Onderwerp: Vragen D66 BP LIDL

Datum: 22-10-2021

1. In het bestemmingsplan is niet veel te lezen over duurzaamheid.
   Er wordt melding gemaakt dat de LIDL zonnepanelen op het dak **mag** leggen, maar niet duidelijk is of men dat ook gaat doen.
   a. Graag duidelijkheid daarover?
   Reactie:
   Lidl Nederland GmbH heeft een duurzaamheidsambitie en voert die uit bij nieuwbouwprojecten, zodat elk filiaal over actuele duurzaamheidskenmerken kan beschikken. De vestiging op 't Veen is zodanig ontworpen (constructie en installaties) dat het dak belegd wordt met zonnepanelen. Er worden nog meer duurzaamheidsmaatregelen toegepast (FSC hout, energiezuinige installaties, isolatie en meer), zodat de totale winkel straks minimaal het energielabel A++++ zal hebben (volgens huidige normering en met toepassing van de zonnepanelen). De totale winkel wordt aangesloten op een gebouwbeheersysteem, zodat geen onnodige energie wordt verspild.

   b. Is het mogelijk de LIDL daartoe te verplichten?
   Reactie:
   Nee, Lidl doet meer dan wettelijk of beleidsmatig is vereist.

2. In de Urgenda gids "tussen kolen en Parijs" is onderstaande foto opgenomen.
   Vraag: Is dit ook de situatie zoals we die in Hattem krijgen?
   Dus ook zonnepanelen op de parkeerplaatsen.
   Reactie:
   Zonnepanelen boven de parkeerplaatsen zoals bij de vestiging Woerden is voor de vestiging op 't Veen door Lidl nog niet voorzien.



De Lidl in Woerden ligt vol zonnepanelen, óók op de parkeerplaats.

3. De LIDL is in Woerden begonnen met het LIDL ZERO concept.
   Dit houdt in dat de supermarkt in staat is te opereren met "nul op de meter".
   Voorwaar een hele prestatie.

Ondertussen heeft de LIDL al 6 van die supermarkten gebouwd.
Vraag: Gaat LIDL dat concept ook in Hattem toepassen?

Reactie:
De vergunningaanvraag voor de vestiging op 't Veen is zoals bekend al jaren geleden ingediend. Een LIDL ZERO is op de locatie niet haalbaar, wel minimaal het niveau A++++ (zie verder bij vraag 1).

4. In hoofdstuk 4 en in bijlage 1 wordt de verkeerstoets behandeld, maar daar zitten toch onduidelijkheden in. Door de bijdrage van de plancapaciteit verdriedubbeld de intensiteit op het noordelijke deel van de Populierenlaan.
Vragen: De toets zegt niets over de toename op de Hoopjes weg.

a. Kunnen we een prognose krijgen van de toename aldaar door de komst van de LIDL en ook een berekening rekening houdend met de toename door woningbouw op het Veen en toename bij het bedrijf TP&T (verdubbeling).
Reactie:
In het kader van de ontwikkelingen op het Veen (woningbouw en Lidl) is Loendersloot Groep gevraagd om een verkeersstromenonderzoek uit te voeren met daarbij een voorstel voor toekomstige verkeersstromen en -maatregelen. Het onderzoek is uitgevoerd als onderlegger voor het Chw-bestemmingsplan 't Veen (in voorbereiding).
Uit dit onderzoek blijkt onder andere dat als gevolg van de ontwikkelingen (zonder maatregelen) de verkeersintensiteiten op de Hoopjesweg significant zullen toenemen. Momenteel is sprake van zo'n 3.100 motorvoertuigen per dag die de Hoopjesweg inrijden. Hiervan gaat iets minder dan de helft vervolgens naar de Populierenlaan en de Burgemeester Moslaan. Zonder maatregelen loopt het aantal op de Hoopjesweg op tot circa 7.000 motorvoertuigen, na realisatie van de totale transformatie van 't Veen naar gemengd woongebied, uitgaande van circa 600 woningen. Dat is ruim meer dan een verdubbeling. Het aantal vrachtauto's zal wel afnemen.
Over een verwachte verdubbeling van verkeersbewegingen bij het bedrijf TP&T zijn geen bijzonderheden bekend.

b. Wat zijn de plannen t.a.v. afwaardering naar 30 km/u wegen in dit gebied?
Reactie:
De Hoopjesweg, Populierenlaan en achterliggende wegen zijn gecategoriseerd als 30 km/u wegen en ook als zodanig aangewezen. 30 km/u is nu de norm. De fysieke inrichting van deze wegen sluit nog niet aan op het beeld dat bij 30 km/u wegen past. In de rapportage van Loendersloot Groep zijn ook maatregelen en locaties aangedragen die moeten bijdragen aan het verlagen van de snelheid. Deze maatregelen dienen gefaseerd, in relatie tot de ontwikkeling van het Veen uitgevoerd te worden.

c. Blijven de Hoopjesweg en de Populierenlaan 50 km/u wegen?
Reactie:
Nee. De Hoopjesweg en achterliggende wegen zijn al aangewezen als wegen waar een snelheidsregime van 30 km/u geldt. Zie verder antwoord b.

d. Is er mede met het oog op het ondergronds leggen van de hoogspanningskabel nog ruimte voor een andere ontsluiting tussen de Apeldoornseweg en de Populierenlaan?

Reactie:
In de rapportage van Loendersloot Groep is ook een eerste verkenning gehouden ten aanzien van een nieuwe ontsluiting van het Veen op de Apeldoornseweg via het tracé van de ondergrondse hoogspanningskabel. Uit de verkenning blijkt onder andere dat die aansluiting positieve effecten kan hebben voor de ontlasting van andere wegen – de Hoopjesweg, maar ook de Hezenbergerweg. Deze oplossing lijkt voor zo'n 2.500 motorvoertuigen per dag minder te kunnen zorgen op de Hoopjesweg ten opzichte van als deze aansluiting niet gerealiseerd wordt. De toename van verkeersbewegingen op de Hoopjesweg zou door een extra ontsluiting enigszins beperkt kunnen worden.
Vooralsnog is dit in het kader van een verkenning onderzocht waarbij op hoofdlijnen naar deze structuur is gekeken. Deze mogelijke oplossing vraagt nog om verdere studie waarbij niet alleen gekeken moet worden naar inpassing, aansluiting en ontsluiting, maar ook verder gekeken moet worden naar de mogelijke aansluiting op de Apeldoornseweg en naar de functie en inrichting van de Apeldoornseweg.

5. In bijlage 2 is het DPO onderzoek opgenomen uit 2018.
   Dat onderzoek was ons reeds bekend.
   In bijlage 3 is in een oplegnotitie een update van het DPO opgenomen d.d. 15-10-2020.
   Deze oplegnotitie was ons niet bekend.
   Deze update geeft enerzijds een herziening van de m2 cijfers en anderzijds een antwoord op de bevindingen van BSP.
   Op basis van het KSO Oost Nederland 2019 heeft STEC de marktruimte fors aangepast.
   In 2020 komt dat er op neer dat er geen ruimte is.
   In 2029 komt het erop neer dat de ruimte ongeveer de helft (681 m2) van de door de LIDL gevraagde maximale 1.300 m2.
   Dit komt voornamelijk vanwege de nu veel lagere inschatting van de te verwachten toevloeiing.
   Vragen: Hoe kijkt het college aan tegen deze aanzienlijke verlaging van de beschikbare m2 nu duidelijk wordt dat die ruimte er eigenlijk niet is?
   Is het mogelijk om voorlopig de LIDL nu minder m2 te vergunnen, maar wel zo dat de bouw later het mogelijk maakt extra m2 nog aan te bouwen tot een max van 1.300 m2.

   Reactie:
   Een DPO geeft een indicatie van de beschikbare marktruimte voor een bepaalde branche. Het is niet zo dat een DPO een (juridische) limiet geeft aan het maximaal toe te stane aantal m2 bij een vergunningaanvraag. De kern van de m2-discussie gaat erover of een nieuwe ontwikkeling leidt tot onaanvaardbare verdringingseffecten. Dat is niet het geval.
   Het aantal m2 WVO wordt gemaximeerd op 1.300 m2, zodat de Lidl-vestiging – die op zichzelf een toevoeging betekent in de keuzevrijheid voor de Hattemse consument – ter meerdere garantie van de centrumondernemers zijn vorm en formule behoudt.

6. We geloven toch dat nog een fout zit in de berekening.
   STEC komt uit 3.009 bestaande m2 op basis van cijfers van Locatus.
   Volgens ons is de situatie als volgt:
   De BONI 1265 m2 en de AH 1.639 m2 = totaal 2.904 m2.
   Navraag heeft dit bevestigd.
   Waarschijnlijk speelt hier de extra ruimte van Gall en Gall mee, die niet mag meetellen.

Reactie:
STEC baseert zich op de cijfers die zij krijgt aangereikt van Locatus en die als gezaghebbend gelden. De cijfers van Locatus wijken in voorkomende gevallen iets af van de werkelijkheid. Er is dus geen sprake van een fout in de berekening. In casu is de afwijking zodanig dat de werkelijke cijfers zouden leiden tot meer marktruimte (zie ook vraag 5).

Met vriendelijke groet,

Erik Kort