

# Wonen en werken in de Spoorzone Bilthoven



## Eerste conceptuitwerking gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan Spoorzone Bilthoven

In deze folder staat een samenvatting van de eerste conceptversie van de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan Spoorzone, zoals gepresenteerd op de Gebiedsconferentie van 8 april 2024. Het is een ambtelijke uitwerking van het besluit van de gemeenteraad van 23 januari jl. en heeft nog geen formele status. De besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

### **Spoorzone Bilthoven, een gebied vol kansen**

Vlakbij station Bilthoven ligt de Spoorzone, nu nog een rommelig bedrijventerrein maar een gebied met een enorme potentie. Het is de ideale locatie voor de bouw van de woningen die we in onze gemeente zo hard nodig hebben, want dicht bij de levendigheid van het centrum van Bilthoven en uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. Door hier te bouwen sparen wij onze bossen

en weilanden. Nieuwe woningen betekent ook nieuwe klanten voor de winkels en horeca in het centrum. En als we woningen gaan bouwen, kunnen we tegelijk de versteende openbare ruimte aantrekkelijker maken en vergroenen. Meer groen is goed voor de biodiversiteit en helpt ons in de strijd tegen wateroverlast en hitte. De ontwikkeling van de Spoorzone biedt kortom kansen om meerdere opgaven tegelijk op te lossen.





## Waar staan we nu?

Na een uitgebreid proces van participatie en intensief onderzoek kreeg de gemeenteraad eind 2023 twee ontwikkelvarianten voorgelegd. Op 23 januari 2024 werd daaruit Variant A als favoriet gekozen. De gemeenteraad heeft daar nog enkele extra's aan toegevoegd, waardoor we nu spreken van Variant A+. Zie onderstaande tabel.

<b>Woningbouwprogramma</b>	700 à 850 woningen. Stedenbouwkundige opzet met compacte bebouwing, groene daken en gevels en een aantrekkelijke openbare ruimte.
<b>Categorieën</b>	30% sociale huurwoningen 20% middenhuur woningen 16,7% betaalbare koop 33,3% vrije sector (huur of koop)
<b>Toewijzing</b>	Inzet om ten minste 50% van de huurwoningen en een deel van de betaalbare koopwoningen toe te wijzen aan mensen met maatschappelijke binding aan de Bilt.
<b>Werk- en voorzieningenprogramma</b>	5.000 à 10.000 m2 bruto vloeroppervlak
<b>Mobiliteit</b> Ingrepen OR en weginfra	Streven naar maximaal STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Maas, Personenauto). Met overzichtelijke ingrepen in de openbare ruimte en weginfrastructuur zoeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te bevorderen, ook buiten het plangebied
<b>(Auto)parkeernorm per woning</b>	Parkeernorm van 1,0 voor koopwoningen en een naar doelgroep gedifferentieerde parkeernorm van ten minste 0,5 voor sociale huurwoningen.
<b>Busstation</b>	Optimaliseren busstation op huidige locatie (noordzijde), zodat een meer comfortabel en toekomstbestendig busstation ontstaat.
<b>Duurzaamheid</b>	Ambitieniveau Brons (convenant duurzaam bouwen) met streven naar ambitieniveau Goud.
<b>Financiële haalbaarheid</b>	Integrale kostenneutrale (gemeentelijke) businesscase. Aanvullende middelen (subsidies e.d.) worden besteed aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

De huidige plannen zijn een eerste versie en moeten nog verder worden uitgewerkt. De inbreng en reacties van onder andere de deelnemers aan het participatieproces zullen leiden tot bijstelling. De ruimte voor aanpassing is uiteraard kleiner dan in participatieronde 1 en 2. We zijn immers al ver in het proces en de periode van schetsen in ateliers is afgesloten. Het definitieve concept zal volgens de huidige planning voor de zomer aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Na vaststelling door de raad kunnen de ruimtelijke procedures beginnen.

### **Wat voor wijk wordt de Spoorzone?**

De Spoorzone wordt een wijk die wat stedenbouw, openbare ruimte en architectuur betreft bij De Bilt en Bilthoven hoort. Tegelijkertijd zal de Spoorzone een eigen karakter krijgen en vernieuwende elementen bevatten, om aan te sluiten bij de opgaven van morgen. Denk hierbij aan meer appartementen en kleinere woningen omdat de huishoudens gemiddeld kleiner worden. Of denk aan meer ruimte voor fietser en wandelaar en minder voor de auto, aan duurzaamheid en aan meervoudig ruimtegebruik (gebruik van eenzelfde oppervlakte voor meerdere doeleinden).

Groen is in dit conceptplan leidend bij het ontwerp. Wie in vogelvlucht naar het gebied kijkt, ziet indrukwekkende bomenlanen en een groen spoortalud. Ze vormen 'groene lijnen' die zorgen voor samenhang binnen het gebied en verbinding met de omgeving. Deze groenstructuur vormt vier 'groene kamers',

waarbinnen we nieuwe buurten kunnen ontwikkelen.

Het idee is om compact te bouwen en de hoogte in te gaan, maar daarmee niet de naburige bebouwing te 'overschaduwden'. Daarmee kunnen we voldoende woningen toevoegen en genoeg groen realiseren in een aantrekkelijke openbare ruimte. Door dat groen slim aan te leggen, vergroot je ook nog eens de natuurwaarden en biodiversiteit. En door de stenige Spoorzone te vergroenen wordt bij piekbuien het water beter opgevangen en in periodes van grote hitte meer verkoeling geboden. Prettige bijkomstigheid is dat de waterpartijen en wadi's die we hiervoor willen aanleggen, de aantrekkelijkheid van het landschap vergroten en natuurlijke speelplekken voor kinderen vormen.

In de nieuwe Spoorzone krijgen wandelaar en fietser ruim baan en is de auto nog steeds welkom maar wel te gast. We willen nieuwe fiets- en wandelroutes aanleggen en bestaande verbeteren. Het openbaar vervoer wordt verder geoptimaliseerd, o.a. door het busstation aan te pakken. Parkeren gebeurt zoveel mogelijk uit zicht. In dit plan is de parkeernorm lager dan gemiddeld in de gemeente, maar wel passend bij een stationsgebied. Om een 'waterbed-effect' van parkeren in de wijk te voorkomen, zijn er verschillende mogelijkheden. Een daarvan is het vergroten van de blauwe zone.

Er zijn bestaande verkeersknelpunten rond de Spoorzone die verbetering





behoeven. Ze vallen deels buiten het project Spoorzone, maar een aantal knelpunten zullen we meenemen en verbeteren in het plan. Andere pakken we aan via een eigen traject.

De monumentale Dudokflat en Juliana-laan 1 blijven vrij van verdere bebouwing, en het Emmaplein wordt een mooie plek om te verblijven. Gebruik van het winkelgebied wordt gestimuleerd door een goede verbinding te maken van Noord- naar Zuid-Bilthoven. Hierdoor krijgt ook het ondernemersklimaat in Bilthoven een impuls. Het verblijven en winkelen concentreert zich aan de zuidzijde bij de Julianalaan en de Kwinkelier.

### Vier nieuwe buurten

We willen dat de Spoorzone een levendig gebied wordt, met veel groen, met plekken om elkaar te ontmoeten, met voorzieningen, en natuurlijk om er te wonen en te werken. In de Spoorzone komt een mix aan woningen in de huur- en koopsector. Sociale en middenhuur woningen, betaalbare koop, maar ook luxere woningen in de vrije sector huur of koop. Hiermee sluiten we optimaal

aan bij die groepen waarvoor nu weinig aanbod is in onze gemeente: jongeren, starters en senioren. We gebruiken de maximale wettelijke mogelijkheid om woningen toe te wijzen aan mensen uit onze gemeente, zodat onze kinderen en ouderen hier een plek kunnen vinden en er gezinswoningen vrijkomen.

De woningen komen in vier nieuwe buurten, gelegen in de vier groene kamers zoals eerder genoemd. In dit plan zien die buurten er ongeveer als volgt uit.

- **De Driehoek.** Op de Driehoek worden wonen en werken gecombineerd. De bebouwing bestaat uit schijnbaar losse panden, geïnspireerd op de historische bebouwing in het centrum. De bouwhoogte wordt 3 tot 4 lagen met een kap. Op de begane grond komen werkfuncties en wellicht andere voorzieningen, hierboven een mix van huur- en koopappartementen rondom een besloten daktuin. Het gehele blok staat op een verdiepte parkeergarage voor bewoners, bezoekers en werknemers. Deze





nieuwe bebouwing omarmt het Emmaplein, dat hierdoor een echt plein wordt. De autoroute op deze plek verdwijnt, zodat meer ruimte ontstaat voor wandelen, verblijven en voor de terrassen van de bestaande horeca. Een nieuwe invulling van het gemeentelijk monument aan de Julianalaan 1, met bijvoorbeeld een culturele of ontmoetingsfunctie, kan ook voor levendigheid zorgen.

- **De Timpe.** De nieuwe bebouwing van De Timpe sluit aan op de klassieke villa's van Bilthoven Noord. Hier komen zeven appartementengebouwen die een eigentijdse vertaling zijn van de traditionele villa. Deze 'urban villa's' hebben 5

tot 6 lagen aan de Soestdijkseweg en maximaal 3 lagen aan de Rembrandtlaan, bij bestaande huizen. Allemaal krijgen ze een eigen gezicht en een herkenbare kap. De urban villa's worden afgewisseld met (dak)tuinen en twee aantrekkelijke wandeloorsteken tussen busstation, Rembrandtlaan en P&R. Op deze plek, naast het te vernieuwen busstation, is ruimte voor wonen, werken en eventueel sociale voorzieningen. Onderzocht wordt of het mogelijk is een parkeergebouw te realiseren op de P+R halverwege de Rembrandtlaan aan het spoor, en hier het parkeren voor de treinreizigers te combineren met parkeren voor bewoners en bezoekers. Aan



de kant van de Jan Steenlaan wordt een nieuw fietspad ingepast, zodat deze drukke fietsroute naar de scholen en sportvelden eenvoudiger en overzichtelijker wordt.

- **Rembrandtlaan Zuid.** Het bedrijventerrein aan de Rembrandtlaan transformeert naar een nieuw, groen woongebied. Aan de Rembrandtlaan zijn 3 verschillende woongebouwen gepland van 3 tot 5 lagen met een binnentuin. Ze worden van het spoor gescheiden door een groenstrook. De woongebouwen staan losjes op een basement van één laag, met daarin parkeerplaatsen, bergingen en fietsenstallingen. Parkeren is zo aan het zicht onttrokken, wat leidt tot een aantrekkelijke openbare ruimte. Ook het bezoekersparkeren wordt zorgvuldig ingepast in het groen.
- **Rembrandtlaan Noord.** In de Rembrandtlaan Noord, het grootste deelgebied, is de bouw voorzien van 9 losjes verspreide en verschillende woongebouwen. Hier kan een mix

van woningen komen, van sociaal tot middenduur tot vrije sector, zowel huur als koop. De bouwhoogte telt tussen de 3 en 6 lagen in de aansluiting op omliggende woningen. In het hart van het gebied, bij huize het Oosten waar de meeste ruimte is, zou een complex van 7 en een van 9 lagen kunnen komen. Alle gebouwen hebben woningen op de begane grond, zodat er veel leven is en sociale cohesie kan ontstaan. Parkeren is voor de vrijsectorwoningen ondergronds in twee garages. Het groen tussen de woongebouwen loopt vloeiend over in de tuin van Huize het Oosten. Het idee is deze samen met de nieuwe 'Rembrandt-tuin' openbaar toegankelijk te maken. Dan ontstaat een mooi, aaneengesloten groengebied, met ruimte voor wandelen, spelen, verblijven, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Ook komen er wandelverbindingen met de omgeving van de Bremhorst.

### Interesse en meer weten?

Op de website [doemeedebilt.nl/spoorzone](http://doemeedebilt.nl/spoorzone) kunt u meer lezen en zich inschrijven voor de nieuwsbrief.

