

Utrecht, juni 2023

Betreft: verslag bijeenkomst klankbordgroep
Datum: dinsdag 13 juni 2023, Het Kompas (5.1.2.e Hilversum)
Aanwezig:

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

Verhinderd:

- 5.1.2.e

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

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

Programma

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

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

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

Toelichting Bureau Goudappel

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

1. Parkeren

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

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

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

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

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

> Worden die parkeerplaatsen onder Hoogvliet voor de VvE gealloceerd?

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

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

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

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

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

Uitleg: Bruto vloeroppervlak: alle vierkante meters.

2. Bewegende mobiliteit

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

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

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

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

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

3. Waar gaat het verkeer rijden

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

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

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

4. Toets verkeersveiligheid wegvakken

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

5. Logistiek

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

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

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

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

6. Toets doorstroming kruispunt Bosdrift- Diependaalselaan

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

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

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

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

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

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

De prognose gaat over 2040.

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

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

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

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

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

Samenvatting van de wensen vanuit de klankbordgroep:

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

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

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

Overige vragen:

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

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

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

Dit is een onderdeel van pakket van vergunning.

Wensen vanuit de klankbordgroep:

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

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

Vervolg

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