkt ook hoger.

Verkeersgeneratie: ruim 300 per etmaal. In de nieuwe situatie stijgt het naar 1850 per etmaal. Dat is de verkeersgeneratie heen en terug.

> De vierkante meters gaan ineens flink omlaag, hoe komt dat?

Komst van de laad en losruimte van de vrachtwagens worden niet meegeteld, want die hebben geen parkeerbehoefte. Maar er wordt ineens ruimte gemist. ^{5.1.2.e} verwijst naar het plan van de architect.

In de verkeersstudie geen rekening gehouden met dat de Hoogvliet weggaat, omdat nog niet bekend is of en wat daar terugkomt en of dat eenzelfde verkeersbewegingen heeft. Het wordt waarschijnlijk minder, maar in de studie is van het slechtste scenario uitgegaan (dezelfde aantal verkeersbewegingen).

3. Waar gaat het verkeer rijden

Bij de verwachte verkeersbewegingen is vooral de route naar de Diependaalselaan belangrijk. Het meeste gaat via de Bosdrift en een beperkt aantal bewegingen in de omliggende straten. Vrachtwagens zijn meegenomen in de berekeningen. Hoogvliet maakt ook afspraken met de scholen en de komst en vertrek van vrachtwagens.

> Is er gekeken naar de verkeersbewegingen op momenten dat de school open of dicht gaat? Het is daar erg krap, wordt daarnaar gekeken naar de bezoekers van de winkel?

De bezoekers zijn vooral in het weekend. Daar kan weinig aan gedaan worden in dit plan. Veel schoolomgevingen die hiermee te maken hebben, ook omdat veel mensen met de auto de kinderen brengen en scholen samengevoegd worden. De drukke momenten zitten vaker buiten de schooltijden, waarin autoverkeer komt.

4. Toets verkeersveiligheid wegvakken

Er wordt voor capaciteit onder andere gekeken naar de vormgeving van de weg: breedte, maximale snelheid, rijden er fietsers, wordt er geparkeerd op de weg, etc. Het criteria met de scherpste grens, wordt als maatgevend gebruikt. Dat heeft effect voor de verkeersveiligheid van de weg. Die aspecten worden meegenomen en dat leidt tot een grenswaarde. Voorbeeld: het noordelijke deel van de Bosdrift is net iets breder dan het zuidelijke deel en heeft daardoor net een grotere capaciteit. Breedte van de weg wordt gemeten exclusief waar auto's parkeren. Alles valt nu binnen de grenzen, waardoor de wegen het verkeersveilig gezien moeten kunnen hebben.

5. Logistiek

Laad- en losmomenten komen vooral veel overdag. Niet voor 7 uur in de ochtend of na 7 uur in de avond, vanwege hinder voor omgeving. Hoogvliet is met omgeving in gesprek over wanneer wel.

> Worden dat soort tijden gewaarborgd en wordt het een onderdeel van de procedure? Hoe zorg je dat het zo blijft? De gemeente kan bijvoorbeeld een overeenkomst sluiten met Hoogvliet over dit soort afspraken. Voordeel is dat als Hoogvliet zich er dan niet aan houdt, omwonenden naar de gemeente kunnen stappen.

Er zijn hier veel zorgen over. De vraag is of wij als klankbordgroep daar invloed op kunnen uitoefenen?

5.1.2.e legt uit dat wij een set afspraken maken en naar de gemeente gaan; als we het zouden doen, dan zo. Het kan zijn dat we iets afspreken met de gemeente hierover. Het kan een middel zijn omdat de gemeente de handhaving doet, maar kan alleen als er afspraken over worden gemaakt. Wij stellen een advies op. Met die set afspraken moeten we het eens zijn en die gaat naar de gemeente. Dan zegt de gemeenteraad onder deze voorwaarde willen we meewerken. Na het rapport breed terugkoppelen aan de overige buurt om terug te geven wat er is onderzocht, wat er in het rapport staat en wat er met de klankbordgroep is besproken.

6. Toets doorstroming kruispunt Bosdrift- Diependaalselaan

Verkeersmodel geeft aan hoeveel verkeer er op de verschillende hoofdwegen rijdt. Er is een prognose gemaakt door de gemeente voor 2040 met alle nieuwe woningen, infrastructuur en alles wat er nog meer op de planning staat. Wordt meegenomen in het model. Er is een situatie zonder plan en een situatie met hoeveel verkeer erbij komt met dit plan.

>Er wordt gekeken naar de kruispuntdoorstroming en spitsuren. Er wordt dan gekeken of het in spitsuren nog te doen is?

De Diependaalselaan is het drukste kruispunt en is daarom meegenomen, als het daar voldoende is moet het bij de rest ook oké zijn. Er zijn zorgen om op de Diependaalselaan te komen (vanaf de Asterstraat). De verkeersdruk is daar heel hoog. Als erachter nog meer verkeer komt, welke gevolgen

heeft dat dan. Voor fietsers richting het centrum is de kruising ook gevaarlijk om op de Diependaalselaan te komen. Blijkt uit onderzoek dat het binnen de acceptabele grenzen blijft – verkeerskundig gezien op basis van richtlijnen. Bij te lange wachttijden gaan mensen gevaarlijke situaties uithalen en daar wordt rekening mee gehouden.

Kruising Diependaalselaan en de Bosdrift: kruispuntstroom weergeven op het spitsuur in de avond. Zijn de aantallen weergegeven van de auto's die daar op- en afbewegen.

De gemiddelde wachttijd nu staat dat het 7 seconde is als norm wat acceptabel is. Dat is het gemiddelde van een uur per avondspits. Het belangrijkste is het verschil met en zonder supermarkt. Dat is een seconde extra als de supermarkt er komt. Geldt alleen voor het autoverkeer.

De prognose gaat over 2040.

Vraag over hoe dit zo ver af kan staan van de beleving. Gevoelsmatig gaat het over een minuut. Minstens een halve minuut.

Zorgen: verkeersveiligheid Diependaalseweg en de Bosdrift. In de situatie dat de supermarkt er komt en je fiets richting de stad, zeker in de avondspits. Auto's die dan de Diependaalseweg op komen en de fietsers die daar richting de stad komen. Inclusief de vrachtwagens die er rijden. Zorgen over het managen van de drukte op het kruispunt.

Het is nu eigenlijk al geen fijn en veilig kruispunt. De zorg komt ook voort uit hoe de situatie nu is en dat het er nog onveiliger op zou worden.

>Vraag voor de gemeenteraad: maakt de toevoeging van het verkeer van Hoogvliet de situatie nu substantieel onveiliger om er nu iets mee te doen vanuit de gemeente? De maatregelen, zoals bijvoorbeeld een stoplicht, zal de gemeente moeten nemen. Het effect zal laag zijn. De Bosdrift is zeker een belangrijke route, maar het verkeer komt ook van en naar andere routes.

Het gevoel van de klankbordgroep ligt voor wat dit punt betreft ver uiteen met wat er uit het onderzoek komt → belangrijk punt van aandacht.

Samenvatting van de wensen vanuit de klankbordgroep:

- Bij de gemeente laten uitzoeken of er een waterbedeffect is op het verkeer door de herinrichting van de JP Coenstraat
- Onderzoek naar de mobiliteit van voetgangers en fietsen
- Een overeenkomst tussen de gemeente en Hoogvliet over de laad- en losmomenten van vrachtwagens. Zodat de buurt daar zekerheid over krijgt en de gemeente dit eventueel (als dat nodig is) kan handhaven.
- Er zijn zorgen om de verkeersdruk op de Diependaalselaan, ondanks dat het volgens het mobiliteitsonderzoek van Goudappel nog binnen de acceptabele grenzen blijft – verkeerskundig gezien op basis van richtlijnen. De gemiddelde wachttijd lijkt gevoelsmatig ook niet te kloppen en de vraag is hoe dit zo ver af kan staan van de beleving. Het is nu eigenlijk al geen fijn en veilig kruispunt. De zorg komt ook voort uit hoe de situatie nu is en dat het er nog onveiliger op zou worden. >Vraag voor de gemeenteraad: maakt de toevoeging van het verkeer van Hoogvliet de situatie nu substantieel onveiliger om er nu iets mee te doen vanuit de gemeente? De maatregelen, zoals bijvoorbeeld een stoplicht, zal de gemeente moeten nemen.

Het effect zal laag zijn. De Bosdrift is zeker een belangrijke route, maar het verkeer komt ook van en naar andere routes.

- Een akoestisch rapport vanuit Hoogvliet, waarin onder andere ook winkelwagens en glasbakken worden meegenomen.
- Is er sprake van reconstructie van de weg: term uit de wet geluidhinder

Overige vragen:

- Is het geluidsoverlast door verkeerstoename meegenomen? Een van de vele onderwerpen die de ontwikkelaar moet overhandigen aan de gemeente. → Is dat akoestisch rapport er al? En worden daar winkelwagens en glas in meegenomen? Voor bewoners boven de winkel en bewoners in de omgeving. Ook met of door de weerkaatsing. Als dat er is delen we dat. Geluid is een onderdeel van de goede ruimtelijke ordening en dan zit er vaak ook een akoestisch onderzoek bij.
- Akoestisch rapport laten maken is een wens vanuit de buurt!
- Geluidsoverlast van glasbakken → komen die er ook? De buurt wil die niet vanwege geluidsoverlast.
- Reconstructie van de weg: term uit de wet geluidhinder → Is daar sprake van?

Punt van vorige keer: Stalling van winkelwagens (wel/niet in buitenruimte) & materiaal (geluid winkelwagens).

Voor de mensen uit de klankbordgroep voelt het prettiger om een naam en gezicht te hebben gezien als het gaat om een vervolg. Het kan gaan dat het na een zoveelste instemronde buiten beeld raakt en wie dan herinnert welke afspraken er gemaakt zijn. Ze zouden graag willen praten over de procedure met iemand aan de kant van de gemeente. Hoe een gemeente daarmee omgaat. Toen Hoogvliet zich meldde bij de gemeente, wilden de gemeente een soort proef doen van participatie, ook met het oog op de komst van de omgevingswet. Het aantal vergunning dat je moet ophalen is kleiner geworden ten opzichte van vroeger. Ook om het makkelijker te maken iets voor elkaar te krijgen. Betekent dat processen bij de gemeente anders gaan lopen.

Dit is een onderdeel van pakket van vergunning.

Wensen vanuit de klankbordgroep:

- Iemand binnen de gemeente spreken: een de projectmanager aan de ambtenaren kant en niet aan de politieke kant. Verzoek: projectmanager van de gemeente en wijkregisseur.
5.1.2,e (Wijkregisseur Zuid (1214 en 1215)) / 5.1.2,e @hilversum.nl / Telefoon:
5.1.2,e
- In overeenkomst opnemen hoe we hiermee omgaan: een aanspreekpunt bij Hoogvliet en bij de gemeente.
- Een buurtconvenant vastleggen van Hoogvliet met de buurt (buitenspeeldag sponsoren, schoonhouden van de buurt)

- Anterieure overeenkomst bijlage meegeven: overeenkomst met de gemeente (past in de geest van de omgevingswet)

Vervolg

Voor De Selectie ligt er een verzoek vanuit Hoogvliet om het op een rij te zetten wat er besproken is. Dat gaan we nu doen: een overzicht van de overleggen tot nu toe en wat daaruit gekomen is. Dat delen we met de klankbordgroep. Daarna kijken we of er behoefte is om het erover te hebben met andere partijen (Hoogvliet dan wel gemeente). Karin Walters betrokken wethouder: ruimtelijke ordening.

Uitkomst zorgen en wensen klankbordgroep verkenning verhuizing Hoogvliet naar Bosdrift.

Leeswijzer: alles achter het liggende strepen, is wat is opgehaald bij de klankbordgroep. Het blauwe gedeelte erachter is de reactie van Hoogvliet. Alles wat eventueel daaronder achter de punt is geschreven, is wat is opgehaald tijdens het gesprek tussen de klankbordgroep en Hoogvliet op 11 oktober 2023 – waarbij eerst de vraag/opmerking vanuit de klankbordgroep is opgeschreven en vervolgens de reactie vanuit Hoogvliet 5.1,2,e 5.1,2,e daarop.

1. Parkeren en verkeer

- Gehandicaptenparkeerplaats(en) inclusief een route waarbij je zoveel mogelijk drempels en obstakels voorkomt. De invulling en detaillering van de infrastructuur worden later in het proces afgestemd met de gemeente. MIVA-PP zijn ook gewenst vanuit Hoogvliet en worden ingepast met een goede bereikbaarheid.
 - Routing moet met de gemeente besproken worden, zij zijn daar een belangrijke factor in. De gehandicaptenparkeerplaats is in feite een must voor een supermarkt.
- Parkeerregime in de buurt: De klankbordgroep wil daar in een driehoek met de gemeente wel over praten om na te denken over een parkeerregime in de omgeving.

Blauwe zone zou vanuit Hoogvliet het meest gewenst zijn, net zoals dat nu het geval is aan de Adm. De Ruyterlaan. Over de omvang van het gebied met blauw zone nader overleg met bewoners en gemeente.

 - De vraag is ook of de klankbordgroep inspraak heeft op het parkeerplan? Reactie van Hoogvliet: Wat ons betreft wel, maar wij gaan als Hoogvliet niet over de blauwe zone, dat moet meegenomen worden in de plannen met de gemeente. Maar het zou prettig zijn als de klankbordgroep meegenomen wordt in deze plannen. Hoogvliet doet het voorstel aan de gemeente om de klankbordgroep te betrekken bij de parkeerplannen.
 - Bij een blauwe zone moeten bewoners een parkeervergunning krijgen. Is het een idee dat Hoogvliet de jaarlijkse kosten voor de vergunning (mee)financiert? Reactie van Hoogvliet: we proberen met de gemeente een overleg te hebben met de klankbordgroep.
 - In de ruimtelijke processen krijg je vaak eerst een bestemmingsplan en daarna pas inrichtingsplan om dat soort dingen zoals parkeren en groen in beeld te brengen. Op moment dat jullie die plannen in hand hebben, staan wij met lege handen. Voorstel is om een convenant te tekenen met Hoogvliet – en dat de klankbordgroep ook vanuit Hoogvliet betrokkenheid krijgt, zodat de buurt niet met lege handen staat wanneer bepaalde plannen al grotendeels vaststaan. Voorstel 5.1,2,e een gebiedsregisseur aanhaken en dit soort dingen bespreken.
 - Als Hoogvliet een vergunning binnen heeft en daarna pas inmenging met de klankbordgroep over parkeren en verkeer, dan staat de klankbordgroep inderdaad met lege handen – liever vooraf duidelijk in een convenant hebben. Zodat plannen niet gewijzigd worden buiten de klankbordgroep om. Reactie van Hoogvliet: zorgen dat we vooraf alles uitgebreid met elkaar vast hebben liggen. Gemeente heeft duidelijke overeenkomsten waar wij aan moeten voldoen vooraf.
 - Wat is de visie op parkeren bij de begraafplaats? Reactie van Hoogvliet: we hebben overleggen gehad met de begraafplaats over parkeren en laden en lossen bijvoorbeeld ook tijdens begrafenissen. Daar zijn afspraken over gemaakt. Afspraken zoals geen bevoorrading ten tijde van diensten – wordt gecommuniceerd zodat Hoogvliet daar rekening mee kan houden.
 - Lastig parkeren op de begraafplaats en helemaal als er mensen daar gaan staan die naar de supermarkt willen. De begraafplaats is meer dan alleen rekening houden met de diensten. Reactie van Hoogvliet: het zijn openbare parkeerplekken, die zijn meegeteld als eventuele restcapaciteit.
- Stoep doortrekken vanaf de hoek bij de Piet Heinstraat / Bosdrift zodat je de weg smaller maakt en de parkeerplekken ruimer worden voor voetgangers en karren.

De invulling en detaillering van de infrastructuur worden later in het proces afgestemd met de gemeente.

Veiligheid staat voorop

- Routing bedenken voor het laden en lossen van de vrachtwagens van Hoogvliet, maar ook ter verleiding voor auto's die een parkeerplek zoeken. Het liefst een vaste P-route maken met instructies om de last te verdelen over de verschillende straten. Zo min mogelijk keerpunten en heen en weer verkeer, ter voorkoming van dubbel verkeer door de Nieuwlandseweg; bespreken met Goudappel. Je wil voorkomen dat er onnodig verkeer is van mensen die een parkeerplek zoeken.

Routing vrachtwagens (circa 2-4 per dag) wordt afgestemd met de gemeente, chauffeurs van Hoogvliet worden v.w.b. de route geïnstrueerd. P-route afstemmen met de gemeente en direct omwonenden (of klankbordgroep).

- Dit is om te voorkomen dat mensen in de wijk gaan ronddolen (bijvoorbeeld door middel van een eenrichtingsweg) en een routing voor het laden en lossen. Reactie van Hoogvliet: voor laden en lossen worden chauffeurs geïnstrueerd. Dat andere kunnen we meenemen in bespreking met de gemeente.
- De klankbordgroep wil graag samen met de gemeente aan tafel om dit soort dingen te bespreken. Reactie van Hoogvliet: we gaan proberen te achterhalen met wie dat gesprek gevoerd kan worden en dat proberen te regelen. Het kan zijn dat die persoon er nog niet is, maar dat die wel komt en dan ook andere experts bij het project betreft.
- Het verkeer laten remmen in de buurt. Besproken mogelijkheden: straat versmallen, fietsbaan zichtbaar maken, weg met auto te gast, de weg 10/20 centimeter omhoog laten lopen om te laten voelen dat je aankomt in het supermarktgebied.

Ook in belang Hoogvliet, afstemmen en overleg met gemeente en Goudappel

- In plaats van verharde parkeerplekken; groen of half verharde parkeervlakken: bijvoorbeeld tussen parkeervlakken groen of grastegels.
Hoogvliet is voorstander van dergelijke groene toepassingen, wel op plekken waar geen winkelwagens komen. Betreft voor een deel openbaar gebied dus afstemmen met gemeente. → Dit soort materialisering voorkomt ook bepaald geluidsoverlast.
- Overwegen instellen eenrichtingsverkeer in de straten rondom de Bosdrift: met Goudappel bespreken.
Overleg met gemeente en Goudappel.
- Bij de gemeente laten uitzoeken of er een waterbedeffect is op het verkeer door de herinrichting van de JP Coenstraat

Vraag door de gemeente en of Goudappel te laten beantwoorden, de gemeente moet daar eerst meer gegevens voor aanleveren voordat daar antwoord op gegeven kan worden.

- Onderzoek naar de mobiliteit van voetgangers en fietsen
Geen probleem - daar kan Goudappel een hoofdstuk over schrijven. Is ook in het belang van de klant van Hoogvliet en dus ook van Hoogvliet. → Toezegging: aanvulling op het onderzoek van Goudappel. Aandacht om dat te stroomlijnen
- Een overeenkomst tussen de gemeente en Hoogvliet over de laad- en losmomenten van vrachtwagens. Zodat de buurt daar zekerheid over krijgt en de gemeente dit eventueel (als dat nodig is) kan handhaven.
Bevoorrading is toegestaan tussen 07:00 en 19:00, op voorhand zal zeker rekening gehouden worden met de tijdstippen dat kinderen van en naar de omliggende scholen gaan. Overleg met gemeente hoe dit wordt vastgelegd. Veiligheid is ook in het belang van Hoogvliet. Met het bestuur van begraafplaats is een overeenkomst gesloten, dat er rekening wordt gehouden met begrafenissen. Met een frequentie van 2 à 4 keer per dag.
 - Is dat wettelijk bepaald? Reactie van Hoogvliet: ja in activiteitenbesluit is dat wettelijk geregeld. Je mag alleen tussen die tijd laden en lossen
 - Hoeveel vrachtwagens zijn er per moment? Reactie van Hoogvliet: 1 vrachtwagen per laad- en losmoment. Normaal gesproken worden supermarkten bevoorrad met grote vrachtwagens van 16,5 meter. Wij gebruiken vrachtwagens van circa 10 meter. Het lossen van de containers vindt in het de

overdekte laad-/losvoorziening plaats, dus minder geluidsoverlast en de kleinere vrachtwagen maakt dat die wendbaarder is. Hij brengt een volle container mee en neemt vorige container mee met statiegeldproducten, afval, etc.

- Er zijn zorgen om de verkeersdruk op de Diependaalselaan, ondanks dat het volgens het mobiliteitsonderzoek van Goudappel nog binnen de acceptabele grenzen blijft – verkeerskundig gezien op basis van richtlijnen. De gemiddelde wachttijd van 7 seconden lijkt gevoelsmatig ook niet te kloppen en de vraag is hoe dit zo ver af kan staan van de beleving. Het is nu eigenlijk al geen fijn en veilig kruispunt. De zorg komt ook voort uit hoe de situatie nu is en dat het er nog onveiliger op zou worden. >Vraag voor de gemeenteraad: maakt de toevoeging van het verkeer van Hoogvliet de situatie nu substantieel onveiliger om er nu iets mee te doen vanuit de gemeente? De maatregelen, zoals bijvoorbeeld een stoplicht, zal de gemeente moeten nemen. Het effect zal laag zijn. De Bosdrift is zeker een belangrijke route, maar het verkeer komt ook van en naar andere routes.

Oppakken door gemeente.

- Je haalt de 7 seconden vanaf de Asterstraat ook niet. Geldt voor alle straten eromheen ook. Bij de Bosdrift of Hilverseweg(?) een stoplicht. Reactie van Hoogvliet: Dat zal plek moeten krijgen in gesprek met gemeentelijke verkeerskundige. Zijn de juiste getallen gebruikt en hoe kan het dat de cijfers en de beleving zo erg van elkaar verschillen? Dat geldt ook voor de parkeerdruk, die is ook berekend en schijnen met de huidige getekende uitbreiding voldoende te zijn, maar nu al na 18.00 uur moet je rondrijden om een goede plek te vinden.
- Een akoestisch rapport vanuit Hoogvliet, waarin onder andere ook winkelwagens en glasbakken worden meegenomen.

Een akoestisch rapport maakt onderdeel uit van de procedure omgevingsvergunning, deze volgt t.z.t. Glasbakken dienen afgestemd te worden met de gemeente, veroorzaken op meerdere vlakken overlast en zijn ongewenst voor Hoogvliet.

- Reactie van Hoogvliet: glasbakken maken geluid en trekt troep aan, kan me voorstellen vanuit de woonomgeving ook niet gewenst is. Hoogvliet zet ze zelf niet neer.
- Het standpunt is geen glasbakken.
- Is er sprake van reconstructie van de weg: term uit de wet geluidhinder
De Bosdrift zal worden aangepast (gereconstrueerd) om er een aantal officiële parkeerplaatsen aan de leggen. Ook aan het begin van de Piet Heinstraat en de Nieuwlandseweg zullen aanpassingen plaatsvinden. De gemeente moet er verder iets van vinden of er een beoordeling en toetsing moet komen
 - Gaat erom dat door aanpassingen op de weg de geluidshinder voor de woningen vergroot kan worden. Als de weg wordt aangepast, wat zijn de gevolgen voor het geluid (kosten voor de veroorzaker) en kan dat van tevoren in kaart gebracht worden? Is die van toepassing (want het is een 30 zone)
Geluidsdeskundige en verkeerskundige weten dit te beantwoorden. Reactie van Hoogvliet: die vraag wordt neergelegd bij Goudappel.

2. Luifel en open ruimte onder appartementen

- Voor bewoners is het wel prettig een brede luifel te hebben tegen licht en geluid.
In de huidige plannen is een brede luifel opgenomen.
 - Is er al meer duidelijk over de technische specificaties en welk materiaal wordt gebruikt om geluidshinder te voorkomen? Reactie van Hoogvliet: materialisering en specificaties zijn nog niet bekend. Zo ver zijn de plannen nog niet, maar we moeten wel voldoen aan bepaalde (veiligheids)eisen. Maakt ook onderdeel uit van het geluidsonderzoek. Dan wordt ook meegenomen welke soort winkelwagens er komt en wat voor soort wielen. Ook de tegels.
 - Er is nu al een luifel, maar dat is niet geluiddempend. Reactie van Hoogvliet: Het doel van de luifel is afscheiding creëren tussen appartementen en wat er op straat gebeurt (geluid, zicht, licht). Dat wordt

door adviseurs meegenomen. Uit dit advies zal een maat en materialisering volgen voor de uitvoering van de luifel. Dat zal vervolgens met de VvE besproken worden. Er is vanuit Hoogvliet bereidheid om een goede luifel aan te brengen om overlast te voorkomen.

- Een goed verlichtingsplan met weinig strooilicht naar buiten toe in de nacht. Het liefst licht met een natuurlijke look en kwaliteitsmaterialen. Lantaarns geven een bak licht om het gebouw. Dat is niet handig. Mogelijkheden: sierverlichting met ledstrip. Dat gedeelte wat je af wilt schermen licht je het maaiveld aan met spots, zodat er geen strooilicht in de omgeving komt en ook niet bij de woningen.

Voor wat betreft verlichting aan het gebouw en op het terrein van de supermarkt wordt hier rekening mee gehouden. Voor wat betreft de openbare verlichting zal dit vormgegeven moeten worden door de gemeente.

- Wat worden de openingstijden? Reactie van Hoogvliet: gelijk aan Chatam.
- Onder wat voor omstandigheden wordt zoiets verandert? Reactie van Hoogvliet: als u mij dat nu vraagt: wij zijn nu niet voornemens de openingstijden aan te passen. Mocht de concurrentie ineens de openingstijden fors aanpassen, zullen wij daar ook serieus naar kijken, maar vraag is of het kostendekkend is om hierin mee te gaan. De openingstijden moeten ook passend zijn voor in de buurt. Ik durf niet te zeggen dat we daar binnen tien jaar niet vanaf wijken. Hoogvliet Supermarkten gaat daarover.
- Zoveel mogelijk hangjongeren bij het open gedeelte voorkomen. Door bijvoorbeeld een hek en groene bakken tussen het parkeren van de fiets. Door inzet van groen en planten, plekken waar je wilt hangen, met een andere functie dichtzet. Ontwerpopgave om te proberen te voorkomen dat mensen daar gaan hangen.
Dit is ook in het belang van Hoogvliet, overlast en schade door hangjongeren is ongewenst. Hier is een goede balans nodig met te nemen maatregelen en onder andere behoud van openheid en uitstraling, dit ook vanwege bovengelegen woningen.

3. Laden en lossen en de gevel aan de achterkant

- De gevel mag opgewaardeerd worden. Van binnen kan, maar van buiten is beter en handiger. Integraal aangepakt: met uitstraling en ook de groenstrook die ervoor zit.
De gevels hebben in de huidige situatie niet de uitstraling die Hoogvliet wenst voor in de nieuwe situatie, er is namelijk achterstallig onderhoud en de gevels zijn gedateerd. Hier zal de architect nog een ontwerp voor maken.
- Vleermuizenkasten en bijenhôtels en vogelkastjes in het metselwerk aan de achterkant van de gevel.
Er zullen vogelkastjes en bijenhôtels worden geplaatst.
 - Hoe zit het met de vleermuizenkasten? Reactie van Hoogvliet: moeilijk om toe te zeggen. Vleermuizenkasten moeten aan allerlei eisen voldoen. Zal nader bekeken worden. Intentie/streven om dit toe te passen.
 - Bij gebruik van nieuw groen graag biologische planten en bloemen. Biologische beplanting voorkomt dat bijen en vlinders en dergelijken doodgaan.
- Groen tegen de muur aan de achter- en zijkant van de gevel
De gevels staan grotendeels op de erfgrans, veel van deze gevels zijn al omgeven door openbaar groen. Deze huidige groene buffers zijn eigendom van de gemeente. Wat betreft Hoogvliet blijft dit indien mogelijk intact.

4. Verrommeling voorkomen en openbare ruimte

- Afval voorkomen is belangrijk om in het ontwerp zoveel mogelijk rekening mee houden.
- Afvalmogelijkheden bespreken met Hoogvliet en de gemeente. Dat gaat om: privaat afval: Huisvuil van huizen en appartementen. En openbaar afval: zowel kleding en glas (en papier en PMD) als kleine prullenbakken (binnen en buiten). Dit is een moment om mogelijkheden te bespreken, omdat ze toch al met het openbaar gebied aan de slag gaan. Het verdient wel aandacht. Iets groter kijken dan het gebied om de Hoogvliet heen: op buurtniveau naar kijken - verdient in ieder geval aandacht.

- Hoogvliet heeft een gesloten afvalstelsel, afval wordt door Hoogvliet zelf in pandig opgeslagen en zelf afgevoerd. Openbaar afval is ter beoordeling door gemeente. Afvalbakken in directe omgeving supermarkt (ook binnen) wordt opgepakt door Hoogvliet.
 - Afvalbakken van de gemeente bij voorkeur laten zoals het is.
 - Reactie van Hoogvliet: Taak van de supermarkt is om de directe buitenomgeving van de supermarkt schoon en netjes te houden. Als het netjes is, nodigt het ook uit om het netjes te houden. Is een punt van aandacht richting de supermarkt.
- Goed buitenruimte ontwerp. Gaat ook over comfort en niet laten verrommelen.
De invulling en detaillering van de infrastructuur worden later in het proces afgestemd met de gemeente.
Comfort is ook in het belang van Hoogvliet.
 - Reactie van Hoogvliet: Aan de voorkant van de Bosdrift is een strook wat bij het mogelijk toekomstige eigendomsdeel van Hoogvliet hoort (een meter 4/5 voor de voorgevel) en daarna begint de openbare ruimte. Wij willen klanten ook goed en netjes ontvangen dus het is ook aan ons om er een goed onderhouden geheel van te maken.
- Kwaliteit van het groen verbeteren. Groen hoeft niet per se weg. Als dat goed is, hoeft dat zeker niet. Het kan mooier waarschijnlijk.
Huidig groen is eigendom gemeente, wordt meegenomen in nadere uitwerking met gemeente. In het ontwerp wordt de groene middenstrook tegenover de Piet Heinstraat weer aangeheeld.
- Robuuste, natuurlijke materialen toepassen: hout of staal. Natuurlijke straat met veel groen, uitstraling handhaven. Er moet iets met het openbaar gebied gedaan worden. Gedeeltelijk gemeentegrond en gedeeltelijk Hoogvliet. Daar zul je elkaar moeten vinden. Bijvoorbeeld betonproducten met houten zittingen en houten randen.
Uitwerking en materialisering volgt nadat de infra-plannen concreet zijn. Het duurzaamheidsthema is een actueel onderwerp bij Hoogvliet, materialisering zal afgestemd worden met de gemeente.
 - Bosdrift is een groene omgeving met klassieke uitstraling. Mooi als daar iets komt wat erbij past, bijvoorbeeld bloembakken. Reactie van Hoogvliet: kan me voorstellen dat als we bloembakken neerzetten, we dat ook in die stijl doorzetten.
- Oproep voor Hoogvliet: budget maken voor het toevoegen van kwaliteit in de buitenruimte, bijvoorbeeld met bloembakken. Input vanuit de klankbordgroep/buurt om daarvoor budget van Hoogvliet te krijgen en gemeente te verleiden buitenruimte te upgraden. De trottoirs zijn toe aan een opfrisbeurt.
Het heeft voorkeur van Hoogvliet dat de trottoirs in de directe omgeving van de supermarkt vernieuwd worden, dit zal afgestemd worden met de gemeente. Wellicht is het mogelijk om bestaande (onderhouds)planningen van de gemeente af te stemmen op de ontwikkeling van de supermarkt. Denk hierbij bijvoorbeeld ook aan energietransitie. Voor wat betreft overige toevoeging van kwaliteit in de buitenruimte: daar kan naar gekeken worden en dat is bespreekbaar.
 - Reactie van Hoogvliet: gemeente kijkt ook naar ons, want het is ons verzoek. Ik vind dat daar een bepaalde taak bij ons ligt tot een bepaalde hoogte. Wij willen het om de supermarkt ook netjes en strak hebben, dat we er komende jaren geen omkijken naar hebben. We willen ook de gemeente ertoe inspannen om hun verantwoordelijkheid in te nemen.
 - Voor VvE een belangrijk punt dat het duurzaamheid wordt doorgetrokken, bijvoorbeeld met een groen dak. We willen de duurzame uitstraling niet alleen beneden, maar ook boven. Worden er bijvoorbeeld ook elektrische laadpalen neergezet in de omgeving? Bijvoorbeeld ook in de garage onder de Hoogvliet? Reactie van Hoogvliet: dat laatste is brand technisch een ding. Dak van de supermarkt is al iets waar we mee bezig zijn om dat duurzamer te maken. Hoogvliet is bereid om het platte dak grotendeels te voorzien van sedum (uit onderzoek is overigens gebleken dat dit niet overal toegepast kan worden). Sedum veroorzaakt minder warmte en geur dan de huidige dakbedekking. Dit is al besproken met de

VVE, evenals toepassing van zonnepanelen. Toezegging: combinatie van sedem en zonnecollectoren.

Dat gesprek wordt verder gevoerd met de VvE op een later moment.

- Geluiddempende materialen: asfalt op de weg om geluid te voorkomen. En door de vorm van het materiaal kan je daar iets mee.

Het geluid zal moeten voldoen aan de geldende normen, materialisering speelt hier zeker een rol en zal nader onderzocht moeten worden. Moet naar worden gekeken door een deskundige.

- Voldoende prullenbakken: een prullenbak bij de hand helpt. Maar wel met elkaar in gesprek over schoonmaakbeleid: tot waar gaat het personeel van Hoogvliet met de prikker rond? Over schoonmaakbeleid maakt de klankbordgroep graag afspraken met Hoogvliet.

Voor opening van de supermarkt zullen we een overleg inplannen met de klankbordgroep om dergelijke punten te bespreken.

- Reactie van Hoogvliet: Dit soort overleggen kunnen we op regelmatige basis met elkaar voeren om te bespreken hoe het gaat. Klankbordgroep: hangt ook af van of er een plek is waar we naartoe kunnen met vragen, maar goed dat het niet ophoudt.
- Hoe maakt Hoogvliet Beheer dit soort afspraken met de uiteindelijke manager van de supermarkt? Reactie van Hoogvliet: wij sluiten een huurovereenkomst met Hoogvliet Supermarkten en daarin nemen we bepaalde bepalingen in op, zoals bijvoorbeeld een terugkerend overleg en dat er waar nodig iemand van Hoogvliet Beheer aansluit. Wij zitten daar aan het roer om voorwaarden in op te nemen.
- Is dit het soort afspraken dat Hoogvliet wil vastleggen in zo'n huurovereenkomst? Reactie van Hoogvliet: bijvoorbeeld laad en lostijden, maar ook de terugkerende overleggen kunnen we opnemen in de huurovereenkomst.

5. Overig

- Weinig reclamevoering: geen felle lichtreclamebakken op de gevel en reclameposters aan de voorkant. Op een aantal punten is reclamevoering nodig, naar onze mening is Hoogvliet reclame redelijk ingetogen. Reclame zal een onderdeel zijn van de omgevingsvergunning en zal worden beoordeeld door de Welstandscommissie. Na sluitingstijd zal het licht van de reclame worden uitgeschakeld.
- Goed nadenken over een routing van de bezoeker met zijn winkelwagen naar de auto's: vlak straatprofiel en auto te gast.

Dit heeft ook zeker de voorkeur van Hoogvliet.

- Verblijfskwaliteit en waardevolle ontmoetingsplekken: bijvoorbeeld bankjes in het groen zetten in de middenstrook. Of een koffiecorner of bakkertje toevoegen

De supermarkt is een ontmoetingsplek, zeker voor ouderen, ook beschikt de Hoogvliet Supermarkt over een koffiecorner en een verse bakkerij. Bankjes in het openbaar groen is ter beoordeling aan de gemeente.

- Bankjes als er ouderen gaan zitten is prima en ontmoetingen faciliteren, maar we willen inderdaad niet dat er jongeren 's avonds laat of in de nacht gaan hangen als buurt. Reactie van Hoogvliet: goed om te bespreken met de architect of daar 'oplossingen' voor zijn.
- Reactie van Hoogvliet: Binnen in de supermarkt zal er ook een ontmoetingsplek zijn.
- Openingstijden: afspraken over maken met de wijk als goede burens

Vanuit Hoogvliet is er bereidheid om met elkaar in gesprek te blijven, ook na opening van de supermarkt. Dat zou kunnen door een klankbordgroep+ te creëren waarin de vertegenwoordigers uit de directe omgeving en de klankbordgroep samen met Hoogvliet periodiek alle relevante aangelegenheden met elkaar bespreken

- Kan Hoogvliet ook een maatschappelijke functie voor 'ouderen supporten' toevoegen door het bezorgen van boodschappen?

Bezorging in de buurt is mogelijk door het plaatsen van online bestellingen. Structurele bezorging vanuit de winkel is niet mogelijk, dit i.v.m. koelrestricties etc. Klanten incidenteel helpen bijvoorbeeld: "Kunt u een brood

brengen want ik heb mijn been gebroken” wordt zeker door Hoogvliet opgepakt. Er wordt nog onderzocht of in de winkel een computer geplaatst kan worden waarbij klanten (ouderen) in de winkel online bestellingen kunnen plaatsen met hulp vanuit medewerkers. Meelopen met een zware tas naar de auto of fiets is natuurlijk ook nog een logische vorm van service.

Overige punten:

- Een gezamenlijk overleg tussen klankbordgroep – Hoogvliet – Gemeente is gewenst. Dit is aangekaart bij de gemeente. Op dit moment is nog niet duidelijk of de gemeenteraad in zal stemmen met en eventuele verplaatsing van Hoogvliet naar de Bosdrift. Een gezamenlijk overleg is ook vanuit de gemeente gewenst, van belang is wel dat er eerst een standpunt wordt ingenomen door de gemeenteraad. Indien de planvorming op basis van dit standpunt een vervolg krijgt, volgt er een gezamenlijke afspraak.
 - De klankbordgroep maakt zich zorgen dat zij met ‘lege handen’ komen te staan. Van belang is dat de uitgangspunten van het bouwplan (incl. infrastructuur) worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en Hoogvliet.
-

Plannen voor relocatie van de Hoogvliet supermarkt (Admiraal de Ruyterlaan) naar het pand van garage Stam (Bosdrift)



Inhoudsopgave

1. Aanleiding
2. Opbouw rapportage
3. Planvorming: historie en hoofduitgangspunten
 - 3.1. Context supermarkten en marktgebied
 - 3.2. Historie: mogelijkheden voor Hoogvliet om in Chatham uit te breiden
 - 3.3. Garage Stam Bosdrift
 - 3.4. Chatham Admiraal de Ruyterlaan
4. Bestemmingsplananalyse
 - 4.1. Winkelvoorziening Chatham
 - 4.2. Garagebedrijf Stam
5. Informatie, discussie en afstemming
6. Belangrijkste opmerkingen betrokkenen & omwonenden, aanpassingen van het plan
 - 6.1. Garage Stam
 - 6.2. Chatham
 - 6.3. Actuele situatie Hoogvliet Chatham
7. Participatieproces
8. Te ondernemen vervolgstappen
9. Continuering participatie en informatieverstrekking
10. Planning
11. Conclusie

Bijlagen:

- I. 1a & 1b Notitie en verkeersonderzoek betreffende de uitbreiding op de huidige locatie
- II. Plan: situatie en concept-plattegrond herontwikkeling garage Stam t.b.v. Hoogvliet
- III. Verkeersonderzoek Goudappel update september 2023
- IV. Participatie: eindverslag van De Selectie, bevindingen en suggesties van de klankbordgroep

1. Aanleiding

Deze rapportage beschrijft de wens van Hoogvliet om haar supermarkt te verplaatsen van de winkelstrip Chatham aan de Admiraal de Ruyterlaan naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift. In de in 2017 vastgestelde detailhandelsnota is aangegeven, dat er in Hilversum geen behoefte is aan nieuwe supermarkten, maar dat bestaande supermarkten -indien mogelijk en wenselijk- kunnen uitbreiden of reloceren. De Hoogvliet supermarkt in Chatham wordt hier concreet in genoemd. In het beleid wordt aangegeven dat het toekomstperspectief van de supermarkt matig is. Tevens geeft het beleid aan dat er wordt onderzocht of verplaatsing een mogelijkheid is en dat de gemeente dit traject steunt. Bij verhuizing van Hoogvliet dient voor het bestaande pand in Chatham een alternatieve invulling te komen, waarbij de bestemming supermarkt komt te vervallen.

De relocatie van Hoogvliet geeft het pand van garage Stam aan de Bosdrift een economisch krachtige nieuwe invulling. Garage Stam aan de Bosdrift is geen officiële Renault Dealer meer op deze locatie. Momenteel is het een Vakgarage waar tweedehandsauto's worden verkocht en waar onderhoud en reparaties van auto's plaatsvinden. Garage Stam zoekt elders in Hilversum en omgeving naar een adequate oplossing om de Renault rijders in Hilversum service te blijven verlenen.

De aanleiding voor het project wordt vanuit het perspectief van Hoogvliet en Stam nader omschreven.

Hoogvliet

Hoogvliet exploiteert een supermarkt in de winkelstrip Chatham aan de Admiraal de Ruyterlaan te Hilversum. De schaalgrootte van dit buurt/wijkcentrum is zeer klein. De oppervlakte van de supermarkt omvat circa 870 m² bvo (totaal oppervlak). Behalve de supermarkt zijn er nog 5 winkelunits en 3 kiosken. Hoogvliet Beheer is eigenaar van het supermarktpand, 1 winkelpand (Slijter) en van 2 kiosken op het voorterrein (1 kiosk staat reeds leeg, leegstand 2^e kiosk volgt).

Hoogvliet heeft sinds geruime tijd de wens een grotere en toekomstbestendige supermarkt te exploiteren in de wijk. De huidige supermarkt voldoet niet meer aan de wensen van de consument. De winkelruimte is te klein om de supermarkt ter plaatse goed te kunnen exploiteren en haar klanten het winkelgenot en winkelkwaliteit te kunnen bieden die zij wensen en verwachten. De supermarktexplotatie ter plaatse is eindig.

De concurrentie in de omliggende wijken heeft zich wel op een toekomstbestendige exploitatie kunnen inspelen en is hierin ook door de gemeente ondersteund. In Kerkelanden is het winkelcentrum gerenoveerd en uitgebreid, waarbij zowel Albert Heijn als Lidl door relocatie in het winkelgebied sterk zijn vergroot. Ook de Albert Heijn in de nabijgelegen Heigalerij is bijna verdrievoudigd in oppervlak.

De winkelstrip Chatham, waar Hoogvliet deel van uitmaakt, is in 1958 geopend. Circa 30 jaar later is de supermarkt met ongeveer 250 m² uitgebreid door aan de voorzijde aan te bouwen. In de afgelopen 30 jaar heeft er geen verdere uitbreiding plaatsgevonden. Hoogvliet heeft de mogelijkheden bestudeerd om de supermarkt te vergroten. Echter, dit is niet mogelijk gebleken. In par. 3.1 en in de bijlagen Ia en Ib wordt hierop nader ingegaan.

Recentelijk is in de supermarkt -noodgedwongen- een beperkte interne verbouwing uitgevoerd. Investerings waren noodzakelijk om de supermarkt geopend te blijven houden. Hierop wordt nader ingegaan in par. 6.3.

Samenvattend: de huidige locatie van de Hoogvliet supermarkt heeft geen toekomstperspectief en de exploitatie is eindig. Hoogvliet zoekt reeds geruime tijd naar mogelijkheden een toekomstbestendige en levensvatbare supermarkt te exploiteren in de wijk (Zeeheldenkwartier-Bloemenkwartier Zuid en Hoogt van 't Kruis = de buurten ten zuiden van de Diependaalselaan). De gemeente steunt dit streven, deze situatie wordt onderschreven in het beleid.

Garage Stam

Het pand van garage Stam aan de Bosdrift is gebouwd in 1962. In 1969 is de garage uitgebreid aan de achterzijde. Oorspronkelijk was er ook een benzinestation, dat echter in 1989 is gesloten.

Door reorganisaties in de auto-industrie is het aantal verkooppunten sterk gereduceerd. Ook bij het onderhoud heeft een sanering plaatsgevonden, aangezien auto's veel minder onderhoud vragen met als gevolg dat onderhoudspunten worden geconcentreerd en daarmee gereduceerd. Bovendien zijn moderne autoverkooppunten en garages voor onderhoud niet (meer) gevestigd in woonbuurten.

Samenvattend: garage Stam is in Hilversum/'t Gooi op zoek naar een adequate oplossing om de Renault rijders in Hilversum service te blijven verlenen. De huidige garage is momenteel een Vakgarage, waar tweedehandsauto's worden verkocht en onderhoud/reparaties plaatsvinden. De garagefunctie op deze locatie is op termijn ook eindig. Herinvulling van de locatie met een Hoogvliet supermarkt is derhalve een kans op een duurzame en toekomstbestendige oplossing.

Locaties Chatham en Stam



2. Opbouw rapportage

Deze rapportage is als volgt opgebouwd:

- a. Planvorming: context, historie en hoofduitgangspunten
- b. Bestemmingsplananalyse
- c. Informatie, discussie en afstemming met betrokkenen
- d. Belangrijkste opmerkingen betrokkenen & omwonenden, aanpassingen van het plan
- e. Het participatieproces door de Selectie
- f. Vervolgstappen, continuering participatie en informatieverstrekking
- g. Gewenste planning

De beschrijving is overwegend chronologisch. De eerste activiteiten dateren uit 2015 – het moment dat de besprekingen en onderhandelingen tussen Hoogvliet Beheer en Stam Holding zijn begonnen. De meest recente activiteiten betreffen de bijeenkomsten van de Klankbordgroep, als onderdeel van het participatieproces. Om dit participatieproces professioneel vorm te kunnen geven is Organisatie en Adviesbureau de Selectie ingeschakeld.

Gedurende het gehele proces is het project meermalen op diverse onderdelen aangepast en is er ook ondersteunend onderzoek uitgevoerd door derden, zoals bijvoorbeeld verkeersonderzoek door Goudappel. Dit doorkruist in een aantal situaties de chronologische opbouw van de rapportage.



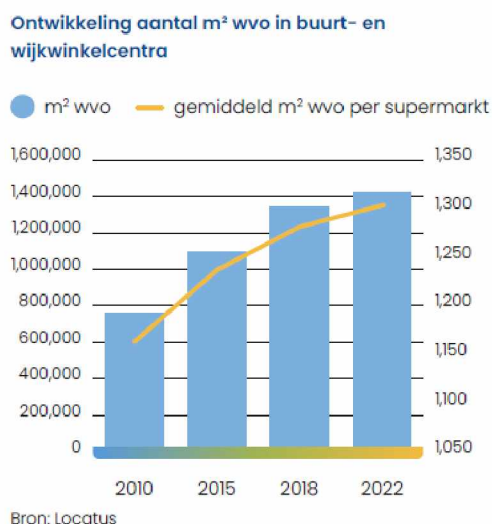
Artist Impressie Hoogvliet -garage Stam

3. Planvorming : historie en hoofduitgangspunten

3.1 . Context supermarkten en marktgebied

Schaalvergroting is in het supermarktlandschap aan de orde van de dag. Consumenten wensen tegenwoordig steeds uitgebreider assortiment en meer winkelgenot zoals ruime kassapartijen en bredere gangpaden. Ook winkelcomfort wordt steeds belangrijker, denk hierbij aan prettige klantbeleving en adequate parkeervoorzieningen. Een supermarkt heeft tegenwoordig tenminste 1.100 m² winkelvloeroppervlak (wvo) nodig om een rendabele exploitatie neer te kunnen zetten. Deze schaal is nodig om een formuleconcept te kunnen presenteren dat aansluit op de klantbehoefte van de consument.

Nederland telt echter nog veel supermarkten met een wvo van 800 tot 1.000 m². Circa 30% van de supermarkten in buurt- en wijkwinkelcentra valt in deze oppervlaktegrootteklasse. De behoefte om het winkelvloeroppervlak van deze supermarkten te vergroten is groot. Zonder vergroting staat een toekomstbestendige exploitatie onder toenemende druk en daarmee ook de maatschappelijke functie van de supermarkt in de wijk of buurt.



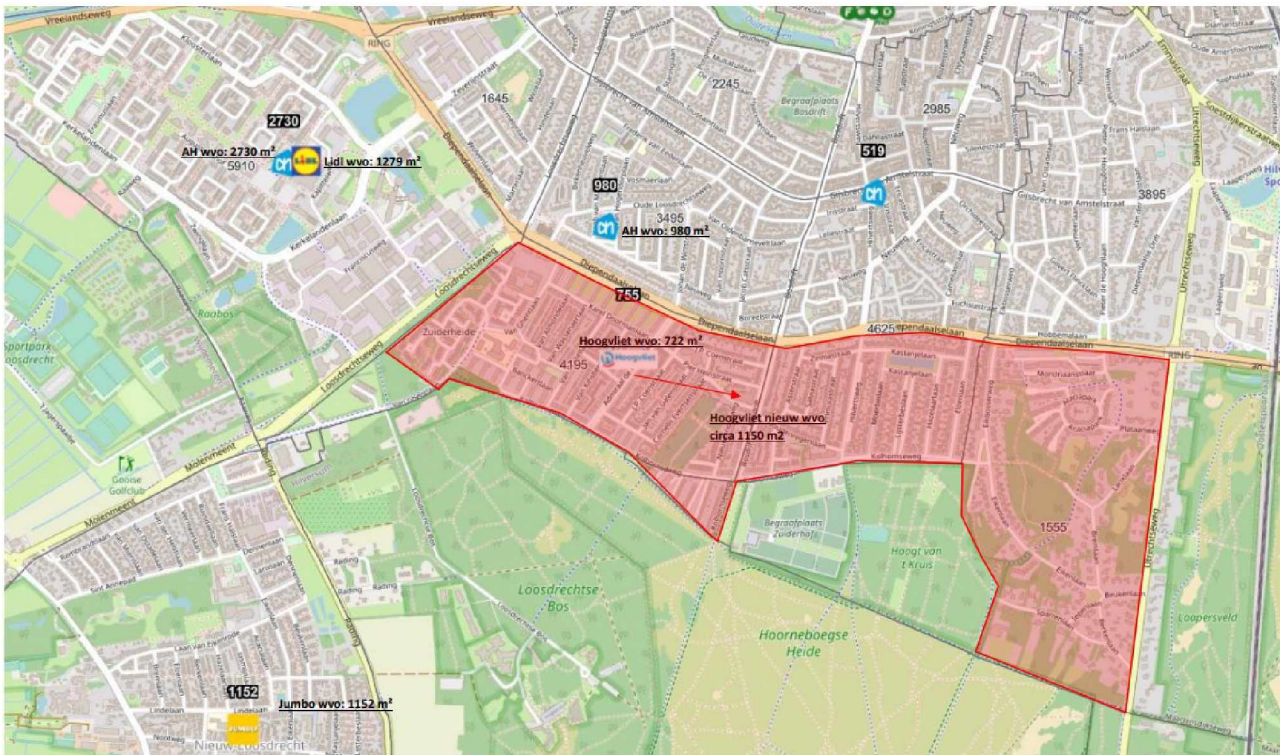
Online als aankoopkanaal voor levensmiddelen wint aan terrein en concurreert in toenemende mate met de fysieke supermarkten. Dit geldt met name voor supermarkten die op een te beperkte schaalgrootte opereren en onvoldoende kunnen inspelen op de behoefte van de klant. Daarmee zet 'online' indirect ook de positie van buurtwinkelcentra onder druk. Om de concurrentiekracht van de fysieke supermarkt ten opzichte van 'online' te vergroten is het van belang dat fysieke supermarkten de ruimte krijgen om met een grotere winkel en aantrekkelijke versafdelingen hun exploitaties toekomstbestendig te maken.

De supermarkten in Hilversum voldoen inmiddels grotendeels aan de hedendaagse eisen. Hoogvliet in Chatham vormt daarbij een van de weinige negatieve voorbeelden.

Marktgebied

Het marktgebied voor Hoogvliet betreft de buurten ten zuiden van de Diependaalselaan tussen de Loosdrechtseweg en de Utrechtseweg. Het betreft de buurten Zeeheldenkwartier (4.210 inwoners-2023, Bloemenkwartier (zuidelijk deel, ca 2.300 inwoners-2023) en in iets mindere mate de buurt 't Hoogt van 't Kruis (1.555 inwoners-2023). In totaal: bijna 8.100 inwoners. Lang niet al deze inwoners zijn gericht op een supermarkt aan de Bosdrift, dit vanwege het feit dat Winkelcentrum Kerkelanden een wijkoverstijgende functie heeft vanwege haar sterke en volledige aanbod.

In onderstaande gemarkeerde gebied is Hoogvliet de enige supermarkt. De meeste supermarkten in naburige wijken zijn in de afgelopen jaren uitgebreid en winkelcentra zijn opgeknapt. Zie onderstaande kaart. Het onderstreept de noodzaak voor een grotere supermarkt in het gebied ten zuiden van de Diependaalselaan.



Zeeheldenkwartier , Bloemenkwartier-Zuid en 't Hoogt van 't Kruis met totaal ca. 8.100 inwoners; Omliggende supermarkten met oppervlakte in wvo (=verkoopvloeroppervlak). WVO Hoogvliet op locatie Bosdrift bedraagt circa 1150 m2 wvo.

3.2. Historie: mogelijkheden voor Hoogvliet om in Chatham uit te breiden

De wens voor een grotere supermarkt bestaat al bijna 20 jaar. Daarbij zijn meermalen de mogelijkheden bestudeerd om ter plaatse uit te breiden. Telkens werd de conclusie getrokken, dat uitbreiding ter plaatse vanuit meerdere oogpunten onhaalbaar was. Om toch enigszins aan de ruimtebehoefte tegemoet te komen zijn 2 garageboxen aangekocht, die (losstaand van de supermarkt) als magazijn functioneren. Dit is natuurlijk een onwenselijke situatie.

Een aantal gemeenteraadsleden en buurtbewoners hebben verzocht de mogelijkheden tot uitbreiding nader te onderzoeken. Dat is in 2020 nogmaals uitgebreid gedaan om een beter inzicht te verschaffen in de (on)mogelijkheden. In totaal zijn er 7 varianten bestudeerd.

Bij 5 varianten werd het oppervlak nauwelijks vergroot en was daarom alleen al niet aanvaardbaar. De meest rigoureuze oplossing (sloop-nieuwbouw) is onhaalbaar, zowel financieel als projectmatig gezien het grote aantal partijen en personen, dat hierbij is betrokken.

Op verzoek van de gemeente is één variant – met een maximale uitbreiding tot 1265m² bvo- diepgaander geanalyseerd. Conclusie was, dat deze maximale uitbreiding van de huidige supermarkt aan de Admiraal de Ruyterlaan niet voldoet aan de wensen en eisen van een moderne supermarkt en onvoldoende comfort biedt om goed te kunnen functioneren in de toekomst. Er is sprake van een zeer complex project met vele partijen, waarbij veel ingrijpende (verbouwings-)werkzaamheden dienen te worden verricht.

In bijlage Ia wordt dit nader toegelicht. Belangrijkste punten:

- het trappenhuis voor de bovenwoningen dient te worden verplaatst
- een (van de twee) toegangswegen tot het achterterrein zal moeten worden afgesloten
- fysiek ongemak in de supermarktruimte zelf met een te geringe hoogte
- ongelijke vloerhoogtes (niet oplosbaar vanwege de ondergelegen kelders)
- vele bouwkundige elementen (schijven en vele kolommen) die een efficiënte lay-out onmogelijk maken
- om overdekte bevoorrading mogelijk te maken, dient een deel van het woongebouw te worden afgebroken
- het huidige casco kent teveel beperkingen om het pand voor een supermarkt toekomstbestendig te maken.

Ook het in 2020 uitgevoerde verkeersonderzoek van Goudappel (zie bijlage Ib) gaf eenduidig aan, dat de parkeercapaciteit, die niet kan worden uitgebreid, veel problematischer zou worden en absoluut ontoereikend zou zijn.

Kortom: het eindresultaat zou vanuit operationeel oogpunt zwaar onvoldoende zijn.

3.3. Garage Stam Bosdrift

Hoogvliet zocht al geruime tijd naar een alternatieve locatie in de omgeving van Chatham. Gebleken is dat door de wijkopbouw er weinig potentiële locaties in aanmerking komen. Er is 1 locatie gevonden welke hiervoor wel zeer geschikt is, namelijk locatie Garage Stam. Daarnaast is deze locatie op relatief korte afstand van de huidige supermarklocatie gelegen en is deze ook zeer centraal gelegen in de wijk.

De eerste contacten met garage Stam dateren van 2012. Garage Stam oriënteerde zich ook op alternatieve locaties om -zoals eerder aangegeven- Renault rijders in Hilversum service te kunnen blijven bieden. Vanaf 2015 vond er periodiek overleg plaats tussen Hoogvliet Beheer en Stam Holding ten behoeve van uitwerking van de plannen en toetsing van de haalbaarheid.

De plannen zijn in de loop der tijden op een aantal punten aangepast, mede ingegeven door reacties, opmerkingen en wensen van omwonenden en andere betrokkenen. De huidige hoofduitgangspunten van de planvorming zijn als volgt:

- Oppervlakte supermarkt: circa 1.465 m² bvo (waarvan 50 m² kantine op een entresol), dit bedraagt circa 1150 m² wvo.
- Een overdekte laad- en losruimte van circa 155 m².
- (Overdekte) bevoorrading vindt plaats aan de Nieuwlandseweg. Dagelijks gemiddeld 2 a 3 bevoorradingsbewegingen met vrachtauto's met een lengte van slechts 10 meter welke dus zeer wendbaar zijn, waarbij een volle container in het magazijn wordt geplaatst en een (grotendeels) lege container retour gaat. Retourgoederen zoals emballage, statiegeld flessen/blikjes maar ook afval wordt in deze container mee teruggenomen naar het distributiecentrum. Het bevoorradingssysteem van Hoogvliet dat op de nieuwe locatie wordt toegepast is zeer efficiënt. De bevoorrading zal sneller geschieden als in de huidige situatie op Chatham en vindt binnen plaats hetgeen minder overlast betekent.
- Kleine winkelunits: circa 290 m² bvo ten behoeve van andere buurtwinkels.

- 55 parkeerplaatsen aan de voorzijde (Bosdrift), de Piet Heinstraat en in een parkeerkelder onder het pand. In de parkeerkelder zullen 16 parkeerplaatsen worden gemaakt, die in eerste instantie bestemd zijn voor bovenbewoners en winkelpersoneel. In vergelijking met de huidige situatie worden er 35 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen aan de Bosdrift voor het pand neemt toe van 5 langsparkeerplaatsen naar 16 schuin ingestoken plaatsen. Aan de Piet Heinstraat worden 8 nieuwe plaatsen aangelegd en -zoals hierboven vermeld- zullen er in de kelder 16 plaatsen worden gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein aan de Piet Heinstraat blijft gelijk (15). Ter vergelijking: aan de Admiraal de Ruyterlaan zijn slechts 16 plaatsen beschikbaar voor alle winkels in Chatham.

De concept-plattegronden en artist-impressies zijn weergegeven in Bijlage 2

Plattegrond/situatie Hoogvliet Bosdrift begane grond



Plattegrond/situatie Hoogvliet Bosdrift kelder : 16 parkeerplaatsen



Volgens het parkeeronderzoek van Goudappel voorziet het plan in voldoende mate aan de parkeerbehoefte. Hierop wordt nader ingegaan in par. 6.1. Het volledige rapport, dat in 2023 is geactualiseerd, zie bijlage III.

3.4. Chatham Admiraal de Ruyterlaan

De situatie voor herontwikkeling/alternatief gebruik bij de winkelstrip Chatham lijkt in eerste aanleg gecompliceerder dan bij garage Stam. De gemeente heeft aangegeven dat de supermarktbestemming dient te vervallen voor het huidige pand als Hoogvliet verhuist naar Stam aan de Bosdrift.

Voor een mogelijke invulling wordt daarbij naar een alternatieve invulling gekeken, waarbij een aantal varianten zijn bestudeerd:

- **Transformatie** van de commerciële ruimtes naar woningbouw. De contouren en lengte- breedte verhoudingen zijn voor woningen niet goed: te diep met weinig daglichtmogelijkheden. Bovendien zal zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde een herinrichting van het terrein moeten plaatsvinden. Met name aan de achterzijde zal dit lastig zijn, aangezien hier ook garages en bergingen zijn en de bereikbaarheid voor auto's gehandhaafd zal moeten blijven.
Een mogelijk alternatief is de ruimte zodanig te configureren, dat zorginstanties geïnteresseerd zijn om hier woongroepen (bijvoorbeeld bij begeleid wonen) te huisvesten.
- **Herinvulling met andere functies.** Hierbij wordt met name gedacht aan sociaal-maatschappelijke functies en zorgfuncties. .

Een complicerende factor is, dat plannen voor nieuw gebruik pas concreet kunnen worden als er duidelijkheid is over de planvorming bij garage Stam.

In het verleden waren er de nodige geïnteresseerde marktpartijen in de locatie, hiervoor hebben diverse bespreken plaatsgevonden. Aangezien er destijds geen zekerheid kon worden geboden over het beschikbaar komen van het huidige supermarktpand en termijnen onzeker waren, hebben deze partijen zich, begrijpelijk, teruggetrokken en/of elders een locatie gevonden.

Zoals aangegeven in de Inleiding is Hoogvliet Beheer (als eigenaar) de mogelijkheden omtrent een her-invulling aan het verkennen. Hieruit kwam naar voren dat de locatie zich uitstekend leent voor een zorginvulling. Inmiddels is een adviesbureau ingeschakeld dat gespecialiseerd is in zorginvullingen (gezondheidscentra). Zij zijn de mogelijkheden verder aan het onderzoeken, inmiddels is er door een architect een concepttekening opgesteld.



Naar oordeel van de specialisten moet het pand voorzien worden van extra daglichttoetreding (bouwkundig geen probleem) en dan is een gezondheidscentrum op deze locatie heel goed inpasbaar. Inmiddels hebben zich al meerdere geïnteresseerde zorgpartijen gemeld. Dit betreffen onder andere huisartsenpraktijken, diverse fysiotherapeuten, aanbieders in sportrevalidatie en psychologiepraktijken. Deze aanbieders kunnen prima deel uitmaken van een gezondheidscentrum

Voor herinvulling zijn dus mogelijkheden, de gemeente Hilversum dient voor een herinvulling randvoorwaarden op te stellen.

4. Bestemmingsplananalyse

4.1. Winkelvoorziening Chatham

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan Bosdrift (2013). De winkelvoorziening Chatham heeft de bestemming Gemengd-2. De voor 'Gemengd - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- i. kantoren, al dan niet met baliefunctie;
- ii. detailhandel;
- iii. horeca behorende tot ten hoogste categorie A en B van de in de bijlage bij deze regels opgenomen 'Staat van Horeca-activiteiten';

en tevens voor:

- iv. wonen al dan niet in combinatie met aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsmatige activiteit op de verdieping;
- v. ondernemingen in de creatieve industrie;

Horeca categorie A zijn horecabedrijven, die gelet op de aard en omvang ervan zowel uit functioneel als uit milieuoverwegingen niet of nauwelijks storend werken op de bestaande en/of toekomstige functies van de omgeving van deze horecabedrijven.

Horeca categorie B zijn horecabedrijven die, gelet op de aard en de omvang ervan, zowel uit functionele als uit milieuoverwegingen in geringe mate storend kunnen werken op de bestaande en/of toekomstige functies van de omgeving van deze horecabedrijven.

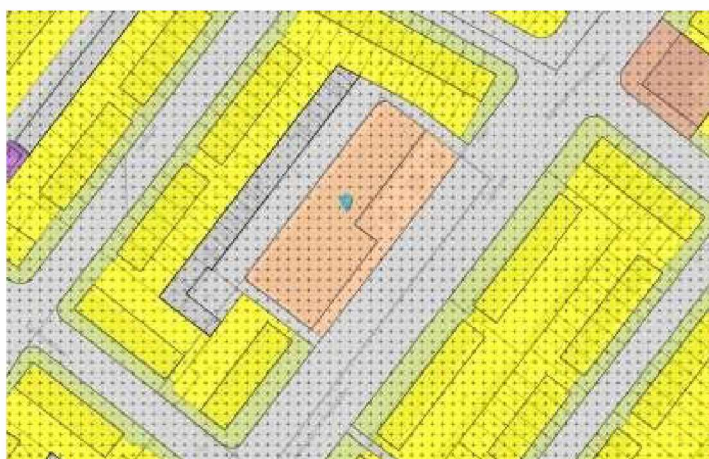
Bouwmogelijkheden

Er is een bouwvlak opgenomen rond de bestaande bebouwing dat volledig mag worden bebouwd. De maximale bouwhoogte is 12 meter. De kiosken staan buiten het bouwvlak.

Afwijkingsmogelijkheden

Onder de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan het functioneren van het winkelcentrum mag worden afgeweken van de gebruiksregels om de volgende functies mogelijk te maken:

- vi. maatschappelijke voorzieningen;
- vii. bedrijven behorende tot categorie 1 en 2 van de in de bijlage bij deze regels opgenomen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'.



Uitsnede bestemmingsplan voor locatie Chatham

Het huidige bestemmingsplan voorziet niet direct in de vestiging van een maatschappelijke functie. Een maatschappelijke voorziening kan -afhankelijk van de politieke afweging- eventueel binnen de afwijkingsmogelijkheden van het bestemmingsplan passen. Zo niet, dan is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

4.2. Garagebedrijf Stam

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan Bosdrift (2013). Het garagebedrijf heeft de bestemming Bedrijf met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – motorvoertuigbedrijf'.

Op de locatie is toegestaan:

- bedrijven behorende tot categorie 1 en 2 van de in de bijlage bij deze regels opgenomen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten;
- een bedrijf dat handelt in auto's en motorfietsen, een reparatie- en servicebedrijf.

en tevens:

- ondernemingen in de creatieve industrie.

Bouwmogelijkheden

Gebouwen dienen in het bouwvlak te worden gebouwd. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd met een bouwhoogte van 13 m. Buiten het bouwvlak zijn bijbehorende bouwwerken toegestaan tot max 4 m hoog en max 30 m² ofwel max. 15% van het bouwperceel.



Uitsnede bestemmingsplan Bosdrift voor locatie Stam

Voor de vestiging van een supermarkt is een bestemmingsplanswijziging noodzakelijk

5. Informatie, discussie en afstemming

De relocatie van de supermarkt naar de locatie van garage Stam aan de Bosdrift is een ingrijpend project. Niet alleen het garagepand krijgt een andere bestemming, ook het bestaande supermarktpand gelegen aan de Admiraal de Ruyterlaan zal met een andere functie moeten worden ingevuld.

De eerste concepten van het plan om de Hoogvliet supermarkt te verplaatsen zijn gemaakt in overleg met specialisten van Hoogvliet, vastgoeddeskundigen en een architectenbureau, dat uitgebreide ervaring heeft met het ontwerp van supermarkten en andere detailhandel. Deze projectgroep trachtte al in een vroegtijdig stadium rekening te houden met eventuele discussiepunten en kwetsbare zaken.

Hoogvliet en Stam hebben in een vroegtijdig stadium reeds besloten direct omwonenden, betrokkenen en (mogelijk) belanghebbenden te informeren en te consulteren over de beoogde plannen. Hiertoe hebben in het verleden besprekingen plaatsgevonden en is overleg gevoerd met deze partijen.

Het betreft:

- a. Gemeente Hilversum: ambtelijk o.a. vertegenwoordigers van Economische Zaken, Ruimtelijke Ordening, Verkeer, de buurtcoördinator; bestuurlijk: wethouder Ruimtelijke Ordening en Verkeer.
- b. De VVE van de appartementen boven garage Stam aan de Bosdrift.
- c. De VVE van de appartementen boven de winkelstrip Chatham aan de A.de Ruyterlaan.
- d. Eigenaren en huurders van de winkelpanden in de winkelstrip Chatham.
- e. Bewoners van de Piet Heinstraat (nummers 5.1.2.e), zijstraat zijkant van garage Stam.
- f. Bewoners van 5.1.2.e).
- g. Bewoners van de Nieuwlandseweg (# 5.1.2.e zijkant van garage Stam).
- h. Bestuur van de RK Begraafplaats St. Barbara.
- i. Directie van de Montessorischool Zuid en de Goudenregenschool
- j. Leden van de kerngroep van Heikracht, een buurtinitiatief binnen de wijk.

Ook met Gebroeders Jongerius heeft overleg plaatsgevonden (eigenaren/exploitanten van de buurtsupermarkt en bezorgservice aan de Piet Heinstraat). Zij zijn in 2021 met pensioen gegaan en hebben de exploitatie van de supermarkt en de bezorgdienst beëindigd. Het personeel van Jongerius is na sluiting door Hoogvliet overgenomen.

Informatie, discussie en afstemming Chatham en Stam



Bewoners

1. **Bosdrift boven Stam**
10 appartementen (adres Nieuwlandseweg)
2. **Nieuwlandseweg**
18 appartementen
3. **Piet Heijnstraat**
12 woningen, incl. hoekwoning Bosdrift/Piet Heijnstraat
4. **Chatham, Admiraal de Ruyterlaan**
Appartementen, eigenaren huurders
Winkels eigenaren-huurders
5. **Jongerius**
Gebr. Jongerius, supermarkt en bezorgservice
6. **RK begraafplaats St. Barbara**
Bestuur
7. **School Montessori Zuid**
Directie
8. **Gouden Regenschool**
Directie

Behalve de direct betrokkenen vonden er een aantal algemene bijeenkomsten plaats:

Een inloopavond op 12 april 2017 in de Montessorischool-Zuid. Circa 4.000 huishoudens (de woonbuurten ten zuiden van de Diependaalselaan tussen de Loosdrechtseweg en de Utrechtseweg) hebben hiervoor een uitnodiging ontvangen. De informatievoorziening geschiedde middels 9 panelen en een korte videofilm over de bevoorrading. Bewoners en geïnteresseerden konden langs de panelen lopen, waarbij meerdere vertegenwoordigers van Hoogvliet en Stam aanwezig waren, die toelichting gaven, vragen beantwoordden en in discussie gingen.

Op deze avond, die bezocht werd door ruim 200 personen, waren ook vertegenwoordigers van de gemeente Hilversum aanwezig.

Bezoekers van de inloopavond konden tevens een reactie geven via een speciaal daarvoor gemaakt formulier. Men kon dit direct invullen of meenemen naar huis en de reactie per email of met de post toezenden. In totaal zijn er 22 reacties binnengekomen.

Op verzoek van de gemeente Hilversum hebben Hoogvliet en Stam vervolgens gehoor gegeven om te anticiperen op de nieuw in te voeren Omgevingswet (invoering is meermalen uitgesteld, invoering thans vastgesteld op 1-1-2024), waarin bij de beoordeling en behandeling van een bouwproject en ontwikkelingsinitiatief meer aandacht wordt gevraagd voor participatie van en met bewoners. Aangezien dit zowel voor de initiatiefnemers als de gemeente 'nieuwe materie' was, is in overleg besloten een tweetal debatavonden te organiseren. Deze vonden plaats op 8 november 2017 (ca. 45 personen) en op 18 april 2018 (ca. 30 personen).

6. Belangrijkste opmerkingen betrokkenen & omwonenden, aanpassingen plan

Gedurende het gehele proces, dat tot dusverre is doorlopen zijn er door omwonenden van locatie garage Stam en bovenbewoners van Chatham opmerkingen gemaakt, vragen gesteld en suggesties gedaan. De plannen zijn mede naar aanleiding hiervan op een aantal punten aangepast. In deze paragraaf worden de opmerkingen en de wijzigingen, indien van toepassing, beschreven.

Er zijn daarbij 2 hoofdgroepen gevormd : pand garage Stam en winkelstrip Chatham.

6.1. Garage Stam

Verkeer en veiligheid algemeen: zowel bij de inloopavond als bij de debatavonden, heeft een aantal bewoners aangegeven zich zorgen te maken over de toename van het (auto)verkeer in de buurt als Hoogvliet verhuist naar de Bosdrift. Rond het garagepand zal er sprake zijn van meer verkeer, zowel auto's als fietsers als voetgangers. Een supermarkt trekt nu eenmaal meer verkeer aan dan een garage. In de discussies werd daarbij ook de bestaande situatie ingebracht, het verkeer dat de scholen aantrok en de veiligheid van voetgangers/fietsers, in het bijzonder schoolkinderen.

Verkeersonderzoek

Bureau Goudappel heeft hiertoe een Verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij niet alleen de verkeerstromen en verkeersafwikkeling is onderzocht, maar ook gekeken naar het aantal te realiseren parkeerplaatsen en het bevoorradingsverkeer. Het onderzoek is in 2023 geactualiseerd op verzoek van de klankbordgroep (zie bijlage III). Gebleken is dat het verkeer voldoende kan worden afgewikkeld. Dit geldt eveneens voor de verkeersdoorstroming in de omgeving. Eventuele aanpassingen en verbeteringen in de bestaande infrastructuur worden met de gemeente besproken (mede op aangeven van omwonenden en de uitkomst van het participatieproces)

Parkeren: een aantal bewoners maakt zich zorgen over mogelijke parkeeroverlast als Hoogvliet verhuist. In samenwerking met de architect is gezocht naar de mogelijkheden het aantal parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk in te passen. In totaal behelst het plan 55 parkeerplaatsen, waarvan 16 in de parkeerkelder onder het pand. De plaatsen in de parkeerkelder zullen aan bewoners van de bovengelegen woningen te beschikking worden gesteld (10 appartementen). De overgebleven plaatsen zijn voor het personeel bestemd. Het onderzoek van Goudappel geeft aan, dat het aantal parkeerplaatsen toereikend is (zie bijlage III). Het parkeren kan ruimschoots voldoende worden afgewikkeld.

Bevoorrading geschiedt in een speciaal daarvoor te realiseren laad- en loshof aan de Nieuwlandseweg. Over de bevoorrading van de supermarkt waren veel vragen. Deze hadden betrekking op de frequentie, de omvang van de vrachtauto's, de wijze van bevoorradingen de tijdstippen.

Ten opzichte van de huidige situatie bij garage Stam zal de bevoorradingssituatie sterk verbeteren. Bij de nieuwe supermarkt zullen complete volle containers worden geplaatst in het magazijn via een overdekt bevoorradingshof. De korte en wendbare vrachtauto's van Hoogvliet, met slechts een lengte van circa 10 meter, manoeuvreren het

bevoorradingshof in waar een volle bevoorradingcontainer wordt afgeladen en een lege container op de vrachtauto wordt geladen. Het af- en opladen van de containers vindt in een overdekt laad- en loshof plaats, wat geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomt. Bevoorrading vindt gemiddeld 2-3 maal plaats per dag en neemt circa 10 minuten per keer in beslag. Deze vorm van bevoorrading is onmogelijk bij de huidige supermarkt in Chatham gezien het gebrek aan ruimte en manoeuvreerruimte voor vrachtauto's. Bij de bestaande situatie te Chatham duurt de buitenbevoorrading veel langer, namelijk 30-45 minuten per keer en veroorzaakt meer (geluids-)overlast. In het verkeersonderzoek wordt hierop nader ingegaan (zie bijlage III).

De nieuwe bevoorradingssituatie ten opzichte van de huidige bevoorradingssituatie bij garage Stam levert een sterke verbetering op. Bij garage Stam vinden namelijk ook bevoorradingen plaats met grote vrachtauto's, is er geen separate bevoorradingzone aanwezig en vindt de bevoorrading buiten plaats. Al deze punten worden in de nieuwe situatie beter. Daarnaast is Hoogvliet bereid afspraken te maken over de tijdstippen van bevoorrading.

Met leden van het bestuur van de **RK begraafplaats St. Barbara** is een overeenkomst afgesloten over de bevoorrading. In het geval van een begrafenis zal de Stichting informatie doen uitgaan naar Hoogvliet, waarmee vermeden dient te worden dat bevoorrading en de aankomst van een begrafenisstoet tegelijkertijd plaatsvinden.

Voorts heeft er overleg plaatsgevonden met de schooldirecties van de **Montessori-Zuid school** en de **Goudenregenschool**. De zorgen van de school hebben betrekking op de kinderen die van en naar school lopen voor aanvang en na afloop van de schooltijden. Met de schooldirecties is overeengekomen, dat er een half uur voor én een kwartier na aanvang en een half uur voor én na einde van de lessen geen bevoorradingauto's van Hoogvliet zullen aan- of afrijden.

Onderdoorgang: Oorspronkelijk voorzag het plan in een onderdoorgang onder de appartementen die boven het pand van garage Stam gesitueerd zijn. Hiermee kon het parkeerterrein achter de showroom voor auto's toegankelijk worden gemaakt. Deze onderdoorgang bestond ook in het verleden toen er nog een bezinepomp was gevestigd. Na overleg met de bewoners (VVE) van de appartementen is de onderdoorgang geschrapt.

Parkeerplaatsen aan de Nieuwlandseweg . In de oorspronkelijke plannen waren hier 3 extra parkeerplaatsen gerealiseerd, hetgeen ten koste zou gaan van de bestaande groenstrook. Na overleg met bewoners van het appartementencomplex aan de Nieuwlandseweg/hoek Bosdrift is echter besloten deze wijziging niet in de plannen op te nemen.

Winkels voor derden. In het project is plaats voor circa 290m² winkels voor derden. Een aantal ondernemers in Chatham heeft (in het verleden) aangegeven wellicht interesse te hebben om mee te verhuizen. Aan de andere kant hebben een aantal bewoners boven het pand aan de Bosdrift gesteld dat bepaalde winkelinvullingen ongewenst zijn. Bewoners zijn daarbij bezorgd over winkels die mogelijk geuroverlast of geluidsoverlast kunnen veroorzaken. In de vervolgfase zal hierover in nader overleg getreden moeten worden met betrokken partijen.

Fietsenstalling: deze zal onder de woningen bij de entree van de supermarkt worden gerealiseerd.

Winkelwagens: een opstelplaats zal worden gerealiseerd onder de woningen, waarbij de winkelwagens via een geluidsarme ondergrond de winkel inrijden.

Plaatsing milieucontainers. Hierover kan geen uitspraak worden gedaan, aangezien dit een verantwoordelijkheid van de gemeente is. Vanzelfsprekend zijn de initiatiefnemers wel bereid een en ander in de discussie mee te nemen. De zorgen spitsen zich toe op geluidoverlast en mogelijke vervuiling rondom.

Verlenging groene vinger: in de plannen is een verlenging opgenomen van de middenberm aan de Bosdrift ter hoogte van de Piet Heinstraat. Op dit moment is het een wegdek, hetgeen een erfenis is uit de tijd dat er nog een benzinestation onder de appartementen naast het garagepand was. Het is de vraag of het verlengen van deze middenberm bevorderlijk is voor de verkeerscirculatie.

Hierover willen we in het vervolgtraject graag nadere afstemming hebben met de gemeente.

Bewoners van de appartementen boven garage Stam.

Er is meermalen overleg geweest met het bestuur van de VvE en bewoners van de bovengelegen appartementen. Dit heeft geresulteerd in een document met voorgestelde aanpassingen, zodat het wooncomfort gehandhaafd blijft. Het betreft hier o.a.:

- het aanbrengen van een luifel aan de voorzijde ter voorkoming van geluidoverlast en inkijk op de balkons;
- het beschikbaar stellen van 1 parkeerplaats per appartement in de parkeerkelder;
- diverse aanvullende maatregelen zoals onder andere het aanbrengen van geluids- en brandwerende voorzieningen;
- het platte dak wordt aangepakt en voorzien van een combinatie van sedum en zonnecollectoren. Dat zorgt voor een prettiger aanzicht, koeling en minder geuroverlast van het dak op hete dagen;
- daarnaast wordt bekeken over bepaalde (bouwkundige) wensen van de VVE gecombineerd kunnen worden met een verbouwing van het garagepand.

Bij verdere uitwerking van de plannen zal overleg met het bestuur van de VVE blijven plaatsvinden.

6.2. Chatham

Zoals in paragraaf 2.1 (met een meer gedetailleerde beschrijving in de bijlagen Ia, Ib) is gesteld, is een **uitbreiding** van de bestaande supermarkt om meerdere redenen niet realistisch en onhaalbaar, zowel kwalitatief vanuit commercieel oogpunt als voor de bovenbewoners. Daarbij kunnen er onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd en blijft de bevoorrading op traditionele wijze geschieden.

Bovenbewoners hebben aangegeven, dat zij de supermarkt het liefste zouden behouden op de huidige locatie, dit ondanks de overlast en de niet optimale bedrijfsvoering. Voor Hoogvliet is dit echter geen alternatief: het oppervlak en de fysieke beperkingen van het gebouw maken het onmogelijk een toekomstbestendige supermarkt te huisvesten. Zie ook par 3.1. en bijlage Ia.

Voor de bewoners lijkt onzekerheid de belangrijkste factor. Men weet wat men nu heeft en op dit moment weet men niet wat er zal komen.

Bij een verhuizing van Hoogvliet naar de Bosdrift stelt de gemeente als voorwaarde dat de bestemming supermarkt van het huidige pand in Chatham verdwijnt en dat er een plan wordt gemaakt om deze ruimte in te vullen. Een en ander is beschreven onder punt 3.2.

Zoals bij punt 3.2 is beschreven, worden met name de mogelijkheden onderzocht om alternatieve functies te huisvesten, waarbij de gedachte uitgaat naar sociaal-maatschappelijke en zorgfuncties.

Zoals eerder aangegeven, wordt er momenteel concreet gekeken voor een herinvulling met een zorgfunctie. Een gespecialiseerde ontwikkelaar heeft hiertoe reeds een concept-plan gemaakt, waarvoor een aantal zorgverleners hun interesse hebben aangegeven. Zie ook par. 3.4

6.3. Actuele situatie Hoogvliet Chatham

Investerings in de supermarkt zijn, in verband met de planvormingen, de laatste jaren zoveel als mogelijk voorkomen. Daarnaast is het zo dat de marginale exploitatie van de supermarkt het plegen van investeringen ook niet toelaat. Om de supermarkt open te kunnen houden tot het moment van verplaatsing zijn er inmiddels helaas wel noodzakelijke investeringen gedaan. De supermarkt is dan ook beperkt verbouwd. Belanghebbenden zijn hierover als volgt geïnformeerd:

Reeds lange tijd zijn er al plannen voor relocatie van de Hoogvliet-supermarkt gelegen aan de Admiraal de Ruijterlaan 16. De planvorming hiervan neemt helaas meer tijd in beslag dan aanvankelijk werd verwacht. De Hoogvliet-supermarkt is inmiddels sterk verouderd, dit geldt niet alleen voor de uitstraling maar ook voor de techniek zoals bijvoorbeeld de koeling, koel- en vriesmeubels, alsook achter de schermen. Met regelmaat laat deze techniek het afweten, met grote bijbehorende gevolgen. In verband met de voorgenomen relocatie is de techniek afgelopen jaren steeds gerepareerd en met beperkte middelen 'opgelapt' maar inmiddels is een punt bereikt dat dit niet meer kan. Het is onmogelijk om de supermarkt in de huidige staat, geopend te houden tot aan het moment van een relocatie. De techniek zal dan ook op zeer korte termijn vervangen worden, tijdens deze sluiting wordt er gelijk van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook overig onderhoud aan de supermarkt te plegen. Het uitvoeren van deze werkzaamheden betekent niet dat de relocatie-plannen van de baan zijn. Deze plannen zijn nog steeds actueel en noodzakelijk.

Diverse inrichting, zoals de nieuwe koelingen en vriesmeubels, stellingen etc. kunnen worden hergebruikt. Dit kan worden gebruikt bij een verhuizing naar de Bosdrift of worden ingezet bij andere Hoogvliet-winkels.. Het gebruik blijft derhalve niet beperkt tot de huidige supermarkt aan de Admiraal de Ruijterlaan.

7. Participatie en communicatie

Het project is 2 maal besproken in de Commissie RO/EZ van de Gemeenteraad: op 13 juni 2019 en op 27 oktober 2021.

Volgens de Commissie werd onvoldoende aangetoond, dat er draagvlak was voor de relocatie van Hoogvliet. In de Commissievergadering van 2021 is gesteld, dat Hoogvliet en Stam middels een gedegen participatieproces dienden aan te geven, dat er in de wijk voldoende draagvlak was voor het plan.

Zowel Hoogvliet als Stam onderkennen het belang van participatie van de wijk(bewoners). Rekening houdend met de uitspraak van de Commissie hebben Hoogvliet en Stam vervolgens adviesbureau De Selectie benaderd om het participatieproces op te pakken en uit te voeren. Met behulp van participatie wil Hoogvliet een beter plan maken.

Na gesprekken met beide VvE's, omwonenden, een inloopavond en twee bewonersbijeenkomsten in 2017 is in 2019 adviesbureau De Selectie ingeschakeld om het participatieproces met omwonenden en stakeholders verder vorm te geven. De Selectie is een strategisch adviesbureau met veel ervaring met participatietrajecten. Zowel voor gemeentes (Amsterdam, Utrecht, Hilversum, Amersfoort) als projectontwikkelaars en woningcorporaties.

Hoogvliet en De Selectie hebben samen tot doel gesteld om participatie in te zetten om het plan, de verhuizing, beter te maken met hulp van betrokkenen: burens, buurtbewoners en stakeholders.

Onderzoek

Om te onderzoeken wat het sentiment in de wijk was over de mogelijke verhuizing zijn we gestart met een website en een onderzoek in de wijk. Het onderzoek is door middel van flyers in de wijk bekend gemaakt en buurtbewoners werden gevraagd om hun mening te geven in deze korte en eenvoudige enquête.

In de enquête werd simpelweg gevraagd hoe men tegen een mogelijke verhuizing naar de Bosdrift stond, met als antwoordmogelijkheid: positief / ja, mits / neutraal / nee, tenzij / negatief. Ook hebben we gevraagd naar een motivering.

In totaal zijn zo'n 600 flyers verspreid. 165 huishoudens hebben de enquête ingevuld. Het volgende kwam daaruit:



Hieruit blijkt dat 1/3^e het niet ziet zitten, 1/3^e neutraal is of nog vragen heeft en 1/3^e is voorstander van de komst van de winkel. Uit de reacties op de enquête halen wij de volgende twee belangrijke **aandachtspunten** uit de buurt:

- Verkeer: omwonenden hebben zorgen over verkeersdrukte, parkeeroverlast en hinder van het laden en lossen van vrachtwagens
- Geluidsoverlast: omwonenden vrezen dat de komst van een supermarkt voor geluidsoverlast gaat zorgen. Bijvoorbeeld door de vrachtwagens en de boodschappenkarretjes

De **pluspunten** vanuit de buurt:

- Winkel: Een uitgebreider assortiment met meer biologische producten
- Locatie: een moderner en groter pand en een betere bereikbaarheid voor de buurt.

Men kon zich via de website meteen aanmelden voor de nieuwsbrief en voor de klankbordgroep.

Klankbordgroep

Er hebben zich 35 mensen, die in de omgeving van de Bosdrift wonen, aangemeld voor de klankbordgroep. Deze mensen hebben een uitnodiging gehad voor de eerste bijeenkomst waarvoor zich uiteindelijk 10 mensen hebben aangemeld. Adviesbureau De Selectie heeft zich met de klankbordgroep gericht op de mensen die 'ja, mits' en 'nee, tenzij' hebben ingevuld in de enquête. Mensen die mee wilden denken over hoe we een supermarkt goed in de wijk kunnen opnemen. Tijdens de eerste bijeenkomst is in gezamenlijkheid het proces vastgesteld en het doel van de klankbordgroep: "samen kijken hoe we de belangen van Hoogvliet en de buurtbewoners zo dicht mogelijk bij elkaar kunnen brengen".

We hebben het proces samen vormgegeven. De wens uit de groep was dat zij wilden worden bijgepraat over een aantal onderwerpen, met name verkeer en parkeren, maar ook alles rond het gebouw. Daarom is afgesproken om Goudappel te vragen het verkeer- en parkeeronderzoek toe te lichten en SUM architecten het plan te laten toelichten, zodat in de vervolgbijeenkomsten inhoudelijk betere gesprekken konden worden gevoerd. En zo is dat ook gegaan. Zie bijlage IV voor een uitgebreider verslag.

Uit de gesprekken met de klankbordgroep is uiteindelijk een lijst met zorgen, kansen en ideeën gekomen en een voorstel voor de toekomstige samenwerking met Hoogvliet: samen komen tot een convenant waarin de gemaakte afspraken worden vastgelegd, zodat ook in de toekomst hierop kan worden teruggevallen.

De belangrijkste punten die uit de gesprekken zijn voortgekomen staan hieronder, met daarachter een eerste reactie van Hoogvliet *cursief*.

- Verkeer en parkeren
 - De zorg is afgenomen over het auto parkeren maar er is wel blijvende zorg over de toename van verkeer op de Bosdrift en daarmee wachttijd en veiligheid bij de toegang naar de Diependaalselaan. Dit ondanks dat uit de rapportage van Goudappel blijkt dat e.e.a. voldoet. *Dit overleggen we graag nader met gemeente Hilversum;*
 - Kunnen er maatregelen komen om de snelheid van verkeer te beperken ter hoogte van de toekomstige supermarkt. *Wat Hoogvliet betreft een goed idee, te bespreken met gemeente;*
 - Maak parkeergelegenheid voor minder validen. *Wat Hoogvliet betreft een goed idee, te bespreken met gemeente;*

- Maak afspraken over laad- en lostijden. *Laden en lossen vindt na 07:00 uur en niet later dan 19:00 uur plaats. Met de begraafplaats zijn aparte afspraken gemaakt en ook met de Goudenregenboogschool en de Montessori worden afspraken gemaakt, waarbij is afgesproken dat de bevoorradingsauto's niet komen op de momenten dat de scholieren van en naar de school gaan.*
- Voer een akoestisch onderzoek uit, waarin ook glasbakken en winkelwagens worden meegenomen. *Hoogvliet zal dit in een latere fase uitvoeren, dit maakt onderdeel uit van een omgevingsvergunning.*
- Luifel en open ruimte onder de appartementen
 - Voor bewoners boven het pand is het prettig een brede luifel te hebben tegen licht en geluid. *In de huidige plannen is een brede luifel opgenomen;*
 - Een goed verlichtingsplan met weinig strooilicht naar buiten toe in de nacht. Het liefst licht met een natuurlijke look en kwaliteitsmaterialen. Lantaarns geven een bak licht om het gebouw. Dat is niet handig. Mogelijkheden: verlichting met ledstrip. Op het gedeelte dat je af wilt schermen kunnen spots gebruikt worden, zodat er geen strooilicht in de omgeving komt en ook niet bij de woningen. *Voor wat betreft verlichting aan het gebouw en op het terrein van de supermarkt wordt hier rekening mee gehouden. Voor wat betreft de openbare verlichting zal dit vormgegeven moeten worden door de gemeente;*
- Laden en lossen & de achtergevel
 - De gevel mag opgewaardeerd worden. Van binnen kan, maar van buiten is beter en handiger. Integraal aangepakt: met uitstraling en ook de groenstrook die ervoor zit. *De gevels hebben in de huidige situatie niet de uitstraling die Hoogvliet wenst voor in de nieuwe situatie, er is namelijk achterstallig onderhoud en de gevels zijn gedateerd. Hier zal de architect een ontwerp voor maken;*
 - Vleermuizenkasten en bijenhoeven en vogelkastjes in het metselwerk aan de achterkant van de gevel. *Er zullen vogelkastjes en bijenhoeven worden geplaatst, vleermuizenkasten zal nog nader moeten worden bekeken;*
- Voorkomen verrommeling en openbare ruimte
 - Afval voorkomen is belangrijk en hier wordt in het ontwerp rekening mee gehouden; *Afval van de supermarkt zelf wordt via de retourzendingen gefaciliteerd in de overdekte laad- en losruimte. Afval wordt in de container meegenomen, die retour gaat naar het distributiecentrum.*
 - Afvalmogelijkheden bespreken met Hoogvliet en de gemeente. Dat gaat om: privaat afval: Huisvuil van huizen en appartementen. En openbaar afval: zowel kleding en glas (en papier en PMD) als kleine prullenbakken (binnen en buiten). Dit is een moment om mogelijkheden te bespreken, omdat ze toch al met het openbaar gebied aan de slag gaan. Het verdient wel aandacht. Iets groter kijken dan het gebied om de Hoogvliet heen: op buurtniveau naar kijken - verdient in ieder geval aandacht. *Openbaar afval is ter beoordeling door gemeente. Afvalbakken in directe omgeving supermarkt (ook binnen) wordt opgepakt door Hoogvliet;*
 - Goed buitenruimte ontwerp. Gaat ook over comfort en niet laten verrommelen. *De invulling en detaillering van de infrastructuur worden later in het proces afgestemd met de gemeente. Comfort is ook in het belang van Hoogvliet;*
 - Kwaliteit van het groen verbeteren (en zo biologisch mogelijk). Groen hoeft niet per se weg. Als dat goed is, hoeft dat zeker niet. Het kan mooier waarschijnlijk. *Huidig groen is eigendom gemeente, wordt meegenomen in nadere uitwerking met gemeente. In het ontwerp wordt de groene middenstrook tegenover de Piet Heinstraat weer aangeheeld;*

- Robuuste, natuurlijke materialen toepassen: hout of staal. Natuurlijke straat met veel groen, uitstraling handhaven. Er moet iets met het openbaar gebied gedaan worden. Gedeeltelijk gemeentegrond en gedeeltelijk Hoogvliet. Daar zul je elkaar moeten vinden. Bijvoorbeeld betonproducten met houten zittingen en houten randen. *Uitwerking en materialisering volgt nadat de infra-plannen concreet zijn. Het duurzaamheidsthema is een actueel onderwerp bij Hoogvliet, materialisering zal afgestemd worden met de gemeente;*
- Oproep voor Hoogvliet: budget maken voor het toevoegen van kwaliteit in de buitenruimte. Input vanuit de klankbordgroep om daarvoor budget van Hoogvliet te krijgen en gemeente te verleiden buitenruimte te upgraden. De trottoirs zijn toe aan een opfrisbeurt. *Het heeft voorkeur van Hoogvliet dat de trottoirs in de directe omgeving van de supermarkt vernieuwd worden, dit zal afgestemd worden met de gemeente. Wellicht is het mogelijk om bestaande onderhoudsplanningen van de gemeente af te stemmen op de ontwikkeling van de supermarkt. Voor wat betreft overige toevoeging van kwaliteit in de buitenruimte: daar kan naar gekeken worden en dat is bespreekbaar;*
- Geluiddempende materialen: asfalt op de weg om geluid te voorkomen. En door de vorm van het materiaal kan je daar iets mee. *Het geluid zal moeten voldoen aan de geldende normen, materialisering speelt hier zeker een rol en zal nader onderzocht moeten worden;*
- Voldoende prullenbakken: een prullenbak bij de hand helpt. Maar wel met elkaar in gesprek over schoonmaakbeleid: tot waar gaat het personeel van Hoogvliet met de prikker rond? Over schoonmaakbeleid maakt de buurt graag afspraken met Hoogvliet. *Voor opening van de supermarkt zullen we een overleg inplannen met de buurt om dergelijke punten te bespreken.*
- Overig
 - Weinig reclamevoering: geen felle lichtreclamebakken op de gevel en reclameposters aan de voorkant. *Op een aantal punten is reclamevoering nodig, naar onze mening is Hoogvliet reclame redelijk ingetogen. Reclame zal een onderdeel zijn van de omgevingsvergunning en zal worden beoordeeld door de Welstandscommissie. Na sluitingstijd zal het licht van de reclame worden uitgeschakeld;*
 - Goed nadenken over een routing van de bezoeker met zijn winkelwagen naar de auto's: vlak straatprofiel en auto te gast. *Dit heeft ook zeker de voorkeur van Hoogvliet;*
 - Verblijfskwaliteit en waardevolle ontmoetingsplekken: bijvoorbeeld bankjes in het groen zetten in de middenstrook. Of een koffiecorner of bakkertje toevoegen. *De supermarkt is een ontmoetingsplek, zeker voor ouderen, ook beschikt de Hoogvliet Supermarkt over een koffiecorner en een verse bakkerij. Bankjes in het openbaar groen is ter beoordeling aan de gemeente;*
 - Openingstijden: afspraken over maken met de wijk als goede burens. *Bij Hoogvliet is er bereidheid om met elkaar in gesprek te blijven, ook na opening van de supermarkt. Dat zou kunnen door een regulier overleg te creëren waarin de vertegenwoordigers uit de directe omgeving en de buurt samen met Hoogvliet periodiek alle relevante aangelegenheden met elkaar bespreken.*

Op 11 oktober 2023 is de lijst met wensen in de klankbordgroep besproken met vertegenwoordiging van Hoogvliet Beheer erbij. Zo konden de afspraken worden bevestigd, aangescherpt of verduidelijkt. Dat overleg is goed verlopen en er volgt nog een terugkoppeling op enkele vragen die uit het overleg zijn voortgekomen. Deze lijst vormt straks de basis voor het convenant dat we tussen klankbordgroep en Hoogvliet willen opstellen.

Samenvattend: het participatieproces is constructief doorlopen. Zoals uit bovenstaande tekst blijkt zullen diverse punten nog nader vormgegeven moeten worden in het ontwerpproces. Ook uitgangspunten van de gemeente spelen hierin een rol. Het is vanzelfsprekend dat diverse punten in deze fase van het proces nog onduidelijk zijn. Met name het onderdeel verkeer speelt een belangrijke rol, evenals een toename in drukte. Bewoners hebben aangegeven afspraken in een convenant vast te willen leggen en ook na de verhuizing een wijze van overleg willen voortzetten met Hoogvliet.

Naast de klankbordgroep zijn er trajecten ingezet met de begraafplaats, de beide scholen in de buurt en de VvE Nieuwlandseweg. Dat zijn de appartementen boven de Stamgarage. Met hen hebben we een vergelijkbare lijst opgesteld als met de klankbordgroep. We hopen dit op korte termijn met de VvE af te kunnen ronden.

Er volgt een terugkoppeling aan de buurt, met daarin de uitkomsten van de gesprekken met de buurt en klankbordgroep. Met andere woorden: feedback over wat we hebben besproken en tot welke afspraken en verbeteringen in het plan dat heeft geleid. Dit zal binnenkort geschieden middels een huis-aan-huis verspreide flyer en verwijzing naar de nieuwe informatie, rapporten, etc. op de website. Als mensen naar aanleiding van die informatie alsnog betrokken willen worden dan is daar ruimte voor in de klankbordgroep.

Actiegroep

Tenslotte is er is nog een groep tegenstanders die zich heeft verenigd in de 'Actiegroep Hoogvliet'. Zij hebben in juni 2023 geflyerd in de wijk, met het verzoek aan te geven hoe men tegen een verhuizing van Hoogvliet kijkt. In de tekst van de flyer zijn allerlei argumenten tegen de komst opgenomen. Een flink aantal punten zijn feitelijk onjuist. Sinds juli hebben we geprobeerd een afspraak te maken met deze groep, zodat zij een hoofdstuk in ons participatieverslag kunnen invullen met redenen waarom de verhuizing geen goed idee zou zijn. Tot op heden (eind oktober 2023) is het ons niet gelukt om een kennismaking te organiseren. Tot het zover is nemen we (bij gebrek aan beter) de tekst uit de flyer op in het participatieverslag.

8. Te ondernemen vervolgstappen

Indien de gemeente zich achter het initiatief schaart en er nadere voorwaarden en uitgangspunten worden aangegeven, zal het project in detail worden uitgewerkt.

De meest belangrijke activiteiten voor het vervolg zijn:

- a. Verdere detaillering en uitwerking voor het pand van Stam
- b. Uitwerking van de opties voor Chatham
- c. Voorbereiding wijziging bestemmingsplan

9. Continuering participatie en informatieverstrekking

Als het besluit wordt genomen om het project verder uit te werken, blijft de communicatie en het overleg met de buurt en stakeholders doorgaan. De participatie en communicatie is niet ingezet om een vinkje te halen maar om samen met de buurt een beter plan te maken. Die afstemming gaat door tot de winkel is opgeleverd en de communicatie is overgedragen aan de supermarktmanager.

10. Planning

Het beginpunt van de planning is het moment dat de gemeente positief advies uitbrengt in het kader van het vooroverleg. Hiertoe zal de gemeente de kaders en voorwaarden dienen te formuleren. Op basis daarvan kan het project verder worden uitgewerkt.

Voor het pand van garage Stam is verdere uitwerking van de plannen relatief eenvoudig omdat hiervoor reeds een invulling is. Als de gemeente haar bereidheid tot medewerking heeft uitgesproken, kunnen alle werkzaamheden en onderzoeken ten behoeve van het opstellen van het bestemmingsplan starten.

Voor Chatham dienen meer voorbereidende werkzaamheden te worden gedaan. Alhoewel met diverse partijen oriënterende gesprekken hebben plaatsgevonden, is er nog geen overeenstemming met een nieuwe gebruiker voor het pand waar Hoogvliet nu is gevestigd. Daarbij zijn er diverse mogelijkheden: een maatschappelijke of zorgfunctie, maar ook bijvoorbeeld detailhandel (met uitsluiting van een supermarkt)

Globale planning vanaf 2024

- a. Indienen vooronderzoek en beoordelen plan door de gemeente Hilversum
- b. Opstellen bestemmingsplan (ca. 20 weken)
- c. B&W besluit start wettelijke procedure (2 weken)
- d. Ontwerp bestemmingsplan ter inzage voor zienswijzen (6 weken)
- e. Verwerken zienswijzen en voorbereiden besluitvorming
- f. Beoordeling door B&W en vervolgens Commissie RO
- g. Raad besluit over vaststelling bestemmingsplan (binnen 12 weken na einde ter inzage termijn)
- h. Bekendmaking besluit (2 weken)
- i. Plan ter inzage voor beroep (6 weken)
- j. Inwerkingtreding dag na einde beroepstermijn

Totaal vergt deze procedure ca. 12 maanden (zonder bezwaar- en beroepstermijnen).

Het is de bedoeling dat de klankbordgroep actief betrokken blijft bij de verdere uitwerking van zowel het pand van Stam aan de Bosdrift als Chatham aan de Admiraal de Ruyterlaan. Overleg met direct betrokkenen zal eveneens periodiek plaatsvinden. De website zal concrete en actuele informatie blijven verschaffen.

11. Conclusie

Onderzocht is of de huidige Hoogvliet supermarkt op de huidige locatie verbouwd kan worden waarbij er voor de supermarkt een toekomstbestendige exploitatie gerealiseerd kan worden. Dit is onmogelijk gebleken. Het beleid van de gemeente onderschrijft een matige toekomstbestendigheid van de locatie, waarbij tevens wordt aangegeven dat de gemeente een onderzoektraject naar een verplaatsing steunt.

De supermarktexplotatie op Chatham is eindig. Indien de supermarkt niet wordt verplaatst dan zal de Hoogvliet supermarkt moeten sluiten en verliest wijk daarmee een zeer belangrijke voorziening, wat ten koste gaat van de leefbaarheid. Verplaatsing van de Hoogvliet supermarkt is dan ook noodzakelijk. Uit onderzoek is gebleken dat het pand van garage Stam daar de juiste locatie voor is.

De supermarkt is hier goed inpasbaar. Uit het onderzoek van Goudappel is gebleken dat de planvorming verkeerskundig voldoet, dit geldt ook voor de verkeersafwikkeling. Er is voldoende parkeergelegenheid aanwezig en dat is een forse opwaardering ten opzichte van de huidige situatie in Chatham. Ook de bevoorrading kan in de planvorming goed opgelost worden en wordt een verbetering ten opzichte van de huidige bevoorradingssituaties op de Bosdrift alsook Chatham.

Het garagepand Stam krijgt een duurzame invulling naar de toekomst toe en wordt daarnaast ook flink gomoderniseerd. De supermarkt blijft daarmee behouden voor de wijk, wat zeer belangrijk is voor de leefbaarheid. Ook voor de oude supermarktlocatie zijn voldoende mogelijkheden voor een duurzame herinvulling.

Stand van zaken participatietraject over de mogelijke verhuizing van Hoogvliet van de Admiraal de Ruyterlaan naar de Bosdrift in Hilversum

Oktober 2023



Inleiding

De plannen van Hoogvliet Beheer BV, de vastgoedtak van Hoogvliet Supermarkten, om te verhuizen naar de Bosdrift bestaan al sinds 2015. In deze nota beschrijven we de aanleiding om te verhuizen, het verloop van het participatieproces en de uitkomst daarvan. Deze nota is geschreven voor Hoogvliet Beheer en de gemeenteraad van Hilversum. Hoogvliet Beheer kan met behulp van de uitkomst van het participatietraject beter beslissen of zij de gewenste verhuizing wil voortzetten of niet. De gemeenteraad kan met behulp van dit verslag zien wat er aan participatie is gedaan, wat de stakeholders vinden van de verhuisplannen, onder welke voorwaarden men daarmee akkoord zou willen gaan en hoe Hoogvliet hierin mee gaat of zou kunnen gaan.

Die mate van draagvlak en de stemming in de wijk, is belangrijke input voor de gemeenteraad om te beslissen of zij mee wil werken aan een wijziging van het bestemmingsplan die benodigd is om de verhuizing van de Hoogvliet supermarkt naar het pand van garage Stam planologisch mogelijk te maken. Wat we met het participatietraject hebben onderzocht is of er voldoende draagvlak is voor de verhuizing en zo ja; welke voorwaarden en afspraken daaraan ten grondslag liggen.

Dit document is als volgt opgebouwd:

Inleiding	2
Aanleiding voor de verhuizing.....	2
Wat is er gedaan aan communicatie met de buurt?	3
Het onderzoek in de buurt	3
De VvE Nieuwlandseweg.....	5
De klankbordgroep.....	7
Stoplicht op rood	10
Knipperlicht	11
Stoplicht op groen	11
Vervolg in 2023.....	11
Conclusies.....	12

Aanleiding voor de verhuizing

De supermarkt aan de Admiraal de Ruysterlaan kent een groot aantal beperkingen. Die beperkingen zijn dermate groot en niet ter plaatse oplosbaar dat verhuizing naar een nieuwe locatie in de buurt de enige toekomstbestendige optie is.

De huidige Hoogvliet winkel in Winkelcentrum Chatham is 870 m2 bvo. Dat was in 2005, toen Hoogvliet de winkel overnam, al kleiner dan gemiddeld. Bovendien zijn de concurrenten in de omgeving, zoals de Heigalerij (AH) en Kerkelanden (AH en Lidl), in de afgelopen jaren fors vergroot. Hierdoor is de exploitatie van de winkel verder onder druk komen te staan. De enige manier om

levensvatbaar te blijven is om de winkel te optimaliseren, en als dat niet kan, verhuizen. Als dat ook niet kan, dan zal Hoogvliet op termijn de deuren moeten sluiten en de buurt verliest daarmee haar supermarktvoorziening.

Op verzoek van de raadscommissie is in 2019 een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om op de huidige locatie aan de Admiraal de Ruyterlaan uit te breiden, waardoor een verhuizing wellicht niet nodig is. Uit dat onderzoek is gebleken dat de belemmeringen van uitbreiden te groot zijn en zowel praktisch als financieel onhaalbaar. De raadscommissie heeft dit onderkend en de verkenning met de omgeving van garage Stam aan de Bosdrift is van start gegaan.

Wat is er gedaan aan communicatie met de buurt?

In 2017 zijn een inloopavond en 2 debatavonden georganiseerd. Er is overleg opgestart met de VvE's van de appartementen boven garage Stam aan de Bosdrift en boven de huidige winkel aan de Admiraal De Ruyterlaan. Daarnaast is er overleg geweest met de beide scholen in de buurt, de begraafplaats en met diverse bewoners van direct aangrenzende woningen.

In 2019 is adviesbureau De Selectie betrokken bij het project. Er zijn drie trajecten ingezet. Ten eerste is een website gelanceerd over dit onderwerp: www.hoogvliethilversum.nl. Dit is een centrale plek waar geïnteresseerden kunnen lezen over de plannen, de stand van zaken, er is een inschrijfmogelijkheid voor de nieuwsbrief en de contactgegevens van de omgevingsmanager. Er is een aantal nieuwsbrieven verstuurd over het verloop van het traject.

Daarnaast is er apart overleg opgestart met de VvE van de appartementen boven garage Stam en tenslotte is er een onderzoek in de wijk uitgevoerd. Met dat onderzoek wilden we een objectief beeld krijgen van hoe de omwonenden over een mogelijke verhuizing denken. Het beeld dat ons werd geschetst, is dat de buurt tegen de komst van de winkel is. Door een eigen onderzoek, is getoetst of dat klopt.

Het onderzoek in de buurt

Om een beeld te vormen van de houding van de buurtbewoners ten aanzien van de mogelijke verhuizing van de Hoogvliet supermarkt naar garage Stam, hebben we een onderzoek gedaan in de buurt. Op de website hebben we een aantal objectief geformuleerde vragen gepubliceerd.

We hebben een flyer huis-aan-huis verspreid in de buurt en de nodige mensen persoonlijk gesproken tijdens het verspreiden. Het gebied waar de flyers verspreid werd, is grofweg begrensd door de Admiraal de Ruyterlaan in het westen, de Kolhornseweg in het zuiden, de JH Meijerstraat en Asterstraat in het oosten. Tenslotte de Diependaalselaan aan de noordzijde. Er zijn circa 600 flyers verspreid.

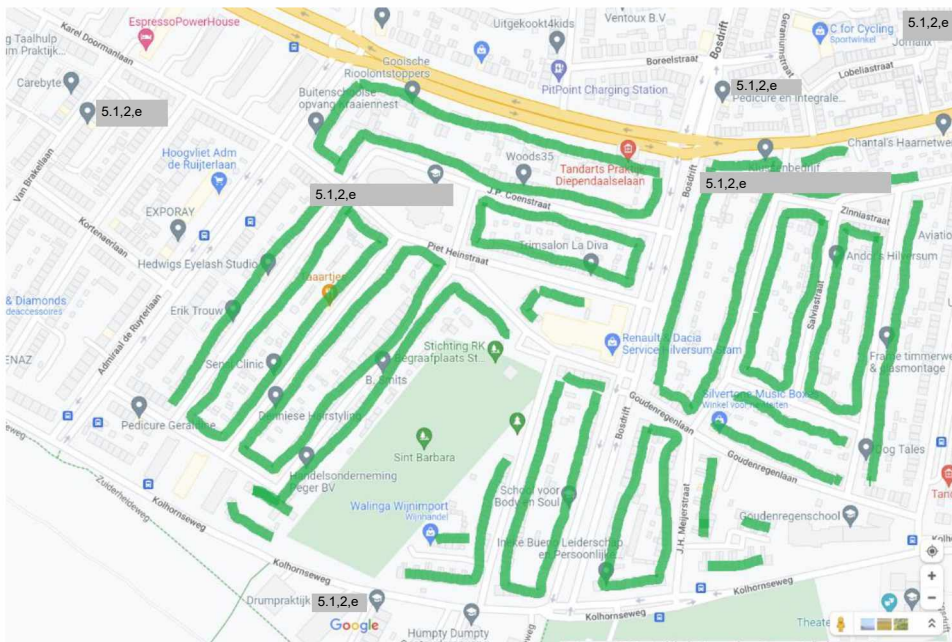


Foto: verspreidingsgebied flyers voor deelname aan de enquête

Van de circa 600 verspreide flyers in de omgeving, heeft ruim 25% de enquête in gevuld. Dat zijn in totaal 155 respondenten. Van al deze respondenten gaf ruim de helft aan dat de meeste zorgen bestaan over de (extra) verkeersdruk die het plan teweeg kan brengen en wat de gevolgen daarvan zijn voor de verkeersveiligheid en het parkeren in de buurt.

De uitkomst van de enquête gaf bovendien een genuanceerd beeld van de meningen over het plan. Als we iets dieper op de uitkomst ingaan kunnen we concluderen dat we de mening van de omwonenden in verschillende categorieën kunnen verdelen. Uit de resultaten bleek dat van die 155 respondenten 36% voor de komst van Hoogvliet naar garage Stam te zijn. 30% is tegen. 27,3% is gematigd voor of tegen en wil vooral in gesprek over vragen en/of zorgen. De laatste 6,7% is neutraal over de plannen.

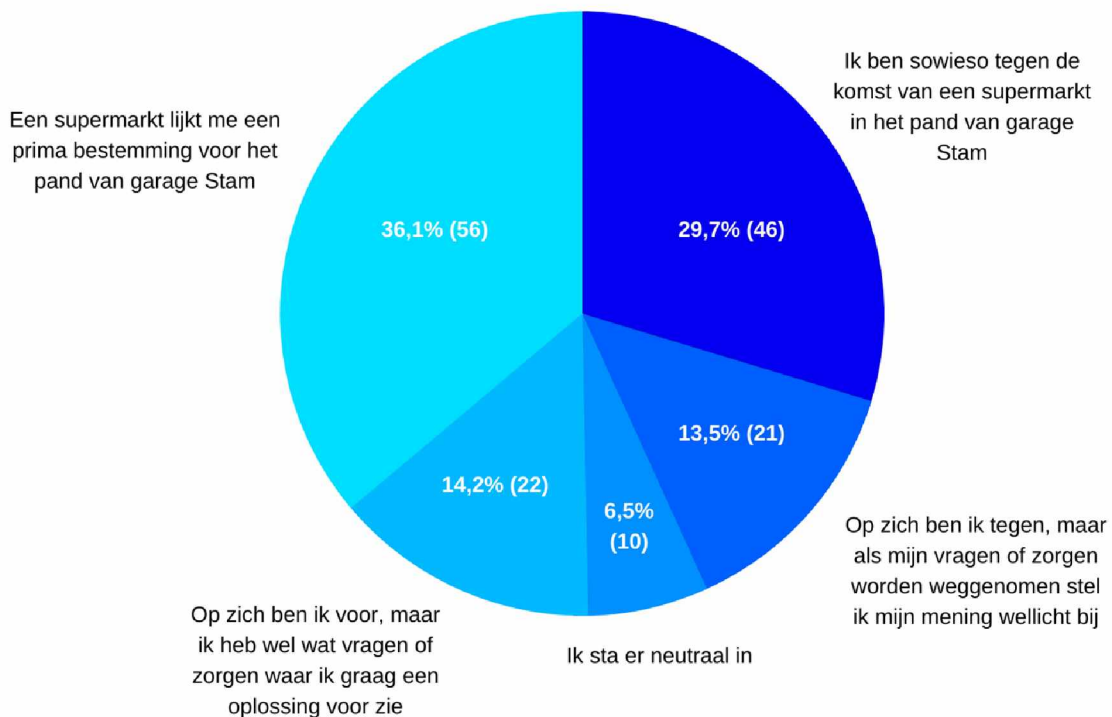


Foto: uitkomsten enquête: Antwoord op de vraag: wat is uw gevoel bij een eventuele komst van een Hoogvliet supermarkt?

Als we deze cijfers nog verder afronden zou je kunnen zeggen dat:

Ongeveer 1/3^e is tegen de komst van de supermarkt

Ongeveer 1/3^e geeft aan: ja; mits..., neutraal of nee; tenzij...

Ongeveer 1/3^e is voor de komst van de supermarkt.

Wat we zien, is dat de mensen die het plan niet zien zitten vaker direct aanwonenden zijn van garage Stam en dat de voorstanders vaker net een straat verder weg wonen.

Als zorgen worden aangegeven dat men vreest voor parkeerproblemen en meer verkeer van mensen die met de auto boodschappen komen doen. Ook mogelijke verrommeling en overlast van de winkel en/of winkelend publiek worden genoemd als zorgpunten.

Bij de mensen die twijfelen zijn dit ook thema's waarover men zorgen heeft en waarover men in gesprek wil om te bezien of deze zorgen weggenomen kunnen worden. Door de voorstanders wordt aangegeven dat zij het fijn vinden als er een supermarkt centraler in de buurt komt en uit te kijken naar een winkel met een moderner, ruimer assortiment dan de huidige Hoogvliet.

De VvE Nieuwlandseweg

In 2019 zijn we verder in gesprek gegaan met de VvE van de appartementen boven de Stamgarage. Tijdens verschillende overleggen hebben we afgesproken om het volgende te doen:

1. De VvE stelt een lijst op met punten die zij graag gerealiseerd zien voordat zij akkoord willen gaan met de komst van de supermarkt.

2. We gaan met alle bewoners kijken in Arnhem, waar aan de Utrechtseweg een Hoogvliet supermarkt is gerealiseerd. Deze winkel kent een vergelijkbaar voortraject met veel zorgen uit de omgeving. Hier is uiteindelijk ook een klankbordgroep geformeerd.

De overleggen met het bestuur van de VvE zijn in goede sfeer verlopen. De lijst die is ingediend, met een deel 'nice to have' en een deel 'need to have' is bijgevoegd als bijlage bij dit rapport, inclusief de reactie van Hoogvliet op die punten. Aan bijna alle punten wil Hoogvliet Beheer meewerken, de verwachting is dan ook dat we hier uit gaan komen met elkaar. Dan leggen we deze afspraken vast in een overeenkomst. Tevens is besproken/afgesproken dat Hoogvliet ook actief lid van de VvE wordt, in het geval Hoogvliet eigenaar wordt van de locatie.

Het bezoek aan Arnhem was een waardevolle en vooral nuttige activiteit. Op 15 oktober 2022 is een groep van ongeveer 15 bewoners samen met omgevingsmanager 5.1.2,e (De Selectie) en 5.1.2,e 5.1.2,e rondgeleid. Na een toelichting door 5.1.2,e de voormalig onafhankelijk voorzitter van de klankbordgroep aldaar op het doorlopen proces hebben we de winkel bezocht en heeft de bedrijfsleider verteld hoe de dagelijkse operatie van de supermarkt eraan toegaat. Veel vragen konden worden beantwoord en veel zorgen konden worden weggenomen. Ook het logistieke deel kwam uitgebreid ter sprake en het laad- en losdock is bekeken (zie foto).

Bewoners hebben ook gesproken met mensen die direct naast de supermarkt en het laad- en losdock wonen. Zij stonden in de tuin te werken en enkele Hilversummers hebben even een praatje met de bewoners gemaakt. Daar kwam uit terug dat de mate van overlast zeer beperkt is.



Foto: uitleg bij het laad- en losdock



Foto: een deel van de groep bij de toerit van de vrachtauto's. Op de achtergrond een bewoner die men gesproken heeft

De klankbordgroep

Via diverse kanalen zijn belanghebbenden uitgenodigd om deel te nemen aan de klankbordgroep, om verder in gesprek te gaan over de plannen. Hoogvliet heeft bewust geen zitting genomen in de klankbordgroep en dit traject overgelaten aan de omgevingsmanager, als onafhankelijk gespreksleider. De klankbordgroep is van start gegaan met 8 mensen. De klankbordgroep is op 13 juli 2022 aan de slag gegaan met de samen geformuleerde doelstelling om te kijken hoe we de belangen van Hoogvliet en de belangen van omwonenden zo dicht mogelijk bij elkaar konden brengen.

Eerste bijeenkomst – 13 juli 2022

Tijdens de eerste bijeenkomst heeft eenieder zich aan elkaar voorgesteld en zijn de wensen van de deelnemers ten aanzien van het traject met de klankbordgroep uitgesproken. ^{5.1,2,e} heeft zijn rol als voorzitter toegelicht. Daarbij heeft hij aangegeven dat zijn rol niet is om de verhuizing van Hoogvliet 'erdoor te drukken', maar dat hij in dit traject wil kijken tot welke oplossingen en afspraken we kunnen komen. Afspraken waaronder de groep die nu nog twijfelt, akkoord zou kunnen gaan met de komst van de supermarkt. Daarna is het aan Hoogvliet en de gemeenteraad van Hilversum om te beslissen of er voldoende aanknopingspunten zijn om het vervolg in te zetten van het traject: het formele proces om te komen tot een nieuw bestemmingsplan voor het pand.

Tijdens deze bijeenkomst is het doel van het traject met de klankbordgroep gezamenlijk vastgesteld, evenals wat de inhoud van de eerste bijeenkomsten zou moeten zijn. Namelijk: de leden van de klankbordgroep inhoudelijk goed bijpraten. Ten eerste over het onderzoek door adviesbureau Goudappel naar de gevolgen voor het verkeer en parkeren. Daarnaast door de architect van SUM Architecten uit Hilversum, die de transformatie van het gebouw en directe omgeving op zich zullen nemen.

Van de bijeenkomsten zijn steeds verslagen gemaakt en rondgestuurd voor aanvullingen, voordat deze werden vastgesteld in de eerstvolgende bijeenkomst.

Sfeer en opbrengst: de opbrengst van deze eerste bijeenkomst is dat we het proces samen hebben vastgesteld voor de eerste bijeenkomsten, namelijk dat iedereen behoefte had om inhoudelijk bijgepraat te worden. Ook hebben we spelregels vastgesteld. Er waren al veel vragen én verwijten richting Hoogvliet. De sfeer was nogal wantrouwend. Iets wat vaker voorkomt bij de start van een participatietraject. Onze ervaring leert dat veel mensen op een eerste bijeenkomst opgekropte emoties uitten, hetgeen ook waardevolle informatie oplevert. Wel werd direct door één van de deelnemers twijfel geuit over de integriteit van 5.1.2,e als voorzitter van het overleg.

Tweede bijeenkomst – 21 september 2022

Op de tweede bijeenkomst, de eerste inhoudelijke, was het thema ‘verkeer en parkeren’. Daarnaast hebben we een toelichting gegeven op de uitkomsten van het onderzoek over mobiliteit. Hiervoor hebben we 5.1.2,e onderzoeker van Goudappel en auteur van het rapport, gevraagd een toelichting te geven op het verkeersonderzoek naar de gevolgen van het vestigen van de supermarkt aan de Bosdrift op het aantal verkeersbewegingen en toename van de druk op de parkeercapaciteit in de omgeving. Het onderzoek is gebaseerd op data van de gemeente Hilversum.

Sfeer en opbrengst: tijdens deze bijeenkomst was de sfeer helaas vrij onprettig. Drie deelnemers gedragen zich tijdens de bijeenkomst zeer dominant, waardoor andere deelnemers niet aan bod komen. 5.1.2,e krijgt een spervuur van vragen, waardoor hij maar moeilijk zijn onderzoek kan toelichten. De aard van de vragen leek niet zozeer een verzoek tot verduidelijking van hetgeen werd gepresenteerd, als wel het zoeken naar mogelijke inconsistenties of onjuistheden in het onderzoek. De inhoudelijke opbrengst van de bijeenkomst was dat is geconstateerd dat het onderzoek uit 2019 stamt en daarmee eigenlijk de houdbaarheid aan het verliezen is. Daarom is afgesproken dat Goudappel een update maakt van het onderzoek. De briefing aan Goudappel is in samenspraak met de leden van de klankbordgroep gemaakt.

Derde bijeenkomst – 16 november 2022

De derde bijeenkomst staat in het teken van het ontwerp van de supermarkt en de direct aanliggende buitenruimte. Architect 5.1.2,e en ontwerper 5.1.2,e van SUM, een architectenbureau uit Hilversum met zeer ruime ervaring op het gebied van detailhandel, gaven een toelichting op het beoogde ontwerp, zoals dat ook op de website staat.

5.1.2,e vertelt over de randvoorwaarden die hij vanuit Hoogvliet heeft meegekregen en op basis waarvan hij met het ontwerp is begonnen. De randvoorwaarden en kaders voor het ontwerp zijn:

- De huidige locatie aan de Admiraal de Ruyterlaan is te klein voor een efficiënte en toekomstbestendige supermarkt;
- De locatie garage Stam is niet ontworpen als supermarkt en daarmee niet een perfecte ruimte, maar komt dicht in de buurt;
- Situering van kleine winkels aan de voorkant, zodat er minder inbreuk gemaakt wordt op (het uitzicht van) de omgeving;
- De entree centraal bij de parkeerplaatsen;
- Laden en lossen moet verkeerskundig gecheckt worden op de mogelijkheid ervan;
- Bewust omgaan met openbare ruimte. Zo weinig mogelijk restruimte, zodat er minder kans is op verrommeling;
- Parkeren aan de zijkant en schuin bij de voordeur, dat maakt het gebruik voor klanten optimaal en de kwaliteit van de openbare ruimte blijft daarmee behouden;

- Voor parkeren moet aan de norm van de gemeente worden voldaan;
- Het bruto vloeroppervlak bedraagt 1755 m² in totaal (1465 m² voor de supermarkt, 290 m² voor de kleine winkels).

De feedback uit de groep is dat men het een veel te grote winkel vindt en de zorg is er dat de winkel daardoor aantrekking heeft op bewoners van andere wijken in Hilversum. Dat is echter niet de verwachting, omdat er in alle wijken grotere supermarkten zijn dan de beoogde nieuwe supermarkt in het pand van garage Stam.

Sfeer en opbrengst: bijzonder aan deze bijeenkomst was dat direct na het welkomstwoord, een deelnemer het woord nam om namens nog twee aanwezigen een statement voor te lezen. In dat statement geven zij aan zeer ontevreden te zijn over de gang van zaken tot nu toe en het vertrouwen in het proces op te zeggen. Als voorzitter heeft 5.1.2.e aangegeven dat hij dat opmerkelijk vond aangezien we nu nog bezig zijn met het elkaar informeren over de belangrijke thema's, zoals samen afgesproken. De participatie moest in feite nog beginnen.

Na de derde bijeenkomst

De derde bijeenkomst was een pittige bijeenkomst, waarin duidelijk werd dat een aantal leden uit de klankbordgroep andere ideeën had bij het doel van de klankbordgroep dan wat we samen hebben gedefinieerd in de eerste bijeenkomst. Zij willen participeren over de vraag wat er überhaupt met het STAM-gebouw zou moeten gebeuren. Ze bleken sterk tegen het proces te zijn en nog sterker tegen de komst van Hoogvliet. Er was weinig tot geen ruimte om tot een gesprek te komen en te verkennen of beide belangen dichter bij elkaar gebracht konden worden. Nadat wij in deze fase ook per ongeluk werden gekopieerd in een mailwisseling van een van de leden van de klankbordgroep, waarin werd besproken hoe het participatietraject het beste verder zou kunnen worden gesaboteerd, werden er wat ons betreft grenzen overschreden. Daarom én omdat door de dominante aanwezigheid andere meningen niet of slecht aan bod kwamen, is besloten het proces anders vorm te geven.

We hebben besloten de klankbordgroep in een andere samenstelling verder te laten gaan zonder de drie leden uit de klankbordgroep die sterk tegen zijn. In ieder geval één van hen is opgegaan in de actiegroep, die we vragen om input te leveren voor de rapportage over de participatie. Op deze manier krijgt hun stem een plek en kan de klankbordgroep ook op een constructieve wijze verder. De overige leden van de klankbordgroep waren het eens met dat voorstel en stonden achter dat besluit. We zijn vervolgens op zoek gegaan naar nieuwe leden en hebben die ook gevonden en toegevoegd aan de klankbordgroep.

Vierde bijeenkomst – 25 april 2023

Tijdens de vierde bijeenkomst zijn we dieper ingegaan op het huidige ontwerp voor de Hoogvliet aan de Bosdrift en de direct aanliggende buitenruimte. Architect 5.1.2.e was deze bijeenkomst weer aanwezig om met de leden van de klankbordgroep te verkennen wat de zorgen, wensen en ideeën zijn omtrent het ontwerp. De onderwerpen die daarbij langskwamen, waren: parkeren, de luifel en open ruimte onder de appartementen, laden en lossen, de kwaliteit van de zijgevel aan de Nieuwlandseweg, het voorkomen van verrommeling/openbare ruimte.

Sfeer en opbrengst: de sfeer tijdens deze bijeenkomst was constructief kritisch. Er waren veel vragen en goede gesprekken. Daarnaast zijn we vooral ingegaan op mogelijke oplossingen en ideeën om de kwaliteit in de buurt te verhogen en de zorgpunten te verminderen. De opbrengst van de

bijeenkomst was dat er per onderwerp een aantal belangrijke punten zijn die de klankbordgroep wil meegeven aan Hoogvliet als wens. Deze opbrengst is puntsgewijs bijgevoegd als bijlage.

Vijfde bijeenkomst – 13 juni 2023

De vijfde bijeenkomst stond weer in het teken van het thema ‘verkeer en parkeren’. De uitkomsten van het geactualiseerde mobiliteitsonderzoek, uitgevoerd door bureau Goudappel in opdracht van Hoogvliet, werden tijdens deze bijeenkomst toegelicht. ^{5.1.2,e} heeft ook dit onderzoek namens Goudappel geleid en kwam deze bijeenkomst extra toelichting geven over de uitkomsten van het vernieuwde verkeersonderzoek en de gevolgen van het vestigen van de supermarkt aan de Bosdrift op het aantal verkeersbewegingen. Ook de toename van de parkeerdruk op de omgeving was onderdeel van dit herziene onderzoek.

Sfeer en opbrengst: ook tijdens deze bijeenkomst was de sfeer positief en constructief kritisch. De opbrengst van de bijeenkomst zijn een aantal belangrijke wensen vanuit de klankbordgroep aan Hoogvliet. Deze opbrengst is puntsgewijs bijgevoegd als bijlage. De grootste zorg zat hem bij wat de toename van het verkeer doet met de wachttijd bij de Diependaalselaan en daarmee de verkeersveiligheid.

Zesde bijeenkomst – 11 oktober 2023

Tijdens de zesde bijeenkomst met de klankbordgroep was voor het eerst ^{5.1.2,e} als vertegenwoordiger vanuit Hoogvliet aanwezig. We gingen met elkaar in gesprek over de wensen van de klankbordgroep en de reactie daarop vanuit Hoogvliet. De wensen en zorgen hebben we puntsgewijs doorgenomen met elkaar om te kijken of er nog vragen, opmerkingen en knelpunten waren. We zijn met elkaar tot de conclusie gekomen dat voor een deel van de punten van de lijst afspraken gemaakt konden worden, een gedeelte met de gemeente besproken en afgestemd moet worden en een gedeelte pas later, verderop in het traject bij het concreter maken van de plannen, uitvoerig besproken kan worden.

Sfeer en opbrengst: de sfeer was positief en constructief. De opbrengst van de bijeenkomst is een toevoeging op basis van het gesprek over de opgeschreven wensen en zorgen vanuit de klankbordgroep en de eerste reactie van Hoogvliet. Deze opbrengst is bijgevoegd als bijlage.

Stoplicht op rood

De intentie was om dit hoofdstuk te laten schrijven door de actiegroep Hoogvliet, die in juni een flyer heeft bezorgd in de buurt om handtekeningen te verzamelen tegen de komst van de Hoogvliet supermarkt. We hebben vanaf juli meerdere keren geprobeerd met vertegenwoordigers van de actiegroep in gesprek te gaan, maar het is vooralsnog niet gelukt om een afspraak met hen te maken voor een nader gesprek.

Omdat een gesprek nog niet is gelukt citeren we uit de verspreide flyer.

1. Milieu-impact
 - “volgens de Hoogvliet kunnen zij op deze locatie niet goed verdienen. Commercieel groeien ten koste van mens, milieu en grondstoffen is echter niet meer van deze tijd. Verantwoord ondernemen is meer dan alleen uitbreiden van oppervlakte en bio-assortiment. Het is ook het verkleinen van de footprint als organisatie en duurzaam ondernemen”
2. Druk

- *“meer verkeersoverlast, parkeeroverlast, geluidoverlast. De verhuizing zal absoluut zorgen dat het met de rust is gedaan in onze wijk. De wachttijd om op de Diependaalselaan te komen zullen zo lang worden dat er files op de toegangswegen ontstaan. Veel verkeer zal dan een sluiproute door de wijk proberen.”*

Wat betekent de verhuizing straks voor u?

“Ruim 2000m2 winkelloppervlak oppervlak in plaats van 900 nu”

Maar ook:

- *“Heel veel extra verkeer in de wijk, minimaal dubbel zoveel per werkdag”*
- *“Vaak moeten zoeken naar een parkeerplek”*
- *“3x zo lang wachten om op de Diependaalselaan te kunnen, dus bijvoorbeeld 10 minuten in plaats van 3”*
- *“Je kinderen tussen de auto's door afzetten bij het schoolplein”*
- *“Een volle wijk waar op elk vrij plekje een auto staat omdat er een tekort aan parkeerplekken is”*

Wist u dat:

- *“De huidige locatie aan de Admiraal de Ruijterweg ook voldoende mogelijkheid tot opknappen en uitbreiden biedt?”*
- *“Dat als de supermarkt verhuist, onbekend is wat er komt?”*
- *“In plaats van onze buurtsuper krijgen we een zeer grote regionale supermarkt op de Bosdrift waar bewoners uit omliggende wijken en dorpen gaan winkelen?”*

Helaas staan er veel feitelijke onjuistheden in de door de actiegroep verspreide flyer. Bijvoorbeeld:

- De winkel wordt niet ruim 2000m2 maar in totaal 1465m2 BVO (circa 1150m2 wvo), plus 290m2 aan kleine winkels. Bij elkaar 1755 m2;
- Dit is geen “zeer grote regionale supermarkt” die mensen uit andere dorpen aantrekt;
- Er is geen mogelijkheid om de huidige locatie te vernieuwen en uit te breiden en dit is ook aangetoond en gedeeld met de gemeenteraad;
- Het verkeer neemt toe evenals de parkeerdruk. Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat dat leidt tot verkeersveilige verkeersdruk. Bovendien blijft er sprake van een acceptabele parkeersituatie, zelfs op het piekmoment is ruimschoots voldoende restparkeercapaciteit. Onderzoeksvraag voor dit onderzoek is in samenspraak met de klankbordgroep geformuleerd en verkeerstellingen zijn aangeleverd door de gemeente;
- De mate van doorstroming op het kruispunt Bosdrift – Diependaalselaan is onderzocht voor zowel de referentie- als planvariant. Uit de studie is naar voren gekomen dat ook in de planvariant er sprake is van een acceptabele doorstroming op het kruispunt.

Knipperlicht

Dit is de uitkomst van de bijeenkomsten met de klankbordgroep. Zie bijlage.

Stoplicht op groen

Uit de enquête en de aanbelronde die we tijdens de verspreiding hebben gedaan, blijkt dat er ook een groot aantal omwonenden blij te zijn met een eventuele verhuizing van de Hoogvliet naar de Bosdrift. Zij geven vooral aan het fijn te vinden dat er dichterbij en op loop- of fietsafstand een supermarkt komt. Daarnaast vinden ze het prettig dat er een groter en moderner assortiment beschikbaar zal zijn dan in de huidige winkel beschikbaar is.

Vervolg

We blijven contact zoeken met de actiegroep Hoogvliet vanuit de wens in het participatietraject alle geluiden/belangen bij elkaar weer te kunnen geven.

Met de VvE Nieuwlandseweg moeten we tot een definitieve overeenkomst komen over de besproken lijst voorwaarden en wensen. Bijna alle wensen worden ingewilligd, dus dit zien wij positief in. Dat was ook de eerste reactie van het bestuur.

Het participatieproces komt daarmee niet aan een einde. Het is voor alle partijen van belang dat de participatie door blijft lopen. Dat geldt voor de VvE, de klankbordgroep, de overige partijen in de omgeving en de mensen die in de buurt wonen. Met het grootste gedeelte van hen zal er, afhankelijk van het proces, de stappen en wat er nodig is, een vorm van participatie blijven. De personen die in de buurt wonen van de Bosdrift blijven voorlopig geïnformeerd via een nieuwsbrief en een folder of flyer over de huidige stand van zaken en het proces. Ook via de website blijft men op de hoogte en kan contact worden gezocht om bij te praten en wensen te delen. Wanneer er grote stappen in het proces gezet worden, communiceren we dat uiteraard met de omgeving en bekijken we tegen die tijd welke vorm het meest wenselijk en passend is.

Met de klankbordgroep blijven we in gesprek over de mogelijke komst van Hoogvliet. We maken met hen een convenant, waarin alle afspraken worden opgenomen en we kijken of we een gesprek met de klankbordgroep en de gemeente kunnen initiëren. Vervolgens is het afhankelijk van het proces en de stand van zaken welke stappen we met hen doorlopen en wat we bespreken. Als er een verhuizing komt, hebben we afgesproken ook na de opening nog bij elkaar te komen, wellicht in een andere bezetting.

Conclusies huidige stand van zaken

Zoals uit het onderzoek bleek, ziet ongeveer een derde deel van de omwonenden de verhuizing niet zitten, een derde juist wel en een derde wil afspraken maken over hoe die supermarkt dan zou moeten landen in de buurt. In de bijeenkomsten met de VvE en klankbordgroep hebben we zorgen en kansen in kaart gebracht en Hoogvliet heeft in een beantwoording op dit verslag aangeven welke kunnen worden aangepakt en op welke manier. We gaan nooit iedereen tevreden krijgen als Hoogvliet verhuist. We merken dat veel omwonenden niet zozeer tegen de komst van de supermarkt zijn, maar hier wel vragen bij hebben. Dat is heel begrijpelijk en deze zorgen kunnen in veel gevallen worden weggenomen. Zo zijn er afspraken gemaakt met de begraafplaats, de Goudenregenschool en de Montessorischool Zuid. Uit o.a. het verkeersonderzoek, de oplossingen die met de architect zijn bedacht én de besprekingen de VvE van de appartementen boven garage Stam, blijkt dat er geen praktische bezwaren zijn die een verhuizing in de weg staan. Met de klankbordgroep en Hoogvliet wordt een convenant opgesteld waar alle afspraken in worden opgenomen. Vanuit de klankbordgroep zijn er aandachtspunten meegegeven voor de verdere planvorming. De overleggen verlopen constructief en steeds positiever. Het participatieproces blijft voorlopig lopen met alle betrokken partijen.