

Achtergrondinformatie bij standpunten van de vier belangenorganisaties over het Bestemmingsplan Rembrandtlaan 2014

Wijkraad De Leijen, Bewonersvereniging Bilthoven-Noord, Hart VOOR Bilthoven, Ondernemersvereniging Centrum Bilthoven

1. Vooraf

- a) Wij baseren onze stellingname zoveel mogelijk op feiten en hebben daarvoor rechtstreekse gesprekken gevoerd met de initiatiefnemer/projectontwikkelaar en zijn architect. Daarnaast hebben we via deskundigen relevante referentie-gegevens boven tafel gekregen. Wij achten deze informatie-uit-de-eerste-hand onontbeerlijk om tot een verantwoord oordeel te kunnen komen.
- b) Wij zijn niet bij voorbaat tegenstander van een ontwikkeling als De Timpe. Maar wij menen dat een ontwikkeling in ruimtelijke schaal en in omvang van de functies, zich moet aanpassen aan de specifieke karakteristiek van de plek. En aan de mogelijkheden maar ook aan de onmogelijkheden in het centrum van Bilthoven.

2. Bouwhoogte ontwikkeling De Timpe handhaven op maximaal 16 meter

In het verlengde van onze eerder ingediende zienswijzen en onder handhaving van de daar gehanteerde argumenten, houden wij ongewijzigd vast aan een maximale hoogte van 16 meter inclusief vrijstellingsmogelijkheid. Wij realiseren ons dat dit in feite betekent één bouwlaag minder. Wij hebben begrepen dat uitsluitend om exploitatietechnische redenen (zoals het moeten slopen van vrij nieuwe kantoorgebouwen die nog lang niet afgeschreven zijn) de gemeente van meet af aan bij voorbaat medewerking heeft gegeven aan verhoging van het aantal bouwlagen. Niettemin vermoeden wij dat de ruimte die er in het plan zit zo groot is, dat een haalbare exploitatie met minder volume mogelijk is. Net zo min als wij kunnen aantonen dat dit mogelijk is, hebben wij geen enkele berekening gezien die aantoont dat minder volume niet mogelijk is.

3. Standpunt van het college over bouwhoogte van 17,6 meter is in tegenspraak met de juridische regels in het bestemmingsplan.

Wij gaan uit van juridisch bindende regels als beleidskader en niet van een interpretatie door het college. Dit laatste biedt teveel ruimte voor willekeur onder andere omstandigheden (economische ontwikkelingen, ander college e.d.). Bovendien is dit niet wenselijk in het kader van heldere communicatie met bewoners.

Toelichting: de maximale bouwhoogte van de ontwikkeling De Timpe is volgens de planregels 17,6 meter plus 10% vrijstellingsbevoegdheid van het college. In de Nota Zienswijzen (de beantwoording van het college op de ingediende zienswijzen) staat op pag 8/9 dat een verzoek tot afwijking getoetst zal worden aan o.a. het beeldkwaliteitsplan. Op pag 24/25 staat daarentegen *"dat een hoge hoogte niet is toegestaan, waardoor geen toepassing aan de afwijkingsbevoegdheid zal worden gegeven"*. Ook in de informatie die aan de raadsleden en leden van de klankbordgroep is gegeven staat: *10% afwijking hoogte/oppervlakte wordt bij KOP niet op bouwhoogte toegepast*.

4. Beperken van het bouwprogramma in De Timpe vanwege te grote verkeers- en parkeerbelasting.

Het bouwprogramma in het bestemmingsplan is te fors op de plek van De Timpe. Behalve een hotel met restaurant, woningen, detailhandel en extra horeca is er ook sprake van een zeer grote hoeveelheid vergader- en congresruimten. Globaal kun je berekenen dat de ondergrondse parkeergarage precies groot genoeg is voor de hotelkamers, de appartementen, het kantoor, de detailhandel en de extra horeca. De grote verkeersaantrekkende werking van de vergader- en congresfunctie is voor zover wij kunnen beoordelen niet meegenomen in de mobiliteitstoets. Congresruimten kunnen twee keer per dag wisselen van gebruikers, dus meerdere verkeersbewegingen per dag oproepen. Het feit dat het een stationslocatie is betekent niet dat ruimten uitsluitend verhuurd zullen worden aan congresgangers die met het OV komen.

Ook de parkeerbehoefte van de vergader- en congresfunctie is niet opgenomen in de tabel met parkeergetallen volgens CROW-normering op pag 24. Een bestemmingsplan is toetsingskader voor een aanvraag omgevingsvergunning. Op dit punt voldoet het bestemmingsplan niet aan de wettelijke vereisten.

Opvallend is dat in de diverse scenario's die de verkeersgeneratie van het bestemmingsplan doorrekenen, geen enkel scenario is opgenomen dat het programma omvat van het bestemmingsplan voor De Timpe. Verder wordt het gebrek genoemd aan kerncijfers verkeersgeneratie bij een congresgebouw en restaurant.

Volgens informatie van de architect is er in De Timpe ruim 2000 m² vergader- en congresruimten opgenomen. Dat levert een extra parkeerbehoefte op van 80 parkeerplaatsen¹. Dat is maar liefst 2/3 van de omvang van de huidige P&R met 120 plaatsen. Met de parkeerbehoefte en de verkeersaantrekkende werking van de vergader- en congresruimten lijkt dus geen rekening gehouden te zijn. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is parkeren op eigen terrein. Het is absoluut ongewenst dat het P&R-terrein als aanvullende parkeergelegenheid wordt gebruikt. Om over de aanliggende woonlanen maar niet te spreken. We vinden het niet onze taak om verkeers- en parkeerberekeningen te maken. Wij constateren echter wél:

- dat de gehanteerde parkeergetallen incompleet zijn en een onvolledig toetsingskader vormen voor aanvragen omgevingsvergunning
- dat er een onderschatte behoefte is aan parkeervoorziening voor de beoogde omvang van de vergader- en congresfunctie
- dat vergader- en congresfaciliteiten in deze omvang veel verkeer aantrekken
- dat de verkeersberekeningen niet overtuigend aantonen dat de huidige infrastructuur toereikend is voor de voorziene ontwikkelingen en de mogelijkheden die nog in de rest van de kop, de romp en de staart mogelijk zijn; evenmin is aangetoond dat de mogelijke verkeers-toename de veiligheid van vooral de zwakkere weggebruikers niet aantast.

5. Borging van de verkeersveiligheid is mogelijk door een minder ambitieus ontwikkelingsprogramma

Tot nog toe is door het college uitsluitend gezocht naar kleinere infrastructurele maatregelen. Een minder ambitieus ontwikkelingsprogramma zal in combinatie met verkeerskundige maatregelen de borging van de verkeersveiligheid versterken.

6. Het verkeersmodel dat is gebruikt is ongeschikt, omdat het uitgaat van een geprognosticeerde verkeerssituatie in de avondspits en zich uitsluitend richt op autoverkeer, ook nog eens beperkt tot de hoofdwegen.

De mobiliteitstoets houdt slechts rekening met de avondspits. Terwijl de duizenden scholieren, studenten en forensen vooral in de ochtendspits (tussen 7:30 en 9:30) in de omgeving van het station aan het verkeer deelnemen. Tel daarbij op de nog onbekende omvang van het verkeer veroorzaakt door vergaderingen en congressen. Mede in relatie tot de ontwikkeling van De Timpe en de omvang van de verkeersritten die deze ontwikkeling met zich meebrengt, maken wij ons grote zorgen over de verkeers- en parkeerdruk op m.n. de Rembrandtlaan en de Jan Steenlaan. Daarbij komt dat voor een belangrijk gedeelte van de wijkontsluitingsroute (Massijslaan en Jan van Eijklaan) de huidige autoverkeersintensiteit niet eens bekend is.

Wij vragen ons ook af of in de prognoses de inmiddels gebleken extra verkeersaantrekkende werking van de ondertunneling van de Soestdijkseweg is meegenomen. Temeer omdat de knelpunten voorheen op de A28 die de route via De Bilt belemmerden, inmiddels zijn opgeheven.

7. Horeca in de Kop: beperken tot Categorie 1a en 1b

Het bestemmingsplan maakt het ook mogelijk dat zich in De Timpe een extra horecabedrijf van 350 m² of meer - los van het hotel - mag vestigen met een relatief grote verkeersaantrekkende werking, zoals een restaurant met bezorg- en /of afhaalservice. Zo'n horecatype (zgn. Categorie 1c) vraagt ook weer om extra parkeerplekken. Wij hebben bezwaar tegen deze horeca Categorie 1c in de Kop. Categorie 1a (snackbar, koffieshop) en 1b (bistro, brasserie) zijn acceptabel. De rest hoort in het centrum ten zuiden van het station thuis.

8. Kwaliteitscriteria gevel De Timpe aan stationszijde niet realiseerbaar

Omdat de gevels aan de kop van de Rembrandtlaan uitgevoerd dienen te worden als dove gevel, zijn de kwaliteitscriteria zoals in het Beeldkwaliteitsplan op pag 29 zijn genoemd (zoals levendige plint met functie langs de gehele bypass) niet realiseerbaar.

¹ We hanteren hierbij de (lage) CROW norm van 4 parkeerplaatsen per 100 m² voor een stationslocatie.

9. Bouwhoogte in overige deel van de kop beperken tot maximaal drie tot vier bouwlagen conform Beeldkwaliteitsplan 28-10-2010

In het Beeldkwaliteitsplan Rembrandtlaan (pag 18) en in de plantoelichting (pag 17) is voor de gehele kop aan de bypass een bouwhoogte van 5 bouwlagen opgenomen, vertaald als 17,6 meter. Inclusief het bedrijfsterrein waar nog geen ontwikkeling is voorzien. Accordering van het beeldkwaliteitsplan betekent dat een bouwhoogte van 17,6 meter eveneens mogelijk is bij nieuwe ontwikkelingen op het naastliggende bedrijventerrein van de firma Kooij, waar nu nog geen ontwikkeling is voorzien. Wij stellen voor om voor dit deel van de kop het vigerende Beeldkwaliteitsplan Centrumgebied Bilthoven (28-10-2010) van toepassing te verklaren. Dat schrijft voor dit gebied 3 tot maximaal 4 bouwlagen voor.

10. Bestemming Gemengd 2: beperken tot Categorie 1

Wij hebben bezwaar tegen de mogelijkheid van bestemming Gemengd 2 voor de Kop, maar ook in Romp en Staart. Deze bestemming geeft een te ruime mogelijkheid tot bedrijfsvestiging. Er kunnen daarmee ook bedrijven van Categorie 2 volgens de Staat van Bedrijfsactiviteiten worden gevestigd. Categorie 2 betreft o.a. vuurwerkopslag, een k.i. station, verwerking van fotochemisch en galvano afval enz. Voor de Kop volstaat Categorie 1.

11. Omvang van detailhandel en horeca beperken en in overeenstemming brengen met de recente visie van ondernemers op het detailhandelsbeleid (geen uitbreiding detailhandel en concentreren in kerngebied)

Dit betekent géén mogelijkheden tot nieuwe detailhandel in het plangebied. Detailhandel in het bestemmingsplangebied beperken tot de stationsgerelateerde detailhandel in de kop (maximaal 250 m²) en de ontwikkeling van MKSki. Bestaande detailhandel die in het plangebied aanwezig is wellicht als zodanig bestemmen, maar zeker geen generieke mogelijkheden tot detailhandel opnemen in romp en staart. Dit betekent dat de detailhandelsmogelijkheden in de bestemming Gemengd 1 in de romp (maximaal 200 m² per bedrijf) geschrapt dienen te worden en in de bestemming Bedrijf (maximaal 200 m²) beperkt moeten worden tot de huidige detailhandel.

12. De indicatieve bouwhoogte bebouwing met vier lagen in de Staart uit het beeldkwaliteitsplan verwijderen

In het beeldkwaliteitsplan is de visie van het college op langere termijn vastgelegd. Het bestemmingsplan is voor de staart grotendeels conserverend. Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de visie die is verbeeld in het beeldkwaliteitsplan. Op pag 18 van dit plan is aan de Massijslaan/Jan van Eijcklaan een forse toename van bedrijfsbebouwing mogelijk tot een hoogte van vier bouwlagen. Het gaat hierbij om de recente (!) kantoorgebouwen van de Ravu (2 bouwlagen) en Food Companions (3 bouwlagen). Het bestemmingsplan kent aan dit gebied de (conserverende) bestemming Bedrijf toe met een maximale bouwhoogte van ten hoogste 8 meter. Wij zijn van mening dat met toestemming voor grootschaliger bedrijfsontwikkeling de verkeersdruk op het aangrenzende woongebied onaanvaardbaar toe kan nemen.

13. De aanduiding 'grootschalige leisure' in Romp en Staart uit het beeldkwaliteitsplan verwijderen.

In het beeldkwaliteitsplan is de visie van het college op langere termijn vastgelegd. Het bestemmingsplan is voor de staart grotendeels conserverend. Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan deze visie. In de figuur op pag 10 is als visie neergelegd dat in de gehele Romp en Staart grootschalige leisure mogelijk is. Grootschalige leisure vraagt veel ruimte en trekt veel bezoekers, dus verkeer aan. Grootschalige leisure trekt bovendien bezoekers uit de regio aan met forse toename van de verkeers- en parkeerdruk. In het verkeersmodel is een dergelijke ontwikkeling niet meegenomen, we vinden evenmin parkeergetallen over grootschalige leisure terug in de tabel met de parkeerbehoefte van toekomstige functies op pag 24 van de plantoelichting.

14. Tot slot: wij willen een toezegging dat de bouwontwikkelingen op de kop in verband met de verkeersveiligheid pas starten na gereedkoming van de tunnel aan de Leijenseweg.

15 januari 2015