

14 oktober 2010



Geachte dames en heren,

Dank dat ik gebruik mag maken van de vijf minuten spreekrecht.

Mijn naam is Ella Prins, directeur van de Julianaschool, de school is gesitueerd in het centrum van Bilthoven.

Nu wij al vier jaar naar volle tevredenheid in het prachtige nieuwe schoolgebouw zitten had ik nooit gedacht dat ik hier ooit nog eens zou staan! Geen reden m.b.t. het schoolgebouw of op onderwijskundig gebied dus.

Het Gemeentebestuur en betreffende ambtenaren en de Julianaschool hebben de afgelopen 10 jaren op zeer constructieve wijze samengewerkt en wij zijn ervan overtuigd mede door de huidige contacten met wethouders en ambtenaren dat dit in de toekomst zo zal blijven.

Echter..... is er een bijzonder onduidelijke situatie t.a.v. de planvorming ontstaan. Wij zijn als school behoorlijk ingevoerd in de gemeentelijke politiek maar kort geleden onaangenaam verrast door de nu voorliggende voorstellen. Er is voor gekozen het centrumgebied van Bilthoven op te knippen in een ontwerp bestemmingsplan per deelgebied: Stationsgebied, de Kwinkelier en Emma/Vinkeplein. Waar blijft de hoek nieuwe appartementencomplex hoek Bernhardlaan met parkeergarage/huidige terrein tuinmarkt/fysiotherapie e.a + Julianaschool/Koperwiek/Flats Spreeuwlaan/Kramsvogellaan/rotonde en Sperwerlaan vanaf de rotonde? Ook de huidige locatie van de Kerk en eventuele toekomstige locatie daarvan vallen buiten het plangebied.

In de Zienswijzenota Bestemmingsplan wordt dit deel besproken op bladzijden 13 t/m 19:2.2.

verkeersafwikkeling en bevoorrading. Dit alleen m.b.t. de bevoorrading van de winkels.

Op bladzijde 18 onderaan staat bij de conclusie: De bevoorradingroute via de Julianaschool wordt derhalve als enige mogelijkheid beschouwd voor de afwikkeling van het verkeer van de Kwinkelier. Met name de kruising ter hoogte van de Julianaschool wordt wel als knelpunt gezien, vanwege de benodigde ruimte voor de vrachtwagens en de aanwezigheid van de school. En dan wordt de optie venstertijden genoemd! De verkeersveiligheid van de schoolkinderen zou dan gewaarborgd zijn!

Het zou niet best zijn als ik als directeur van de Julianaschool dit zomaar zou laten gebeuren!

Maar in één zin is een uitrit van het bevoorradingsverkeer op de Julianalaan in het ontwerp-plan genoemd.

Daarbij is opengelaten of dat rechtsaf of linksaf zou moeten zijn. De keuze voor rechtsaf is pas gemaakt bij de beantwoording van de zienswijze, waardoor een zienswijze op die belangrijke keuze nu niet meer mogelijk is. Een school met bijna 500 leerlingen+kinderopvang vanaf 's morgens half 8 tot 's avonds half 7 moet nu al zeer alert zijn op alles wat er vlak achter het hek plaats vindt! Een smalle hoek Julianalaan/Koperwieklaan en een drukke Koperwieklaan! Autoverkeer, fietsverkeer (overigens ook veel middelbare scholieren) en toch nu ook al behoorlijk wat vrachtverkeer!

We zetten trouw iedere dag 6 ANWB poppetjes neer met de tekst SLOW erop! Personeel en ouders zorgen er mede voor dat er niet wordt geparkeerd langs de Koperwieklaan. De ouders van de kinderen houden zich hier heel goed aan, want anders zou het helemaal levensgevaarlijk zijn als er ook nog aan beide zijden geparkeerd zou worden!

Als het plan zoals geschetst doorgang zal vinden dan is er nog niet eens rekening gehouden met geluids- en stankoverlast van de vrachtwagens met buitenspelende kinderen. En hoe vaak wordt er niet gesproken over de dode hoek m.b.t. vrachtverkeer!

In het verkeerscirculatieplan van 2008 is geen rekening gehouden met de nu voorgestelde bevoorradingroute.

Er wordt zelfs genoemd dat een voorwaarde voor het nemen van de bocht is dat geen overig verkeer aanwezig is op de kruising, anders kan de bocht niet worden gemaakt.

Het is onbegrijpelijk dat deze optie gekozen is gezien de uitbreiding van het winkelaanbod, woningaanbod met de daarbij, ondanks de geplande parkeergarages behorende autointensivering.

Tevens wordt afgeweken van het principiële uitgangspunt dat het bevoorradingsverkeer zo snel mogelijk naar een gebiedsontsluitingsweg moet worden geleid.

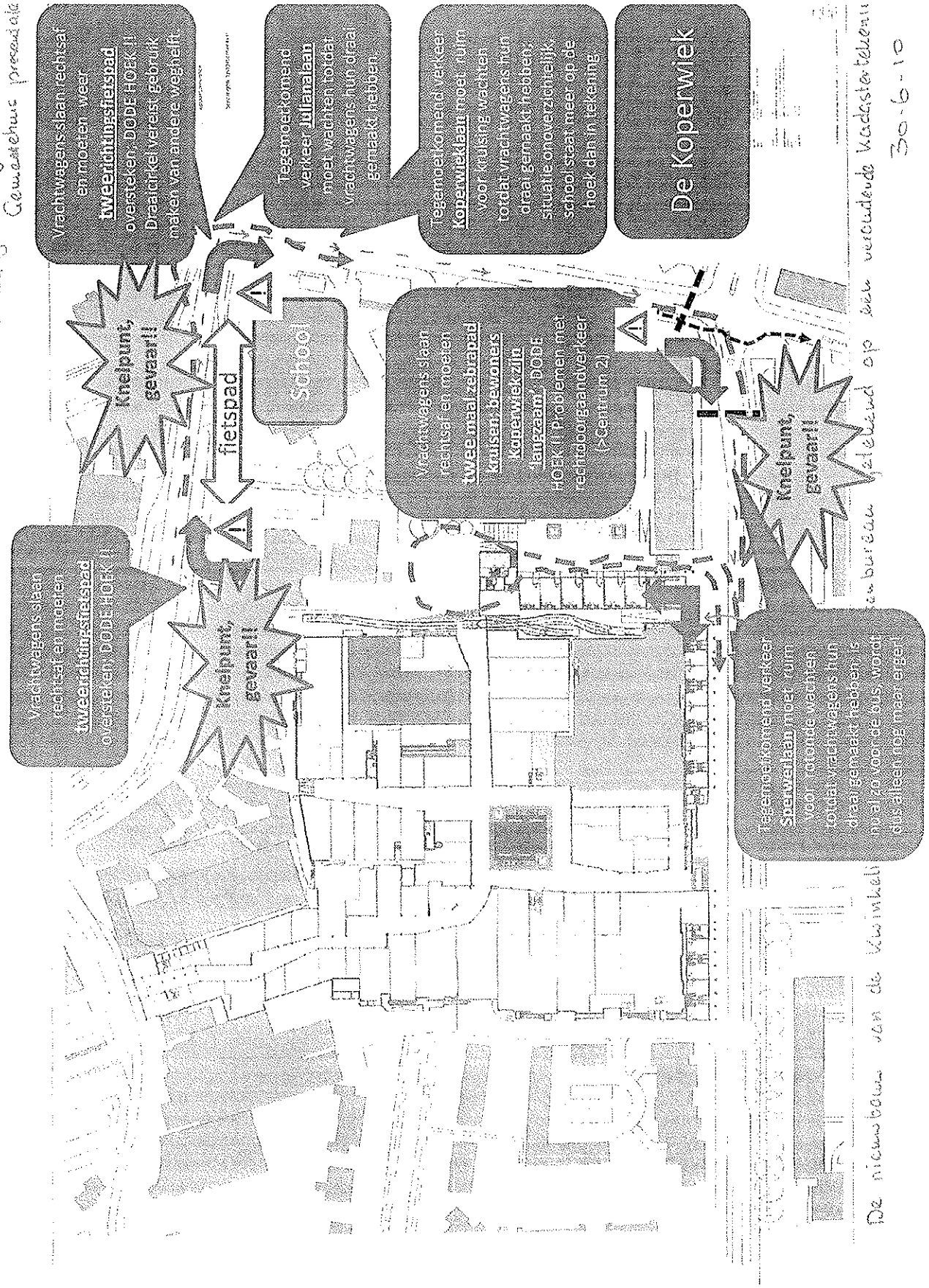
Onze vraag aan u is kan er 28 oktober al worden besloten dat de bevoorradingroute zo gaat lopen zoals nu verwoord. De bevoorradingroute gaat over de grens van het bestemmingsplan heen. Door nu in te spreken hoop ik dat u als raad de keuze voor deze bevoorradingroute wilt aanhouden. Wellicht dat ook de verkeersveiligheid hierin kan worden meegewogen.

Tot slot stellen wij voor om de winkeliers erbij te betrekken, waar de vrachtwagens per slot van rekening voor komen! Laten zij meedenken hoe het anders kan! In het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn deze ondernemers extra gevoelig voor de publieke opinie en hun eigen imago!

De Julianaschool is er trots op dat zij al vier jaar het Utrechts Verkeerslabel in haar bezit heeft. We hebben net weer de toetsing achter de rug! We zijn er van overtuigd dat we met dit plan ons UVL gaan verliezen!

Dank voor uw aandacht!

vrijdag, 30 juni 2010  
 Gemeentehuis presentatie



De nieuwbouw van de Klinker  
 en bureau veldend op een verouderde kadaster tekent  
 30-6-10

Geacht College, geachte leden van de commissie Openbare Ruimte.

Als voorzitter van Hart VOOR Bilthoven vertegenwoordig ik 13 bewonersgroepen uit Bilthoven met ongeveer 3000 bewoners. Voor die bewoners is deze avond, net zoals voor u, een bijzonder belangrijke avond: de vooravond van het moment dat u verdragende beslissingen gaat nemen over het aanzien van ons dorp in de komende decennia.

Wij zijn blij met de door ons zo gewenste onderdoorgangen en ook wij zien de noodzaak van herontwikkeling van het Stationsgebied waarbij de sloop van enkele karakteristieke panden aan het Emmaplein west en aan de Jan Steenlaan onvermijdelijk is.

Wij verschillen echter met het college van mening over de uitleg van het begrip “dorps en kleinschalig” waar het gaat om het bestemmingsplan Stationsgebied en de gemeentelijke reactie op de ingediende zienswijzen. En wij staan daarin niet alleen: in de ingediende zienswijzen is de aantasting van het dorps karakter van Bilthoven veelvuldig genoemd.

Diverse malen wordt het door de Raad vastgestelde Masterplan 2009 voorgesteld als een stuk met kracht van wet. Wij menen dat het niet meer dan de kaders schetst voor de concrete plannen die nu voorliggen. Het Masterplan stelt dat, ik citeer: *“de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing moet passen bij de schaal en het karakter van de plek waar wordt gebouwd”*. Op enkele plekken wordt nu hogere bebouwing toegestaan omdat dit voor de exploitatie nodig is en stedenbouwkundig verantwoord wordt geacht. Wij missen node de visie van het huidige college over hoe hierbij het dorps karakter van Bilthoven veilig gesteld zou moeten worden.

U ontving met de door ons ingediende zienswijze ook 613 handtekeningen van verontruste burgers. Zij maakten bezwaar tegen de hoogbouwplannen en verklaarden zich voorstander van een dorps en kleinschalige bebouwing. Hun zienswijze werd helaas ongegrond verklaard omdat de argumentatie ontbrak. Het signaal is volgens HVB echter duidelijk en onmiskenbaar, wij hopen en verwachten dan ook dat uw commissie van deze bezwaren goed nota zal nemen.

Het bestemmingsplan Kwinkelier.

Ook hier reageren vele bewoners en bewonersgroepen op de hoogbouwplannen langs de Sperwerlaan. De reeds aanwezige robuuste bouw aan de Sperwerlaan lijkt een carte blanche om nu maar door te bouwen tot een hoogte van 28m. Dus... in onze ogen desastreuze beslissingen van destijds geven nu de ruimte om het dorps centrum van Bilthoven nog meer in de schaduw te stellen van nieuwe hoogbouw.

Het beeldkwaliteitplan voor het winkelgebied geeft aan dat er versterking van de winkelstructuur nodig is en meldt verder als doel, ik citeer: *“het verkeersveiliger maken van het centrum en het centrum meer in samenhang met het stationsgebied te brengen”*.

Punt 4.11 van dit plan geeft aan dat op termijn, na overeenstemming over de sloop van kerk aan de Julianalaan, de uitgang van de bevoorradersroute van de Kwinkelier via de Julianalaan zal worden gerealiseerd.

HVB verzet zich hiertegen om de volgende redenen:

1. Bureau BügelHajema geeft (in de zienswijze nota bestemmingsplan De Kwinkelier onder punt 2.2 Verkeersafwikkeling en bevoorradersverkeer) de voorkeur aan de optie ‘Keren eigen terrein’, maar stelt direct dat deze optie vervalst omdat hij niet haalbaar zou zijn binnen de plannen van de Kwinkelier (!) Genoemd bureau heeft zich daarop letterlijk in vele bochten,( rijcurves genoemd), gedraaid om aan te kunnen geven dat de expeditie-uitgang via de Julianalaan de minst slechte oplossing zou zijn. Om deze oplossing zo plausibel en aanvaardbaar mogelijk te maken zijn wel vele pagina's tekst nodig!

2. In het Masterplan 2000 wordt gesteld dat A.H. en een 2<sup>o</sup> supermarkt inpandig zullen worden bevoorraad om geen hinder aan het overige verkeer te geven en beperking van (milieu)overlast. Ook tijdens de informatie avond op 10 februari 2004 werd nog aangegeven dat de bevoorradingsroute inpandig moest gebeuren. Het voorlopig ontwerp van mei 2009 (besproken in de commissie vergadering O.R.14 mei 2009) geeft dan ook een keerlus aan op winkelniveau binnen de Kwinkelier.

Het Masterplan (pag.33)geeft verder aan: Aan de rand van het centrum worden De Kwinkelier, de Hema en Albert Hein vanaf de Sperwerlaan bevoorraad. En: het is niet uit te sluiten dat het voor de algehele verblijfskwaliteit beter is dat sommige grotere functies (die ook moeilijker te bevoorraden zijn) naar de randen van het centrumgebied verhuizen.

HVB realiseert zich dat de voorziene expeditie-uitgang naar de Julianalaan niet in het plangebied ligt en daarom nu formeel niet aan de orde is. Deze oplossing wordt echter wel onontkoombaar als dit bestemmingsplan Kwinkelier ongewijzigd wordt vastgestelde.

HVB vindt de uitgang via de Julianalaan een slechte en onaanvaardbare oplossing en ongewenste verandering van eerder gepresenteerde plannen. Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst voor direct omwonenden (een actie van HVB op 30 juni 2010) kwam deze oplossing bij de presentatie van de plannen voor de aanwezigen als een konijn uit de hoge hoed naar voren. Deze oplossing maakt de gemeente eigenaar van een probleem van de projectontwikkelaar en vormt een directe bedreiging voor de veiligheid van fietsers, kinderen en hun ouders die van en naar school lopen, fietsen of gebracht worden en ouderen en bejaarden die de Koperwieklaan willen oversteken.. HVB pleit dus voor bevoorradingsroute, zowel in als uitrijdend, via de Sperwerlaan, zoals eerder in de plannen opgenomen.

De forse uitbreiding van het winkelhart door winkels, bedrijven en woningen zal de verkeersdruk in en rond het centrum in hoge mate doen toenemen.

Over de verkeerssituatie op de Sperwerlaan maken wij ons grote zorgen. Door de geplande nieuwbouw voor de bestaande rooilijn van De Kwinkelier zal de Sperwerlaan versmald moeten worden en anders worden ingericht. Voor een bushaven is geen ruimte meer: de bus zal vlak bij de inrit van parkeergarage en bevoorradingszone op de rijbaan stoppen en vormt daarbij een belemmering voor het overige verkeer. In de plannen zijn geen verkeerslichten voorzien, waardoor ouderen en bewoners van Centrum 2 met hun kinderen niet veilig kunnen oversteken. Het verkeer zal dicht bij de al aanwezig flatgebouwen komen te rijden met toenemende geluidshinder en luchtverontreiniging.

Het standpunt van HVB is dus:

1. blij met de doorgevoerde wijzigingen in de plannen rond het Stationsgebied.
2. beslist onacceptabel vinden we de wijzigingen in de plannen t.a.v. de bevoorradingsroute van de Julianalaan t.a.v. van onveiligheid en toenemende verkeersdruk voor de bewoners.
3. de veranderende situatie voor voetgangers op de Sperwerlaan dient veiliger gemaakt te worden.

Wij hopen oprecht dat u zich terplekke nog van de situatie op de hoogte komt stellen om tot een afgewogen besluit te nemen. Wat ons betreft is het bestemmingsplan Kwinkelier nog niet rijp voor besluitvorming en zal zeer zeker het draagvlak bij bewoners missen.

K.Gramkow, voorzitter Hart VOOR Bilthoven. 14-10-2010

**Gemeente De Bilt**  
**Ter attentie van de Griffie en de Leden van de Raadscommissie RO**  
**Soestdijkseweg Zuid 173**  
**3721 AB BILTHOVEN**

**Betreft:**

Mondelinge toelichting op de plannen tunnel/rotonde Soestdijkseweg/Spoorlaan tijdens de raadscommissie RO op 14 oktober 2010.

Bilthoven 8 oktober 2010

Geachte leden van de Commissie RO,

Sinds 2001 zijn wij (Edward Stastra en Geert Oosting) eigenaar van de villa Ekeliden aan de Soestdijkseweg 267. Wij hebben dit pand van de gemeente gekocht in de wetenschap dat er een rotonde en spoortunnel zouden komen. Daartoe zijn ook aan zij-en voorkant van het perceel een stroken grond afgesplitst.

In 2003 is Fortis het pand gaan huren tot en met juli van dit jaar. Inmiddels hebben wij met ingang van medio 2011 een nieuwe huurder: het notariskantoor Houwing Van Beek. Fortis heeft in 2003 met de gemeente afgestemd (en wij hebben als eigenaren ingestemd) om de bestaande in- en uitrit aan Soestdijkseweg niet meer te gebruiken, maar deze te verplaatsen aan de Spoorlaan. Achtergrond was doorstroming en verkeersveiligheid.

Wij hebben ons altijd kunnen vinden in het masterplan en de oplossingen van de verkeersproblematiek in Bilthoven, en dus was er voor ons geen enkele reden een bezwaar te overwegen tegen dit plan. Daarin speelde primair mee dat ons altijd is voorgehouden dat de Spoorlaan en Pr. Hendriklaan worden afgesloten (hetgeen nu ook feitelijk is gebeurd met paaltjes) en ontsluiting van het perceel (en ook dat van de burens, de Fa. Tap) aan de achterzijde zou gaan plaatsvinden via een ventweg uitkomend op de nieuwe rotonde. Door deze voorlichting en de plannen voor de wijk Vogelzang is bij ons altijd het vertrouwen opgewekt dat er geen problemen zouden komen met de ontsluiting van deze percelen. In december vorig jaar was al bekend dat Spoorlaan en Pr. Hendriklaan zouden worden afgesloten.

Echter pas in augustus is aan ons de detailuitwerking van het plan gepresenteerd door de afdeling Beleid en Strategie. Die plannen baren ons vanaf dat moment ernstig zorgen. Uit die plannen blijkt dat ontsluiting van beide percelen slechts (en enkel) zou gaan plaatsvinden via de achterzijde, namelijk via Spoorlaan en/of Pr. Hendriklaan en vervolgens via de wijk Vogelzang. Deze detailuitwerking was niet bekend tijdens de presentaties van het bestemmingsplan en dientengevolge is er ook geen bezwaar gemaakt: tegen iets dat niet bekend is kan door ons ook geen bezwaar worden gemaakt.

Zoals de detailuitwerking van het plan er nu ligt raakt ons pand Ekeliden aan de Soestdijkseweg 267 haar toegang via de Soestdijkseweg kwijt, en wordt daarmee schier onbereikbaar voor bezoeker en de cliënten van onze nieuwe huurder. Voor onze nieuwe huurder is dit zelfs zo'n zwaarwegend punt dat dit een ontbindende voorwaarde is in de reeds getekende huurovereenkomst. Ook voor de Fa. Tap is eea een groot probleem: vertrekkende rouwstoeten van, en bezoekers aan het rouwcentrum van de Fa. Tap kunnen

slechts via een hele grote en onmogelijke omweg pas weer uitkomen op de Soestdijkseweg 265 om hun weg te kunnen vervolgen.

Als deze plannen daadwerkelijk doorgang vinden, worden wij zeer ernstig in onze belangen geschaad omdat dat dit de continuïteit van exploitatiemogelijkheden van ons pand in gevaar brengt.

Na de presentatie van de plannen door de afdeling Strategie en Beleid hebben wij uitgebreid bezwaar gemaakt en uitleg gegeven over de gang van zaken die heeft geleid tot de huidige in- en uitrit aan de Spoorlaan. Ook hebben wij uitvoerig uitgelegd dat alle communicatie tot nu toe bij ons de overtuiging gaf dat het perceel via een ventweg direct zou uitwegen op de Soestdijkseweg.

Ondertussen is de afdeling Strategie en Beleid en het projectbureau druk bezig om alternatieven te ontwikkelen op basis van de door ons aangevoerde bezwaren, en onze argumentatie waarom er enkele maanden geleden geen bezwaar is gemaakt tegen het bestemmingsplan. Ook is uitvoerig ingegaan op onze beweegredenen om in 2002/2003 akkoord te gaan met de suggesties van de gemeente en Fortis om de doorstroom en verkeersveiligheid te bevorderen, en daarmee onze bestaande uitritten aan de voorzijde te vervangen door die aan de Spoorlaan.

Wij hebben overigens waardering voor de wijze waarop de afdeling Strategie en Beleid de acties in gang heeft gezet en zijn optimistisch gestemd zijn over een spoedige en goede afloop.

Omdat die oplossing er op dit moment nog niet is, zijn wij toch genoodzaakt onze bezwaren en zorgen, en de verregaande financiële consequenties voor ons, van de bestaande plannen aan de Commissie RO duidelijk te maken.

Hoogachtend,  
mede namens Geert Oosting,



Edward Stastra

Geert Oosting en Edward Stastra  
p/a Spoorlaan 10a  
3721 PB BILTHOVEN

# Bewonersvereniging Julianalaan

## Inspreektekst voor Commissievergadering Openbare Ruimte op 14-10-2010

Voorzitter, dames en heren,

Om te beginnen wil ik duidelijk stellen dat de bewoners van de Julianalaan de winkeliers van de Kwinkelier en de inwoners van Bilthoven van harte toewensen, dat er op korte termijn een nieuwe mooie Kwinkelier komt. Laat hierover geen enkele twijfel bestaan.

Tot juni 2010 was het uitgangspunt, dat de bevoorradingsroute voor het noordoostelijke deel van de Kwinkelier de ingang en de uitgang aan de Sperwerlaan heeft.

Via een lus zouden de grote vrachtauto's keren en terug gaan naar de Sperwerlaan.

Een logische keuze omdat de Sperwerlaan de rondweg resp. de hoofdverkeersader van het centrum van Bilthoven is, waarover al het vrachtverkeer moet worden afgewerkt.

Nadat jarenlang deze oplossing het uitgangspunt was en nog steeds het goede uitgangspunt moet zijn, heeft de Gemeente in juni van dit jaar plotseling, dus kort voor de concretisering van het Bestemmingsplan, haar zienswijze veranderd en gekozen voor een andere bevoorradingsroute.

Hierbij is de ingang op de Sperwerlaan en de uitgang op de Julianalaan. Vervolgens gaat de route dan verder langs de Julianaschool en de Koperwieklaan terug naar de hoofdverkeersader de Sperwerlaan.

Dit plan is totaal tegen de tijdgeest in.

Een tijd waarin wij werken aan duurzaamheid, meer groen en meer veiligheid gaan wij midden in het centrum van Bilthoven op de Julianalaan rijden met nog meer ronkende dieselmotoren van grote vrachtauto's.

Niet alleen de vrachtauto's die AH en de Aldi bevoorraden, maar ook de vrachtauto's die gebruik maken van het bevoorradingstraject tussen de achterzijde van de Julianalaan en de Kwinkelier.

Het kruispunt Julianalaan/Koperwieklaan wordt bovendien nog eens belast door het huidige en toekomstige bevoorradingsverkeer dat een groot deel van de Julianalaan en winkels verder in het centrum bevoorraadt.

Waarom wordt dan toch deze bevoorradingsroute in het bestemmingsplan opgenomen?

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken, dat hiervoor maar 1 reden is en dat is GELD.

Appartementen zijn nu eenmaal interessanter dan een bevoorradingslus. -/2

Een extra bijkomstigheid is, dat in een later stadium de Aldi in het verlengstuk van Albert Heyn is gekomen en de lus van het bevoorradingstraject niet toereikend was, om ook de Aldi te bevoorraden.

De oplossing voor deze problematiek is duidelijk:

Dan wordt het keerpunt van het bevoorradingstracé maar in de richting van de Aldi verlegd, waar volgens de tekeningen ruimte moet zijn voor of een lus of een in- uitsteektraject voor grote vrachtauto's tot 23 meter.

Met het aanleggen van een bevoorradingroute voor het noordoostelijke deel van de Kwinkelier, zoals deze nu gepland is, is het welzijn en de veiligheid van de burgers in gevaar.

Sterker nog: het is **onacceptabel**.

Onacceptabel voor:

- Het welzijn van de bewoners van de Julianalaan in het gebied tussen de Bernardlaan en de Koperwieklaan.
- De veiligheid van de kinderen van de Julianaschool
- De veiligheid van de ouders die de kinderen naar school brengen en ophalen.
- De veiligheid van de vele kinderen die vanuit Bosch en Duin/Den Dolder over de Julianalaan naar de scholen fietsen.
- De veiligheid van de vele kinderen die via dit traject naar de Sportaccommodaties fietsen.
- Het welzijn en de veiligheid van de vele bejaarden die in dit gebied in grote getalen aanwezig zijn.

**De bewonersvereniging Julianalaan doet een klemmend beroep op de Raadscommissie de nieuwe bevoorradingroute af te wijzen.**

Deze oproep wordt ondersteund door Hart voor Bilthoven, de Julianaschool en de Vereniging van eigenaren van de Kruisbekflat, die aan de Sperwerlaan ligt. Immers, hoe dan ook, de vrachtauto's komen toch weer terug op de Sperwerlaan.

**Met het wel realiseren van de voorgestelde bevoorradingroute nemen de betrokken partijen een grote verantwoordelijkheid op zich.**

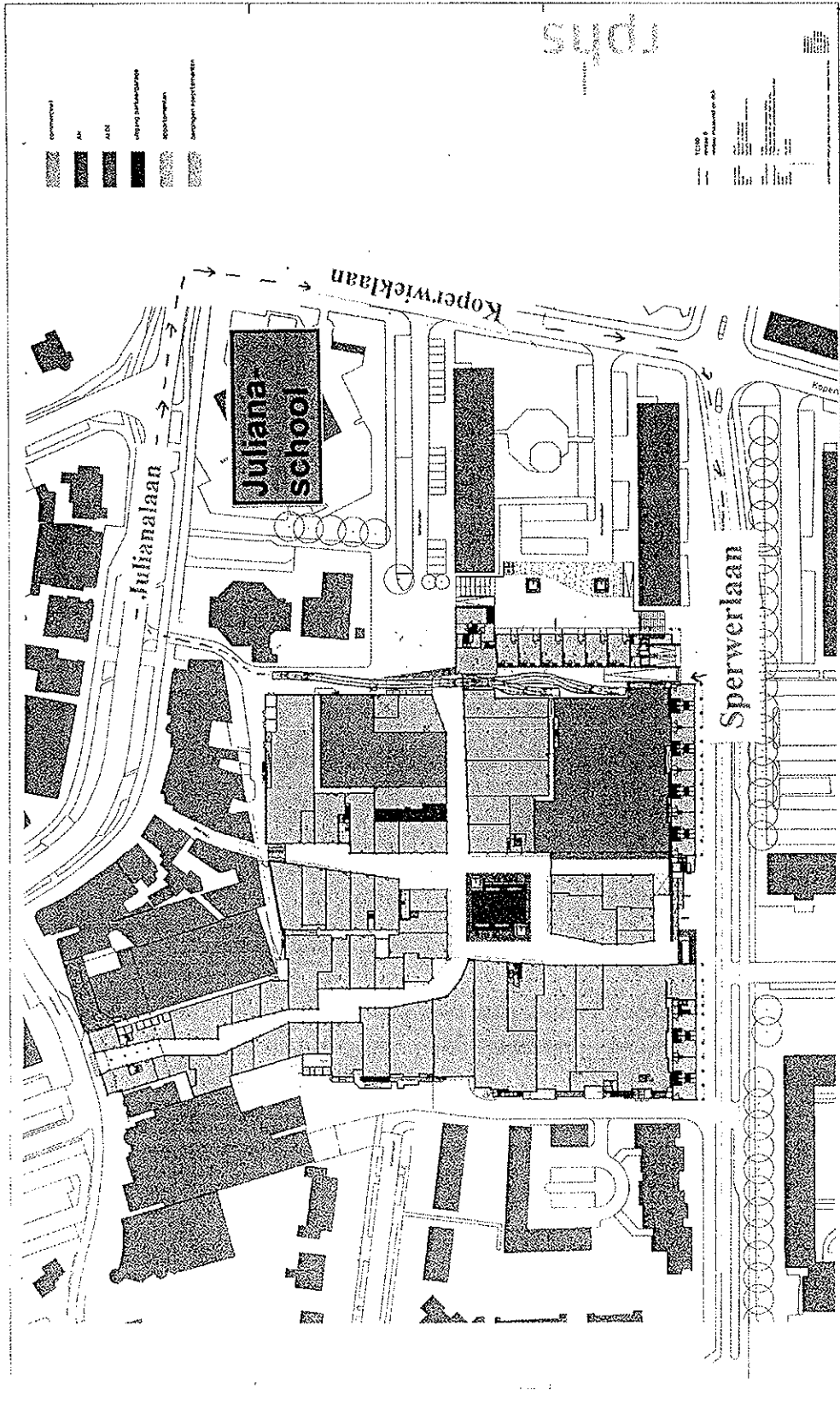
Geld mag niet belangrijker zijn, dan het welzijn en de veiligheid van de inwoners.

Deze nieuwe bevoorradingroute mag er gewoon niet komen.

De enige goede beslissing is:

**Op de Sperwerlaan erin en op de Sperwerlaan eruit!**

woensdag 30 juni 2010  
Gemeentehuis presentatie



De nieuwbouw van de Kwinkelier is door het architectenbureau getekend op een verouderde kadastrale tekening.

# Tap



Uitvaartzorg  
Bilthoven

Gemeente De Bilt  
Leden van de raadscommissie  
Openbare Ruimte  
Soestdijkseweg-Zuid 173  
3721 AB BILTHOVEN

Bilthoven, 14 oktober 2010

Betreft: ontsluiting terrein Tap Uitvaartzorg, Soestdijkseweg-Zuid 265 in relatie tot de spoorweg-ondertunneling Soestdijkseweg.

Geachte commissieleden,

Al meer dan 85 jaar is Tap Uitvaartzorg gevestigd in Bilthoven en al meer dan 50 jaar zijn wij gevestigd aan de Soestdijkseweg-Zuid 265. Ons perceel heeft een uitgang aan de Spoorlaan. Om het verkeer op de Soestdijkseweg zo weinig mogelijk te hinderen, hanteren wij in goed overleg met de gemeente op ons terrein al jaren de regel dat verkeer voor Tap via de Soestdijkseweg aankomt en via de Spoorlaan weer teruggaat naar de Soestdijkseweg. Het vertrekkende verkeer voegt dan in via de kruising Spoorlaan / Soestdijkseweg. Deze manier van doen bestaat al vele jaren. Wij hebben ook onze parkeerplaatsen zodanig vorm gegeven dat bezoekers altijd via de Spoorlaan het terrein weer (moeten) verlaten.

Als onderneming in onze gemeente juichen wij de komst van een spoorwegtunnel van harte toe. Vanzelfsprekend hebben wij de ontwikkelingen daaromtrent gevolgd.

Tot zeer onlangs hebben wij altijd begrepen dat de verkeerscirculatie zoals wij die hanteren zou blijven bestaan. Via de Soestdijkseweg naar Tap en via de Spoorlaan, in de vorm van een ventweg, weer terug naar de Soestdijkseweg. In de plannen die er voor de wijk Vogelzang zijn gemaakt hebben wij altijd bevestiging gezien van het idee dat de bezoekers van Tap via de Spoorlaan weer zouden teruggaan naar de Soestdijkseweg. Illustratief daarbij is dat volgens eerder verschenen tekeningen de Spoorlaan voorbij de uitrit van Tap geblokkeerd wordt door middel van paaltjes. Vanaf onze uitrit kan je dan maar 1 kant op: rechtsaf naar de Soestdijkseweg!

Op 24 augustus jl. is aan ons door medewerkers van de afdeling Beleid & Strategie een nieuwe detailtekening van het gebied rond onze uitrit gepresenteerd. Wij zijn daar erg van geschrokken omdat plotseling bleek dat ons uitgaande verkeer **UITSLUITEND** via de wijk Vogelzang weg zou kunnen.

adres: Soestdijkseweg-Zuid 265  
3721 AE Bilthoven  
telefoon: (030) 228 37 41  
fax: (030) 228 31 03  
e-mail: info@tap-uitvaart.nl  
website: www.tap-uitvaart.nl  
KvK: 30056812  
Rabobank: 3083.53.951



Erkend lid van de V.O.U. - Ook voor D&C Uitvaartverzekeringen

Sindsdien zijn wij in overleg met de afdeling Beleid & Strategie om te bezien of onze wens voor ontsluiting naar de Soestdijkseweg te realiseren is.

Ondanks de reeds getoonde inspanningen van de afdeling en alle waardering voor de wijze waarop wij te woord worden gestaan vind ik het toch belangrijk u te informeren over deze ontwikkeling.

Zoals gezegd zijn wij al meer dan 50 jaar op de huidige locatie gevestigd. Wij worden direct in onze belangen geschaad als plotseling een goede ontsluiting van ons terrein weggenomen wordt.

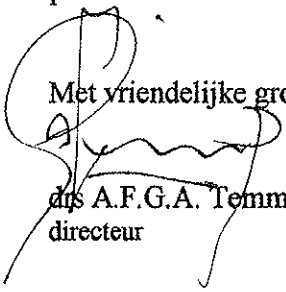
Voor onze klanten, inwoners van deze gemeente, is het hinderlijk en tijdrovend om via de Soestdijkseweg bij ons aan te komen en via een grote omweg door de wijk Vogelzang weer terug geleid te worden naar de Soestdijkseweg. Ook voor de bewoners van de wijk is dit zeer onprettig. Een eerder toegezegde afsluiting wordt nu omgedraaid in een specifieke verkeerstroom.

Naast het belang van onze klanten en bezoekers hebben wij ook een eigen belang. Dan denk ik met name aan het vertrek van stoeten vanaf ons rouwcentrum.

Als plaatselijke uitvaartondernemer maken wij veelvuldig gebruik van kerken in Bilthoven-Noord, komen wij regelmatig op het parochiekerkhof aan de Gregoriuslaan en komen wij nog regelmatig op Begraafplaats- en Crematorium Den en Rust aan de Frans Halslaan. Deze bestemmingen zijn tijdens uitvaarten het eenvoudigst te bereiken via de Soestdijkseweg. In het voorliggende plan moeten wij echter eerst door de wijk rijden om vervolgens terug te keren via de Leijenseweg of door te rijden via de Leijen. Deze routes verlopen slingerend en confronteren ons met verkeersdrempels en wegversmallingen. Normaliter zoeken wij juist zo snel mogelijk de hoofdwegen op. Beide routes kosten veel extra tijd hetgeen voor de betrokken families, en daarmee voor onze dienstverlening, niet wenselijk is. Ook zie ik een groot risico van opstoppingen in de versmalde straten van de wijk in relatie tot onze grote rouwauto's en verlengde volgauto's. Wat doen we met tegemoetkomend verkeer, foutparkeerders, ladend of lossend vrachtverkeer of een vuilniswagen? Bedenkt u dat wij in stoetverband onmogelijk achteruit kunnen rijden!

Graag vraag ik uw aandacht voor het bovenstaande en uw steun aan onze onderneming en afdeling Beleid & Strategie bij het vinden van een passende oplossing voor de ontstane problematiek.

Met vriendelijke groeten,



djs A.F.G.A. Temming  
directeur

Goedenavond mevrouw de voorzitter, overige commissieleden en geïnteresseerden.

Graag wil ik mij eerst voorstellen: mijn naam is Henk Luyten. Ik wil u uitnodigen mee te gaan naar mijn huis. Voor vanavond in gedachten natuurlijk, maar ik nodig u ook van harte uit om binnenkort persoonlijk eens te komen kijken. Waarom? Dat zal ik u uitleggen.

Ik woon in dat mooie huis met die grote tuin op de hoek van de Jan Steenlaan met de Soestdijksweg Noord. Mijn tuin is door een tuinarchitect ingericht met veel bomen en struiken en behoud van de oorspronkelijke begroeiing, waardoor ik daar mijn eigen droomplek heb.

De gemeente heeft een mooi plan gemaakt om o.a. het stationgebied te herinrichten. Helaas pakt dit plan voor mij persoonlijk erg slecht uit. In de nieuwe situatie zal het verkeer van de Soestdijkseweg Noord via de hoek van mijn tuin naar de Jan Steenlaan draaien en recht tegenover mijn erker en inrit oversteken richting de spoorbaan. Dit is de zo genoemde bypass. Voor mijn inrit is dan geen plaats meer. Dit betekent o.a. volgens de gemeente dat mijn inrit verplaatst moet worden naar de Soestdijkseweg Noord. Maar dat kan helemaal niet. De inrit aan de Soestdijkseweg Noord zorgt er namelijk voor dat ik en mijn visite dwars door de tuin moeten lopen om de voordeur te kunnen bereiken. Mijn garage is dan onbereikbaar. Daar zal een nieuwe voor gebouwd moeten worden in mijn tuin op de plek waar nu veel oude bomen staan. Om de bocht naar de bypass te realiseren is ook nog een gedeelte van mijn tuin nodig. U begrijpt het denk ik al: mijn mooie tuin is dan weg.

Een inrit aan de Soestdijkseweg Noord is ook niet mogelijk, omdat deze kort voor de verkeerslichten komt te liggen. Bij het in- en uitrijden van mijn perceel ontstaan dan levensgevaarlijke onoverzichtelijke situaties voor alle verkeersdeelnemers. Volgens de rapporten van de gemeente komen er dagelijks 11.715 auto's, vrachtauto's etcetera langs. Als ik dit terugreken betekent dit, dat overdag elke 5 seconden een auto over de weg rijdt. Ik houd hiermee niet eens rekening met de spitstijden. Hoe kan ik in vredesnaam binnen 5 seconden met de auto insteken om bij mijn huis te komen? Of andersom: mijn inrit verlaten als ik achterwaarts de weg op moet draaien, binnen 5 seconden? Ook als die mooie monumentale bomen gekapt zouden worden blijft dit een levensgevaarlijke en onmogelijke situatie in het verlengde van een onoverzichtelijke bocht.

Een ander punt is de lichthinder die ik zal krijgen. Volgens de gemeente is dit niet in een bestemmingsplan op te lossen?! Maar als ik terugreken dat 20 % van het verkeer 's avonds gebruik maakt van de weg, betekent dit dat er elke 12 seconden een auto met zijn lichten in mijn erker en slaapkamer schijnt! Als er 's nachts 10 % van het verkeer rijdt, betekent dit dat er elke minuut meer dan één auto rechtstreeks met zijn lampen in mijn slaapkamer schijnt! De gemeente wil, wanneer het problemen oplevert, eventueel in de toekomst naar oplossingen zoeken schrijft ze. Wat heb ik daaraan over tien jaar?

En dan het lawaai van het verkeer. Ze geven aan dat de weg als een 30 km/h weg uitgevoerd wordt, en daarom niet hoeft te worden voldaan aan de officiële geluidswaarden. Maar hiermee denkt de gemeente een gat in de wet te kunnen gebruiken. De 30 km/h wegen zijn bedoeld voor de woonerven waar de kinderen zo op straat kunnen spelen. Dan is er natuurlijk geen geluidsoverlast en hoeft het niet gemeten te worden. Maar hier praten we over een grote doorgaande weg, een hoofdontsluitingsader! Natuurlijk praten wij dan wel van geluidsoverlast, omdat juist dit punt het drukste plekje wordt van de hele bypass, met de stoplichten, alle fietsers die voor mijn deur moeten oversteken, de bushalte, de taxistandplaats en de 11.715 auto's per dag.

Omdat mijn perceel door de plannen van de gemeente niet meer op een logische wijze te bereiken is en in een veel nadeliger omgeving komt te liggen zal het waardeloos worden en in de toekomst ook nog onverkoopbaar. Op mijn leeftijd heb ik er veel moeite mee dat ik dit nog moet meemaken, maar ook dat de gemeente niet naar mij luistert.

In alle officiële stukken wordt gezegd, dat er regelmatig overleg met mij geweest is. Overleg is er nooit geweest. Er was een aantal gesprekken, waarin vooral de boodschap was: "wij als gemeente weten het ook nog niet, maar er gaat wel veel gebeuren rondom uw huis". En nog steeds weet ik niet precies wat. Zo is nog altijd niet bekend hoeveel de gemeente van mijn tuin nodig heeft en hoe de situatie rond de ontsluiting van mijn perceel wordt. Ik krijg geen duidelijkheid, maar de gemeente dendert gewoon door.

U begrijpt, dat voor mij de enige oplossing is hiertegen in te gaan tot aan de hoogste rechter. Het plan is voor het dorp erg mooi, maar het pakt mij alles af!

De heer H.P. Luyten  
Jan Steenlaan 2  
3723 BV Bilthoven

Bilthoven, 14 oktober 2010

Aan: Gemeenteraad van De Bilt / Commissie Ruimte en Beheer

Van: Ondernemersvereniging Hessenweg-Looydijk e.o, Winkeliersvereniging Het Oude Dorp, WV de Planetenbaan, Middenstandsvereniging Maartensdijk, PLUS Bilthoven BV, Ondernemersvereniging Het Kleine Dorp

Referentie : Vaststelling bestemmingsplan

Datum : 14 oktober 2010

Geachte aanwezigen,

Ik richt mij tot u namens

- Ondernemersvereniging Hessenweg-Looydijk e.o
- Winkeliersvereniging Het Oude Dorp
- WV de Planetenbaan
- Middenstandsvereniging Maartensdijk
- PLUS Bilthoven BV
- Ondernemersvereniging Het Kleine Dorp

### Inleiding

Wij ondersteunen van harte de renovatie van de Kwinkelier, de realisatie van woningen en de revitalisering van Bilthoven Centrum.

Voor zowel de zelfstandige ondernemers in het centrum als voor de bevolking is het een goede zaak dat er nu eindelijk iets gebeurt.

Wij maken echter bezwaar tegen de voorgenomen uitbreiding van De Kwinkelier met 6000 m<sup>2</sup>; deze uitbreiding haalt het draagvlak van onze winkels en winkelgebieden onderuit. Deze enorme uitbreiding is ook niet nodig voor een goed economisch functioneren van Bilthoven Centrum.

### Landelijke ontwikkelingen in Retail

De afgelopen 25 jaar is het WVO in Nederland verdubbeld tot 27.2 mln. m<sup>2</sup> in 2009. Deze groei nadert zijn eind.

De komende 5 jaar neemt de vraag naar WVO af met 7 tot 9%. Dit is het gevolg van wijzigend consumentengedrag en de enorme opmars van internetverkoop.

Bron: Winkelmarkt Special 2009 Jones Lang Lasalle

Linksom of rechtsom, deze ontwikkeling gaat tot leegstand leiden in heel Nederland.

Dit gegeven is bekend bij projectontwikkelaars en onderzoeksbureau's, echter in DPO's wordt er nog niet over gesproken.

Een vergelijking met de markt voor kantoorruimte ligt voor de hand, ook in die sector is jarenlang aanbodgestuurd gewerkt en maar raak gebouwd; het resultaat; 7 miljoen m<sup>2</sup> kantoorruimte staat leeg.

### Is die 6000m<sup>2</sup> wel echt nodig?

Daar zetten wij gezien enerzijds de landelijke ontwikkelingen en anderzijds de specifieke lokale situatie vraagtekens bij.

### Citaat uit de detailhandels nota:

*Bilthoven centrum heeft als probleem de matige uitstraling van De Kwinkelier en het achterstallig onderhoud van de openbare ruimte. Omzet wordt als te krap beoordeeld door de ondernemers. Winkeloppervlakte is groter dan landelijk gemiddeld. Omvang en branchering worden als goed beoordeeld door de ondernemers.*

*Ook staat op pagina 10 t/m 13 van het rapport te lezen dat de huidige omvang van het centrum gelijk is aan vergelijkbare centra in vergelijkbare gebieden. De gemiddelde winkelomvang in de Kwinkelier is nu al groter dan gemiddeld in vergelijkbare situaties.*

## deugdelijke distributie planologische onderbouwing ontbreekt in het bestemmingsplan.

Op pagina 26 van het bestemmingsplan wordt verwezen naar een ruimtelijke onderbouwing Winkelcentrum De Nieuwe Kwinkelier van RPHS architecten dd 5 april 2006.

Dit rapport is gemaakt voor het voeren van een artikel 19 WRO procedure en wordt nu overgenomen in het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan.

In dit rapport wordt op pagina 9 onder 3.2 verwezen naar het marktonderzoek van Omniplan d.d. 03-2005

In dit marktonderzoek van Omniplan uit 2005 is berekend dat er ruime is voor 4750 m2 BVO.

Deze metrage wijkt in belangrijke mate af van de huidige plannen van 6100m2 BVO. Verder wordt er in de ruimtelijke onderbouwing uit 2006 van RPHS verwezen naar de detailhandelsnota uit 1997. Het lijkt ons dat deze inmiddels achterhaald is.

Hoewel er in het bestemmingsplan niet over wordt gesproken baseert men zich inmiddels kennelijk op een recenter onderzoek; namelijk het rapport "Marktruimte voor het Centrumplan Bilthoven" (actualisatie DPO Bilthoven Centrum) van DHV.

### Onze reactie op het "Marktruimte voor het Centrumplan Bilthoven" (actualisatie DPO Bilthoven Centrum);

Pagina 13:

Op basis van de locatieanalyse, vraag-analyse en concurrentieanalyse is een draagvlakberekening gemaakt.

#### De conclusie van DHV luidt: De huidige markt in Bilthoven is in evenwicht

(In goed Hollands: er is geen substantiële ruimte in de markt voor extra meters.)

Het is overigens discutabel om de inwoners van Hollandse Rading en Westbroek mee te nemen in de draagvlakberekening gezien de geografische ligging zijn de inwoners gericht op Hilversum/Utrecht en in mindere mate op Maarssen. Westbroek zou je voor de helft mee kunnen nemen en Hollandsche Rading voor maximaal 25%

Pagina 14:

Vervolgens wordt via een benchmarkmodel "aangetoond" dat er wel distributieve ruimte is en wel 6100m2 in het jaar 2015. deze vergelijking is zoiets als het vergelijk tussen een vrachtauto met 400 pk en een sportwagen met 400PK en jezelf afvragen waarom die vrachtauto de 250 km /u niet haalt.

In dit benchmark-model wordt de vergelijking gezocht met andere plaatsen met een vergelijkbaar inwoneraantal.

Dit is absoluut geen basis voor een draagvlakberekening. Er wordt immers geen enkele rekening gehouden met omgevingsfactoren.

Een provincie stadje met 40.000 inwoners heeft bijvoorbeeld al snel een geheel andere distributieve functie. Zo'n plaats vervult een regiofunctie voor kleine kernen in de omgeving, dus een grote mate van toevloeiing en heeft diensgevolge meer winkeloppervlakte. De gemeente De Bilt beslaat geografisch een groot oppervlak en telt ook kernen als Westbroek en Hollandsche Rading die op een relatief grote afstand liggen van onze winkelconcentraties.

(Je zou zelfs moeten overwegen om gezien hun ligging deze beide kernen niet mee te rekenen bij de draagvlaksom, deze beide kernen zijn op Hilversum, respectievelijk Utrecht/Maarsse'n gericht. )

#### Pagina 16

Op basis van de het benchmark model wordt op pagina 16 dus geconstateerd dat er 6.100m<sup>2</sup> BVO ruimte is tot 2015

In deze berekening wordt uitgegaan van gelijkblijvende bestedingen en gelijkblijvende vloerproductiviteitsnormen.

Op zich is het benchmarkmodel al een onbetrouwbare rekensystematiek, daarnaast wordt volledig voorbijgegaan aan actuele ontwikkelingen in de Retail.

#### Pagina 17:

De tabel op pagina 17 geeft de ruimte aan die er is op basis van de koopkrachtbinding. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken.

De conclusie zou moeten luiden:

Gezien het feit dat de markt in evenwicht is en gezien het feit dat de binding te laag is concluderen wij dat de omzet per m<sup>2</sup> te laag is. Dat wijst op een kwalitatief probleem. Nu probeert men voor de omzet die nu 'weglekt' nieuwe distributieve ruimte te benoemen.

De meters staan er echter al. De omzet niet.

#### Pagina 17;

2<sup>o</sup> alinea, hier wordt ingegaan op actuele ontwikkelingen in de retail, een aantal zeer belangrijke ontwikkelingen worden echter niet genoemd.

De komende 5 jaar neemt de vraag naar WVO af met 7 tot 9%. Dit is het gevolg van wijzigend consumentengedrag en de enorme opmars van internetverkoop.

Bron: Winkelmarkt Special 2009 Jones Lang Lasalle

#### Pagina 18:

5.4 Hier wordt verwezen naar een koopstromenonderzoek uit 2004. Dit lijkt ons achterhaalde informatie.

#### Pagina 21:

Hier wordt geadviseerd om een nieuw koopstromenonderzoek te houden. Voor zover wij weten is dit niet uitgevoerd.

#### Pagina 20:

**De exacte mogelijkheden van Bilthoven Centrum zijn sterk afhankelijk van de uiteindelijke kwalitatieve invulling .**

#### Conclusie:

Concreet onderbouwend onderzoek naar de effecten van de vergroting van het project De Kwinkelier ontbreekt.

#### De omgeving

De omvang van de concurrentie in de omgeving is groot en groeiend. Een regionale functie van de detailhandel in De Bilt en Bilthoven valt daarom niet te verwachten. Dat betekent dat de benodigde meeromzet voor de nieuwe meters in De Kwinkelier voor een belangrijk deel bij onze eigen winkelcentra vandaan zal moeten komen.

Centrum Utrecht	136.000 m <sup>2</sup>
Centrum Hilversum	86.000 m <sup>2</sup>
Amersfoort	66.500 m <sup>2</sup>
Zeist	54.000 m <sup>2</sup>
Overvecht	24.000 m <sup>2</sup>

## De gevolgen voor de huidige winkelstructuur

Onze gemeente heeft 2 hoofd winkelcentra: Bilthoven Centrum /Kwinkelier en de Hessenweg-Looydijk. Daarnaast zijn er buurt- of dorpsverzorgende centra en enkele solitaire buurtverzorgende winkels.

Door de goede geografische spreiding van de winkelgebieden over de gemeente is er sprake van een fijnmazige winkelstructuur. Dit is een goede waarborg voor een lokaal karakter en een binding van de consumentenbestedingen.

Met de geplande uitbreiding van De Kwinkelier wordt het totaal WVO in Bilthoven/de Bilt uitgebreid met ongeveer 12 %.

In combinatie met de te verwachten vraagafname van zo'n 8% leidt dit onherroepelijk tot leegstand. De vraag is echter waar deze leegstand zal ontstaan.

Hoge huren zullen lokale ondernemers afschrikken en het grootwinkel bedrijf krijgt ruimtebaan.

De projectontwikkelaar zal er alles aan doen om de nieuwe meters (eventueel met 1 of 2 jaar huurkorting) ingevuld te krijgen. Als dit lukt, zal de leegstandsrekening waarschijnlijk elders in de gemeente gepresenteerd worden.

## Het resultaat:

De projectontwikkelaar gaat er met de winst vandoor en de lokale ondernemers en de burgers zitten met de gebakken peren.

## NB Conclusie

Om de uitbreiding van de Kwinkelier met 6000 m<sup>2</sup> rond te rekenen wordt Bilthoven centrum benoemd als hoofd-winkelcentrum van de gemeente.

Zoals eerder gezegd word hiermede het draagvlak voor de rest van de winkelgebieden deels onderuit gehaald. Dit is in strijd met de gemeentelijke ambitie tot behoud en versterking van het plaatselijke voorzieningen niveau.

De gevolgen van dit beleid voor de andere winkelgebieden kunnen dus niet uitblijven.

## Onze aanbeveling:

De kans zit hem in het ontwikkelen van winkelgebieden waar consumenten zich thuis voelen.

Dit is het geval bij historisch gegroeide winkelconcentraties met een lokaal karakter en bij winkels waar de consument zelf om vraagt.

In plaats van een aanbod gestuurde aanpak pleiten wij voor een vraaggestuurde aanpak; Dus niet: 6.000m<sup>2</sup> neerzetten en maar zien hoe de markt dit verwerkt, maar aan de consument vragen welke behoeften er zijn. En lokale ondernemers vragen welke kansen zij zien. Alleen zo kunnen we realiseren waar de markt behoefte aan heeft.

Bij een verantwoord en evenwichtig detailhandelsbeleid hoort een breed, fijnmazig en kwalitatief winkelaanbod waarbij we oog hebben voor randvoorwaarden als bereikbaarheid en parkeergelegenheid.

Ook moet het ondernemersklimaat zelfstandige ondernemers in staat stellen zich te kunnen onderscheiden van grootwinkelbedrijven. Want niemand zit te wachten op een vergaande filialisering en het bijbehorende eenvormig winkelaanbod. Het ontwikkelen van onderscheidende klasse-winkels en horeca zoals bijvoorbeeld op de Julianalaan het geval is, zou ook op de Kwinkelier wenselijk zijn. Dit zou uitstekend passen bij zowel het kwalitatieve karakter van Bilthoven als het verwachtingspatroon van buitengemeentelijk publiek.

Máár, wanneer we kiezen voor een winkelgebied met teveel meters die uiteindelijk tot leegstand leiden heeft dit op de lange termijn negatief effect. Dit moeten wij voorkomen!

Laten we kiezen voor KWALITEIT in plaats van kwantiteit. Dus laten we zelfstandige ondernemers in de hele gemeente de ruimte geven die zij nodig hebben. In onze visie hoort bij de kwalitatieve optie op dit moment: **Bilthoven Centrum aanpakken en De Kwinkelier renoveren.**

Dank u voor uw aandacht! Zijn er vragen?

Gert Smit 06-21282127  
gsmit@plussupermarkt.nl

<http://nieuws.nvm.nl/actual/mei/'grote%20leegstand%20kantoorruimte%20onacceptabel'.aspx>  
[http://www.vastgoedwereld.nl/leegstand\\_winkels\\_2009.html](http://www.vastgoedwereld.nl/leegstand_winkels_2009.html)  
[http://www.twinklemagazine.nl/nieuws/2010/06/online-neemt-steeds-grotere-hap-uit-retailomzet/index.xml?utm\\_source=nieuwsbrief&utm\\_medium=nieuwsbrief](http://www.twinklemagazine.nl/nieuws/2010/06/online-neemt-steeds-grotere-hap-uit-retailomzet/index.xml?utm_source=nieuwsbrief&utm_medium=nieuwsbrief)  
<http://www.slotstadnieuws.nl/?p=2749>  
[http://www.trouw.nl/nieuws/economie/article2049448.ece/Sanering\\_op\\_handen\\_voor\\_winkelstraat.html](http://www.trouw.nl/nieuws/economie/article2049448.ece/Sanering_op_handen_voor_winkelstraat.html)

Bijgaand pagina 26 uit het bestemmingsplan:

26

### **Stedenbouwkundig plan De Kwinkelier Bilthoven**

Door RPHS architecten is voor winkelcentrum De Kwinkelier een **Ruimtelijke Onderbouwing 'Winkelcentrum De Nieuwe De Kwinkelier' (5 april 2006)** opgesteld.

In de onderbouwing wordt samengevat het volgende over De Kwinkelier gesteld: 'Het huidige winkelaanbod in het centrum is zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin, te beperkt voor de huidige schaal van Bilthoven. De huidige Kwinkelier is sterk gedateerd en de staat van onderhoud is slecht. Dit alles levert niet die uitnodigende sfeer op die een winkelcentrum dient te hebben.

Hierdoor gaan veel inwoners naar andere centrumlocaties om met name de niet-dagelijkse boodschappen te plegen. Een eigentijds, levendig centrumgebied vraagt om een combinatie van functies. Het plan voor De Kwinkelier speelt hierop in door de integratie van winkels, horeca, kantoren, culturele functies en woningen. Op basis van de visie op het centrumgebied is ondersteund door het Distributie Planologisch Onderzoek, een stedenbouwkundig plan ontwikkeld welke is getoetst aan het gemeentelijke en regionale beleid.

Geconcludeerd kan worden dat het op basis van planologische en stedenbouwkundige argumenten wenselijk is dat de voorgestelde ontwikkeling tot stand wordt gebracht

## 5 6.700 M<sup>2</sup> BVO UITBREIDINGSRUIMTE BILTHOVEN CENTRUM TOT 2015

In dit hoofdstuk voeren we een draagvlakmeting uit voor het centrum van Bilthoven voor de huidige en toekomstige situatie. Vervolgens maken we een benchmark voor detailhandel en horeca en tot slot gaan we in op de mogelijke effecten van een vernieuwd Bilthoven Centrum op omliggende winkelgebieden.

### 5.1 De huidige markt in Bilthoven is in evenwicht

In de voorgaande hoofdstukken hebben we de locatieanalyse, vraaganalyse en concurrentieanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan wordt een draagvlakberekening gemaakt. In bijlage 2 is kort de input voor de draagvlakberekening voor de huidige situatie weergegeven.

In de berekening wordt ervan uitgegaan dat Bilthoven Centrum een functie vervult voor de gehele gemeente De Bilt. Voor zo een actueel mogelijk beeld van de koopstromen in de gemeente De Bilt en de concurrentiepositie van Bilthoven Centrum, adviseren we een koopstromenonderzoek (telefonische enquête) te laten uitvoeren. Om daarnaast nog de herkomst en tevredenheid van de bezoekers aan Bilthoven Centrum te kunnen vaststellen, is het mogelijk periodiek een passantenenquête (monitor) uit te laten voeren. De uitbreiding van Bilthoven Centrum heeft zowel betrekking op detailhandel als overige functies, zoals horeca en dienstverlening. Ook hiervan maken we, later in dit hoofdstuk, een inschatting.

Op basis van het huidige aanbod in de detailhandel, de koopkrachtbinding, de bevolkingsomvang en de verwachte detailhandelsbestedingen is voor de huidige situatie een draagvlakmeting opgesteld. De resultaten hiervan staan in tabel 7.

Tabel 7 Draagvlakmeting Bilthoven Centrum 2009

	Dagelijks	Niet-dagelijks
Inwoneraantal	42.052	42.052
Bestedingen per persoon landelijk	€ 2.390,-	€ 2.630,-
Bestedingen per persoon in De Bilt	€ 2.545,-	€ 2.972,-
Koopkrachtbinding	28%	26%
Koopkrachttoevoeiing	3%	8%
Normatieve vloerproductiviteit	€ 6.500,-	€ 2.350,-
Marktruimte in m <sup>2</sup> wvo	4.755	15.030
Huidig winkelaanbod in m <sup>2</sup> wvo	4.235	14.790
<b>Uitbreidingsruimte in m<sup>2</sup> wvo</b>	<b>520</b>	<b>240</b>
<b>Uitbreidingsruimte in m<sup>2</sup> bvo</b>	<b>650</b>	<b>300</b>

Bron: CBS, Statline, Locatus, HBD

In de huidige situatie is er in Bilthoven Centrum een theoretische marktruimte van 500 m<sup>2</sup> wvo (650 m<sup>2</sup> bvo) in de dagelijkse sector en 200 m<sup>2</sup> wvo (300 m<sup>2</sup> bvo) in de niet-dagelijkse sector. Dat is dus exclusief het aanbod in de horeca en de dienstverlening. In de huidige situatie is het aanbod in Bilthoven Centrum dus iets kleiner dan op basis van de koopkrachtbinding en de -toevoeiing te verwachten valt.

Er is in de huidige situatie een leegstand gemeten van ongeveer 700 m<sup>2</sup> wvo in het centrum van Bilthoven. Dit is frictie leegstand die naar verwachting op korte termijn weer wordt ingevuld. Wanneer de leegstand volledig ingevuld wordt met detailhandel, en er verder geen veranderingen optreden, is de markt in de huidige situatie in evenwicht.

BEHEER



VASTGOEDBEHEER BEHEER | home | rss |

donderdag 14 oktober 2010

Het Nieuwsportal voor de Bouw &amp; Vastgoed branche

vastgoed | bouw

Algemeen  
voorpagina  
zoeken in  
nieuws  
bouwwakdata  
faq

nieuwsbrief  
nieuws  
plaatsen

## Leegstand winkels in middelgrote steden en aanloopstraten in 2009

Jones Lang LaSalle, international vastgoedadviseur in commercieel vastgoed en specialist in winkelvastgoed, heeft vandaag haar Winkelmartspecial 2009 gepresenteerd. Dit rapport geeft de belangrijkste winkeltrends en – ontwikkelingen aan en de gevolgen hiervan voor het Nederlandse winkellandschap.

### Woning Verhuren 3 stappen

1) Meld je online aan 2) Geef uw huis + huurprijs op 3) Vind huurder

### Vastgoedcommunicatie

Voorliefde voor het vak, vastgoed in brede zin en retailcommunicatie

Ads door Google

De belangrijkste conclusies in de Winkelmartspecial 2009 zijn:

- Forse daling in vraag naar winkelruimte
- Politiek kiest met winkelopeningstijden andere richting dan consument
- Warenhuizen niet langer de trekpleister van een winkelgebied
- Eigenaren en ontwikkelaars laten bepaalde consumentengroepen links liggen door het ontbreken van branding' van het winkelgebied

### Internetaankopen verdringen vraag naar winkelruimte

De vraag naar fysieke winkelruimte in Nederland gaat de komende vijf jaar met maar liefst 7% tot 9% afnemen (ca 2 miljoen m<sup>2</sup>) als gevolg van de koppositie van Nederland op het gebied van Internetaankopen. Met name producten zoals boeken, muziek en elektronica verdringen retailers uit de winkelstraten. De vrijheid om te kopen wanneer men wil en het toenemende vertrouwen van consumenten in internetaankopen zijn drijvende krachten achter deze ontwikkeling. Richard Dallinga, directeur Retail bij Jones Lang LaSalle zegt hierover: "De komende jaren zullen we vooral leegstand gaan zien in de aanloopstraten van winkelcentra en in winkelgebieden in kleine- en middelgrote steden. Er ontstaat in deze gebieden ook wel vraag naar winkelruimte maar dit gaat dan om grote units voor specialistisch aanbod, denk hierbij bijvoorbeeld aan hoogwaardige woninginrichters. En dat zijn niet de ruimten die de komende jaren leegkomen in de hoek van muziek, boeken en elektronicawinkels door de toename in internetaankopen".

### Ruimere openingstijden geen verschuiving van omzet

Waar de consument vraagt om verdere verruiming van de winkelopeningstijden kiest de Nederlandse politiek voor verdere inperking. De enorme toename in internetaankopen is een van de indicatoren die wijzen op de wensen en behoeften van consumenten om te winkelen wanneer dit hen uitkomt. Retailers kunnen door de mogelijke inperking van winkelopeningstijden niet het optimale uit de markt halen. Dit heeft directe gevolgen voor de omzet in de winkels en daarmee op het voortbestaan van retailers. Richard Dallinga, directeur Retail van Jones Lang LaSalle zegt hierover: "Wij zijn van mening dat er gekeken moet worden naar waar en wanneer klanten willen winkelen. Voor supermarkten betekent dat vaak een behoefte om eerder op de dag en/of later op de avond open te zijn. Voor andere winkels gaat dit vaak om de zondagopenstelling. De consument van vandaag maakt een keuze in wat hij met zijn vrije tijd gaat doen. Winkelen is er een van. Een consument gaat zijn geld dus ofwel uitgeven in winkels of een dagje naar een dierentuin of naar de bioscoop. En als hij in een winkelcentrum niet terecht kan besteed hij zijn geld dus ergens anders. In tegenstelling tot wat de politiek aanvoert is het dus geen kwestie van verschuiving van omzet, zeker niet voor de winkelgebieden in de grote steden. Een belangrijk deel van de omzet wordt gegenereerd uit impuls aankopen."

### Warenhuizen als trekpleister is verleden tijd

Warenhuizen als vertrouwde trekpleisters voor winkelgebieden behoren grotendeels tot het verleden. De trekkracht van warenhuizen is de afgelopen jaren grotendeels overgenomen door grote specifieke ketens als H&M, MediaMarkt, Zara, The Sting. De aantrekkingskracht van dit soort formules is al zo sterk dat winkelgebieden er last van hebben als deze ontbreken in het winkelgebied. Warenhuizen als De Bijenkorf en HEMA zijn hierop – elk met een eigen unieke aanpak – de positieve uitzondering omdat zij zich voldoende weten te onderscheiden van andere retailconcepten. De vraag is of een warenhuisketen als

Ads door Google

### Huurwoningen vanaf € 300

Elke dag 100+ nieuwe woningen Geen wachtlijsten. Direct huren  
www.huurprofielen.nl

### Oog voor vastgoed, helder

Ontzorgen in renovatie, 1 aanspreekpunt, van A tot Z, flex.  
www.homeattent.nl

### Koophuizen Buitenveldert

Tussen Amstel en Amsterdamse Bos Fantastisch uitzicht! Witte Torens  
www.nieuwestartwonen.nl

### Huurwoning

Huuraanbod van héél NL onder 1 dak. Vind gegarandeerd een huurwoning!  
www.huisvoormij.nl/

### Kindercollectie Kleertjes

Alle kindermaten & bekende merken: Nu éxtra voordelig. Bestel snel!  
www.kleertjes.com

V&D met het 'shop-in-shop model' zich de komende jaren voldoende weet te onderscheiden van modeketens als H&M, Zara en The Sting.

#### **Branding van winkelgebieden een onontgonnen terrein in Nederland**

In Nederland wordt er nog nauwelijks aan 'branding' van specifieke winkelcentra gedaan waardoor winkelgebieden bepaalde consumentengroepen missen. Voor het optimaal functioneren van winkelgebieden is branding niet langer een luxe maar een voorwaarde. Op enkele goede voorbeelden na (o.a. Amstelveen en Almere) wordt deze trend - die in het buitenland serieus en professioneel is opgepakt - in Nederland nog vaak onbenut gelaten. Eigenaren, projectontwikkelaars, gemeenten en retailers zouden van meet af aan met elkaar het gesprek moeten aangaan over branding en met elkaar samenwerken op dit gebied om zo een optimaal resultaat uit het winkelgebied of winkelcentrum te halen. Parijs, maar zeker ook grote steden in de Verenigde Staten, hebben het succes van branding bewezen.

Dallinga: "Onze winkelmarktspecial laat zien dat er veel aan de hand is en veel moet gebeuren in het Nederlandse winkellandschap. Dat is niet altijd makkelijk omdat er veel partijen een rol spelen die van elkaar afhankelijk zijn zoals gemeenten, politiek, projectontwikkelaars en beleggers tot retailers. In mijn ogen moeten we een aantal zaken in retailland over een ander boeg gaan spelen. Een voorbeeld hiervan is de overgang naar omzethuur. Dit is het bepalen van een huurprijs op omzet. Op dit punt houden beleggers en retailers elkaar in een wurggreep. In goede tijden willen de retailers geen omzethuur betalen en in slechte tijden willen de beleggers niet werken met omzethuren. Toch zullen dergelijke veranderingen nodig zijn om het hoofd te bieden aan de effecten van nieuwe trends in het Nederlandse retaillandschap."

#### **Luchtfoto**

Luchtfoto's vanuit iedere hoek en hoogte door onze nieuwste techniek.

#### **Henriet&Blom Vastgoed BV**

Onroerend Goed Te Koop Eigen Grond in Zwanenburg

Ads door Google

bron: JIL | Leegstand winkels in middelgrote steden en aanloopstraten in 2009

InterPage Media © 2004 - 2007 | adverteren | disclaimer | sitemap | vastgoed links | contact | bouw & vastgoed



Nieuws  
Actueel en thema's

Wonen  
Huizen

Business  
Vastgoed

Landelijk  
Bedrijf en woningen

Over NVM Pers Leden Contact

Zoek in deze website

Qu

Actueel  
Thema's

Opinie

Columns

Stuur door



Actueel

Nieuwsarchief

27 MEI 2010

## 'Grote leegstand kantoorruimte onacceptabel'

De Vereniging van Institutionele Beleggers in Vastgoed Nederland (IVBN) luidt de noodklok over de grote leegstand van kantoorruimte in ons land. De IVBN vindt de bestaande leegstand van 14 procent van de totale kantoorruimte 'maatschappelijk en bedrijfseconomisch' onacceptabel. De belangenorganisatie wil daarom, in samenwerking met andere instanties, binnen afzienbare tijd een plan van aanpak presenteren.

Door de economische crisis was 2009 een slecht jaar voor de Nederlandse vastgoedmarkt. Ook in 2010 wordt volgens de IVBN deze lijn doorgetrokken. Eind dit jaar zal in Nederland naar verwachting ongeveer 7 miljoen vierkante meter van de totale kantorenvoorraad leeg staan. Een substantieel deel van deze voorraad is onbruikbaar geworden en zal niet meer in gebruik worden genomen als kantoor. Sloop is dan nog de enige mogelijkheid.

Frank van Blokland, directeur van de IVBN, wijst erop dat met name de situatie na 2001 flink is verslechterd. "In 2001 bevonden we ons nog op een acceptabel niveau van leegstaande kantoorruimte. Daarna is de leegstand steeds verder opgelopen."



Volgens de IVBN is de afgelopen tien jaar de totale

kantorenvoorraad met 7 miljoen vierkante meter toegenomen. In dezelfde periode is de leegstand op de kantorenmarkt gegroeid met zo'n 6 miljoen vierkante meter. De effectieve vraag bedroeg in de afgelopen tien jaar dus slechts 1 miljoen vierkante meter. Bij ongewijzigd beleid zal de leegstand in 2020 zijn verdubbeld tot 14 miljoen vierkante meter.

"De IVBN gaat samen met de landelijke en provinciale overheden en gemeenten de leegstand van kantoren aanpakken", zegt Van Blokland. "We willen de komende maanden met minister Huijzinga en andere instanties een gezamenlijk beleid ontwikkelen, waarbij kantoorlocaties 'duurzaam' worden gemaakt, een andere bestemming krijgen of gesloopt worden." Eén van de aanbevelingen van de IVBN is om alleen nieuwe kantoren toe te voegen op toplocaties als er echte marktvraag voor is en leegstandeffectrapportages positief zijn. Daarnaast moet nieuwbouw gecombineerd worden met het uit de markt laten nemen van verouderde kantoren.

De IVBN telt 31 grote Nederlandse investeerders in vastgoed, met een gezamenlijke vastgoedportefeuille van ongeveer 60 miljard in Nederland en 150 miljard in het buitenland.

Eind april bleek al uit het jaarlijkse Kantorenmarktonderzoek van NVM Bedrijfs Onroerend Goed (BOG) dat in 2010 de kantorenmarkt naar verwachting nog geen duidelijk herstel zal tonen. Wel is er een lichte opleving waarneembaar in de vraag naar kleine kantoorruimten. De situatie op de Nederlandse kantorenmarkt is in 2009 verder verslechterd.

### Meer actualiteiten

- 14 oktober 2010  
Bouwend Nederland bepleit integrale aanpak kabinet
- 14 oktober 2010  
Huizenmarkt VS populair bij buitenlandse investeerders
- 14 oktober 2010  
'Meer stimulans nodig voor kopen huurwoning'
- 13 oktober 2010  
Recordvraag naar Britse huurwoningen
- 13 oktober 2010  
'Hogere hypotheek voor energiezuinige nieuwbouw'
- 13 oktober 2010  
Boetes voor leegstaande kantoorpanden Amsterdam
- 12 oktober 2010  
De Hypotheekshop blij met maatregel De Jager
- 12 oktober 2010  
Subsidieregeling rijksmonumenten eenvoudiger
- 12 oktober 2010  
De Jager wil verbod hypotheekprovisie
- 11 oktober 2010  
Chrystal Court wint Amsterdamse Nieuwbouwprijs
- 11 oktober 2010  
Vlaanderen lanceert ambitieus bouwprogramma
- 11 oktober 2010  
Vastgoedmarkt VS weer in de lift
- 09 oktober 2010  
Ruim 125.000 bezoekers op NVM Open Huizen Dag
- 08 oktober 2010  
'Ministerie VROM wordt gesplitst'
- 08 oktober 2010  
Geld beschikbaar voor bedrijventerreinen

Naar nieuwsarchief

Nederlandse Vereniging van Makelaars o g en vastgoeddeskundigen NVM

RSS Copyright Privacy Disclaimer

Geachte Commissie en wethouder

Ik wil graag namens wijkvereniging Vogelzang aandacht vragen voor de bebouwingmogelijkheden aan de Spoorlaan in het bestemmingsplan Stationsgebied.

Wijk Vogelzang is u niet onbekend. Het is de oudste wijk van Bilthoven en we hebben de laatste jaren uitstekend met de gemeente kunnen samenwerken rond de renovatie van de wijk en bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Bilthoven-Zuid. In beide gevallen heeft de raad unaniem het standpunt ingenomen dat deze wijk om zijn historische en groene karakter bescherming verdiend.

Ook wij zien de noodzaak van de bypass van de Soestdijkseweg onder het spoor. Dat daarbij bijzondere panden verloren gaan, zoals het huis Pasoemah, de voormalige melksalon De Bonte Koe, en het Wijn- en spijslokaal, is een helaas niet te vermijden aantasting van de sfeer van Bilthoven.

Het is echter toe te juichen dat in het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het wil aansluiten bij de maatvoering van de bestaande bebouwing. De bouwhoogte aan het Emmaplein is daarom bijgesteld tot maximaal 3 bouwlagen met kap, en er is zorg voor voldoende variatie in de gevelwand.

Er wordt echter in de Spoorlaan, waar de bypass onder het spoor doorgaat, toegestaan dat er hoger wordt gebouwd, namelijk 4 bouwlagen met kap. Met een maximale bouwhoogte van 18 meter.

Daar hebben wij grote bezwaren tegen, en ons voorstel is dan ook om in het hele plangebied dezelfde bouwmaten te hanteren, en geen uitzondering aan de Spoorlaan te maken.

Onze argumenten zijn:

- (1) De bestaande bebouwing ter plaatse zijn vrijstaande villa's en appartementenbouw van drie bouwlagen zonder kap met een bouwhoogte van circa 10 meter. De voorstelde bouwhoogte aan de andere zijde is met vier bouwlagen en een kap 18 meter, bijna twee maal zo hoog. Zelfs met drie bouwlagen en een kap is het nog 15 meter.
- (2) Ter plaatse wordt het woongenot al ernstig verminderd door de bypass, je kunt de bewoners niet nog eens extra belasten met een bijna *dubbelhoog* gebouw aan de overzijde.
- (3) Wanneer we verder op de Spoorlaan gaan staan is het contrast nog groter. Daar staan kleine villa's, met een bouwhoogte van circa 7 meter. De zichtlijn vanuit de Spoorlaan zou worden afgesloten met een gebouw dat maar liefst *twee en een half* maal zo hoog is. Zoiets is ons inziens in het geheel niet in overeenstemming met het uitgangspunt van aansluiten bij bestaande maatvoering.
- (4) Het argument dat wat verder vanaf het centrum hoger gebouwd kan worden, doet geen enkel recht aan de kwetsbaarheid en het karakter van wijk Vogelzang, waar juist een onevenredig hoogtecontrast zou worden gecreëerd.

Ik weet het, in het Masterplan staat dat bij de onderdoorgang van de bypass hoger gebouwd mag worden. Maar op dit punt geldt, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. En ik hoop dat ik u daarvan heb kunnen overtuigen.

Ons wijzigingsvoorstel is nogmaals: één bouwmaat voor het Stationsgebied CI en geen uitzondering aan de Spoorlaan.

DHR. VAN KUIJK, HUURDEBS BELANGEN VERENIGING KWINKELIER  
RAADSCOMMISSIE OR. D.D. 14-10-10

Burgemeester en wedhouders leden van de gemeenteraad,

Namens de Huurders van de Kwinkelier, zou ik u nog een paar puntjes van aandacht willen meegeven.

- 1) natuurlijk zijn wij verheugd dat nu na zoveel jaren onderhandelingen de gemeente een mogelijkheid heeft gevonden om de Fam Lisman / kerckebosch zo ver te krijgen te gaan investeren in een centrum waar na de bouw 30 jaar geleden nooit meer iets aan is veranderd.
- 2) zorg blijft natuurlijk wel de couleur local, voor een groot gedeelte worden de renovatie kosten, door een fikse huur stijging afgewenteld op de huurders, dat zal betekenen dat een groot gedeelte van de zittende winkelier zal moeten verdwijnen.
- 3) onze zorgen, blijft het parkeren, zoals toegezegd door Kerckebosch onder het winkelcentrum gratis, daarnaast gaat de gemeente meer aan handhaving doen in het kader van de Blauwe zone, zodat doorstroming mogelijk blijft.
- 4) Gaat de gemeente ons steunen om Synchronon verder aan te jagen de bouw aan de Sperwerlaan niet onnodig te vertragen
- 5) Gaat de gemeente de gang erin houden, dit met betrekking op de nog verder te ontwikkelen gebieden, Vinkenlaan, Emmaplein en Julianalaan ! en blijven wij, kwinkeliers, straks als eerste de hoofdprijs betalende nog jaren in een bouwput achter.
- 6) Ondanks al onze vrees toch een Chapeau naar de wedhouder en zijn team welke het zoals het er in geslaagd zijn om alle neuzen de zelfde richting op te krijgen zodat uiteindelijk de nieuwbouw en renovatie van start kan !
- 7) Wat ons als Kwinkeliers betreft mag de schop de grond in en laat het dan nu maar gaan gebeuren

### **Noodzaak revitalisatie centrum**

Ons centrum bedient een groot deel van alle inwoners van onze gemeente. Ondanks het feit dat 2/3 gelegen is aan de openbare weg, zijn er afgelopen decennia geen noemenswaardige investeringen aan die openbare weg geweest. In tegenstelling tot kernen in onze omgeving. Het uitblijven of uitstellen van een bestemmingsplan heeft collega's die al jaren wilden investeren belemmerd in hun bedrijfsvoering. Dit zijn aderslatingen voor een dorp dat zijn eigen karakter wenst.

Een eigentijds en goed onderhouden centrum is noodzaak voor een dorp waar inwoners elkaar wensen te ontmoeten of al hun boodschappen doen.

### **Onderbouwing noodzakelijke uitbreiding**

Op dit moment zijn wij niet in staat om onze eigen gemeente te voorzien in hun behoeften. Er zijn segmenten binnen onze markt die wij niet goed kunnen bedienen. Hier hebben wij simpelweg niet voldoende aanbod om aan die wensen te voldoen. In het laatste BVO onderzoek is vanuit een zwak middelmatig scenario bepaald dat een uitbreiding van 6.000 m<sup>2</sup> geen probleem mag geven. Onderstreept door de huidige bereidheid van ontwikkelaars om hierin te investeren, moet u voldoende objectieve informatie geven. Deze uitbreiding, waarvan 4.000 m<sup>2</sup> non-food\*\* bedraagt, mag geen grond zijn om deze plannen tegen te houden. Ons eerste doel zal het terugwinnen van de afvloeiing zijn. Misschien voor een heel klein deel het terugwinnen van onze bezoekers uit andere kernen. Maar voor het merendeel uit de omliggende steden/gemeenten. Daarnaast zullen wij in staat zijn het gehele pallet aan behoeftes te voorzien. Erg goed voor de kwaliteit van leven binnen onze gemeente. En als één van de grootste collectieve werkgevers van onze gemeente een zeer wenselijke situatie. Dit omdat het ons inziens niet ten koste hoeft te gaan van onze collega's.

### **Bestuurlijke verantwoordelijkheid**

Naast een bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt hier ook een verantwoording van onze volksvertegenwoordiging. Geldstromen zijn al jaren niet evenwichtig verdeeld over de kernen.

Deze vorm van oneerlijke concurrentie hebben wij nooit ter discussie gesteld. Maar als er partijen zijn die menen dat deze eerder vastgestelde en noodzakelijke uitbreiding een reden is om dit plan af te wijzen, belemmeren zij vrij ondernemerschap en dienen zij niet het algemeen belang van Bilthoven (en met Bilthoven bedoel ik de gehele gemeente de Bilt). Hierbij kijk ik ook naar de plannen voor de uitbreiding\* aan de Hessenweg. Ook hier heeft u schijnbaar een objectieve afweging gemaakt?! Heb ik het nog niet over de ontwikkeling van het oude Raasveld terrein.

Ongeacht deze afloop is er een morele verplichting t.o.v. mijn ondernemers en onze inwoners. Het geld dient evenwichtig verdeeld te worden. Bij uitstel vinden wij dat ook dit centrum aan de beurt is. Met terugwerkende kracht!

### **Slot**

Deze plannen maken een integraal onderdeel uit van ons centrum. Wij doen een dringend beroep op u als raad om akkoord te gaan met dit voorstel. Bilthoven verdient een goed centrum want het is:

Goed voor de werkgelegenheid in onze gemeente

Goed voor de sociale contacten in onze gemeente

Minder mobiliteit

Kortom: Goed voor onze gemeente De Bilt.

\* herontwikkeling met toevoeging van 1.500m<sup>2</sup> tot 3.400m<sup>2</sup> non-food . bron: OBP Hessenweg 2010 toelichting vraag

\*\* bron: DPO bijgesloten

- De wellness sector kan profiteren van de toenemende aandacht van de consument voor de verzorging van lichaam en geest. De concurrentie in deze sector neemt toe, maar er zijn mogelijkheden voor nieuwe publieksgerichte diensten.
- De uitzendbureaus hebben het op dit moment zwaar evenals de makelaars. De makelaars hebben te maken met de lastige situatie op de huizenmarkt. Ook speelt de toenemende concurrentie van Internet een belangrijke rol. Dit geldt ook voor de reisbranche.

Het is lastig om voor horeca en dienstverlening de marktruimte te bepalen. Enerzijds vanwege de grote diversiteit van deze sectoren, anderzijds is het concept vaak sterk bepalend voor het succes. Om toch een indruk te krijgen van de eventuele ruimtebehoefte van deze sectoren, wordt normaal gesproken 15 tot 20% voor deze voorzieningen op het totale aanbod gereserveerd. Het totale programma voor Bilthoven Centrum is in onderstaande tabel weergegeven, samen met de uitkomsten van het onderzoek uit 2005 van Omniplan.

**Tabel 9 Mogelijk programma uitbreiding Bilthoven Centrum 2005 en 2009**

	Uitkomsten 2005		Uitkomsten 2009 (middenscenario)	
	m <sup>2</sup> wvo	m <sup>2</sup> bvo	m <sup>2</sup> wvo	m <sup>2</sup> bvo
Detailhandel:				
Dagelijks aanbod	200	250	800	1.000
Niet-dagelijks aanbod	3.600	4.500	4.100	5.100
Horeca	200	250	400-1.000	400-1.000
Dienstverlening	400	500	200-400	200-400
<b>Totaal</b>	<b>4.400</b>	<b>5.500</b>	<b>5.500-6.300</b>	<b>6.700 -7.500</b>

Conclusie: de marktruimte voor Bilthoven Centrum is toegenomen van 5.500 m<sup>2</sup> bvo in 2005 naar circa 6.700 m<sup>2</sup> bvo in 2009, uitgaande van het meest realistische middenscenario.

#### 5.4 Uitbreiding Bilthoven Centrum heeft beperkt effect op andere winkelcentra

De mate waarin Bilthoven Centrum er in slaagt om consumenten aan zich te binden, zal van invloed zijn op het functioneren van andere centra. In de dagelijkse sector wordt slechts een kleine uitbreiding van het winkelvloeroppervlakte voorzien. De toename van het aantal bezoekers zal naar verwachting beperkt zijn. Een toename van de koopkrachtbinding met 2%, betekent dat Bilthoven Centrum 800 inwoners extra aan zich weet te binden. Kijkend naar de koopstromen in 2004, ligt het voor de hand dat de nabij gelegen winkelgebieden Hessenweg (De Bilt) en Den Dolder Centrum de meeste concurrentie zullen ondervinden van een versterking van Bilthoven Centrum.

Wanneer de koopkrachtbinding in de niet-dagelijkse sector in Bilthoven centrum stijgt met 7%, betekent dit dat het bezoekersaantal in andere centra met 3.000 personen daalt. Kijkend naar de koopstromen zoals deze in 2004 waren en de functies van de verschillende centra ligt het voor de hand dat stadsdeelcentrum Overvecht in Utrecht, Zeist Centrum en Hessenweg de meeste gevolgen ondervinden van de versterking van Bilthoven Centrum. In de meeste centra zal het effect op de totale bestedingen echter beperkt zijn.

Met een aantrekkelijker centrum, zal Bilthoven de afvloeiing naar Zeist en Utrecht verminderen. Vooral de afvloeiing naar het centrum van Zeist en stadsdeelcentrum Overvecht te Utrecht zal afnemen. Gezien het beperkte aandeel van Biltse consumenten in het totale consumentenbestand van deze centra, zullen deze centra weinig effect ondervinden van de uitbreiding van Bilthoven Centrum. Naar Utrecht Centrum

*gebruiksmogelijkheden van aangrenzen percelen in algemene zin onevenredig worden geschaad, zijn burgemeester en wethouders bevoegd nadere eisen te stellen aan de locatie of afmeting van de bebouwing.*

#### Inspreker 14

De Rabobank is niet langer gevestigd in het pand aan de Hessenweg 106A. Na onderzoek door makelaarskantoor Statement Real estate uit Utrecht en makelaarskantoor Burgersdijk B.V. blijkt dat verhuur van het pand niet makkelijk zal zijn, gezien het huidige- en grote aanbod alsmede de geringe vraag naar kantoorruimte gezien de economie.

Beide makelaars hebben aangegeven dat het object zich uitstekend leent voor gebruik als kinderdagverblijf of wellicht als een tandartsenpraktijk of andere gelijksoortige doelgroepen in de maatschappelijke sector. Gezien de ligging in het centrum is een maatschappelijk gerelateerde functie een reële invulling van het pand.

Door de eigenaar van het pand wordt het verzoek ingediend om mee te werken aan de verbreding van de bestemming van het object aan de Hessenweg 106A te De Bilt naar maatschappelijke dienstverlening.

#### Reactie gemeente:

*Naar aanleiding van de brief van de inspreker en de brief van Statement Real Estate over de mogelijkheden van verhuur van het betreffende (kantoor-)pand heeft de gemeente besloten om de bestemming voor dit pand te verruimen naar de bestemming 'Centrum' met een aanduiding 'maatschappelijk', waarmee tevens maatschappelijke voorzieningen worden toegelaten. Doorslaggevend voor deze keuze is het feit dat de bank niet langer op deze locatie gevestigd is en het pand gezien de ligging in het centrum van De Bilt een op publiek gerichte invulling moet kunnen krijgen.*

#### Inspreker 15

Er wordt bezwaar gemaakt op een onderdeel van de plannen, aangezien het belang van de Plus supermarkt rechtsreeks betrokken is bij het (voor-)ontwerp en daarbij behorende plannen. De Plus supermarkt is gelegen in hetzelfde verzorgingsgebied als de AH.

- a) De toelichting voor het nieuwbouwplan van de supermarkt (blz.17) geeft aan dat voor de herontwikkelingslocatie op de begane grond een nieuw pand voor de supermarkt met daarboven maximaal 39 nieuwe woningen voorzien wordt. Er wordt gevraagd naar een nadere toelichting van het aantal vierkante meters vloeroppervlak dat wordt gerealiseerd. In de toelichting wordt gesproken over een bruto vloeroppervlak van 1.500 m<sup>2</sup> voor detailhandelsruimte. Volgens betrokkene gaat het hier om een veel groter vloeroppervlak van circa 3.300 m<sup>2</sup>.
- b) Volgens de huidige maatstaven voor een gevarieerd aanbod aan de consument is een (uitbreiding) van de supermarkt tot in totaal 1.800 à 1.900 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor deze locatie een goede bovengrens. Door de mogelijkheid het assortiment te verbreden wordt hiermee ingespeeld op het koopgedrag van de huidige consument. Tegelijkertijd moet er rekening gehouden worden met de beperkingen die worden opgelegd door de plaatselijke distributieve ruimte. Die

rechtvaardigt een nog verdere vergroting van het aanbod op deze locatie niet. Aan de ruimte voor vergroting van het supermarktaanbod moet een objectief bepaalde bovengrens worden gesteld. Doordat het gehele blok de bestemming 'Centrum' heeft gekregen, is zonder meer detailhandel en meer specifiek supermarktgebruik mogelijk.

Reactie gemeente:

- a) *Het is inderdaad correct dat de oppervlakte van de winkelvloeroppervlakte van de herontwikkelingslocatie circa 3.400 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak bedraagt. Hiervan wordt ongeveer 1.500 tot 2.000 m<sup>2</sup> gereserveerd voor een supermarkt. De rest van de oppervlakte is bedoeld voor overige detailhandelsvoorzieningen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt verduidelijkt.*
- b) *De huidige plannen voor de invulling van het vloeroppervlak aan detailhandelsruimte gaan uit van de door de inspreker genoemde aantallen. De ontwikkelaar en de gemeente onderschrijven dan ook de genoemde motivering voor de nieuwe oppervlakte voor detailhandel. Het specifiek bestemmen voor een supermarkt in plaats van detailhandel en het vastleggen van een maximaal aantal vierkante meters voor een supermarkt voert echter te ver. Het bestemmingsplan maakt een bepaalde hoeveelheid vierkante meters detailhandel mogelijk in het centrum van De Bilt, afgestemd op de distributieve ruimte van het verzorgingsgebied. Nadere beperkende regels ten aanzien van type of oppervlakte van bepaalde branches zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening overbodig. Bovendien zouden dergelijke regels te veel afbreuk doen aan het gewenste flexibele karakter van het bestemmingsplan.*

Inspreker 16

De insprekers verzoeken de gemeente om de bestemming van enkele paden achter de woningen aan de Nieuwstraat te wijzigen. Het gaat om de paden achter de Nieuwstraat 59 t/m 91 en de paden achter de Molenkamp 2 t/m 28. De paden hebben volgens het voorontwerp de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' met parkeervoorzieningen en verhardingen. Zoals het nu omschreven is, zouden deze paden openbaar toegankelijk zijn. De insprekers zijn van mening dat deze paden niet openbaar overeenkomstig veel andere paden in het plangebied zijn. Het gevolg van het openbaar zijn is dat personen die er niet thuis horen, niet weggestuurd kunnen worden. Een en ander leidt soms tot veel overlast.

Reactie gemeente:

*De gedachtegang dat op basis van het bestemmingsplan overlast door gebruikers van de achterpaden –of deze gebruikers nu omwonenden zijn of niet – kan worden tegengegaan, is niet juist. Voor het bestemmingsplan is de functie van het betreffende stuk grond bepalend. De achterpaden zijn bedoeld om bij de erven van de woningen te komen. De achterpaden behoren niet tot de gronden van de betreffende woningen, waardoor de paden strikt genomen nu ook openbaar zijn. De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is de juiste bestemming, aangezien deze gronden onder andere zijn bestemd voor voetpaden en overig verblijfsgebied. Het bestemmingsplan wordt op dit punt dan ook niet aangepast.*