

Aan de leden van de Commissie RO/EZ van de gemeenteraad van Hilversum

Het is al weer bijna 1,5 jaar geleden, dat wij de leden van de Commissie Ruimtelijke ordening & Wonen hebben geïnformeerd over de stand van zaken bij de supermarkt van Hoogvliet aan de Admiraal de Ruyterlaan (Chatham) en de wens deze supermarkt te verhuizen naar de locatie van garage Stam aan de Bosdrift.

Tijdens deze bijeenkomst, op 20 januari 2020, hebben wij een aantal alternatieven voor vergroting van de huidige winkel aan de Admiraal de Ruyterlaan gepresenteerd. Conclusie van de presentatie en de daarop volgende discussie was dat de getoonde varianten voor uitbreiding van de huidige Hoogvliet supermarkt ter plaatse niet realistisch waren. Er was echter één variant, die naar de mening van de commissieleden onvoldoende was uitgewerkt en wellicht nog perspectief zou kunnen bieden om tegemoet te komen aan de uitbreidingswensen van Hoogvliet.

We hebben afgesproken deze uitbreidingsvariant grondiger te bestuderen en de commissie over de uitkomst te informeren. Wij hadden de resultaten van dit onderzoek in een veel eerder stadium met de leden van de commissie willen delen, echter de beperkingen als gevolg van Covid-19 hebben zowel de uitvoering van het onderzoek, als de communicatie met betrokkenen vertraagd.

In bijgaande notitie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de uitbreidingsvariant die nader onderzocht is. De belangrijkste conclusie hieruit is, dat de (maximale) uitbreiding van de huidige supermarkt aan de Admiraal de Ruyterlaan niet voldoet aan de wensen en eisen van een moderne buursupermarkt en onvoldoende comfort biedt om toekomstbestendig te kunnen exploiteren. Bovendien heeft het naar onze mening zeer vergaande -negatieve- gevolgen voor de bovenbewoners en enkele omwonenden, zal de toegankelijkheid van het achterterrein sterk verslechteren en kan het aantal parkeerplaatsen, dat in de huidige situatie al aan de krappe kant is- niet worden uitgebreid. Kortom: voor Hoogvliet is ook deze uitbreidingsvariant geen reëel alternatief. Bijgevoegde notitie gaat uitgebreid in op alle hierboven genoemde aspecten. Het eveneens bijgevoegde verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng, dat is uitgevoerd om de verkeersintensiteit en de parkeerbehoefte van deze uitbreidingsvariant te bepalen concludeert dat het reeds bestaande tekort aan p-plaatsen bij uitbreiding verder toeneemt.

Een relocatie naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift biedt wel de mogelijkheid om een kwalitatief goede, toekomstbestendige buursupermarkt te realiseren zonder de problemen die zich voordoen op de Admiraal de Ruyterlaan. Hoogvliet kan hier een supermarkt realiseren die weer helemaal up-to-date is, waar buurtbewoners graag hun boodschappen doen.

Daarom blijft de wens bij Hoogvliet bestaan om haar supermarkt te reloceren naar de Bosdrift. Belangrijkste issue daarbij is om het draagvlak daarvoor te vergroten, hetgeen Hoogvliet nastreeft in goed overleg met de bewoners boven garage Stam, de direct omwonenden en andere stakeholders.

Gaarne vernemen wij van de commissie of zij in principe positief staat ten opzichte van de te ondernemen acties door Hoogvliet. Hierbij wordt definitief afgezien van een uitbreiding op de huidige locatie en is relocatie naar het pand van garage Stam het beoogde doel.

Hiertoe willen wij het participatieproces opnieuw activeren, waarbij wij overleg en discussie willen voeren met:

- VvE Bosdrift over de komst van Hoogvliet naar het pand aan de Bosdrift. Met de VvE van de bovenwoningen aan de Bosdrift heeft al een aantal besprekingen plaatsgevonden. Besprekingen verlopen moeizaam ten aanzien van de zondag opening van de supermarkt.
- Direct omwonenden naast het pand aan de Nieuwlandseweg en Piet Heinstraat
- VvE Chatham (Admiraal de Ruyterlaan) inzake de herinvulling van het huidige pand van Hoogvliet.
- Bestuur van het RK Kerkhof (waarmee overigens reeds overeenstemming is bereikt)
- Scholen in de omgeving van de Bosdrift
- Firma Jongerius, waarmee reeds vrijblijvend overleg gaande is.

Daarnaast starten we een klankbordgroep. Hiervoor is al interesse getoond door enkele bewoners. Het doel van die klankbordgroep is om met de buurt te komen tot kaders waarbinnen we de plannen voor de supermarkt vorm kunnen geven. We lanceren een website, waarin het plan, de voortgang en de recente ontwikkelingen worden opgenomen en de contactgegevens van de contactpersoon voor het project te vinden zijn.

Tenslotte zal ook intensieve afstemming met de gemeente plaatsvinden. Wij zijn natuurlijk bereid een toelichting te geven bij uw commissie en om eventuele vragen en opmerkingen met u te bespreken.

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. Afsgesproken 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.

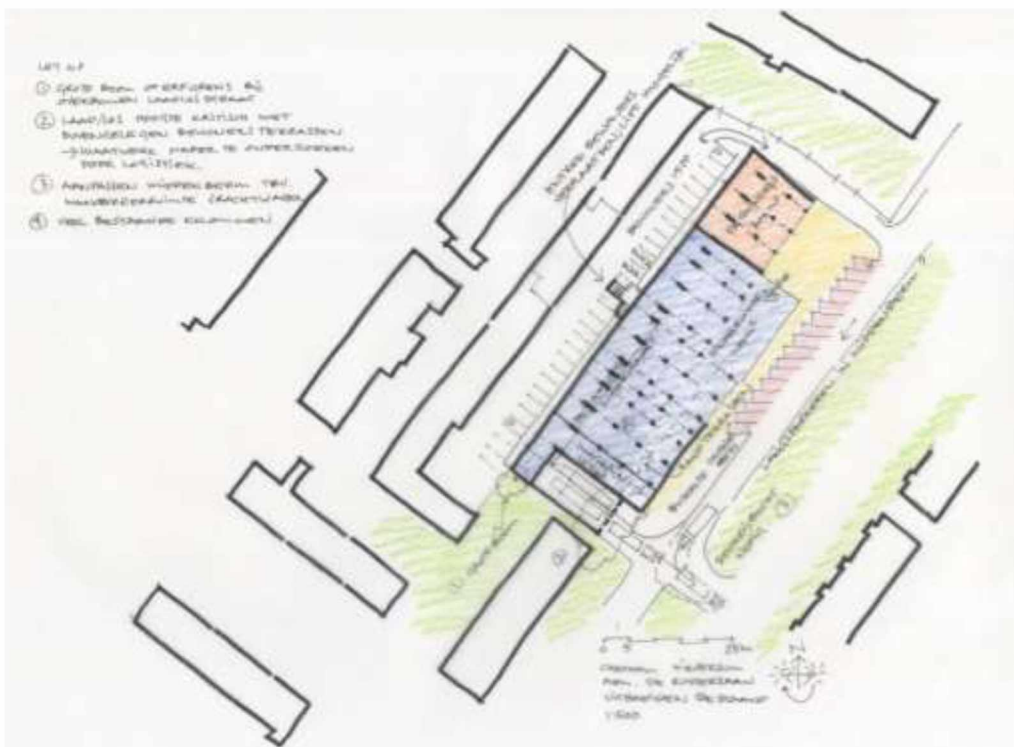
Het feitelijke besluit is eind september genomen: de directie heeft uitdrukkelijk gekozen voor relocatie. De uitbreidingsmogelijkheden zijn zeer nauwgezet onderzocht. Conclusie is dat uitbreiding zou resulteren in een kwalitatief veel slechtere supermarkt, waarbij het investeringsniveau aanmerkelijk 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 winkelklanten blijft beperkt tot 16 plaatsen, hetgeen in de huidige situatie aan 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 buursupermarkt 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 buursupermarkt 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

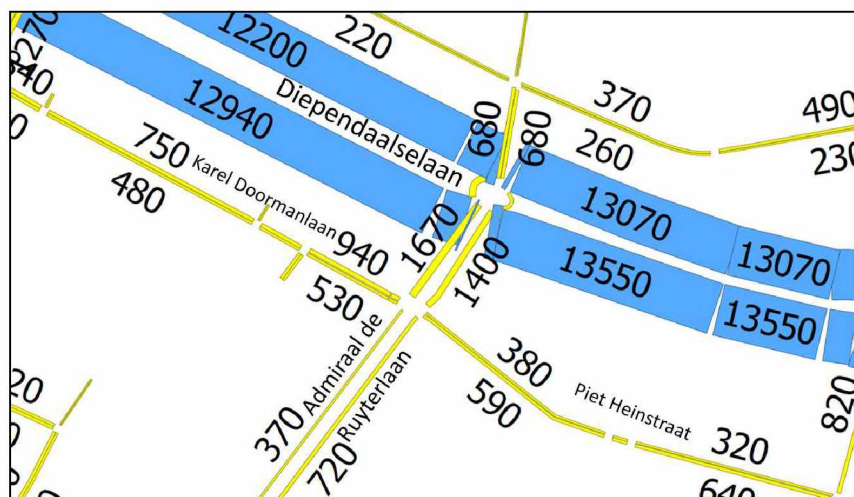
Met behulp van de Wegenscan is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau beoordeeld. De Wegenscan is een door Goudappel Coffeng ontwikkelde tool, waarmee op basis van verschillende wegkenmerken een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform de (landelijke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

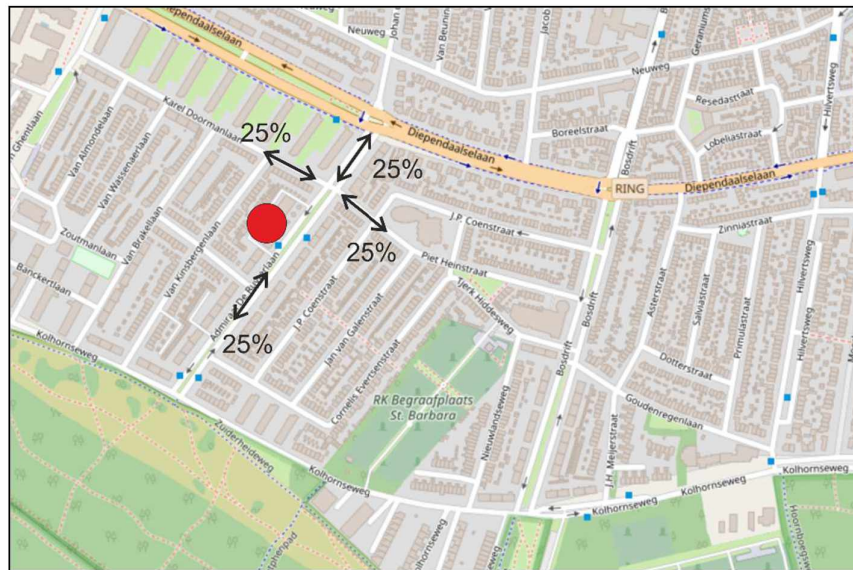
Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten (werkdag, etmaal, 2030, bron: verkeersmodel Hilversum)

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.

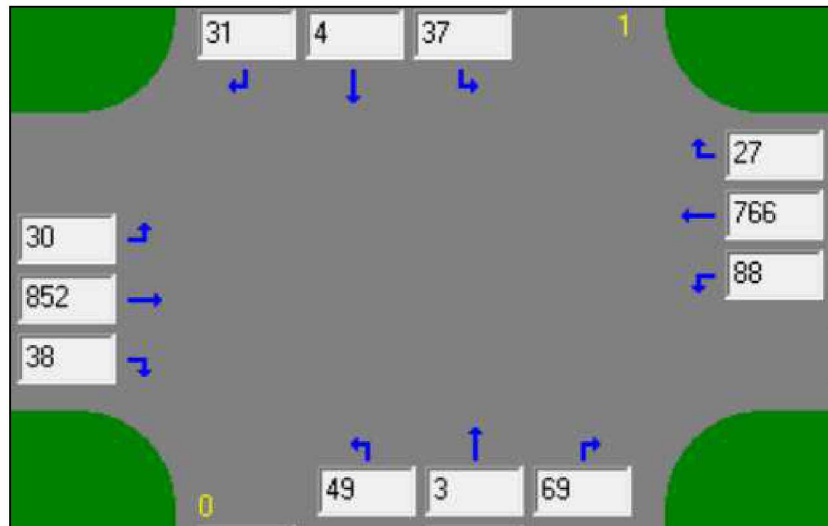
4

Doorstroming

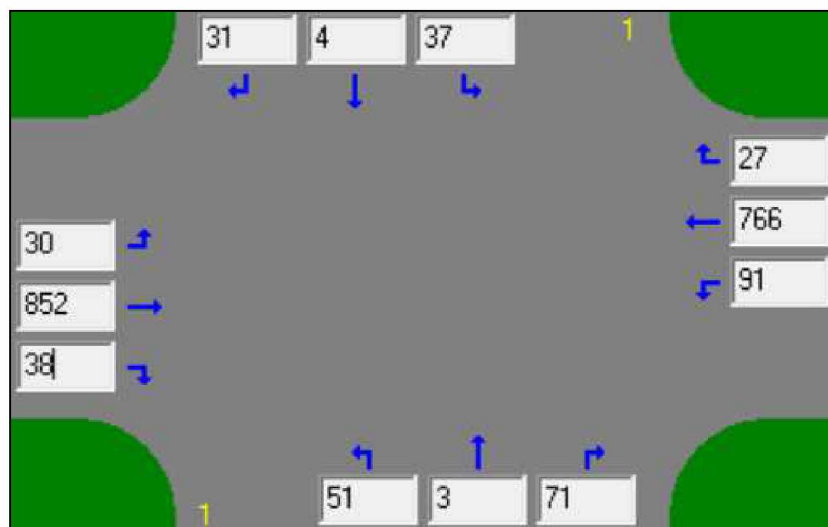
In dit hoofdstuk wordt onderzocht of het kruispunt Admiraal de Ruijterlaan – Diependaalselaan het extra verkeer op een adequate wijze kan verwerken. Dit kruispunt is een vormgegeven als een ‘Largas (langzaam reizen gaat sneller)’ kruispunt. Met behulp van het ‘Simulatieprogramma Langzaam rijden gaat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

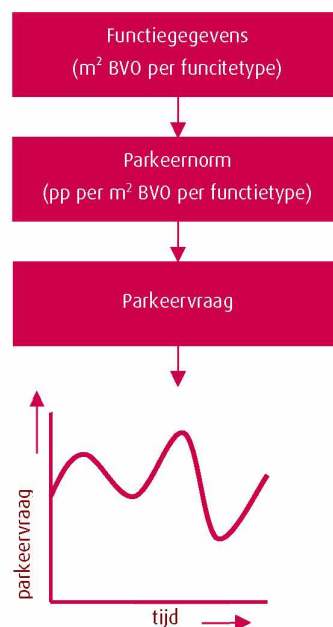
Tabel 4.2: Kwalificatie wachttijd

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)

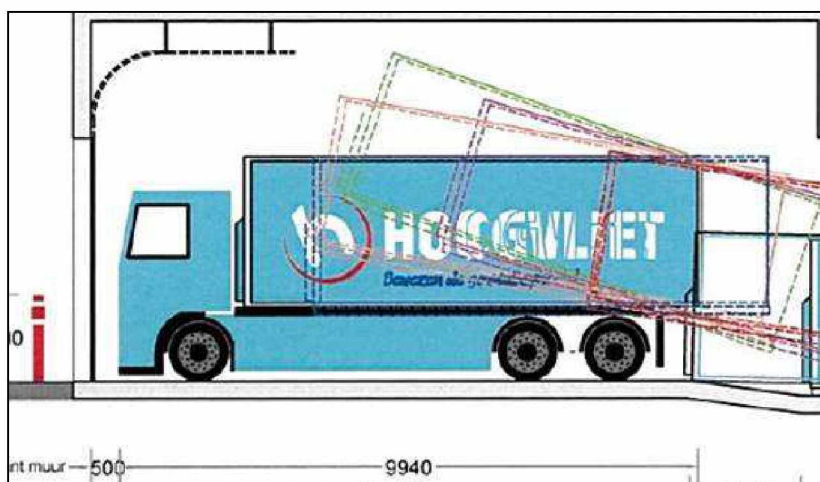
Tabel 5.5: Parkeerbalans

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.



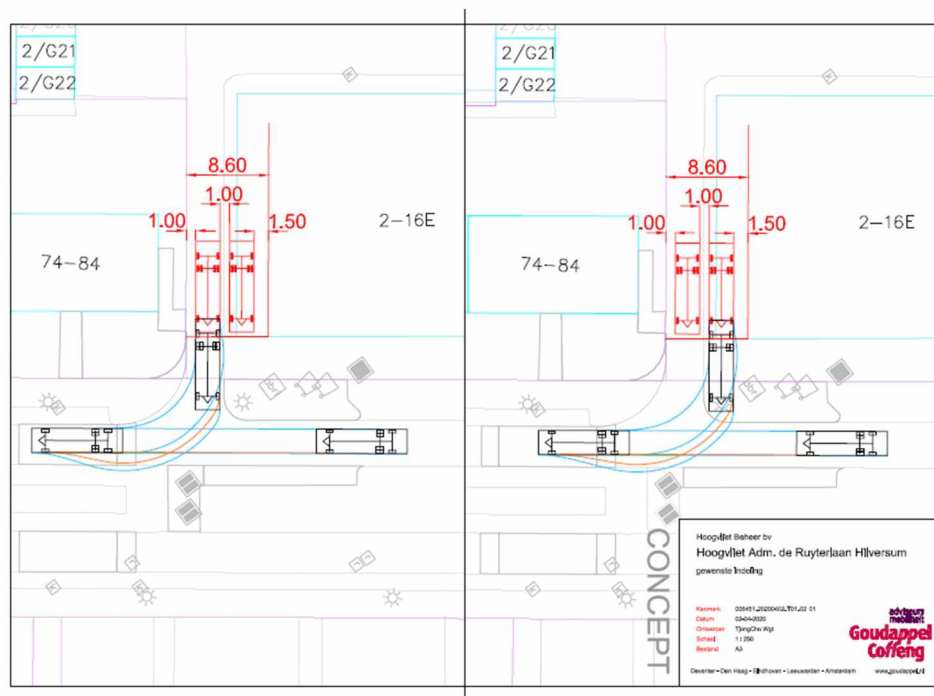
Figuur 6.1: Expeditievoertuig Hoogvliet

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.

7

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 plaatsvinden. 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

COMMISSIE VOORSTEL

zaaknummer: 473147
afdelingsnaam: BenO-Ruimtelijke kwaliteit
steller: 5.1,2,e
telefoonnummer: (035) 629 5.1,2,e
onderwerp: Verplaatsing Hoogvliet supermarkt

Voorstel

1. In het kader van deze pilot Omgevingswet het college van B&W te adviseren over de voorgestelde randvoorwaarden voor de verplaatsing van de supermarkt van de huidige locatie aan de Admiraal de Ruijterlaan naar de nieuwe locatie aan de Bosdrift 140a.

Samenvatting

Hoogvliet Beheer BV heeft een vooronderzoek ingediend voor verplaatsing van de supermarkt van de Admiraal de Ruijterlaan naar de locatie van de Stam garage aan de Bosdrift. Het initiatief van Hoogvliet supermarkten is een pilot in het kader van de Omgevingswet. Met de pilot is gezocht naar de betekenis van de begrippen “gezamenlijk aan de voorkant zoeken naar kansrijke mogelijkheden” en het motto “ruimte voor initiatiefnemers”. De initiatiefnemer heeft een uitgebreid participatietraject doorlopen. Dit proces heeft duidelijk gemaakt welke belangen en zorgen er spelen. Het initiatief sluit aan bij de visie in het Detailhandelskader 2017 (behoud winkelveorziening) maar leidt lokaal tot effecten op de leefbaarheid (m.n. verkeersdruk, parkeerdruk, geluid, laden/lossen).

Om het initiatief mogelijk te maken, zal een bestemmingsplanprocedure nodig zijn. In het kader van de pilot Omgevingswet vraagt het college advies aan de commissie over de randvoorwaarden die worden meegegeven aan de initiatiefnemer voor de bestemmingsplanprocedure. Op deze manier wordt de raad in een vroegtijdig stadium betrokken bij het vaststellen van de kaders. En krijgt de initiatiefnemer eerder inzicht in de steun danwel weerstand van de gemeenteraad.

Inleiding

De winkelstrip Chatham aan de Admiraal de Ruijterlaan voldoet niet meer aan de wensen en eisen van de hedendaagse klant. De concurrentiepositie en daarmee de functie als winkelgebied staat onder druk met leegstand tot gevolg. De omliggende winkelgebieden (Heigalerij en Kerkelanden) zijn vergroot en verbeterd. Ook in het Detailhandelskader 2017 is het matige toekomstperspectief van Chatham beschreven. Er is aangegeven dat de gemeente positief staat tegenover onderzoek naar een mogelijke verplaatsing.

Door reorganisaties in de auto-industrie is het aantal verkooppunten van nieuwe auto's sterk verminderd. Hierdoor is ook het dealerschap van Renault bij Stam aan de Bosdrift gestopt. Ook voor onderhoud vindt er een concentratie van servicepunten plaats. De verwachting van de initiatiefnemers is dat op termijn de garage aan de Bosdrift verdwijnt. Moderne autoverkooppunten en garages voor onderhoud zijn bij voorkeur niet meer gevestigd in woonbuurten. Als er niets gebeurt dan dreigt voor beide locaties (verdere) leegstand en mogelijk verpaupering.

Dit is voor de initiatiefnemer Hoogvliet Supermarkten aanleiding geweest om een plan voor te leggen aan de gemeente. Het voornemen is om de supermarkt aan de Admiraal de Ruijterlaan te verplaatsen naar de locatie van de Stam garage aan de Bosdrift. De nieuwe locatie dient ruimte te bieden aan een supermarkt met kleine winkels. Voor de achtergebleven ruimte van de supermarkt wordt een alternatieve invulling gezocht. Een invulling met een supermarkt wordt hierbij uitgesloten. De initiatiefnemer heeft een uitgebreid participatietraject doorlopen en onderzoeken gedaan.

Het college concludeert op basis van het ingediende plan dat een verplaatsing het beste scenario is om een winkelvoorziening in de wijk te behouden ten opzichte van de scenario's 'huidige situatie doorzetten' of 'uitbreiden op de huidige plek'. De problematiek ten aanzien van de winkelstrip Chatham wordt gedeeld. Het huidige winkelcentrum Chatham is verouderd en functioneert matig. Door de initiatiefnemer zijn alternatieve mogelijkheden onderzocht om de supermarkt uit te breiden op de huidige locatie. Dit is om meerdere redenen niet te realiseren. De constatering dat een uitbreiding op de huidige locatie niet in te passen is, wordt door het college gedeeld. Zodoende wordt verplaatsing als de beste oplossing gezien. Economisch bezien is het voorgestelde plan wenselijk om de buurtvoorziening in Zuid te behouden.

Er zijn echter verschillende aspecten die om nader onderzoek vragen. Dit behelst onder andere de parkeeroplossing, de verkeersafwikkeling en een invulling voor de achter te laten ruimte in Chatham. De initiatiefnemer heeft een vooronderzoek ingediend. Om het initiatief mogelijk te maken, zal een bestemmingsplanprocedure nodig zijn.

Het college neemt een positieve grondhouding in en geeft de initiatiefnemer voorwaarden mee om voor deze aspecten een oplossing te vinden, voordat meegewerkt kan worden aan een nieuw bestemmingsplan. De voorwaarden zijn:

- Dat de initiatiefnemer kan komen tot een parkeeroplossing.
- Dat er wordt voldaan aan de geldende milieu wet- en regelgeving.
- bindende afspraken met begraafplaats worden gemaakt over de tijden van het laden en lossen.
- Dat er sprake zal zijn van een veilige verkeerssituatie met extra aandacht voor schoolgaande kinderen.
- Dat er geen knelpunten ontstaan op het omliggende wegennet en kruispunten.
- Dat er een concrete invulling is gevonden voor Chatham.

Het initiatief van Hoogvliet supermarkten is een pilot in het kader van de Omgevingswet. Met de pilot is gezocht naar de betekenis van de begrippen "gezamenlijk aan de voorkant zoeken naar kansrijke mogelijkheden" en het motto "ruimte voor initiatiefnemers". De initiatiefnemer heeft een uitgebreid participatietraject doorlopen. Dit proces heeft duidelijk gemaakt welke belangen en zorgen er spelen. Het initiatief sluit aan bij de visie in het Detailhandelskader 2017 (behoud winkelvoorziening) maar leidt lokaal tot effecten op de leefbaarheid (m.n. verkeersdrukte, parkeerdrukte, geluid, laden/lossen).

Om het initiatief mogelijk te maken, zal een bestemmingsplanprocedure nodig zijn. In het kader van de pilot Omgevingswet vraagt het college advies aan de commissie over de randvoorwaarden die worden meegegeven aan de initiatiefnemer voor de bestemmingsplanprocedure. Op deze manier wordt de raad in een vroegtijdig stadium betrokken bij het vaststellen van de kaders. Normaliter wordt de raad pas betrokken bij een ontwerp bestemmingsplan. En de initiatiefnemer krijgt eerder inzicht in de opvatting van de gemeenteraad.

Doel

Te komen tot een nieuwe impuls in de winkelvoorziening in Hilversum Zuid middels de verplaatsing van de Hoogvliet supermarkt van de Admiraal de Ruijterlaan naar de locatie Bosdrift 140a. En een nieuwe invulling voor de achtergebleven ruimte in Chatham met toekomstperspectief.

Argumenten

1. *Het initiatief draagt bij aan het doel uit het Detailhandelskader 2017 om een buurtwinkelvoorziening in Zuid te behouden*

Het huidige winkelcentrum Chatham is verouderd en functioneert matig. In het vigerend Detailhandelskader 2017 is dat ook geconstateerd. Daarin is aangegeven dat initiatieven die bijdragen aan behoud van een buurtwinkelgebied in Zuid worden gesteund. De huidige supermarkt is te klein van schaal om naar de toekomst toe te kunnen functioneren. De voorgestelde verplaatsing wordt gezien als het beste scenario om de winkelvoorziening in de wijk te behouden. Zonder investering en uitbreiding zal de

winkelvoorziening van Chatham op termijn verdwijnen. Op de huidige locatie is onvoldoende ruimte om de gewenste kwaliteitsimpuls en vergroting van de winkel in te passen.

In deze verplaatsing zal uitbreiding van de supermarkt als drager van het buurtwinkelcentrum onderdeel zijn. De gemeente steunt geen initiatieven gericht op een solitaire supermarkt. Bij een eventuele verplaatsing van het winkelcentrum is transformatie van de oude locatie een randvoorwaarde.

2. Een goede ruimtelijke inpassing is een voorwaarde

Het ingediende initiatief dient te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van de milieu- en omgevingsaspecten (zoals geluidhinder, luchtkwaliteit, ecologie, etc.). Ook dient te worden voldaan aan de voorwaarden uit het parkeerbeleid en dient de verkeersafwikkeling te passen in het verkeersnetwerk. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek komt naar voren dat het plan in te passen is en ook niet leidt tot een te grote parkeerdruk.

Onderdeel van het ingediende plan is het verlengen van de groene middenberm, wat leidt tot een versterking van de zichttas. Dit is vanuit cultuurhistorisch en stedenbouwkundig oogpunt positief.

Rond de huidige locatie van de Hoogvliet zijn bij milieu over de Hoogvliet geen klachten geweest van omwonenden. Over het garagebedrijf Stam zijn wel klachten en is een handhavingstraject geweest over het te vroeg laden en lossen. Omdat Hoogvliet inpandig gaat lossen op een andere (nieuwe) locatie is de verwachting dat dit niet zal leiden tot milieuhinder. Hierbij zijn de vervoersbewegingen tussen 19:00 en 07:00 uur ten behoeve van laden en lossen een aandachtspunt. Een akoestisch onderzoek is nodig om de daadwerkelijke inpasbaarheid te beoordelen. Er dient te worden voldaan aan de geldende milieueisen.

3. De initiatiefnemer heeft een zorgvuldig participatieproces doorlopen en de opbrengst van het proces op een zo goed mogelijke manier meegenomen in het uiteindelijke voorstel

Door de uitgebreide participatie is goed in beeld gebracht welke zorgen er leven bij de omwonenden. De belangrijkste zorgen gaan bij de locatie van de nieuwe supermarkt aan de Bosdriфт over een toenemende drukte en hinder, bestaande uit meer verkeersbewegingen, parkeerdruk, veiligheid en geluidhinder bij de laad- en losactiviteiten in verband met de begraafplaats en schoolgaande kinderen, geluidhinder vanwege winkelend publiek en rondhangende jongeren en kans op zwerfafval.

Voor de locatie Chatham wordt gevreesd dat na het vertrek van de supermarkt de ruimte leeg zal blijven en de andere nog gevulde ruimtes ook leeg komen te staan.

Vanuit een economisch belang is er weerstand bij de nabijgelegen supermarkt van Jongerius. Zij vrezen verlies van klanten door de verplaatsing.

De initiatiefnemer heeft in haar concept plan zo goed mogelijk rekening getracht te houden met de zorgen van de bewoners. Dit is in het ingediende plan concreet beschreven (zie paragraaf 6 van het plan).

Sommige zaken vragen nader onderzoek, zoals geluidhinder. Ook wordt actief onderzoek gedaan naar andere invullingen voor Chatham. Deze onderzoeken vragen echter forse investeringen voor de initiatiefnemer en zijn in het kader van een vooronderzoek te vergaand om al opgelost te hebben.

Zodoende wordt voorgesteld om in de reactie op het vooronderzoek een positieve grondhouding voor de verplaatsing in te nemen, onder de voorwaarden dat:

- de initiatiefnemer kan komen tot een parkeeroplossing.
- er wordt voldaan aan de geldende milieu wet- en regelgeving.
- bindende afspraken met begraafplaats worden gemaakt over de tijden van het laden en lossen.
- er sprake zal zijn van een veilige verkeerssituatie met extra aandacht voor schoolgaande kinderen.
- er geen knelpunten ontstaan op het omliggende wegennet en kruispunten.
- er een concrete invulling is gevonden voor Chatham.

Sinds de indiening van het vooronderzoek in juni 2018 heeft de initiatiefnemer een verkeersonderzoek laten uitvoeren dat begin 2019 is afgerond. De conclusie is dat het nieuwe verkeer op een veilige wijze kan worden afgewikkeld en er sprake is van een acceptabele doorstroming. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er niet kan worden voldaan aan de norm. Het benodigde aantal plaatsen is niet volledig op eigen terrein te realiseren. Dit zal vragen om een ontheffing van de parkeernorm. Uit het onderzoek blijkt dat bij afwenteling van de resterende parkeerbehoefte op de directe omgeving de parkeerdruk op de pieksituaties niet boven de 80% komt (hoogste parkeerdruk tijdens de openingstijden is 58% op zaterdagochtend). De voorwaarde in het parkeerbeleid is dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte alleen mogen worden

gebruikt, indien nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en piekbelasting niet hoger is dan 80% parkeerdruk inclusief de nieuwe parkeervraag. Dit betekent dat kan worden voldaan aan de voorwaarden uit het parkeerbeleid.

Ook zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordiger de begraafplaats en is een overeenkomst gesloten tussen Hoogvliet Beheer en Rooms-Katholieke Begraafplaats St. Barbara, waarin afspraken zijn vastgelegd over de bevoorrading bij Hoogvliet indien er een begrafenis is. Hoogvliet houdt in haar bevoorradingsschema rekening met het overgrote deel van de begrafenissen. De overeenkomst is ondertekend door Hoogvliet en de Rooms-Katholieke Begraafplaats St. Barbara. Hiermee is aan de voorwaarde voldaan.

4. Pilot Omgevingswet: eerder en actief betrekken van de raad bij planvorming

De initiatiefnemer heeft zich uitgebreid ingezet om de omgeving te betrekken bij hun planvorming. Op verschillende manieren heeft dit geleid tot aanpassingen aan het plan. Ook is duidelijk gebleken dat de gemeente altijd een rol dient te houden bij de participatie en het niet volledig overgelaten kan worden aan een initiatiefnemer en omwonenden. Enerzijds omdat er bij gebiedsontwikkeling meestal algemeen maatschappelijke belangen spelen die om een vertegenwoordiging vragen. Anderzijds ook omdat bij de uiteindelijke beoordeling van het plan de gemeente een afweging moet maken tussen de verschillende individuele en maatschappelijke belangen. Hiervoor is het van belang om de participatiemomenten bij te wonen en zo de diverse belangen uit eigen hand mee te krijgen. De uitgevoerde participatie heeft bijgedragen aan de totstandkoming van de gemeentelijke participatieleidraad.

Om het initiatief mogelijk te maken, zal een bestemmingsplanprocedure nodig zijn. In het kader van de pilot Omgevingswet vraagt het college advies aan de commissie over de randvoorwaarden die worden meegegeven aan de initiatiefnemer voor de bestemmingsplanprocedure. Op deze manier wordt de raad in een vroegtijdig stadium betrokken bij het vaststellen van de kaders. Normaliter wordt de raad pas betrokken bij een ontwerp bestemmingsplan. En de initiatiefnemer krijgt eerder inzicht in de opvatting van de gemeenteraad.

Nadelen / risico's

1. De ontwikkeling leidt tot meer drukte bij de locatie Bosdrift

Er komen meer mensen af op een supermarkt dan op een garagebedrijf. Ook is een supermarkt in de avond en in het weekend open. Dit is niet te voorkomen. Bij de huidige locatie Chatham wordt ook direct boven en naast de supermarkt gewoond. Er zijn geen klachten over milieuhinder bekend bij de gemeente. Het laden en lossen vindt in de huidige situatie buiten plaats. In de nieuwe situatie zal de supermarkt moeten voldoen aan de nieuwste milieueisen. Het laden en lossen bij de supermarkt zal inpandig plaatsvinden, wat een grote verbetering voor de omwonenden betekent. De installaties op het dak van de nieuwe supermarkt zullen moeten voldoen aan de geluidsnormen en daarmee geen geluidhinder op de omgeving mogen veroorzaken.

2. Door de verplaatsing is de toekomst van Chatham onzeker

Door de verplaatsing van de supermarkt is de toekomst van de andere winkelruimtes nog onzekerder dan nu het geval is. Dit is echter al een proces dat gaande is en door de verplaatsing wordt versneld. Het plan gaat uit van het realiseren van een nieuwe winkelvoorziening bij de Bosdrift, waarbij naast een supermarkt ruimte is voor enkele kleine winkels. Voor de omwonenden van Chatham en de ondernemers die in Chatham blijven, is het gewenst om te komen tot een duurzaam toekomstperspectief voor deze locatie. Doordat de initiatiefnemer daar onderzoek naar doet en doordat de urgentie gevoeld wordt, is nu de kans het grootst dat dit perspectief gevonden wordt. Zodoende is de voorwaarde opgenomen dat een invulling moet worden gevonden voor Chatham.

Financiën

Het gaat om een particulier initiatief dat zich bevindt in de vooronderzoeksfase. Er zijn voor de gemeente op dit moment geen kosten aan verbonden. Te zijner tijd bij een ruimtelijke procedure zullen afspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld de afwikkeling van planschade en plankosten en wanneer nodig, over de kosten voor eventuele aanpassingen aan de openbare ruimte.

Uitvoering

Het advies van de Commissie RO en Wonen wordt meegenomen in het definitieve besluit van het college over het initiatief. Op basis van een positief besluit van het college, wordt de initiatiefnemer gevraagd om een ontwerp bestemmingsplan op te stellen en de bijbehorende onderzoeken uit te voeren zodat aangetoond kan worden dat aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Wanneer aan de randvoorwaarden is voldaan, wordt het ontwerp bestemmingsplan aan het college aangeboden om de wettelijke procedure te starten. Uiteindelijk is het aan de raad om het bestemmingsplan vast te stellen.

Bijlagen

1. Ingediend vooronderzoek Initiatief Hoogvliet d.d. 25 juni 2018
2. Verkeersonderzoek Goudappel Coffeng d.d. 18 februari 2019

COMMISSIE VOORSTEL

zaaknummer: 1048184

afdelingsnaam: B en O – ruimtelijke kwaliteit

steller: 5.1.2.e

telefoonnummer 035 5.1.2.e 5.1.2.e

onderwerp: Verhuizing Hoogvliet supermarkt van Chatham (Adm. de Ruijterlaan)
naar Bosdrift

Voorstel

1. Het college te adviseren over het innemen van een positieve grondhouding voor de verhuizing van de Hoogvliet supermarkt (Admiraal de Ruijterlaan) naar de locatie van de Stam garage aan de Bosdrift zodat daarmee het vervolgproces in gang gezet kan worden.

Samenvatting

Hoogvliet Beheer BV heeft eerder (medio 2018) een vooronderzoek ingediend voor verhuizing van de supermarkt van de Admiraal de Ruyterlaan (winkelcentrum Chatham) naar de locatie van de Stam garage aan de Bosdrift. Het college heeft dit initiatief in 2019 ter advisering voorgelegd aan de raadscommissie. Het initiatief was als pilot in het kader van de Omgevingswet aangemerkt met onder andere als doel de raad vroegtijdig te betrekken zodat de initiatiefnemer eerder inzicht krijgt in de steun dan wel weerstand bij de gemeenteraad.

Tijdens de commissiebehandeling van 13 juni 2019 was er veel kritiek op de voorgestelde plannen. Zo waren de commissieleden niet overtuigd dat verhuizing nodig is en was er behoefte aan meer inzicht in de mogelijkheden op de bestaande locatie aan de Admiraal de Ruyterlaan. Daarnaast werd door de commissie op basis van de inbreng van de insprekers en de ingediende petitie onvoldoende draagvlak gevoeld bij de betrokken omwonenden.

In overleg met de initiatiefnemer is toen afgesproken dat er geen officiële aanvraag ingediend zou worden en dat initiatiefnemer zich ging beraden op hetgeen dat was opgehaald tijdens de commissievergadering. Afgesproken was verder dat Hoogvliet zelf zou communiceren met belanghebbenden over het vervolg.

In de periode tussen 13 juni 2019 en nu heeft Hoogvliet Beheer BV diverse gesprekken gevoerd met verschillende partijen en is nader onderzoek uitgevoerd naar de (on)mogelijkheden voor verbouwing en uitbreiding op de huidige locatie. Op basis van deze acties is Hoogvliet Beheer BV tot de conclusie gekomen dat verhuizing naar de locatie aan de Bosdrift de enige overgebleven optie is. In de brief van 2 juli 2021 vraagt de initiatiefnemer aan de raadscommissie of zij in principe positief staat tegen de voorgenomen vervolgacties door de initiatiefnemer, die vooral bestaan uit participatie met verschillende

belanghebbenden, met als doel om te komen tot de verhuizing van de supermarkt naar de Bosdrift. Gelet op het eerdere advies van de commissie RO en Wonen van 13 juni 2019 wordt opnieuw advies gevraagd aan de raadscommissie.

Planning

Titel	Toelichting	Beeldvorming	Oordeelsvorming	Besluitvorming
Commissievoorstel verhuizing Hoogvliet Supermarkt	Commissie wordt om advies gevraagd inzake de verhuizing.	Raadscommissie - september 2021	Raadscommissie – september 2021	

Voorliggend dossier loopt al sinds eind 2017 en gelet op zakelijke afspraken tussen Hoogvliet en garage Stam om te komen tot een andere invulling is het gewenst om dit voorstel zo snel als mogelijk te bespreken met de raadscommissie.

Inleiding

Voor dit initiatief heeft het college in 2019, in het kader van de pilot Omgevingswet, advies gevraagd aan de Commissie RO en Wonen. In 2019 vroegen wij u ons te adviseren over de randvoorwaarden waaronder een positieve grondhouding kon worden ingenomen ten aanzien van een verhuizing van de supermarkt naar de Bosdrift. Tijdens de commissiebehandeling van 13 juni 2019 was er veel kritiek. Zo waren de commissieleden niet overtuigd dat verhuizing nodig is en was er behoefte aan meer inzicht in de mogelijkheden op de bestaande locatie aan de Admiraal de Ruyterlaan. Daarnaast werd door de commissie op basis van de inbreng van de insprekers en de ingediende petitie geen draagvlak gevoeld bij de betrokken omwonenden. Op basis van uw advies hebben wij geconcludeerd dat het op dat moment niet mogelijk was ten aanzien van de verhuizing een positieve grondhouding in te nemen. In overleg met de initiatiefnemer is toen afgesproken dat er geen officiële aanvraag ingediend zou worden. De initiatiefnemer zou zich gaan beraden op hetgeen dat was opgehaald tijdens de commissievergadering. Afgesproken is verder dat Hoogvliet met belanghebbenden over het vervolg communiceert.

Naar aanleiding van de commissievergadering heeft Hoogvliet zeven mogelijke vergrotingsvarianten voor de huidige locatie uitgewerkt, die in januari 2020 tijdens een door Hoogvliet georganiseerde informele bijeenkomst voor leden van de gemeenteraadscommissie zijn toegelicht en besproken. De conclusie was dat 6 van de 7 alternatieven niet realistisch waren. Deze varianten waren of te klein of te ingrijpend. De aanwezige commissieleden gaven aan dat één variant mogelijk wel interessant zou kunnen zijn.

Hoogvliet heeft toegezegd deze variant nader te onderzoeken, waarbij tevens een verkeersonderzoek - op basis van dezelfde methodiek als bij de mogelijkheid tot verhuizing naar de Bosdrift- zou worden verricht.

Het bespreken van de onderzoeksresultaten met omwonenden werd als gevolg van de Covid 19 perikelen vertraagd. 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 later dat jaar een besluit genomen zou worden of uitbreiding volgens de genoemde variant acceptabel zou zijn of dat er wordt gekozen voor de variant om te verplaatsen naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift.

Eind september 2020 is door Hoogvliet besloten te kiezen voor verhuizing. Een verhuizing naar het pand van garage Stam aan de Bosdrift biedt de mogelijkheid om een kwalitatief goede, toekomstbestendige supermarkt te realiseren zonder de problemen die zich voordoen op de Admiraal de Ruyterlaan. Belangrijkste issue daarbij is om het draagvlak daarvoor te vergroten, hetgeen Hoogvliet nastreeft in goed overleg met de bewoners boven de garage Stam, de direct omwonenden van de nieuwe locatie en andere stakeholders.

In de brief van 2 juli 2021 vraagt de initiatiefnemer aan de raadscommissie of zij in principe positief staat tegen de voorgenomen acties door Hoogvliet op basis van het besluit dat definitief wordt afgezien van uitbreiding op de huidige locatie en dat het doel is verhuizing naar het pand aan de Bosdrift.

Gezien de voorgeschiedenis wil Hoogvliet graag in dit stadium duidelijkheid hebben of dit besluit draagvlak heeft bij de Gemeenteraad van Hilversum. Of te wel is op basis van de aanvullende informatie de raadscommissie voldoende overtuigd dat vergroting op de huidige locatie niet reëel is en kan men een positieve grondhouding innemen om het verdere proces om te komen tot verhuizing op te starten. Definitieve besluitvorming volgt in een later stadium mede gebaseerd op de resultaten van de participatie.

Probleemstelling/doel

Het verkrijgen van advies van de raadscommissie zodat het vervolgproces, dat vooral bestaat uit participatie met verschillende belanghebbenden om te komen tot draagvlak voor de verhuizing, gestart kan worden om te komen tot een nieuwe impuls in de winkelvoorziening in Hilversum Zuid.

Argumenten

1. Uit het nadere onderzoek blijkt dat vergroting op de huidige locatie geen reële optie is.

Na de informele bijeenkomst van januari 2020 heeft Hoogvliet de enige reële optie voor uitbreiding op de huidige locatie verder onderzocht. Uit de toegestuurde informatie blijkt dat een maximale uitbreiding van de huidige supermarkt aan de Admiraal de Ruyterlaan niet voldoet aan de wensen en eisen van een moderne buurtsupermarkt en onvoldoende comfort biedt om goed te kunnen functioneren in de toekomst.

2. Er wordt nog geen definitief besluit gevraagd voor de verhuizing.

In de brief wordt gevraagd of de commissie in principe positief staat ten opzichte van de te ondernemen acties door Hoogvliet. Deze acties bestaan voornamelijk uit participatie om te komen tot meer draagvlak vanuit de omgeving. Hierbij wordt definitief afgezien van een uitbreiding op de huidige locatie en is verhuizing naar het pand van garage Stam het beoogde doel.

Voorgesteld wordt om het participatieproces opnieuw te activeren waarbij met veel belanghebbenden gesproken gaat worden. Samen met een klankbordgroep moet een aantal kaders worden opgesteld waarbinnen de plannen voor de nieuwe supermarkt vorm gegeven kunnen worden. Ook wordt gesproken over de invulling van de vrijkomende locatie aan de Admiraal de Ruyterlaan.

Om het initiatief mogelijk te maken, is uiteindelijk een bestemmingsplanprocedure nodig. In het verlengde van het commissievoorstel van juni 2019 (de pilot Omgevingswet) vraagt het college advies aan de commissie voor het vervolgproces, alvorens een definitief inhoudelijk besluit voor te leggen. Op deze manier wordt de raad in een vroegtijdig stadium al betrokken, wat normaliter pas gebeurt bij een

ontwerp bestemmingsplan. Daarnaast krijgt de initiatiefnemer antwoord op de vraag of het vervolgproces in gang gezet kan worden.

3. *Bij een negatief advies bestaat het risico dat er op termijn geen supermarkt meer aanwezig is in dit deel van Hilversum.*

De problematiek ten aanzien van de winkelstrip Chatham is in het eerdere commissievoorstel van juni 2019 al geschetst. Het huidige winkelcentrum Chatham is verouderd en functioneert matig. Door de initiatiefnemer zijn alternatieve mogelijkheden onderzocht om de supermarkt uit te breiden op de huidige locatie. Dit is om meerdere redenen niet te realiseren. De constatering dat een uitbreiding op de huidige locatie niet in te passen is, wordt door het college gedeeld. Zodoende wordt verhuizing als de beste oplossing gezien. Economisch gezien is het voorgestelde plan wenselijk om de buurtvoorziening in Zuid te behouden. Indien de commissie een negatief advies afgeeft voor het vervolgproces, dan bestaat het risico dat de supermarkt verdwijnt in dit deel van Hilversum en dat er, gelet op de beperkingen van het verouderde winkelcentrum, ook geen supermarkt meer terug komt.

Kanttekeningen

1. *Er is nog geen duidelijk beeld van het draagvlak in de omgeving*

De initiatiefnemer geeft aan dat er met verschillende bewoners en belanghebbenden is gesproken over het definitieve besluit om de supermarkt te verplaatsen. Uit de ingediende stukken is niet duidelijk op te maken wat het standpunt van de omwonenden en andere belanghebbenden op dit moment is. Dit moet duidelijk worden in het vervolgproces.

2. *De definitieve invulling van de locatie Chatham is nog niet duidelijk*

Eerder is aangegeven dat er, in geval van verhuizing, een goede herbestemming aan de huidige locatie gegeven dient te worden, waarbij een andere supermarkt wordt uitgesloten. Om meer grip op de toekomstige ontwikkeling te houden heeft Hoogvliet Beheer het supermarktpand aangekocht. Over een nieuwe bestemming en invulling wordt nader overleg gevoerd met de bewoners van de VVE. Doordat er nog geen duidelijkheid is over de besluitvorming voor de verhuizing is het vooralsnog niet gelukt om concreet met partijen in gesprek te gaan. Een goede herinvulling van het pand is onlosmakelijk verbonden met een eventuele verhuizing van de supermarkt.

Financiën, middelen & capaciteit

Het gaat om een particulier initiatief dat zich in feite nog in de voorfase bevindt. Er zijn voor de gemeente op dit moment geen kosten aan verbonden. Te zijner tijd bij een ruimtelijke procedure zullen afspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld de afwikkeling van planschade en plankosten en wanneer nodig, over de kosten voor eventuele aanpassingen aan de openbare ruimte.

Uitvoering

Na een positieve grondhouding van uw commissie kan het participatieproces verder in gang gezet worden door de initiatiefnemer. Op basis van de uitkomsten van het participatieproces en de verdere uitwerking van de plannen kan een inhoudelijk voorstel aan ons college worden voorgelegd. Op basis van een positief besluit van ons college wordt de initiatiefnemer gevraagd om een ontwerp bestemmingsplan op te stellen en de daarbij behorende onderzoeken uit te voeren. Uiteindelijk is het aan de raad om het bestemmingsplan vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

W. Groot, ls.

Ch.B. Aptroot, wnd.

Bijlage(n)

1. Brief aan de raad d.d. 02072021 namens Hoogvliet
2. Onderzoek Hoogvliet vergroting of relocatie onderbouwing
3. Verkeerskundig onderzoek uitbreiding Hoogvliet Hilversum
4. Commissievoorstel juni 2019 inzake verhuizing Hoogvliet supermarkt naar Bosdrift

Nieuwe participatieronde over verhuizing Hoogvliet supermarkt naar Bosdrift

Het afgelopen anderhalf jaar heeft supermarktketen Hoogvliet onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de supermarkt aan Admiraal de Ruyterlaan op haar huidige plek uit te breiden. Aanleiding was een verzoek van de raadscommissie om eerst de mogelijkheden op de huidige locatie verder te onderzoeken. Hoogvliet Beheer BV heeft gesprekken gevoerd met verschillende partijen en er is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verbouwing en uitbreiding op de huidige locatie. Diverse varianten zijn daarbij bestudeerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat verplaatsing naar de locatie aan de Bosdrift de gewenste optie is.

Uitbreiding huidige locatie Hoogvliet niet mogelijk

Uitbreiding van Hoogvliet op de huidige locatie is niet mogelijk omdat de buurtsuper daarmee niet kan voldoen aan de wensen en eisen van deze tijd. Daarnaast heeft het voor de omwonenden van de supermarkt negatieve gevolgen omdat het aantal parkeerplaatsen, die al krap zijn op dit moment, niet verder uitgebreid kunnen worden. Dat is nodig om na plaatselijke uitbreiding ook nog te voldoen aan de parkeernorm. Ook zal de toegankelijkheid van het achter-terrein verslechteren. Hoogvliet heeft daarmee aangegeven bij de wens te blijven de supermarkt te willen verplaatsen naar de Bosdrift. Omdat draagvlak belangrijk is, vraagt de initiatiefnemer aan de commissie of ze de participatie weer kunnen opstarten over een mogelijke verhuizing.

Herstart participatie

Het college vindt het belangrijk dat er een buurtvoorziening in Hilversum Zuid behouden blijft en vraagt aan de commissie kennis te nemen van het uitgevoerde onderzoek en of zij in kunnen stemmen met de vervolgstappen van Hoogvliet, zodat de participatie met de belanghebbenden weer opgestart kan worden. Daarvoor wordt een klankbordgroep opgestart. Het doel van deze groep is om samen met de buurt te komen tot afspraken waarbinnen de verhuizing van de supermarkt wel plaats kan vinden. Ook de her-invulling van de huidige locatie is onderwerp van het vervolggesprek, om samen met de buurt te komen tot een zo goed mogelijk invulling van de huidige locatie van de supermarkt.

Draagvlak buurt

In 2018 heeft de Hoogvliet een vooronderzoek ingediend bij de gemeente voor de verplaatsing van de supermarkt van de Admiraal de Ruyterlaan naar de locatie van garage Stam aan de Bosdrift. Dit is in 2019 voorgelegd aan de raadscommissie. De commissie was niet overtuigd dat de verplaatsing nodig was en heeft aan Hoogvliet gevraagd om meer inzicht te geven in de mogelijkheden van de bestaande locatie. Ook werd er onvoldoende draagvlak voor de verplaatsing door de buurt gevoeld.

Verplaatsing naar Bosdrift enige optie

Op dat moment is, in overleg, besloten dat Hoogvliet geen officiële aanvraag in ging dienen en dat de initiatiefnemer aan de slag zou gaan met de opbrengst van de commissie. In de periode tussen 13 juni 2019 en nu heeft Hoogvliet verschillende gesprekken gevoerd met partijen en is onderzoek uitgevoerd naar de (on)mogelijkheden voor verbouwing en uitbreiding op de huidige locatie. Op basis van dit onderzoek is Hoogvliet tot de conclusie gekomen dat verplaatsing naar de locatie aan de Bosdrift de enige overgebleven optie is.