

# Bussum Parkeergarage

## *Werksessie variantontwikkeling*

BJ1136-RHD-ZZ-XX-PP-Z-0001

### **Open**

Peter Nijhout, Remco de Jong, Gijs Joosen, Bart Schinkel  
en Wiandy Balster

14 juni 2023

# Inhoud

- Kennismaken (Projectorganisatie en projectteam)
- Doel
- Vraagstelling
- Projectresultaat
- Plan van aanpak
- Perspectieven/Scope/PvE
- Parkeerbezetting
- Doel werksessie
- Uitgangspunten
- Vervolg en afspraken

# Projectorganisatie en projectteam

- Gemeente Gooise Meren projectteam
  - Bert Vossebelt (PM ingehuurd)
  - Maciek Jablonski (parkeren)
  - B. Bijleveld (economisch beleidsambtenaar)
  - Eric t Hart (centrum)
  - Michiel Verrijn Stuart (stedenbouw)
  - Dieneke/Larissa (communicatie/strategie)
  - Peter van Stralen (omgevingsmanagement)
- Participanten
  - AH
  - Eigenaar Hema ruimte/gebouw
- Stakeholders
  - Ondernemersvereniging
  - Winkeliers
- Omwonenden (o.a. Hemaflat 80% huur, 20% koop)
- RHDHV
  - Remco de Jong (raamcontracthouder)
  - Peter Nijhout (verkeer)
  - Wiandy Balster (hubs/parkeren)
  - Gijs Joosen (architect o.a. parkeergarages)
  - Bart Schilder Kwirkey (exploitatie haalbaarheid)
  - Frans de Zwart (constructie/bouwkundig)
  - Johann Schouten (verkeersk. ontwerp)
  - Gerbert van Oosterom (kosten)
  - Erwin Stoffer (stedenbouw)

# Doel

- Voor de zomer 2023 een voorkeursvariant aanbieden aan college van B&W van de gemeente Gooise Meren voor het slopen en nieuwbouw van de Olmengarage in het centrum van Bussum

# Vraagstelling

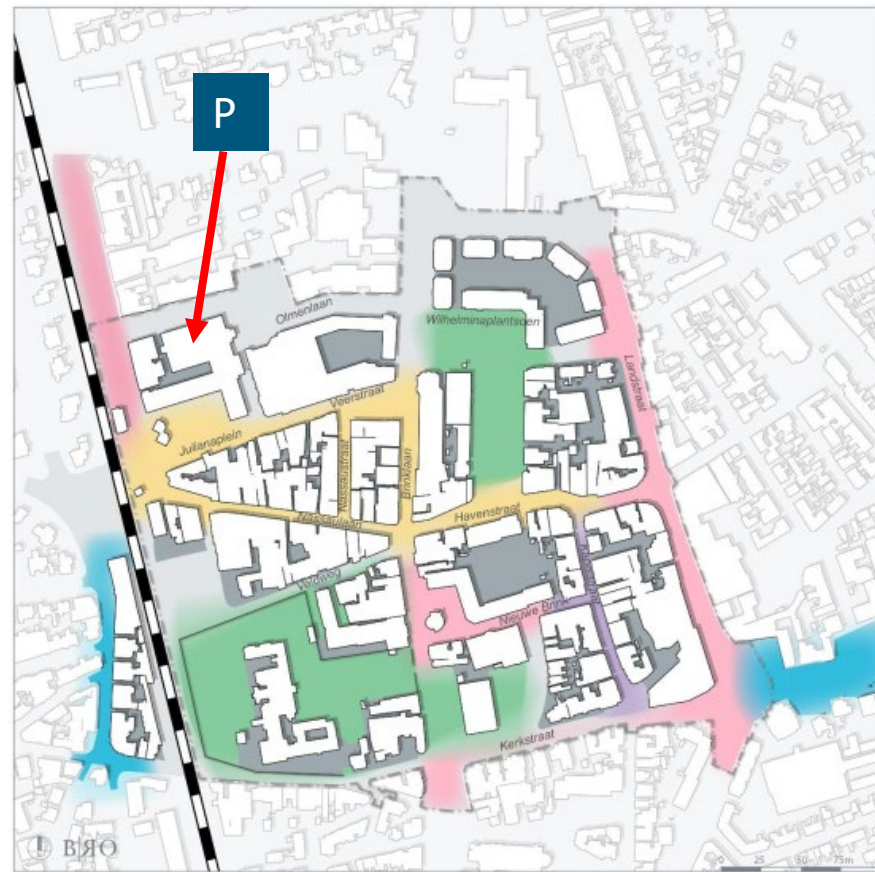
- Assistentie/ondersteuning
  - Uitvoeren van benodigde onderzoeken
    - Verkeersafwikkeling
    - Parkeerbehoefte
    - Haalbaarheid
    - Variantenstudie
  - Maken van “schets”ontwerpen van meerdere varianten
  - Maken globale 1<sup>e</sup> kostenraming van de varianten

# Projectresultaat voor initiatief fase

- Globaal bouwprogramma parkeergarage de Olmen, mogelijk ook woningen e.d.
  - Uitvoering onderzoek en rapportage mogelijkheden bevoorrading (o.a. Hema gebouw)
  - Uitvoering onderzoek en rapportage mogelijkheden tijdelijke parkeervoorzieningen
  - Globale berekening gebouwexploitatie op basis van bouwprogramma;
  - Globale verkenning realisatiestrategie
- 
- Projectplan met uitgangspunten voor de herontwikkeling van de parkeergarage “de Olmen” met o.a.
    - Hoe uitgangspunten vertalen naar een bouwkundig programma
    - Hoe ziet procedure tot realisatie eruit
    - Welke rolverdeling past daar het beste bij

# Locatie

- Parkeergarage heeft nu 220 plaatsen, grond van gemeente (rest niet !)
- In kernwinkelgebied
- Olmenlaan (toegang tot parkeergarage) staat op nominatie voor herinrichting vanuit het assetmanagement riool en wegen
- Naast AH ook oud HEMA ruimte aan het Julianaplein; ook abonnementhouders in P-garage
- Passage dient heringericht te worden, Veerstraat zelf ook
- Bevoorrading Jumbo vanaf Julianaplein niet gewenst; uitzoeken hoe dit kan via Olmenlaan
- Hemagebouw en P-garage zijn onderkelderd.

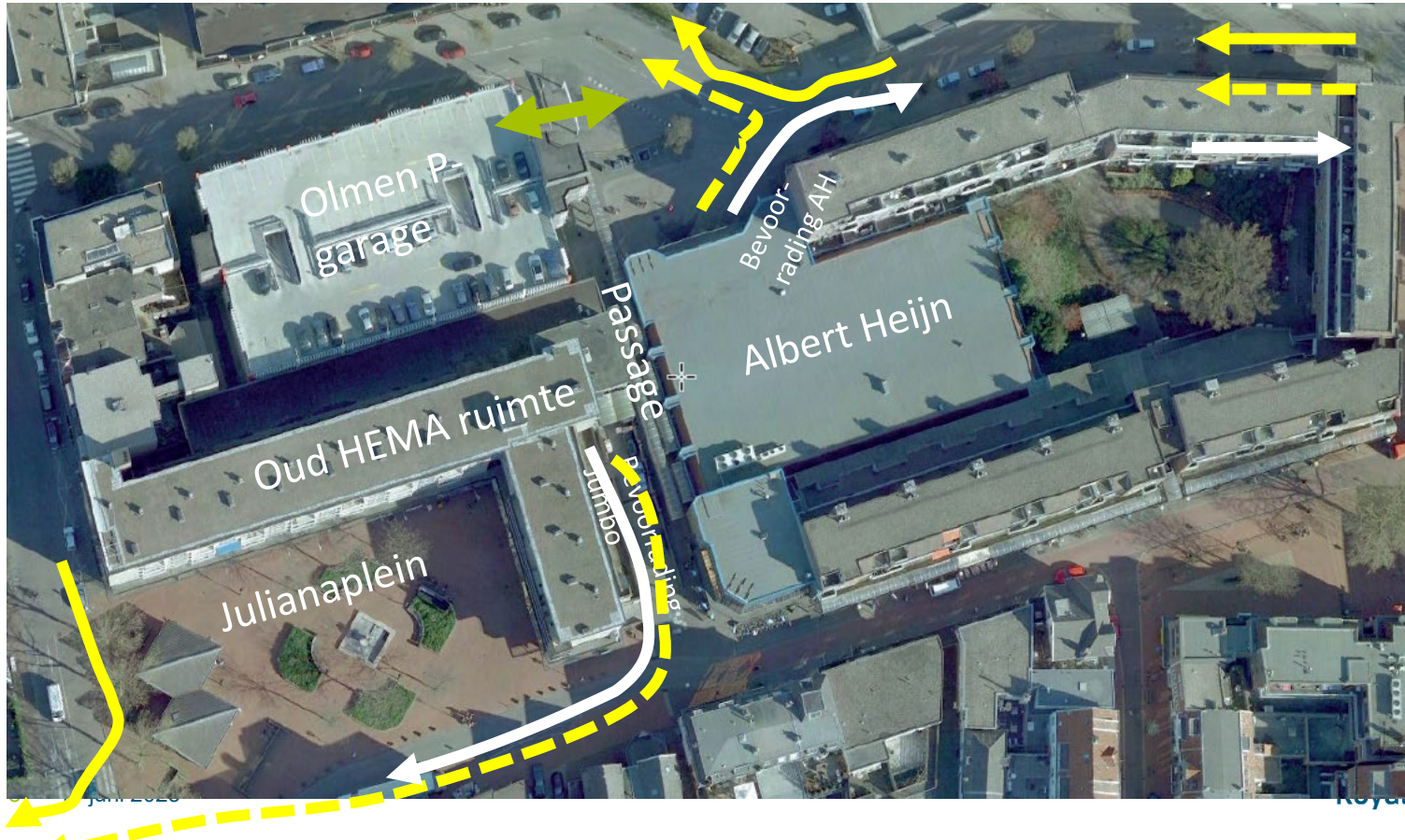


ACCENTGEBIEDENKAART 2019 - CENTRUM BUSSUM

- |                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| ■ Kernwinkelgebied      | ■ Bedrijfs- & gemengde randen   |
| ■ Horeca accentgebieden | ■ Specialistische winkelstraten |
| ■ Gemengd gebied        | ■ Groen, verblijven & ontmoeten |



# Bevoorradersroutes AH en Jumbo



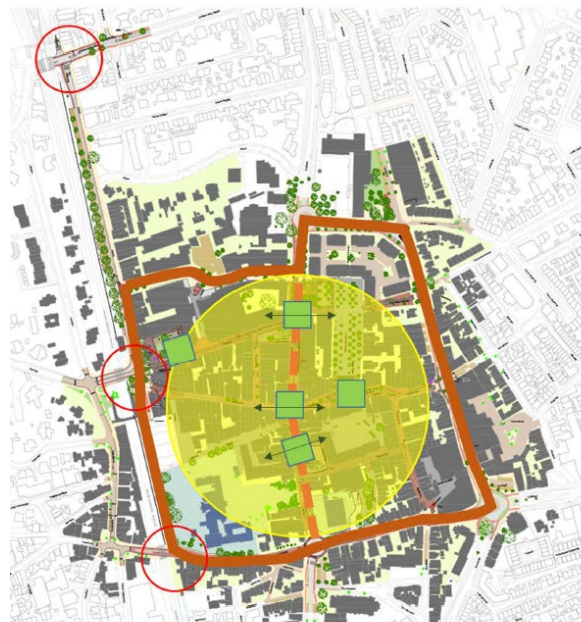
In (vooruit)  
In (achteruit)  
Uit (vooruit)



# Kaderplan verkeer voor het centrum Bussum



- De ring rond het centrum (de parkeeroute) wordt duidelijker gemaakt en de positie van fietsers op de ring wordt verbeterd, zodat het ook voor doorgaand fietsverkeer aantrekkelijker wordt om *langs* in plaats van *door* het centrum te fietsen.
- De Veerstraat krijgt een profiel waar fietsers en voetgangers meer gelijkwaardig aan elkaar zijn. Fietsers blijven welkom op de Veerstraat, maar moeten meer rekening houden met voetgangers, die van dezelfde ruimte gebruikmaken.
- De essentie van de voorstellen in het centrum is dat verschillende verkeersdeelnemers minder 'eigen ruimte' hebben, maar meer rekening met elkaar moeten houden.



## Essenties van het plan

-  Een herkenbare verkeersstructuur voor auto's en fietsers, goede oversteekmogelijkheden
-  Binnen de ring: meer eenheid, prioriteit voor winkelend publiek
-  Brinklaan: auto te gast, primaat bij fietsers en voetgangers
-  Pleinen brengen verschillende delen van het centrum bij elkaar: levendigheid, gezelligheid
-  Verbetering verkeersveiligheid spoorwegaanvoeren

## ■ Status ?

# Conclusies haalbaarheid (Bureau rekenruimte)

- De huidige exploitatie is voor de langere termijn nu niet rendabel
- Vanuit gemeentelijk perspectief lijkt sloop/nieuwbouw logischer om verder te onderzoeken
- Een nieuwe garage onder Julianaplein is te duur. Blijft de optie sloop/nieuwbouw van de huidige locatie van de Olmenlaan over
- De huidige jaarlijkse inkomsten van 160.000 euro zijn nu nog te laag om de jaarlijkse kosten voor nieuwbouw te financieren. Om dit op gelijke hoogte te krijgen zijn er twee knoppen om aan te draaien. Enerzijds het parkeertarief en anderzijds de bezettingsgraad. Daarnaast zou het logisch zijn om aan marktpartijen een bijdrage te vragen voor de verbetering van de garage. Bijvoorbeeld door een vaste jaarlijkse bijdrage in verband met het 1 uur gratis parkeren. Bij nieuwbouw kan het huidige onderhoudsplan (DMOP+) vervangen worden door de becijferde jaarlijkse lasten.

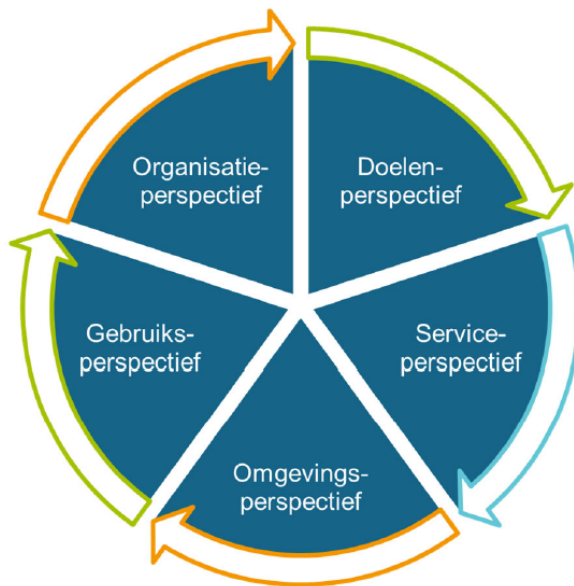
# Plan van aanpak 4 stappen

- Stap 1: Opstarten en perspectieven onderzoek
  - Perspectieven werksessies
  - Parkeerbehoefteonderzoek Olmen garage locatie en directe omgeving
  - Verkenning exploitatie
  - Ruimtelijk onderzoek
  - Functioneel PvE en beoordelingskader
- Tussenstap: participatie met o.a. enquête
- Stap 2: Variantenstudie incl. ontwerpen en kosten
- Stap 3: Haalbaarheid, voorkeursvariant, projectplan en raadsvoorstel
  - Haalbaarheid
  - Voorkeursvariant
  - Tijdelijke parkeervoorzieningen
  - Realisatie strategie
  - Rapportage

# Visie op aanpak (2); de 5 perspectieven

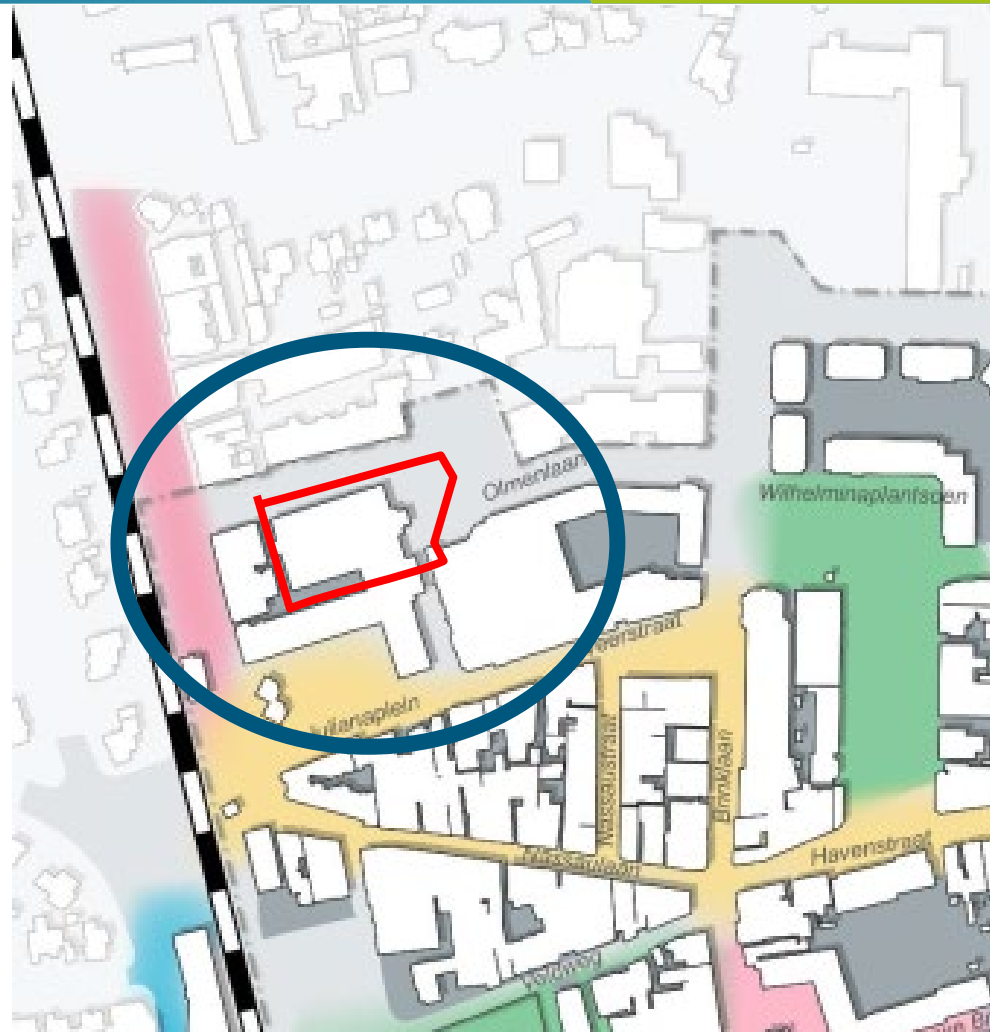
We onderscheiden de volgende perspectieven:

1. Het **doelenperspectief**: waarin het doel dat met (het netwerk van) hub(s) bereikt moet worden en de doelgroepen die daarvoor nodig zijn centraal staan;
2. Het **serviceperspectief**: waarin de diensten behorende bij de doelgroepen centraal staan. Zowel de (deel-)mobiliteitsdiensten als aanvullende diensten;
3. Het **omgevingsperspectief**: waarin de inpassing van de hub(s) in het netwerk met afstemming tussen diverse ruimtelijke schaalniveaus, in hun omgeving en de meerwaarde die ze kunnen bieden voor die omgeving centraal staan;
4. Het **gebruiksperspectief**: waarin de herkenbaarheid, identiteit en de gebruikerservaring centraal staan. En niet alleen fysiek maar ook de digitale vindbaarheid van de hub en diensten in de diverse apps;
5. Het **organisatieperspectief**: waarin de organisatorische en financiële zaken worden beschouwd die noodzakelijk zijn om tot realisatie en exploitatie te komen.



# Scope omgeving

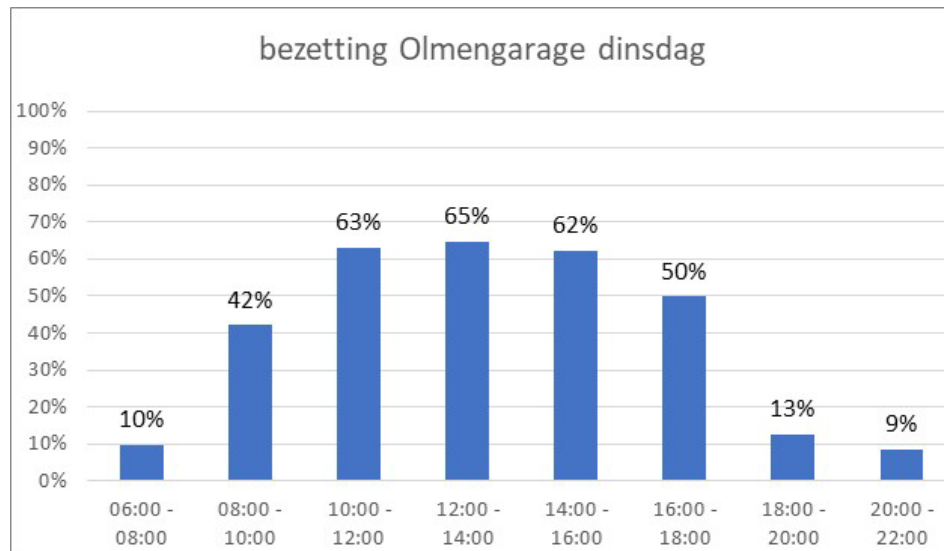
- Projectgebied: Olmengarage
- Invloedsgebied directe omgeving



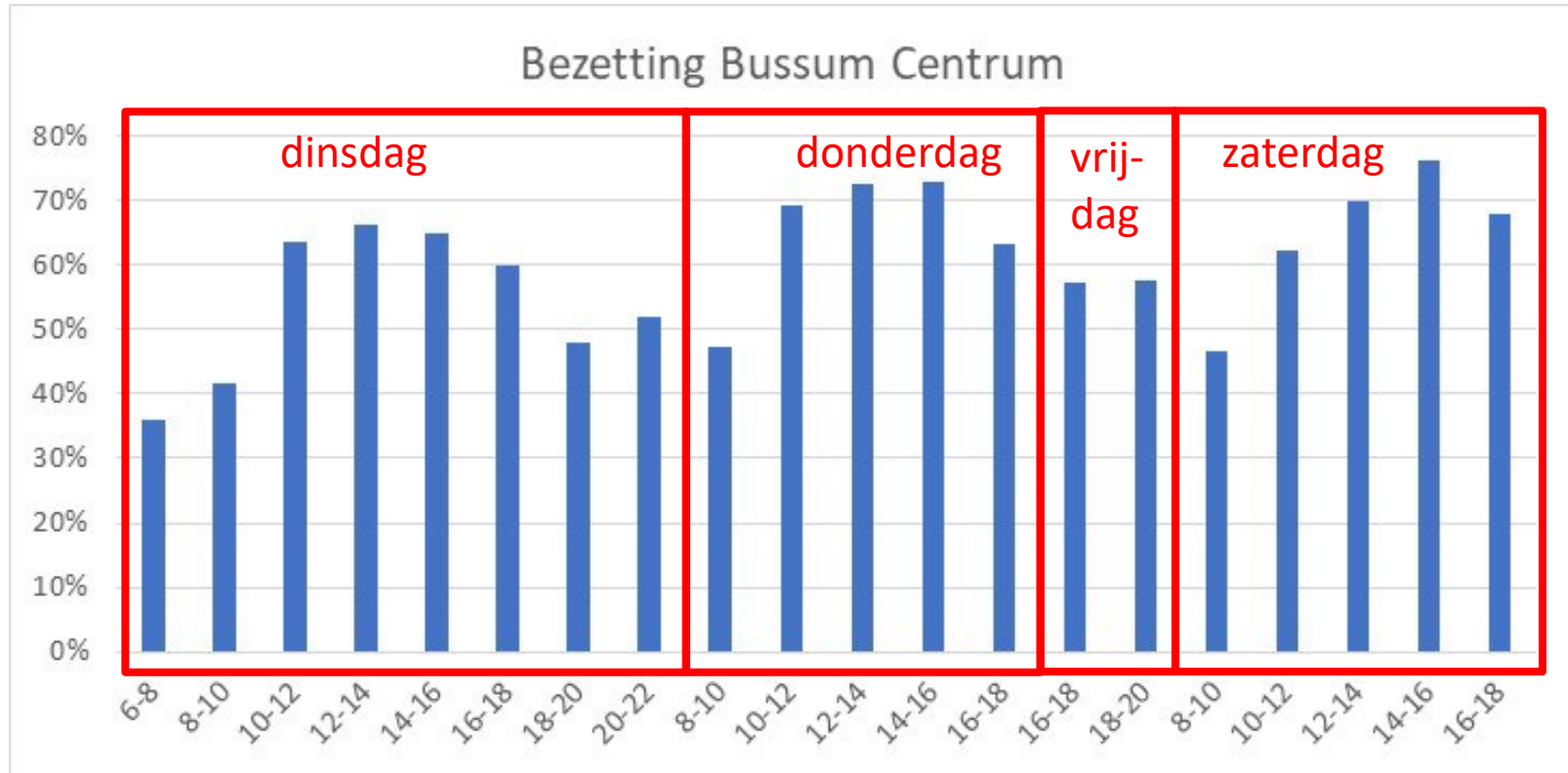
# Parkeeronderzoek (1)

## Olmengarage

- reguliere bezetting dinsdag maximaal 160 pp (65% geen markt), op marktdag maximaal 182 (74%)
- in de nacht lage bezetting, niet veel bewoners (ergens tussen de 20 en 30)
- aandeel parkerende werknemers overdag is relatief hoog (70%), meer dan 100 werknemers, herkomst werknemers
- aandeel kort parkeerders is laag op werkdagen(< 26%) , 26 op een dinsdag en 46 op een marktdag, op een zaterdag zijn er meer kortparkeerders (maximaal 82), koopavond is ook niet druk, max 34 kort parkeerders



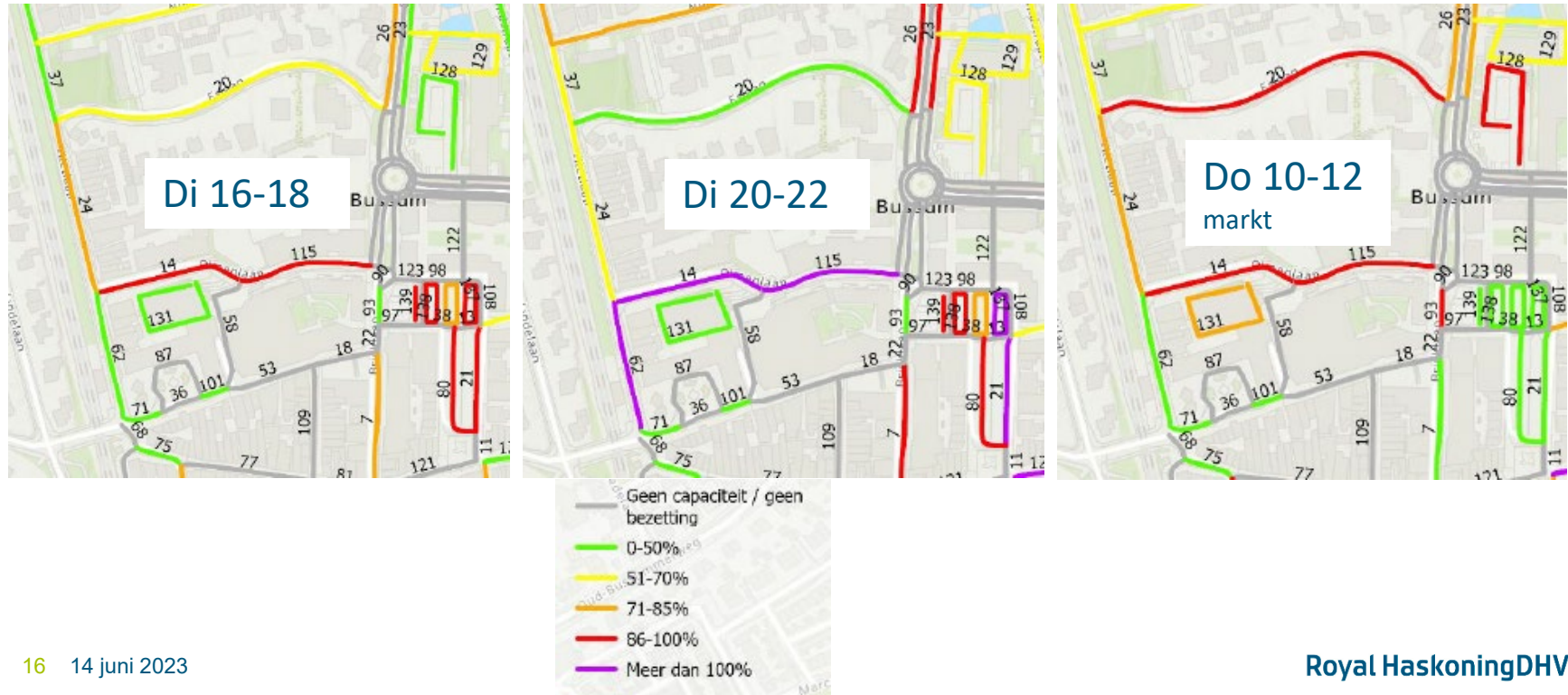
## Parkeeronderzoek (2)





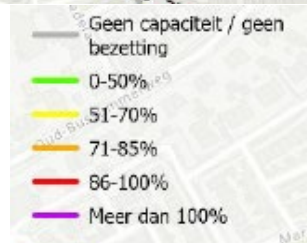
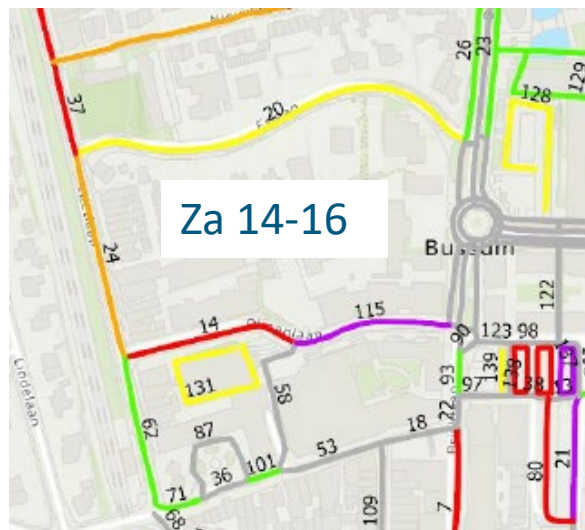
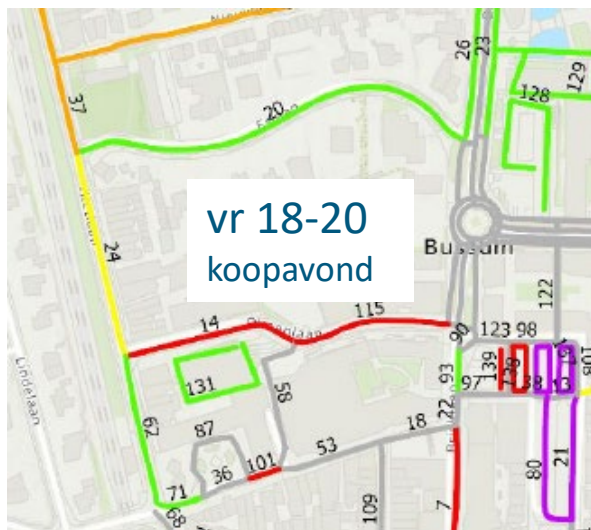
# Straatparkeren

- Bezetting op straat is hoger dan in de parkeergarages; omwonenden en bezoekers van omwonenden ervaren overlast op werkdagen en de marktdag



# Straatparkeren (2)

- Ook op koopavond en de zaterdag



# Aantal parkeerplaatsen benodigd vanuit de vraag

	Aantal pp
huidige max bezetting zonder markt; let wel > 100 pp voor werknemers	160
mijden P-garage vanwege comfort	30
Mijden P-garage vanwege openingstijden, 24 uur per dag maar gedeeltelijk afgesloten snachts	5
overloop opheffen parkeerplaatsen in de buurt	15
Mimumum capaciteit	<b>210</b>

- Als er wordt uitgegaan van de overloop voor de markt dan zijn ca. 230 pp wenselijk (als er 59 parkeerplaatsen minder zijn op het Wilhelminaplantsoen dan zijn er ca 20 extra pp bezet in de Olmengarage)
- Inschatting dat er 50 pp extra nodig zijn voor de overige beleidsmotieven (comfort, openingstijden en overloop).
- Dus minimaal 160 pp en maximaal 230 pp
- *Maar er kan ook parkeerruimte worden geboden voor bewoners van nieuwe woningen/appartementen in de directe omgeving of boven de parkeergarage.....*
- *Meer inzicht gewenst met enquête (potentiële) gebruikers Olmengarage*

# Doel werksessie 14 juni variantontwikkeling

- Wat is qua ruimte de handigste manier om de parkeergarage vorm te geven om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te accommoderen wel onder de voorwaarde dat het een prettige moderne parkeergarage is die uitnodigt om te gaan winkelen in Bussum en boodschappen te doen bij de AH.
- Eventueel kan ruimte gevonden in de Olmenlaan (herinrichten en parkeerplaatsen weghalen) en op het plein bij de ingang van de garage (bevoorrading moet mogelijk blijven voor de AH).
- Bevoorrading van het oude Hema gebouw gebeurt aan de achterzijde van de P (op de plek waar nu een trappenhuis zit)
- Genereren van 3 varianten die voorgelegd kunnen worden aan de gemeenteraad

# Voorlopige uitgangspunten variantontwikkeling

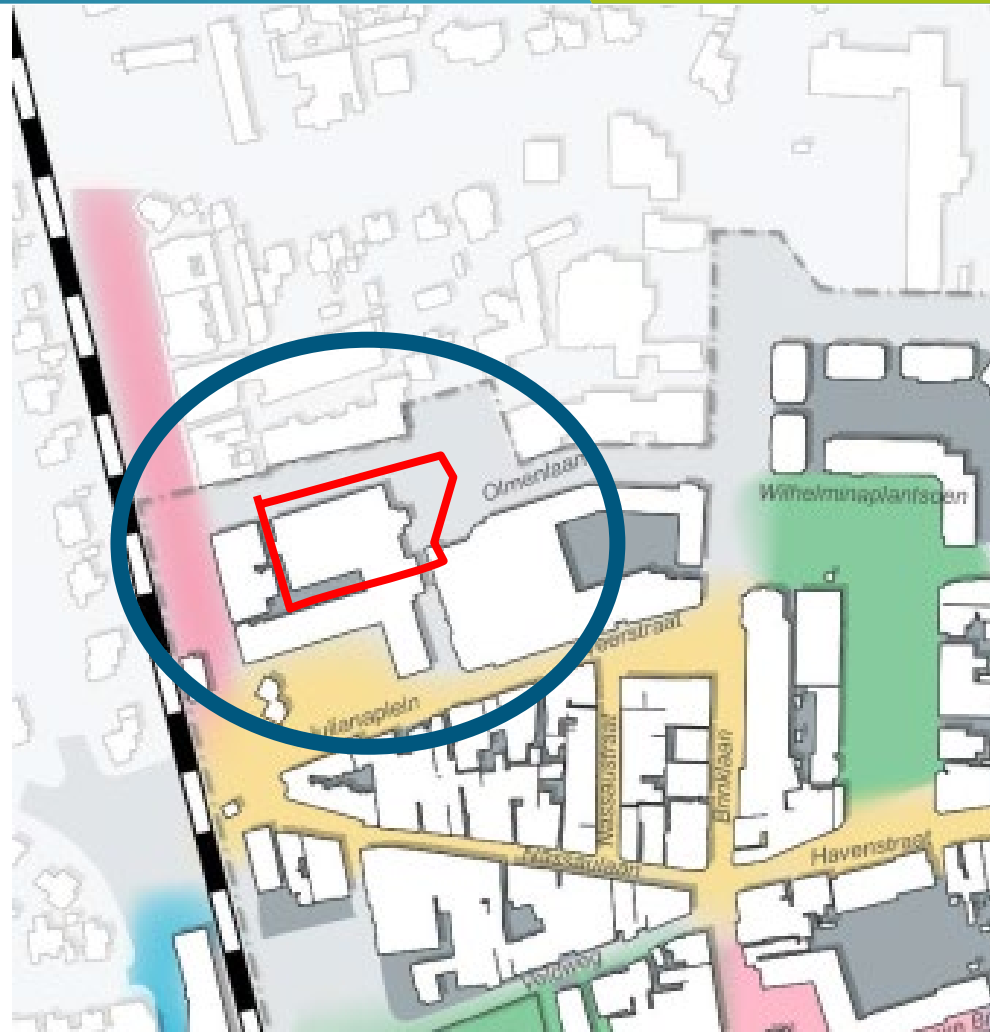
- Maximaal vier bouwlagen passen in bestemmingsplan (waarbij het 4<sup>e</sup> dek geen dak heeft, zoals het nu is)
- Géén voorzieningen/winkels in de plint
- Huidige ingang vanwege beperkte opstelruimte Olmenlaan
- Expeditie Hema gebouw aan achterzijde P-garage en achterzijde gebouwen aan Vlietlaan
- Parkeren boven huidige AH winkel is gecompliceerd en duur.
- Bestemmingsplan geeft aan dat er tot +10 meter gebouwd kan worden

# Variant ontwikkeling

- Scope
- Extra woningen
- Expeditie oud HEMA gebouw
- Integreren AH in nieuwbouw

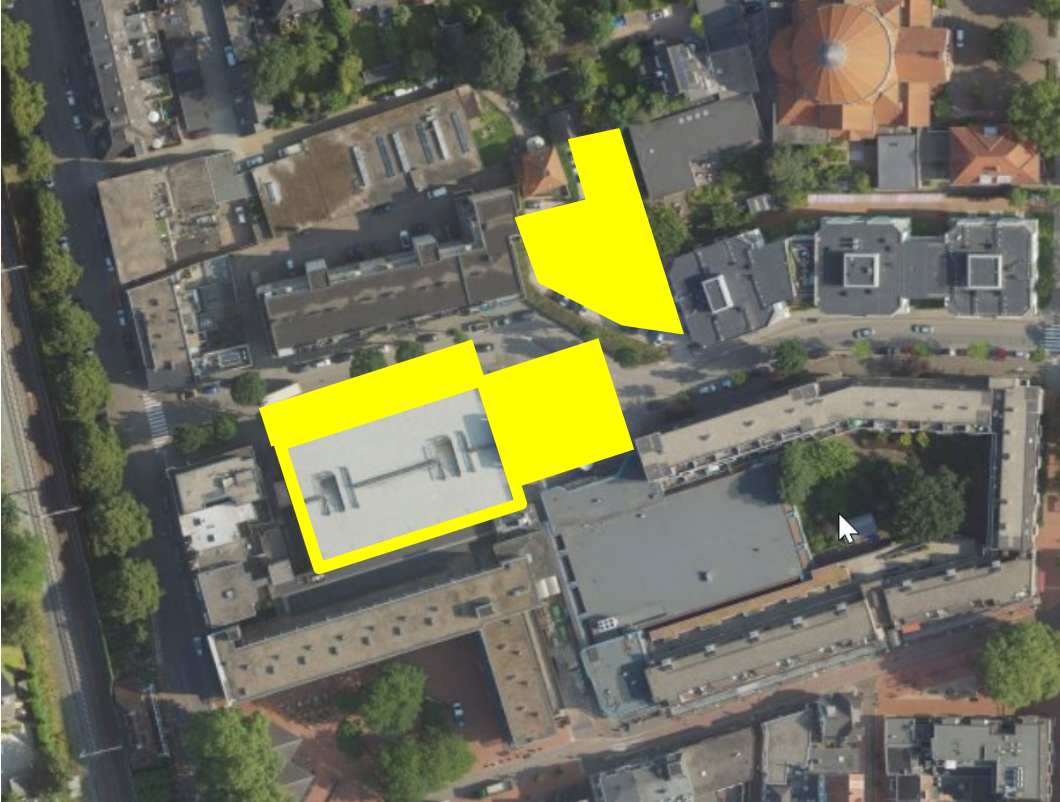
# Scope

- **Projectgebied: Olmengarage**
- Invloedsgebied directe omgeving
- Nadruk studie ligt op ontwikkeling van de parkeergarage en niet op de stedenbouwkundige ontwikkeling voor het gebied zelf.



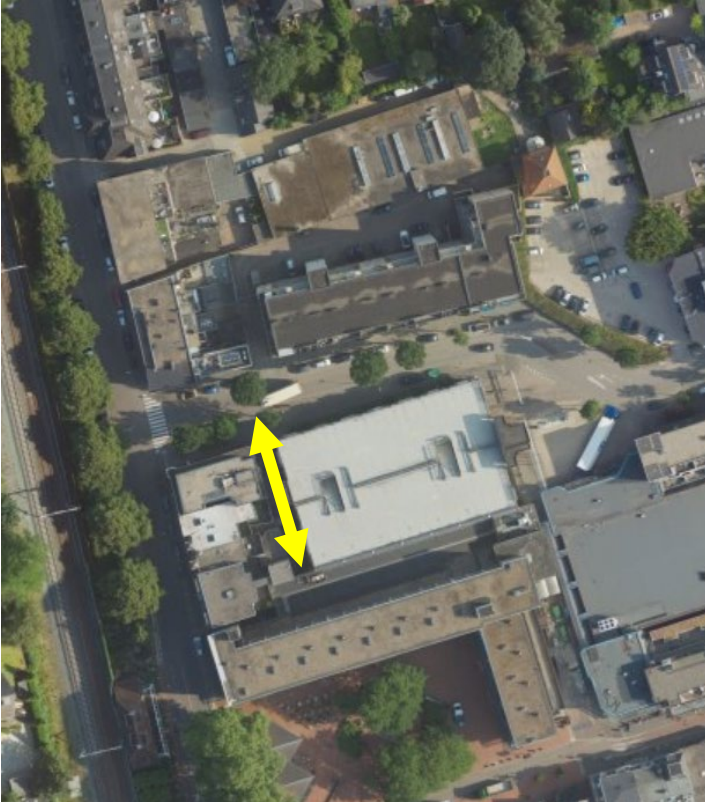


# Extra woningen



- 60 parkeerplaatsen achter slagboom
- Te combineren met alle varianten,
- Meer abonnementen van bewoners in de parkeergarage
- Woningen aan de gevel en woningen boven een ondergrondse parkeergarage ook mogelijk als onderdeel van een variant

# Expositie oude HEMA gebouw



- Mogelijk tussen achterkant gebouwen aan Vlietstraat en de parkeergarage
- (nood-trappenhuis) inpandig oplossen

# Albert Heijn



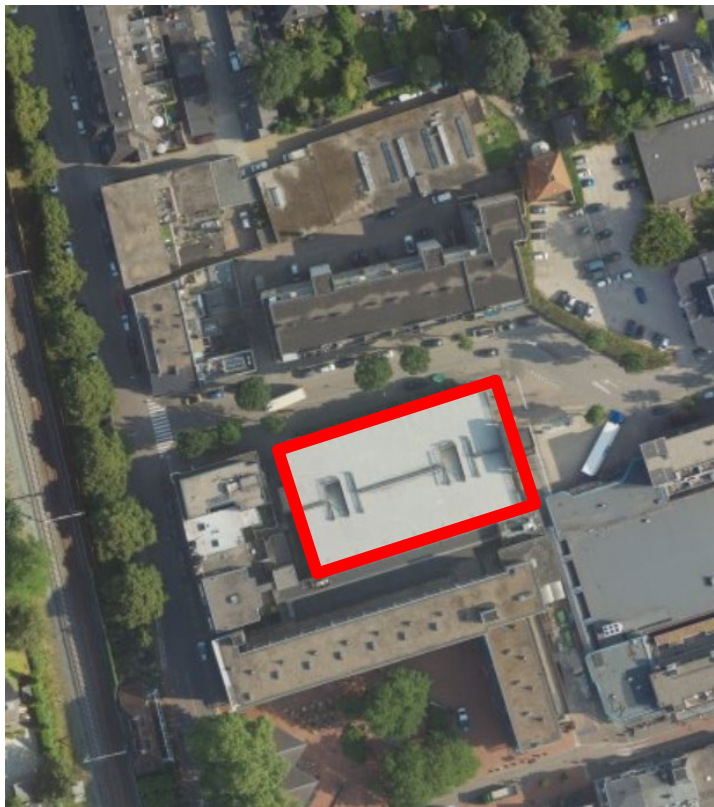
- AH geen eigenaar van pand
- Langdurig huur contract
- Niet bouwen boven AH; geen kolommen in bestaande AH
- Omzetting tijdens bouw → tijdelijk in HEMA gebouw

# Besproken varianten in Werksessie

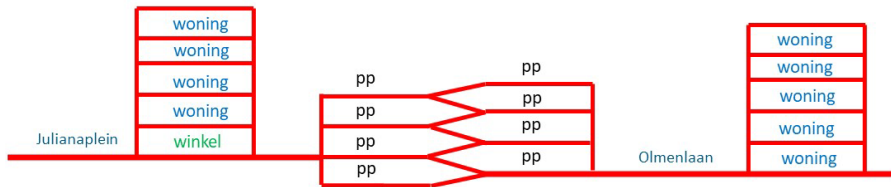
- Variant 1: nieuwe parkeergarage huidige plot met verticale verkeerscirculatie inpandig
  - A. Split level parkeren (huidige systeem conform NEN normen)
  - B. Helling parkeren (conform NEN normen)
    - Optie: woningen op de gevel (kopse/ blinde gevelkant) gecombineerd met variant 1
- Variant 2: nieuwe vlakke vloeren parkeergarage huidige plot met verticale verkeerscirculatie “uit”pandig
- Variant 3: 2-laags ondergrondse parkeergarage (3-beukmaten) met woningen/plein op maaiveld
  - A. Met huidige bovengrondse infrastructuur Olmenlaan
  - B. Met aangepaste bovengrondse infrastructuur Olmenlaan
    - Optie: inclusief sloop/ nieuwbouw AH en ondergronds parkeren AH
- In alle varianten kan het parkeerterrein achter de slagboom worden opgeheven en bebouwd worden voor woningen met parkeren in de nieuwe parkeergarage;



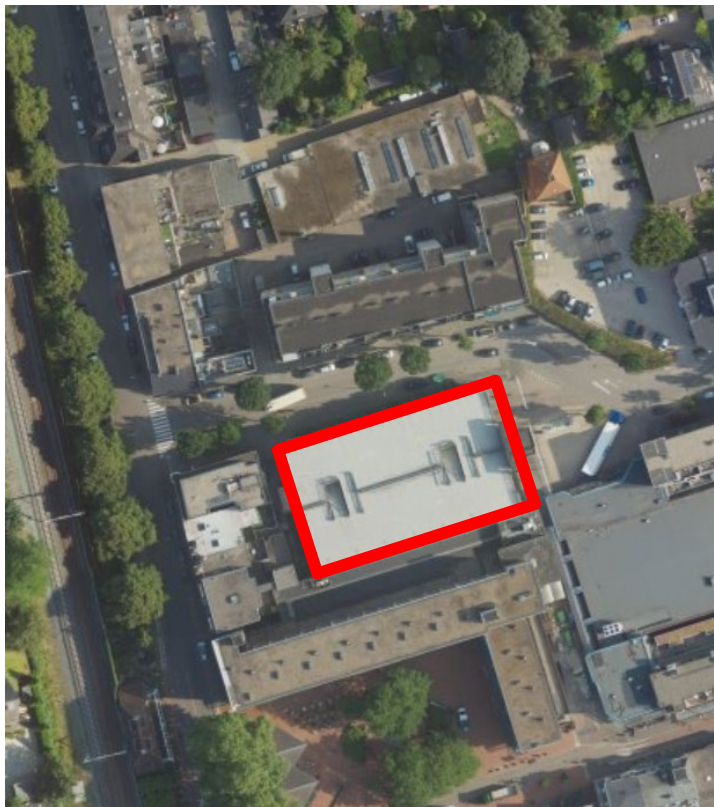
# Variant 1A: huidige plot, split level



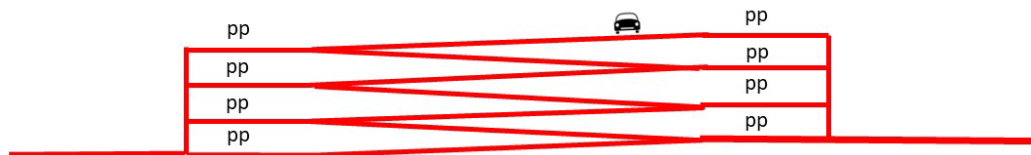
- Comfort beter dan huidige parkeergarage De Olmen
- Minder parkeerplaatsen door nieuwe NEN norm
- Trappenhuis achterkant?



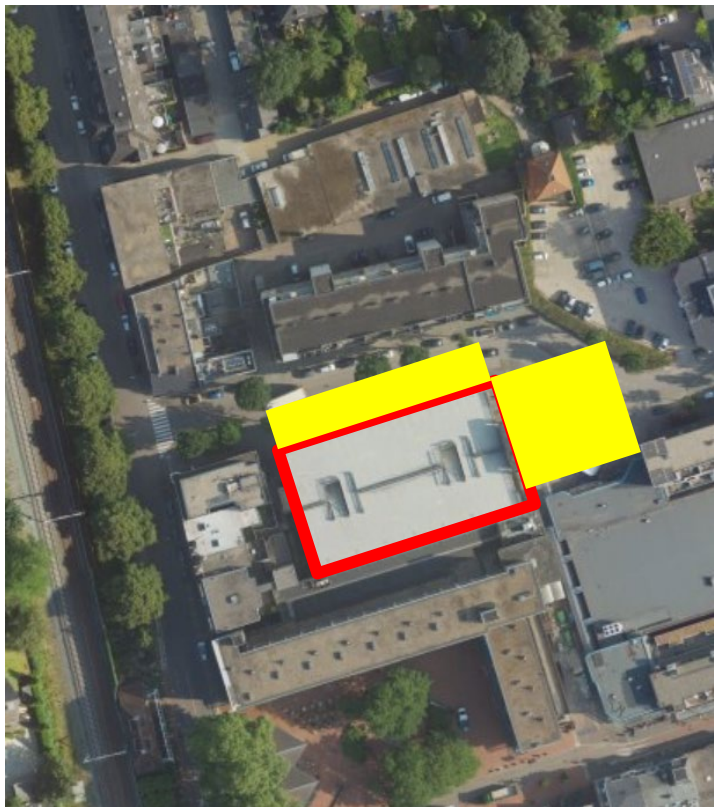
# Variant 1B: huidige plot, helling parkeren



- Comfort beter dan huidige parkeergarage De Olmen
- Helling parkeren minder comfort
- Minder parkeerplaatsen?



# Variant 1: Optie woningen op de gevel



- Langs de blinde gevel heel weinig ruimte, max 6 meter diepe huizen (niet haalbaar met benodigde woningdiepte 8 meter)
- Op de kopse kant is mogelijk maar op maaiveld is ruimte nodig voor expeditie en ingang parkeergarage
- Zwaardere eisen aan ontluchting, brand etc. maakt de parkeergarage veel duurder; exploitatie niet gunstig...

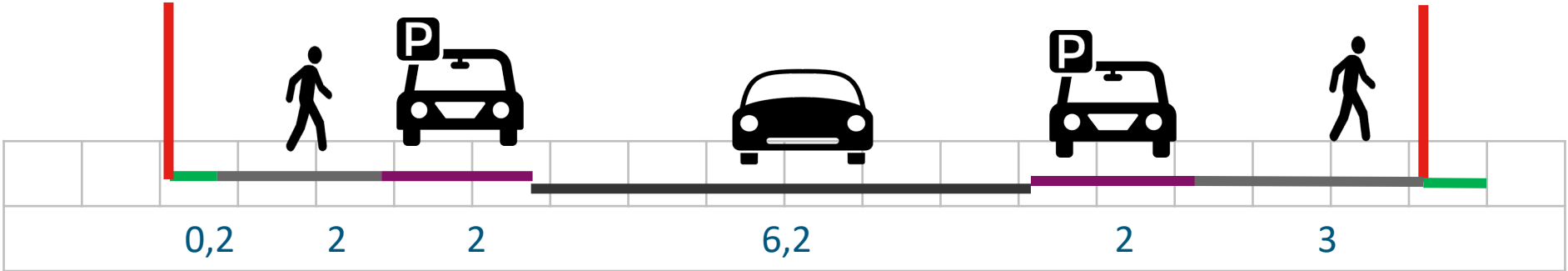


# Olmenlaan huidig profiel

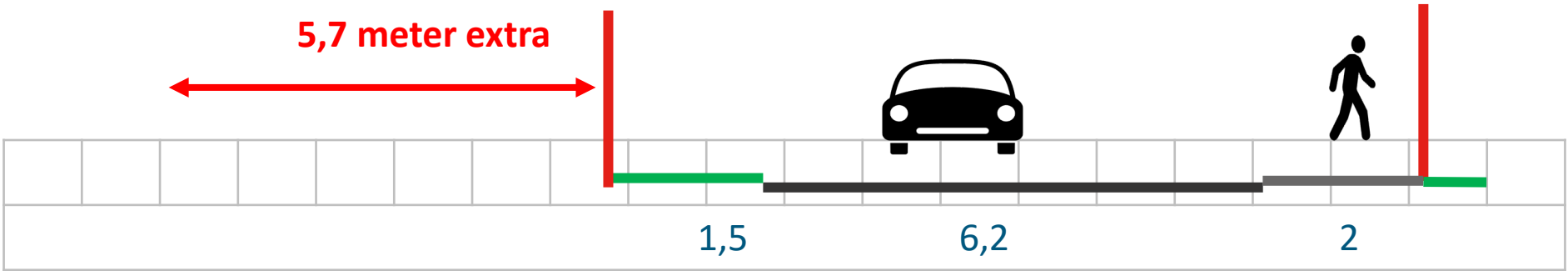


1 meter

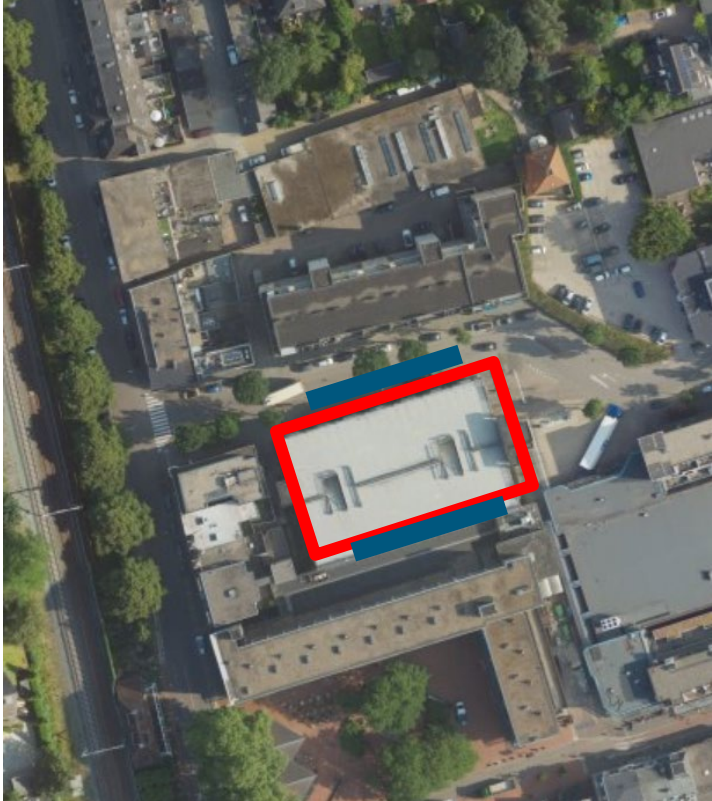
# Olmenlaan huidige profiel (15,4 m.)



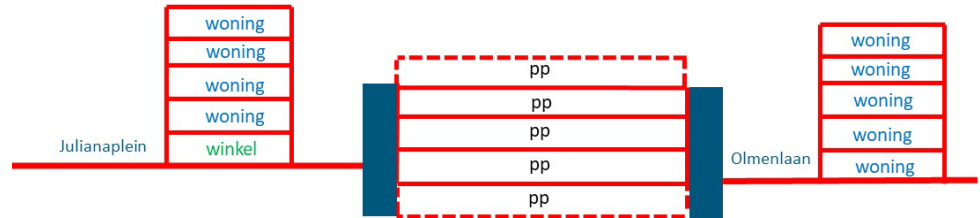
# Olmenlaan minimaal profiel (9,7)



# Variant 2: Bredere plot, uitpandig verticale uitwisseling



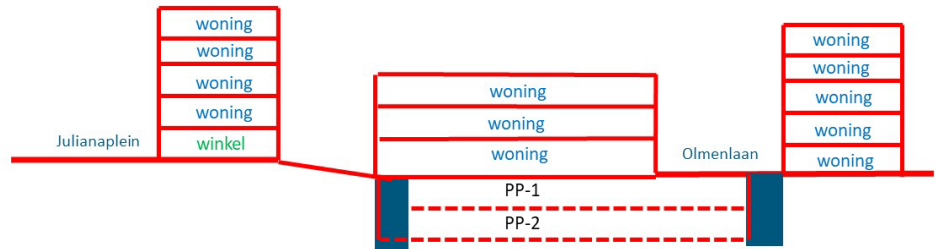
- Meer comfort en duidelijkheid
- Eventueel schuin parkeren 60°-70° -> 1 richtingsverkeer
- Olmenlaan smaller profiel (zie vorige sheet); hier kan ca 5,7 meter gewonnen worden op het smalste stuk; dit is niet de gewenste 7-8 meter
- Er kan geen ruimte gewonnen worden aan de kant van het oude HEMA gebouw?



# Variant 3A: 2-laags ondergrondse parkeergarage met woningen/plein op maaiveld

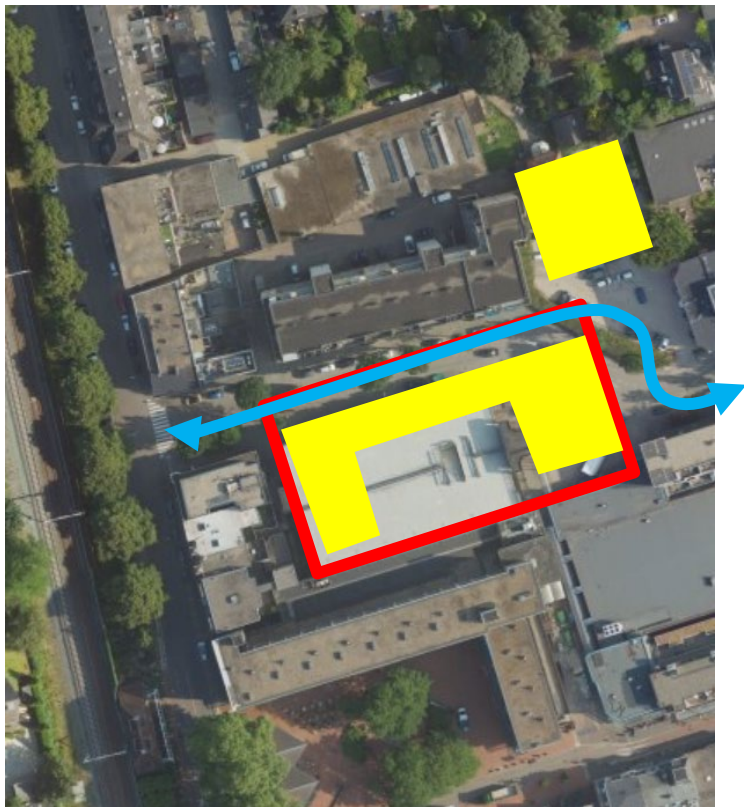


- 3-beukmaten parkeergarage (breder en langer)
- 2 lagen (-1 en -2) geeft voldoende parkeerplaatsen

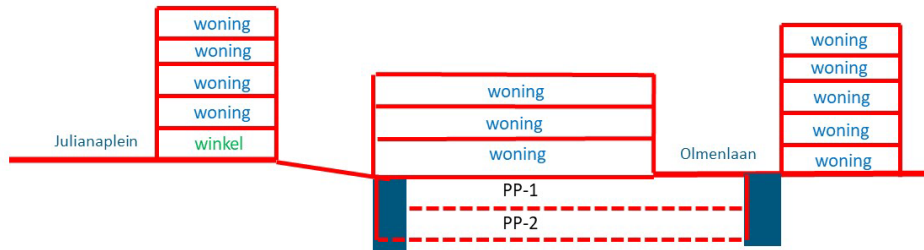




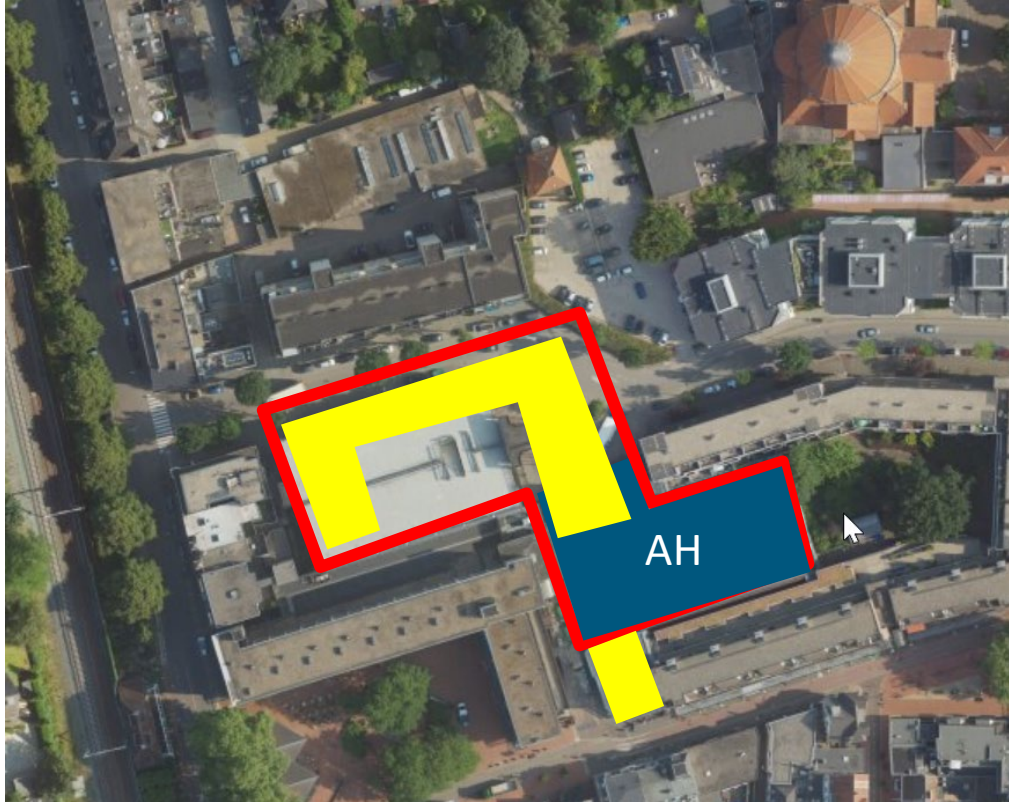
# Variant 3B: Ondergrondse parkeergarage met 2 bouwplots



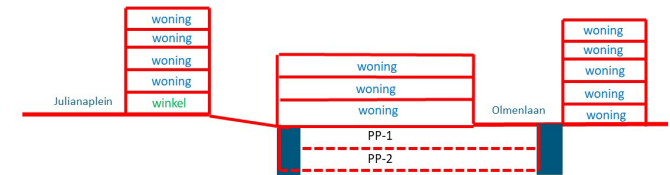
- Parkeergarage kan nog iets langer worden
- Olmenlaan verleggen over oude parkeerplaats
- Bouwblok groter?
- Extra bouwblok parkeert in Olmengarage
  - Een parkeergarage onder dit extra bouwblok is niet rendabel door te weinig ruimte in lengte en breedte



# Variant 3: Optie Ondergrondse parkeergarage incl. AH



- Parkeergarage kan nog groter worden en doorgetrokken worden onder de AH
- 2 lagen (-1 en -2) geeft ruim voldoende parkeerplaatsen
- Nieuwbouw AH; tijdelijke voorziening probleem (of tijdelijk in Hema gebouw)
- Extra stakeholders en nog meer impact omgeving -> langere proceduretijd



# Indicatoren voor Trade Off Matrix

- Aantal parkeerplaatsen (gelijk/ meer dan huidig)
- Investeringskosten, prijs per parkeerplaats
- Mogelijkheid toevoegingen van woningen (wel/ niet)
- Parkeersysteem-comfort (split level, helling parkeren, vlakvloerparkeren)
- Stedenbouw ruimtelijke kwaliteit (esthetica buitengevel)
- Aantal parkeerlagen
- Exploitatie voor- en nadelen
- Footprint behouden/ wijzigen (kansen/risico's)
- Comfort parkeergarage
- Voldoet/ sluit aan op centrumplan
- Aanrij-richting entree parkeergarage wijzigen (wel/niet, voor- en nadelen)
- Proceduretijd
- Ruimte/mogelijkheden voor tijdelijke parkeerplaatsen/bouwfaserings



# Conclusies

- Nader uitwerken variant en sub-varianten 1 t/m 3
  - Uitwerking 1A en 1B + aantonen dat optie variant 1 niet kan
  - Uitwerking 2
  - Uitwerking 3A en 3B + aantonen dat optie variant 3 niet wenselijk is
- Filtering/ scoring op basis van indicatoren Trade-Off matrix (plussen en minnen) te maken.

# Afspraken

- Gemeente stuurt uitgewerkte enquête naar RHDHV ter controle
- Bert zorgt voor collegevoorstel (en RIB)
- Volgende sessie woensdagochtend 28 juni (Bert spreekt Michiel of hij hier toch bij kan aansluiten)
  - Bespreken trade-off matrix en eerste ontwerpen