

## **Aan de gemeenteraad van Hilversum**

### **Commentaar op de Nota van zienswijzen omgevingsvergunningaanvraag McDonald's Vreelandseweg 42-46 en op het nieuwe Raadsvoorstel**

Als leden van de Belangengroep VreelandseWEGMAC hebben wij samen met vele anderen bezwaar gemaakt tegen de komst van een McDonald's/McDrive aan de Vreelandseweg 42-46.

Wij zijn erg teleurgesteld dat B&W in de Nota van zienswijzen onze bezwaren grotendeels hebben afgewezen. De Nota van zienswijzen roept veel vragen op. Wij menen dat B&W de problemen van een McDonald's op deze plek ernstig onderschatten en/of bagatelliseren en/of ten onrechte buiten de orde stellen. Wij handhaven onze bezwaren en wij lichten dat als volgt toe.

#### **Fout in de berekening van het extra verkeer: er is wél een forse toename**

- ***Hoeveelheid extra verkeer zwaar onderschat door rekenfout***

De verkeersbureaus (Royal HaskoningDHV en Goudappel en Coffeng) - en B&W met hen – geven door een rekenfout een verkeerd beeld van de hoeveelheid extra verkeer van McDonald's.

In het Verkeersonderzoek staat op blz. 9 dat een volledig in gebruik zijnd kantoor in de avondspits 39 ritten per uur genereert (30 vertrek en 9 aankomst) en een McDonald's 45 ritten per uur (45 vertrek en 45 aankomst). Dit is fout. Dat moet voor McDonald's dus 90 ritten zijn! ( $45 + 45 = 90$ ). Dat blijkt ook uit Bijlage 1 bij het Verkeersonderzoek, regel V4: verkeersgeneratie drukste uur werkdag: 90.

Daarmee komt de conclusie bij het laatste bolletje op die bladzijde op losse schroeven te staan. Er staat nu "In de avondspits is er dus sprake van een lichte toename". Nu kan men nog zeggen dat een toename van 39 naar 45 een lichte toename is, maar een toename van 39 naar 90 is niet 'licht', dat is 2,3 keer zoveel en dus fors. Hier is sprake van een zware onderschatting van de toekomstige verkeersproblemen.

- ***Belangrijkste bron verkeersonveiligheid vijf keer zo groot***

Deze vergelijking valt voor McDonald's nog veel slechter uit als we gericht kijken naar de **aankomsten** in de avondspitsperiode. Dát zijn immers de problematische ritten waarbij een aankomende auto eerst moeizaam het doorgaande verkeer op de bypass moet kruisen en daarna het tweerichting-fietspad. Deze route is de belangrijkste reden voor de kwalificatie 'onveilige verkeerssituatie'. In de avondspits is de verhouding 'aankomsten

kantoor' tegen 'aankomsten McDonald's' 9 staat tot 45. Met andere woorden, de belangrijkste bron van verkeersonveiligheid wordt **vijf keer zo groot**. Wij vinden het onjuist dat de verkeersbureaus dit cruciale punt niet zelf noemen. Dit schaadt het vertrouwen in de uitkomsten.

Bovendien roept het de vraag op of men wel 90 ritten in het model heeft ingevoerd in plaats van het foutieve aantal van 45.

### **Verkeersafwikkeling op de rotonde: problemen onderschat**

Ook hier is er sprake van een onderschatting en relativering van de problemen, zowel in het Verkeersonderzoek als in de daarmee overeenkomende paragrafen van de Nota van Zienswijzen.

- ***Eén steekproef is veel te weinig***

De verkeersbureaus hebben de verkeersprognose van McDonald's overgenomen en met slechts één steekproef (bij Nieuwegein-Blokhoeve) getest. Dat vinden wij te summier. Voor een goede test is een aantal steekproeven bij verschillende goed vergelijkbare McDonald's-vestigingen nodig.

Wij vinden met name de vestiging Nieuwegein-Blokhoeve niet goed vergelijkbaar met de locatie Hilversum-Vreelandseweg. De vestiging Blokhoeve ligt immers midden in Nieuwegein en trekt veel lokaal publiek; een vestiging Hilversum-Vreelandseweg aan een uitvalsweg zal ook veel klanten trekken uit de omliggende gemeenten. Wij verwachten dat 'Hilversum' veel meer klanten zal trekken dan 'Nieuwegein-Blokhoeve'.

- ***Alle ritten dragen bij aan de verkeersonveiligheid***

Naar aanleiding van de discussie over de zgn. combinatieritten en onze kritiek op het voorbeeld Assen hebben de verkeersbureaus ervoor gekozen om het effect van alle nieuwe ritten van/naar McDonald's in het verkeersmodel mee te nemen. Dat is een terechte en verstandige keuze.

De verkeersbureaus stellen vervolgens dat dit 'worst case scenario' een overschatting van de verkeersproblemen zou zijn, maar wij betwisten dat. Veel zogenaamde combinatieritten zullen immers ook extra bewegingen over de rotonde maken. Vervolgens zullen alle ritten per definitie moeten afslaan naar het Sporthavenpad. Ze dragen daarmee dus allemaal bij aan de toegenomen verkeersonveiligheid voor auto's en fietsers.

- ***Vlotte verkeersafwikkeling rotonde ongeloofwaardig***

De verkeersbureaus komen merkwaardig genoeg tot de conclusie dat in 2030 zonder McDonald's het verkeer op de rotonde ook in de avondspits vlot zal doorstromen. "In de referentiesituatie zien wij een goede verkeersafwikkeling in het studiegebied, zonder opstoppen of substantiële wachttijden." (Verkeersonderzoek, blz. 10)

Dit is geheel in tegenspraak met de eerdere resultaten van de verkeersberekeningen van DHV uit 2010 voor het Masterplan Havenkwartier. Daar was de conclusie voor het verkeer in 2020:

*"Op basis van de verkeersprognoses (het meest actuele model) gaan in de toekomst mogelijk verkeersafwikkelingproblemen ontstaan op de buitenring ter hoogte van het Havenkwartier, in de avondspitsperiode. Dit uit zich met name op de kruispunten. Het grootste knelpunt vormt het kruispunt Geert van Mesdag - Vaartweg - Gijsbrecht van Amstelstraat, dat op termijn te veel verkeer lijkt te krijgen om met de bestaande*

*verkeerslichtenregeling een goede verkeersafwikkeling te garanderen. Ook het voorrangskruispunt Vreelandseweg - Zuiderloswal en de rotonde Vreelandseweg - Diependaalselaan raken volgens de prognoses op termijn overbelast.”*  
(Verkeerseffecten van Masterplan Havenkwartier, Nader onderzoek naar consequenties en oplossingsmogelijkheden voor de externe ontsluiting in de toekomst, oktober 2010, blz. 23).

Het is dan onwaarschijnlijk dat er in 2030 sprake zou kunnen zijn van een goede verkeersafwikkeling. Dit is volstrekt ongeloofwaardig. We zien graag onderzocht waardoor het verschil is ontstaan in deze conclusies voordat een besluit wordt genomen.

- **Ontwikkelingen Van Brakelsterrein nog steeds niet meegenomen**

De McDonald's is niet de enige ontwikkeling in deze omgeving. Ook de ontwikkeling van het Van Brakelsterrein zal leiden tot een toename van verkeer. Wij hebben gesteld dat deze cumulatieve toename moet worden meegenomen in de McDonald's prognoses. Dit is niet gebeurd, ondanks de toezegging daartoe in de zienswijzennota over het Van Brakelsterrein. Ook daardoor zijn de verkeersaantallen te laag ingeschat.

- **Wachttijden avondspits Vreelandseweg-oost boven de norm**

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de wachttijden ('voertuigverliesuren') op de drie 'takken' van de rotonde door extra verkeer van/naar McDonald's in de avondspits flink toenemen (zie Verkeersonderzoek, blz. 12, en Nota van zienswijzen 4.8 en 4.9). Op de Vreelandseweg-oost liggen de voertuigverliesuren tussen 16.00 en 17.00 uur zelfs 25% boven de norm. De verkeersbureaus noemen dat "net boven de grenswaarde uitkomen". Een fraai understatement.

Als reden voor de filevorming op de Vreelandseweg-oost wordt genoemd de "tijdelijke blokkades op de rotonde in verband met de afrijcapaciteit". En dat klopt, dat komt vooral door auto's op weg naar McDonald's die op de rotonde staan te wachten omdat ze het drukke verkeer op de bypass niet kunnen kruisen.

De verkeersbureaus relativeren dat met een verwijzing naar combinatieritten. Dat is onterecht. Alle ritten komend van de Diependaalselaan en de Vreelandseweg-west, ook de combinatieritten, moeten op weg naar McDonald's deze moeilijke afslag maken. Hier is sprake van een serieuze verslechtering van de verkeersafwikkeling.

- **Second opinion noodzakelijk over verkeersafwikkeling rotonde en afslag**

De verkeersbureaus hebben bij hun onderzoek het nieuwe dynamische verkeersmodel 2016 van de gemeente Hilversum gebruikt. Dynamische verkeersmodellen zijn erg gevoelig voor de modeltechniek en de invoergegevens. Wij vinden het daarom belangrijk dat er een **second opinion** plaatsvindt – in opdracht van de gemeente - om de resultaten te beoordelen. Wij hebben bureau Meetel bereid gevonden om daarvoor offerte uit te brengen. Meetel heeft eerder ook voor de gemeente gewerkt.

## **Maatregelen tegen grotere verkeersonveiligheid onvoldoende**

B&W geven in de Nota van zienswijzen toe dat op de rotonde en de afslag naar het Sporthavenpad met een McDonald's de verkeersonveiligheid inderdaad – zoals in zoveel zienswijzen betoogd – toeneemt. B&W nemen daarom de voorstellen van de verkeersbureaus over. Wij menen dat de situatie daarmee niet veilig genoeg wordt.

Het aantal problematische ritten naar McDonald's wordt in de avondspits **vijf keer zo groot** als bij een volledig in gebruik zijnd kantoor. Een kleine uitbuiging van het fietspad en een

paar waarschuwingstrepen op de weg zijn dan niet voldoende om te kunnen spreken van een veilige situatie bij de afslag naar het Sporthavenpad.

Bovendien wordt met de benoemde maatregelen slechts de helft van het probleem aangepakt. Ook het verkeer dat op de rotonde tot stilstand komt omdat men het verkeer over de bypass voorrang moet verlenen, vormt een bron van verkeersonveiligheid. Auto's die in drukke perioden betrekkelijk lang stil moeten staan, blokkeren het overige verkeer. Uit ervaring is bekend dat dat tot ongeduld en agressie bij de overige wachtende verkeersdeelnemers leidt. Afslaande automobilisten hebben dan de neiging om grotere risico's te nemen bij het oversteken. Dit probleem is in de Nota van zienswijzen veronachtzaamd.

Al met al vinden wij dat de voorgestelde maatregelen tekort schieten. De extra verkeersonveiligheid is een reden om de vergunning te weigeren.

### **Problematiek zwerfafval ernstig onderschat**

Wij menen dat B&W het probleem van zwerfafval ernstig onderschatten en ten onrechte buiten de beslissing voor een omgevingsvergunning plaatsen.

Het is pertinent onjuist dat McDonald's dit probleem bij andere vestigingen onder controle heeft. Ons Zwartboek laat duidelijk genoeg zien dat dat beeld absoluut niet klopt. Kijkt u ook nog eens naar het artikel in Trouw d.d. 24 december 2016 over zwerfafval in Purmerend: McDonald's staat daar bovenaan het lijstje van top-5 merken van zwerfafval.

B&W stellen in de Nota van zienswijzen 16.1 dat de gemeente bij de afweging van ruimtelijk relevante gevolgen moet uitgaan van normaal gebruik. Het is op grond van alle ervaringen met McDonald's en zijn bezoekers echter wel duidelijk dat zwerfafval er (helaas) onontkoombaar en dus 'normaal' bij hoort. De gemeente moet naar onze mening in zo'n geval uitgaan van de realistische situatie. De gevolgen van zwerfafval voor het woon- en leefklimaat moet daarom worden meewogen bij de ruimtelijke afwegingen. Zwerfafval is helaas normaal bij een McDonalds.

Dat B&W dit ook vinden blijkt uit het feit dat de gemeente met McDonald's afspraken wil maken over het zoekgebied waar McDonald's personeel het zwerfafval moet opruimen. Gezien de opmerking op blz. 33 onder 11.3 over het gemeentelijk 'Activiteitenbesluit horeca' vrezen wij dat de omvang van dat zoekgebied een straal van 25 meter wordt. Dat is nog niet eens tot de rotonde. Dat is onacceptabel. Een serieuze afspraak zou minstens een zoekgebied langs de Vreelandseweg en de Diependaalselaan inclusief de gehele omgeving van de Kerkelandenvijver en de speelplek langs de Johannes Huslaan moeten bevatten, dus met een straal van minstens 500 meter.

Daarbij vinden wij dat de Raad niet akkoord zou moeten gaan met een omgevingsvergunning zolang u niet de uitgewerkte (concept-)afspraken tussen gemeente en McDonald's zelf hebt kunnen lezen en beoordelen. Dat hoort bij uw controlerende taak.

Overigens kan de gemeente met afspraken de hoeveelheid zwerfafval hoogstens enigszins beperken, en zeker niet voorkomen. De ervaring elders leert immers dat afval van McDonald's een grote, permanente bron van vervuiling is in een groot gebied. Wij menen dat alleen al vanwege deze onvermijdelijke aantasting van het woon- en leefklimaat door zwerfafval geen sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening. De vergunning zou daarom moet worden geweigerd.

### **Geluid- en stankhinder, luchtkwaliteit: wat mag, hoeft nog niet**

Bij de milieuthema's zoals geluidhinder, stankhinder en luchtkwaliteit betogen B&W dat de emissies beneden de officieel geldende normen blijven. Ook al zou dat zo zijn, dan betekent

dat nog niet dat deze extra milieubelasting vanuit een oogpunt van een goed woon- en leefklimaat acceptabel is.

Wij menen dat deze extra milieubelasting nog steeds moet worden afgewogen binnen de totale balans van voor- en nadelen rond de aangevraagde vergunning. En voor ons staan ze dan aan de negatieve kant en vormen ze een van de redenen om de vergunning af te wijzen.

### **Openingstijden niet duidelijk**

In de nieuwe verkeersprognose van McDonald's (brief d.d. 20-10-2017 van Erik Abbenhues; een bijlage bij het aanvullend akoestisch onderzoek) is sprake van 7.00 – 1.00 uur op maandag t/m vrijdag en 7.00 – 2.00 uur op zaterdag en zondag, “de maximale tijden die mogelijk zijn volgens de APV”. De verkeersbureaus (Royal HaskoningDHV en Goudappel en Coffeng) hebben ook met deze openingstijden gerekend. In hun rapport staat op blz. 20 “Openingsuren 7.00 - 2.00 uur” (U11).

In de Nota van zienswijzen staat echter op blz. 10: “Overigens zal op grond van het gemeentelijke openingstijdenbeleid het restaurant tot maximaal 01.00 uur geopend kunnen zijn.”

Maar op blz. 26 staat: “Voor de volledigheid wordt gemeld dat McDonald's heeft aangegeven dat de franchisenemer van de vestiging uiteindelijk zal besluiten over de te hanteren openingstijden gebaseerd op een kosten/batenanalyse.”

In eerdere berichten was er sprake van dat het restaurant om 24.00 uur dicht zou gaan en de McDrive om 2.00 uur.

Wat wordt nu echt de situatie? Wat is volgens de APV precies toegestaan? En is er nog verschil tussen de toegestane openingstijden voor het restaurant en voor de McDrive?

De openingstijden hebben een direct effect op geluidsoverlast in de omliggende woonwijken. Ten onrechte wordt in de Nota van zienswijzen geen rekening gehouden met de overlast die bezoekers met zich meebrengen. Slechts het verkeer rond de McDonalds en de geluidsinstallaties worden meegeteld. Bezoekers zullen na het uitgaan nog even een hamburgertje komen halen en deze opeten aan de speelplaats aan de Johannes Huslaan, luid pratend en met de brommer scheurend. De overlast is er nu al, maar zal veel groter worden. Worden de openingstijden in een eventuele vergunning exact vastgelegd?

### **Voordelen van een tweede fastfoodrestaurant zwak en niet overtuigend**

In het concept-Raadsvoorstel geven B&W in paragraaf 3.1 t/m 3.3 kort aan wat zij als belang van een McDonald's zien: aanvulling op het bestaande aanbod, nieuwe werkgelegenheid, passend in de Structuurvisie 2030 en een stedenbouwkundig wenselijke ontwikkeling. Deze punten worden nauwelijks onderbouwd.

- Aanvulling op het bestaande aanbod aan horecavoorzieningen is een vreemd argument. Zit de gemeente echt te wachten op een fastfoodrestaurant? Willen we dit wel vanuit de optiek van Jongeren op Gezond Gewicht?
- De nieuwe werkgelegenheid is zeer beperkt en deels van een slechte kwaliteit. Het gaat voornamelijk om kleine deeltijdbanen, die aardig zijn naast school of studie, maar niet geschikt als hoofdkomen. Onder druk werken aan de balie van een fastfoodrestaurant lijkt juist minder geschikt voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Heeft de gemeente dit wel gecheckt bij het Werkgeversservicepunt (WSP) in Hilversum? Er zijn geen afspraken over arbeidsplaatsen met afstand tot de markt. Zijn dit geen wensdromen?

- ‘Passend in de Structuurvisie 2030’ is een oneigenlijk argument-pro. Het bestemmingsplan Vreelandseweg is tamelijk recent en laat horeca niet toe. De vergunningsaanvraag om toch horeca toe te staan is een verzoek om een uitzondering te maken. Het is heel normaal om deze uitzondering niet toe te staan. We mogen toch aannemen dat een bestemmingsplan meer gewicht heeft dan een globale Structuurvisie voor 2030? De geciteerde zinsnede uit de Structuurvisie betekent toch niet dat alle bestemmingsplannen in dit opzicht worden aangepast?
- Dat B&W McDonald’s beschrijven als een ‘stedenbouwkundig wenselijke ontwikkeling’ doet ook vreemd aan. Zo mooi is dat gebouw niet.

Al met al vinden we de argumenten van B&W om in te stemmen erg zwak.

### **Conclusie: nog steeds geen Mac op deze plek!**

Wij menen dat er meer dan voldoende sterke argumenten zijn om de gevraagde vergunning te weigeren:

- Allereerst is er een grote rekenfout gemaakt, die een onjuist beeld heeft opgeleverd van de hoeveelheid extra verkeer van een McDonald’s t.o.v. een kantoor. Op een werkdag gaat in de avondspits het aantal ritten per uur op het Sporthavenpad van 39 naar 90 (i.p.v. de beweerde 45). Er is dus sprake van een forse toename! Dit beeld moet worden rechtgezet.
- Deze rekenfout beïnvloedt ook de prognoses over verkeersonveiligheid. Het aantal problematische ritten naar McDonald’s (de belangrijkste bron van de verkeersonveiligheid) wordt in de avondspits vijf keer zo groot als bij een volledig in gebruik zijnde kantoor.
- De voorgestelde aanpassingen voor veiligheid zijn onvoldoende. Een kleine uitbuiging van het fietspad en een paar waarschuwingstrepen op de weg zijn niet voldoende om te kunnen spreken van een veilige situatie bij de afslag naar het Sporthavenpad. Bovendien wordt hiermee slechts de helft van het probleem aangepakt. Hier zijn betere oplossingen nodig, anders is het een belangrijke reden om de vergunning af te wijzen.
- Eén steekproef om de bezoekersaantallen te testen is te weinig. Laat tellingen uitvoeren bij echt vergelijkbare McDonald’s locaties, minimaal vijf, en middel deze om geloofwaardige bezoekersaantallen te krijgen.
- De verkeersbureaus stellen dat het ‘worst case scenario’ een overschatting van de verkeersproblemen oplevert. Dat is onjuist. Alle ritten dragen bij aan de verkeersonveiligheid.
- Het is onwaarschijnlijk dat er in 2030 sprake zou kunnen zijn van een goede verkeersafwikkeling op de rotonde, terwijl het eerdere Verkeersonderzoek (2010) over het Havenkwartier aangeeft dat de rotonde in 2020 overbelast zal worden. Onderzoek is nodig naar dit verschil in conclusies voordat een besluit wordt genomen.
- De ontwikkelingen bij het Van Brakelterrein zijn ten onrechte niet meegenomen in de verkeersaantallen. Je kunt grote veranderingen niet los van elkaar behandelen. In de Nota van zienswijzen over het Van Brakelterrein is aangegeven dat dat bij het onderzoek naar McDonald’s zou gebeuren.
- De berekende wachttijden in de avondspits op de Vreelandseweg-oost zijn maar liefst 25% boven de norm. Ondanks deze conclusie zien B&W geen bezwaar. Hoe is dat mogelijk?
- Een dynamisch verkeersmodel is erg gevoelig voor de modeltechniek en de invoergegevens. Wij vinden het belangrijk dat er eerst een **second opinion** wordt uitgevoerd voordat zo’n belangrijke beslissing wordt genomen.

- Zwerfafval bij McDonalds is helaas ‘normaal’. Dit heeft grote gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Daarom valt de beoordeling van zwerfafval wel degelijk binnen het kader van de Ruimtelijke Ordening. Gezien de onvermijdelijke overlast, zo vlak bij het water, woonwijken en natuur, zou de vergunning moeten worden afgewezen,.
- Wij menen dat de extra milieubelasting nog steeds moet worden afgewogen binnen het totale balans van voor- en nadelen rond de aangevraagde vergunning, ook al blijven ze binnen de officiële marges. En voor ons staan ze dan aan de negatieve kant en vormen ze een van de redenen om de vergunning af te wijzen.
- Duidelijkheid over openingstijden is gewenst.

Deze argumenten zijn allemaal, zonder uitzondering, zeer relevant voor een ruimtelijke afweging. Wij menen dan ook dat een vergunning voor McDonald's niet past binnen een goede ruimtelijke ordening.

Daarom verzoeken wij u om niet in te stemmen met het Raadsvoorstel en geen ‘Verklaring van geen bedenkingen’ af te geven.

Hilversum, 2 februari 2017

Belangengroep VreelandseWEGMAC  
Contactadres: [vreelandsewegmac@gmail.com](mailto:vreelandsewegmac@gmail.com)