Hoogvliet Beheer B.V.

Verkeerskundig onderzoek uitbreiding Hoogvliet Admiraal de Ruyterlaan

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit

Goudappel Coffeng

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

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

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

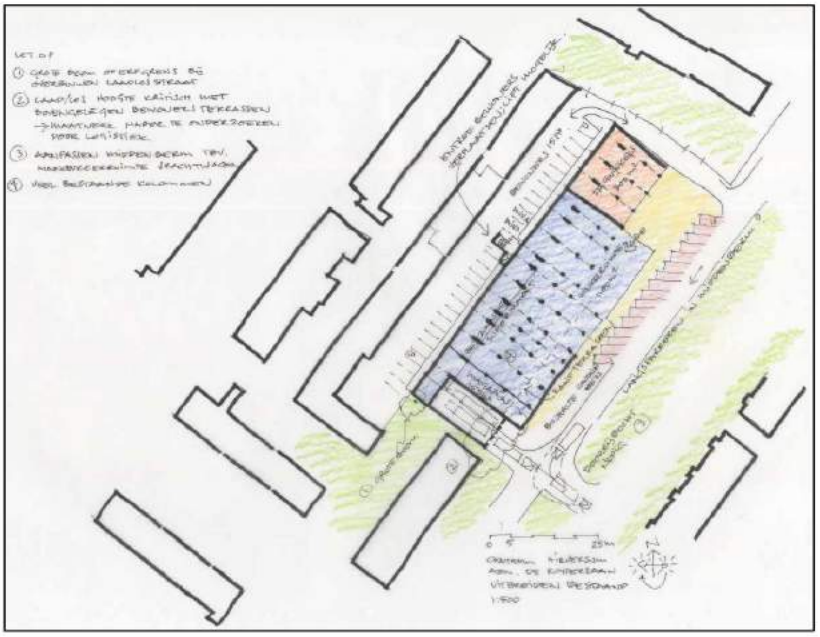
Inleiding

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) onderzocht[1]. 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).



Figuur 1.1: Schetsontwerp uitbreiding Hoogvliet

De functies en bijbehorende omvang in zowel de huidige als toekomstige situatie zijn gepresenteerd in tabel 1.1. Daarnaast zijn twee leegstaande panden gesitueerd op de ontwikkellocatie. Deze genereren geen verkeer en kennen geen parkeerbehoefte op dit moment. Derhalve zijn deze panden niet meegenomen in de berekeningen.

functie	omvang in m² bvo
huidige situatie (referentie)	
Hoogvliet supermarkt	936
slijterij	66
cafetaria	64
chinees restaurant	68
bloemist	22
kapper	22
afhaalrestaurant	22
plansituatie (toekomstig)	
Hoogvliet supermarkt	1.265
kleine winkelunits	300

Tabel 2.1: Functies in de huidige situatie

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 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'[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 m² bvo
kleine winkelunits	buurtcentrum	36,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m² 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 m² bvo
slijterij	buurt- en dorpscentrum	36,8	motorvoertuigbewegingen per 100 m² 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 m² bvo
kapper	buurt- en dorpscentrum	52,5	motorvoertuigbewegingen per 100 m² 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

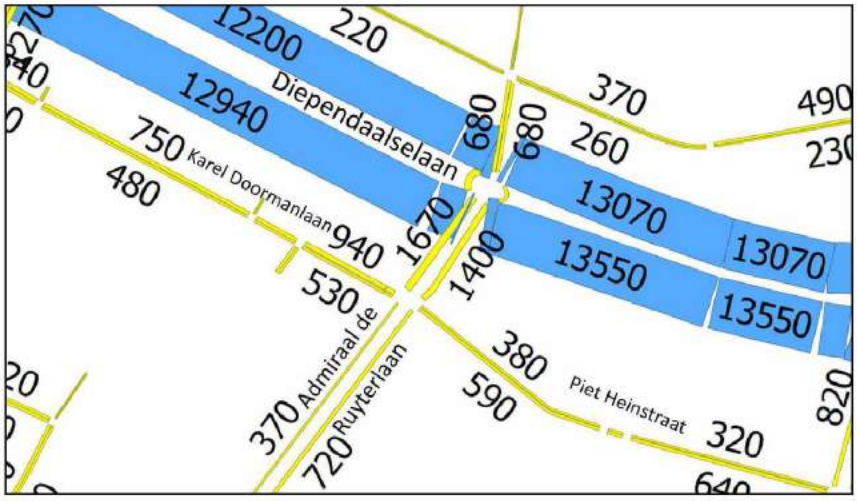
Met behulp van de Wegenscan is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakniveau beoordeeld. De Wegenscan is een door Goudappel Coffeng ontwikkelde tool, waarmee op basis van verschillende wegkenmerken een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit conform de (landelijke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

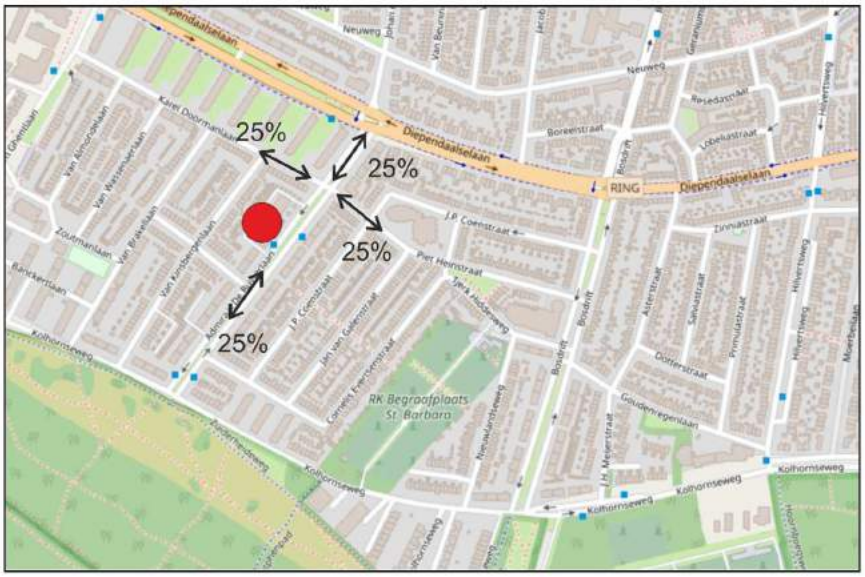
Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten (werkdag, etmaal, 2030, bron: verkeersmodel Hilversum)

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 verdeeld 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.

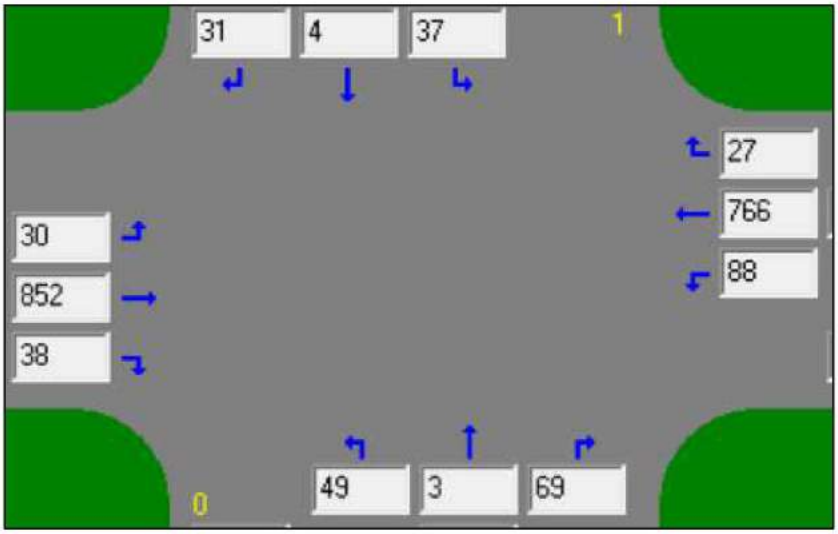
4

Doorstroming

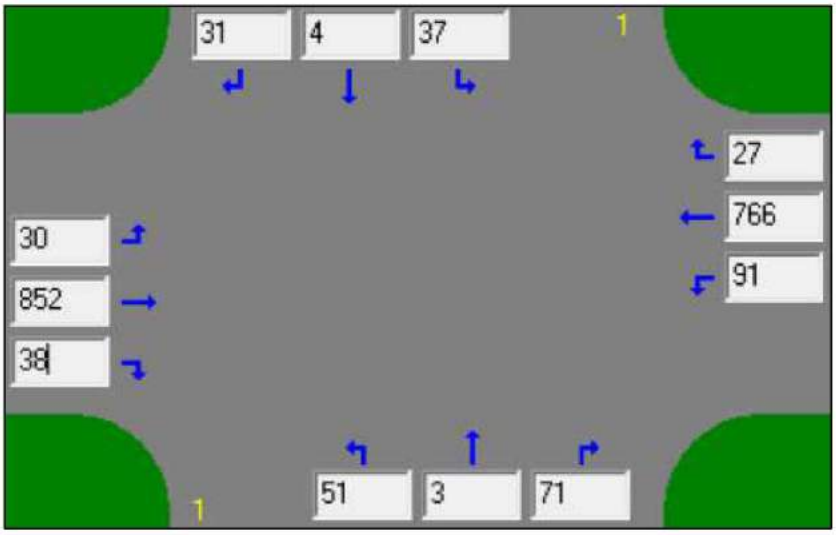
In dit hoofdstuk wordt onderzocht of het kruispunt Admiraal de Ruijterlaan – Diependaalselaan het extra verkeer op een adequate wijze kan verwerken. Dit kruispunt is een vormgegeven als een 'Largas (langzaam reizen gaat sneller)' kruispunt. Met behulp van het 'Simulatieprogramma Langzaam rijden gaat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

Uit hoofdstuk 3 bleek dat er sprake was van 54 motorvoertuigbewegingen extra per werkdagetmaal (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	-

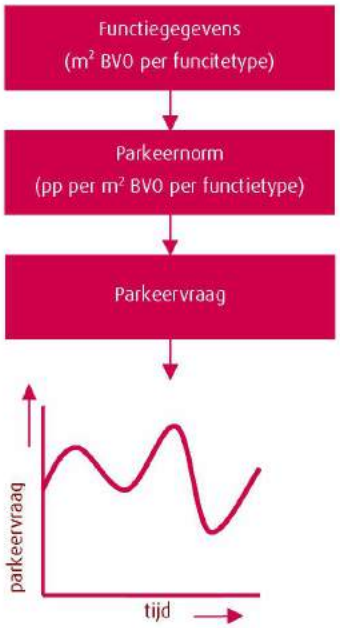
Tabel 4.2: Kwalificatie wachttijd

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 parkeernormering[5]. 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 m² bvo
slijterij	buurt- en dorpscentrum	66	3,7	per 100 m² bvo
cafetaria	café/bar/cafetaria	64	6	per 100 m² bvo
chinees restaurant	café/bar/cafetaria	68	6	per 100 m² bvo
bloemist	buurt- en dorpscentrum	22	3,7	per 100 m² bvo
kapper	buurt- en dorpscentrum	22	3,7	per 100 m² bvo
afhaalrestaurant	café/bar/cafetaria	22	6	per 100 m² 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 m² bvo
kleine winkelunits	buurt- en dorpscentrum	300	3,7	per 100 m² 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 supermarkt	51	15	30	20	40	0	51	20	0
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 supermarkt	68	20	41	27	55	0	68	27	0
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 dan 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)**

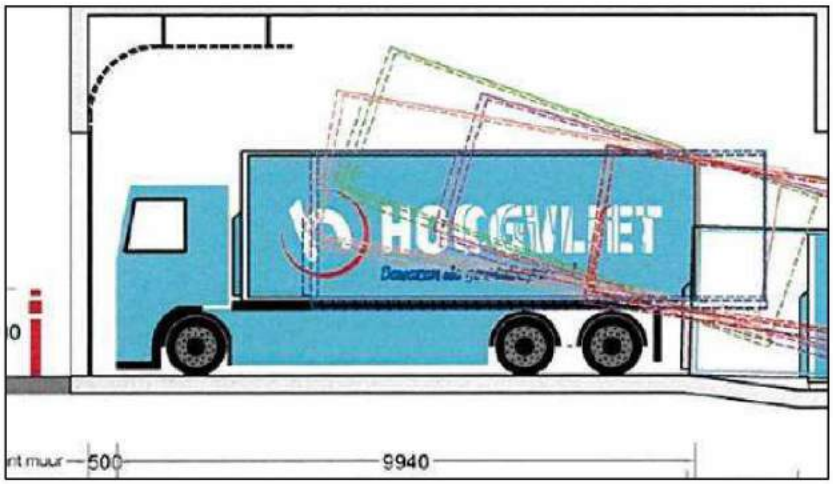
Tabel 5.5: Parkeerbalans

Uit tabel 5.5 blijkt dat op de nacht en zondagmiddag na, op ieder moment een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Dit geld 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 inpandige 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.



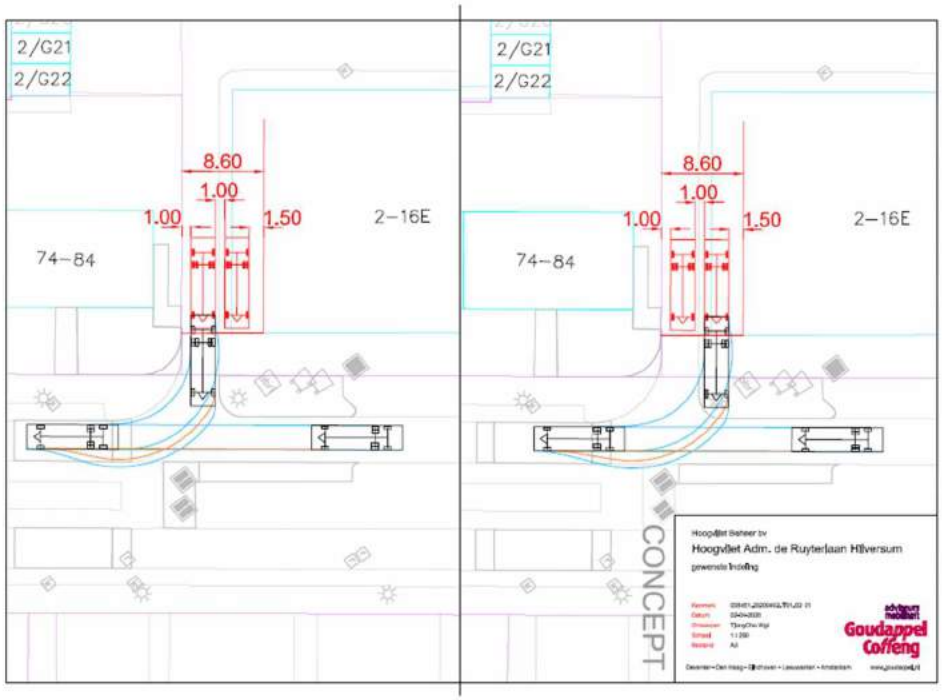
Figuur 6.1: Expeditievoertuig Hoogvliet

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 schetsontwerp[6] 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 zijkanten 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 linkerzijde 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 plaatsenvinden. Bij het maken van de manoeuvre naar de expeditieruimte zal de voorkant over de groenstrook aan de linkerzijde 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

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng