

Verlag ateliersessie Spoorzone Bilthoven

Datum & tijd: 14 september 2023, 20.00 – 22.30 uur

Aanwezig: bewoners(organisaties), ondernemers en het kennisteam wonen (totaal 27 deelnemers), 6 medewerkers van het projectteam gemeente de Bilt, 2 medewerkers KuiperCompagnons en 3 medewerkers van Tertium.

Bijlagen: 1. Aanwezigheidslijst; 2. Presentatie gemeente

Plenaire opening

- Michiel Hulshof (Tertium) opent de sessie met een korte terugblik op het proces tot nu toe. Hij laat kort zien hoe het vervolgproces eruitziet: vandaag draait de workshop om het selecteren van elementen die straks in de twee concept-varianten voor de gebiedsvisie zullen worden verwerkt. In de volgende ateliersessie die gepland staat op 30 oktober (nog even onder voorbehoud) zullen die twee concept-varianten worden besproken.
- De bewonersorganisaties in de ‘Spoorzonegroep’ vragen voorafgaand aan de presentatie kort het woord. Zij laten weten dat: 1) De resultaten van het gemeentebrede verkeersmodel erg laat zijn gekomen en dat het niet duidelijk is welke informatie en welke uitgangspunten daarvoor gebruikt zijn. 2) Ze zich zorgen maken over de subsidieaanvraag voor de woningbouwimpuls die de gemeente gaat doen (ligt er dan toch al een plan?)
- Aletta Koster (projectmanager gemeente de Bilt) krijgt het woord en geeft aan terug te komen op deze punten.
- Allereerst laat ze de oorspronkelijke uitgangspunten zien. Vervolgens geeft ze aan dat de gemeente een aantal aanbevelingen uit ronde 1 overneemt uit het participatietraject. Daarnaast heeft de gemeente in

deze ronde een aantal van de uitgangspunten verder aangescherpt. Zie ook de slides in bijlage 2. De aangescherpte uitgangspunten zijn:

- **Wonen:** de gemeente houdt de volgende bandbreedtes aan; zo min mogelijk woningen (min. 500) en zo veel mogelijk woningen (max. 1.000). Doelgroepen en kenmerken worden nader uitgewerkt.
- **Werken:** de gemeente wil een deel van de bestaande functies in plangebied behouden, daarnaast ziet de gemeente een deel nieuwe maatschappelijke voorzieningen, en een deel nieuw economisch programma voor zich.
- **Mobiliteit:** De gemeente wil de Spoorzone op basis van de bestaande weginfrastructuur herinrichten. Een nieuwe/lagere parkeernorm voor het Spoorgebied wordt onderzocht (gemiddeld 0,5 per woning).

Toelichting van de gemeente na afloop van de workshop:

In de presentatie op de ateliersessie van 14 september stond een parkeernorm van gemiddeld 0,5 per woning. Door dit getal te vermelden is bij sommige deelnemers na de sessie het idee ontstaan dat deze norm al vastligt. Dit is echter zeker niet het geval. De parkeernorm is nog onderwerp van onderzoek en nog niet door de gemeente vastgesteld. De parkeernorm zal straks worden gedifferentieerd per woningtype. Dit wordt nog nader uitgewerkt en onderzocht.

- **Stedenbouw:** de gemeente ziet een mix van verschillende bebouwings- en woonvormen voor zich.
- **Duurzaamheid:** de gemeente wil graag natuur-inclusief ontwikkelen, minimaal energieneutraal en maximaal volgens het Convenant Duurzaam Bouwen.
- Over het gemeente-brede verkeersmodel (uitgevoerd door Sweco): de resultaten daarvan zijn inderdaad laat gekomen, de gemeente had dit ook liever anders gezien. De uitkomsten zullen besproken worden in de gemeenteraad van 26 september. Het projectteam heeft niet willen wachten tot dat moment om de uitkomsten alvast met de deelnemers aan de ateliersessie te delen. Zij snapt dat er veel vragen zijn over de uitkomst dat de verkeerscapaciteit voldoende lijkt te zijn om niet te

hoeven afwijken van het uitgangspunt 500-1000 woningen in de Spoorzone.

- Over de subsidieaanvraag Woningbouwimpuls: de gemeente geeft aan dat deze aanvraag pas ingediend kan worden in dezelfde periode als de gebiedsvisie afgerond wordt. De gebiedsvisie gaat dus onderdeel uitmaken van de aanvraag.
- Deelnemers hebben veel vragen over de uitkomst en de achterliggende data van het gemeente-brede verkeersmodel. Het is jammer dat deze nu nog niet gedeeld zijn. Daarnaast geven deelnemers aan dat de uitkomsten van het verkeersmodel niets zeggen over de verkeersveiligheid. Deze is op dit moment al een probleem, laat staan als er woningen bijkomen.
- Wouter Le Fèvre (projectleider mobiliteit) geeft aan dat verkeersveiligheid inderdaad geen onderdeel was van het verkeersmodel. Dit onderwerp komt aan de orde tijdens twee sessies die de gemeente organiseert op 21 september en 10 oktober. Daarin wordt ingezoomd op de Spoorzone en gekeken naar de huidige verkeersknelpunten (sessie 1) en de toekomstige situatie (sessie 2). Bewonersorganisaties zijn van harte welkom om hierbij aanwezig te zijn.
- Daarna geeft Wouter een korte toelichting op de uitkomsten van het onderzoek dat Sweco heeft uitgevoerd. Aan de ene kant leiden nieuwe woningen tot meer verkeer. Aan de andere kant zal er ook minder verkeer zijn, onder andere door het vertrek van het RIVM en een aantal landelijke trends op het gebied van thuiswerken en de dalende huishoudensgrootte. De exacte achterliggende waarden zullen ook onderwerp van discussie zijn in de gemeenteraad. Als daar behoefte aan is, maakt hij ruimte om met een aantal mensen dieper op deze waarden in te gaan.
- Een aantal deelnemers heeft nog altijd veel vragen. Er ontstaat discussie omdat een ander deel van de groep graag door wil gaan met de avond.
- Martijn Niehof, stedenbouwkundige, geeft een inleidende presentatie. Daarin laat hij zien dat de Spoorzone de aankomende tijd hoe dan ook een kwaliteitsimpuls nodig heeft. Daarna laat hij zien welke vraagstukken op dit moment spelen om te komen tot twee varianten van de gebiedsvisie. Hierbij geeft hij ook steeds aan welke keuze de gemeente

maakt (mede op basis van de uitkomsten van het participatietraject in ronde 1).



Workshopdeel

Deelnemers verdelen zich in vier groepen die elke en thema besprek met een inhoudelijk expert. Hieronder doen wij puntsgewijs verslag van de uitkomsten per thema.

Wonen

Op basis van ronde 1 denkt de gemeente dat Spoorzone het interessantst is voor 1) senioren/empty-nesters, 2) jongeren en starters, 3) tweeverdieners. De Spoorone is minder geschikt voor gezinnen. Te onderzoeken valt of studenten en urgentiegroepen ook een plek moeten krijgen.

Wat vinden jullie van de voorgestelde doelgroepen en zien jullie nog andere doelgroepen?

- **Senioren:** Erg belangrijk voor in de Spoorzone, denk vooral aan doorstroomwoningen. Deze moeten niet te klein zijn.
- **Starters/jongeren:** Deze groepen worden erg belangrijk gevonden.
- **Tweeverdieners:** Past dat wel qua auto's? Misschien is dit minder geschikt voor in de Spoorzone. Daarnaast blijkt tweeverdieners een verwarrende term. Beter is om te kijken naar bijvoorbeeld huishoudgrootte, type woning, prijsklasse huur/koop.
- **Gezinnen met kinderen:** Inderdaad minder belangrijk in dit gebied. Slechts een enkeling kijkt hier anders tegenaan. Gezinnen met kinderen vallen namelijk goed te combineren met ouderen. Denk ook aan samengestelde gezinnen en alleenstaande ouders.
- **Studenten:** Over deze doelgroep is discussie. Het Utrecht Science Park ligt dichtbij. De vraag is of studenten wel echt in Bilthoven willen wonen. Er zijn ook veel vraagtekens bij de wenselijkheid van studentenhuisvesting in de Spoorzone (en anders liever masterstudenten, PhD's en/of studenten die bijvoorbeeld coschappen doen).
- **Urgentiegroepen:** Waar de nood het hoogst is, moet er voorrang zijn. Een enkeling ziet graag zo min mogelijk urgentiegroepen in de Spoorzone.

Op basis van de uitkomsten van ronde 1 denkt de gemeente aan een brede selectie van woonvormen: individuele, collectieve en mantelzorgwoningen.

Welke woonvormen passen volgens jullie bij die doelgroepen en de Spoorzone?

- Huize het Oosten wordt genoemd als goed voorbeeld voor ouderen. Ook een 'Knarrenhof' zou een goed idee zijn. Er wordt ook gesproken over mantelzorgwoningen. Deze zijn niet specifiek geschikt voor de Spoorzone omdat deze te veel ruimte in zouden nemen.
- Denk ook aan woon-werkcomplexen, waarbij er een soort campus is voor jongeren en starters gecombineerd met een creatieve broedplaats (zie ook het succes van Buro Lou). Daar zou in de Spoorzone ruimte voor moeten komen.

Gaan we de doelgroepen bij elkaar brengen of juist meer mengen?

- Mengen kan door voorzieningen op strategische plekken te zetten en ontmoetingsplekken te creëren waar mensen elkaar tegenkomen.
- Over het algemeen denken deelnemers dat er wel gemengd moet worden zodat er niet een groep de overhand krijgt. Een concreet voorbeeld uit Eindhoven wordt aangehaald, waar binnen een gebouw op meerdere etages gemengd wordt gewoond met gedeelde ruimtes en veel groen. Dat leidt tot een goede levendigheid. Dat gebouw is overigens 15 etages hoog, maar door een hele aantrekkelijke architectuur ziet het er niet massief uit, maar meer als een positief statement.
- Ook zijn deelnemers enthousiast over zogenaamde 'woon-werkwoningen'.
- Als er studentenhuisvesting komt in de Spoorzone, moet deze goed verdeeld worden over het gebied.
- Een enkeling vindt het geen goed idee om jongeren en ouderen te mengen. Dat is een minderheidsstandpunt.
- Een deel van de groep is enthousiast over collectieve/gedeelde woonvormen. De nadruk in de Spoorzone moet echter liggen op reguliere/individuele woonvormen.
- Wat er precies bedoeld wordt met de term 'collectieve/gedeelde woonvormen' is niet helemaal helder. Gaat dit over de 'magic mix': gemengd wonen in eenzelfde gebouw met gemeenschappelijke voorzieningen of gaat dit over woongroepen?

- Bij collectieve woonvormen wordt ook gedacht aan het realiseren van een ‘Knarrenhof’.
- Urgentiegroepen en kwetsbare groepen moeten goed verdeeld worden over het gebied.

Overige opmerkingen:

- Hanteer voorrangsregels voor mensen uit de gemeente de Bilt.
- Besteed aandacht aan de koppeling tussen doelgroepen en autogebruik (bijvoorbeeld hebben tweeverdieners niet meer auto's dan ouderen?).

Werken

Op basis van de uitkomsten in ronde 1 vindt de gemeente de volgende werkvormen geschikt voor de Spoorzone: creatieve sector, kantoren, flexwerken, maatschappelijk. Minder geschikt worden gevonden: maakindustrie, grootschalige detailhandel en logistieke functies.

Wat vinden jullie van de voorgestelde vormen van werken in de Spoorzone en waar in het gebied zijn die het meest voor de hand liggend?

- **Kantoren:** in elk geval geen grote kantoren in de Spoorzone. Deze staan 's avonds leeg en zorgen voor een doodse sfeer.
- De **bierbrouwerij** is wel leuk om te behouden.
- **Buro Lou** is een goed voorbeeld van hoe het kan (zie ook de opmerking hierover bij wonen).
- Er is veel animo voor **flexwerkplekken**, met name dicht bij het station. Flex Centraal draaide goed, wellicht dat er weer zoiets kan komen.

Welke voorzieningen passen goed in de Spoorzone en zijn die alleen voor nieuwe bewoners, of ook voor de rest van de gemeente? Waar passen welke voorzieningen het beste?

- **Julianalaan 1:** geef het gebouw een maatschappelijke functie. Bijvoorbeeld een kleinschalig cultuurhuis of voor filmavonden.
- **Kleinschalige horeca** die ook in het weekend open is kan zorgen voor sociale controle en levendigheid. Een geschikte plek hiervoor is de Driehoek of misschien Julianalaan 1.

- **Medische voorzieningen:** hiervoor is animo bij een deel van de groep. Deze moeten gericht zijn op de Spoorzone en bij elkaar geclusterd zijn. Combineer dit eventueel met kinderopvang. Hier is veel behoefte aan in de gemeente. Een enkeling geeft aan dat er al voldoende medische voorzieningen zijn.
- **Geen winkels** in de Spoorzone want er is al leegstand in het centrum.
- Maak een **buurthuis** met verschillende functies: taalles, koffie-uurtje voor ouderen, huiswerkbegeleiding voor kinderen. Dit geeft koppelkansen. Er wordt een voorbeeld genoemd in Zeist waar voorzieningen, gezondheidscentrum en muziekschool in een gebouw zijn gecombineerd (Hoog Kanje).

Gaan we de werk en voorzieningen clusteren of juist mengen met wonen?

- Voorzieningen dichtbij elkaar zorgen voor meer levendigheid.
- Het is belangrijk om flexibele gebouwen te maken, met een eerste verdieping die hoog genoeg is. Op die manier kun je later altijd wonen naar werken transformeren of andersom.

Is de Spoorzone een goede plek voor een gemeentehuis en zo ja, waar?

Hierover is discussie:

- Voorstanders geven aan dat een gemeentehuis bij het station tot minder verkeer zal leiden. Eventueel zou het gemeentehuis ook gecombineerd kunnen worden met flexwerkplekken.
- Tegenstanders zijn fel en vragen zich af wie dit heeft bedacht. Het doel van de ontwikkeling moet zijn om veel woningen te bouwen en geen gemeentehuis.
- Gemiddeld genomen overheerst aan de tafels de opvatting dat het gemeentehuis niet naar de Spoorzone moet verhuizen. Dat zou te kostbaar zijn en te veel ten koste van wonen en andere voorzieningen gaan.

Overige opmerkingen:

- Als je gaat voor het maximale woningaantal voor de Spoorzone, dan is er geen ruimte meer voor werk.
- Als de gemeente moet kiezen tussen woon- of werkfuncties, kies dan voor woningen.
- Er zijn inderdaad te weinig voorzieningen voor jongeren.

Mobiliteit

Welke trends zien we met elkaar voor dit thema?

Punten van overeenstemming:

- **Deelmobiliteit:** de vraag daarnaar zal toenemen en in Bilthoven is daar vrijwel niets voor geregeld. Dat zou wel meer moeten en kunnen. Al zijn deelauto's niet voor iedereen geschikt, want je gaat er niet elke dag mee naar je werk.
- **Openbaar vervoer:** het lastige is dat de gemeente dit niet zelf in de hand heeft. Je ziet nu dat met de trein reizen veel duurder wordt en minder betrouwbaar is. Het zou goed zijn om ook met de NS in gesprek te gaan om te horen wat hun toekomstvisie op station Bilthoven is.
- **Fietsverkeer:** hier verandert veel. Er komen steeds meer verschillende soorten fietsen, variërend van de traditionele fiets tot de fatbike, e-bike en driewielers voor ouderen. Hiermee moet zeker rekening worden gehouden door middel van verschillende soorten fietspaden: brede fietspaden, doorfietspaden. Op een fietseiland als Texel kan je goed zien wat de nieuwste ontwikkelingen zijn.
- **Bezorgdiensten:** er komen steeds meer 'witte busjes'. Het is goed om een plan te maken voor bezorgdiensten. Denk aan een centrale plek in de wijk waar alle pakketjes worden bezorgd. Dat zal veel autoverkeer schelen.

Discussiepunten:

- Discussie over toekomstscenario's en de plaats van automobilititeit daarin:
 - Mobiliteit zal waarschijnlijk ingrijpend veranderen. We kunnen ons niet voorstellen hoe het over dertig jaar gaat zijn. Dan komt de auto misschien vanzelf voorrijden. Je zou ook een radicale variant van de gebiedsvisie kunnen maken die overal voorrang geeft aan de fiets. Kijk bijvoorbeeld naar de Merwedekanaalzone.
 - Wees realistisch: de werkelijkheid verandert niet zo snel als we denken. Het aantal medewerkers in de zorg zal groeien, die hebben zeker een eigen auto nodig. Het is ook de vraag of thuiswerken niet over de piek heen is, de filedruk is nu groter dan voor de coronaperiode.
- Discussie over autobezit onder ouderen:

- Het aantal ouderen stijgt snel. Dat betekent ook dat er meer mensen komen die niet meer goed kunnen autorijden. Voor die groep wordt fietsen en goed OV steeds belangrijker. Denk ook aan Biro's.
- Anderen wijzen erop dat meer ouderen ook zal leiden tot meer mantelzorgers die met de auto op bezoek komen.

Hoe ver moeten we gaan met ingrepen in de verkeersstructuur – alleen nieuwe mobiliteit in gebied beperken, gericht aantal kruisingen verbeteren, fietsroutes optimaliseren/aanvullen, of integrale herinrichting openbare ruimte tot auto te gast?

- Noodzaak om keuzes te maken: je moet een keuze maken tussen inzetten op meer fietsverkeer en OV of juist op het behoud van het autoverkeer. Allebei zal niet passen.
- Er zijn twee ontsluitingen van de Spoorzone: de Soestdijkseweg en de Jan van Eijcklaan. Dat zijn doorgaande wegen en dat zou zo moeten blijven.
- Overall een snelheid van 30 km/u is beter voor de veiligheid. We moeten zeker geen wegen breder maken want dat nodigt uit tot harder rijden.
- Let op voor een waterbedeffect. Als je in de ene straat verkeersremmende maatregelen neemt, gaan mensen een andere route nemen. Je moet daarop anticiperen.
- Er is discussie over het mengen dan wel scheiden van fietsstromen. Beide strategieën zouden kunnen werken:
 - Een ondergrondse kruising voor de fietsers bij de rotonde ten noorden van het spoor is beter dan de huidige situatie die veel (bijna) botsingen oplevert.
 - Auto te gast kan ook werken: in de Jan Steenstraat fietsen scholieren vaak met z'n drieën naast elkaar. Als automobilist ga je vanzelf minder hard rijden.
- Meerdere deelnemers geven aan dat ze geïnteresseerd zouden zijn in een variant waarin is uitgewerkt wat er zal gebeuren als fietsen in de Spoorzone radicaal voorrang zou krijgen.

Hoe gaan we fietsenstallen en waar?

- De huidige fietsenstalling aan de noordzijde van het station kan worden verplaatst. Hiermee komt meer ruimte vrij voor andere functies en voorzieningen.

- De huidige fietsenstalling bij de Julianalaan 1 kan eventueel ondergronds een plek krijgen.

Op basis van de uitkomsten uit ronde 1 denkt de gemeente dat het huidige busstation aan de noordzijde kan worden behouden. Eventueel kan onderzocht worden wat de effecten zijn van een busstation aan de zuidzijde maar dit heeft op dit moment niet de voorkeur. Wat wel de voorkeur heeft is het aanwijzen van een pauzeloctie voor bussen buiten de Spoorzone omdat dit ruimte bespaart.

Wat vindt u hiervan? Waar stoppen dadelijk de bussen?

- Er heerst enige scepsis over de vraag of de gemeente dit niet gewoon zelf wil beslissen. Dat gezegd hebbende: een busstation aan de zuidzijde heeft voordelen omdat de bussen dan niet meer onder het spoor door hoeven, maar ook nadelen omdat de Driehoek ook goed geschikt is voor andere functies. Het algemene beeld is dat de twee locaties die de gemeente aanwijst inderdaad het meest voor de hand liggend zijn.

Hoe gaan we parkeren in de Spoorzone en via welke wegen gaan we die parkeervoorzieningen ontsluiten?

- Belangrijkste punt van aandacht is dat een lage parkeernorm in de Spoorzone niet moet leiden tot parkeeroverlast in de wijken eromheen. Dat kan betekenen dat de gemeente moet werken met bewonersvergunningen.
- Er is veel steun voor een efficiënt ruimtegebruik voor parkeren maar dat zou vast een kostenkwestie zijn. Denk ook aan oplossingen waarbij het inpandig parkeren op de begaande grond wordt opgelost met een schil van bebouwing eromheen. Op deze manier hoef je niet ondergronds te gaan en behoud je toch een levendige plint en ruimte op straat.
- Er moet meer controle zijn op de blauwe zone. Nu zetten mensen er de hele dag hun auto neer.
- Ondernemers geven aan dat ze tachtig plaatsen voor parkeren nodig hebben. Het liefst op de Driehoek of op een vergelijkbare plek met duidelijke zichtlijnen naar het centrum (met name de Nachtegaallaan, Vinkenplein, Julianalaan).
- Een parkeernorm van onder de 1 leidt bij een flink deel van de aanwezigen tot scepsis. Kan dat wel?

Overige opmerkingen:

- Voetgangers en fietsers moeten op meer plekken onder of over het spoor kunnen.

Stedenbouw en landschap

Wat vinden jullie van de voorgestelde functies voor het groen in de Spoorzone en waar in het gebied zijn die het meest voor de hand liggend?

- **Ommetjes maken:** Geschikt voor de Spoorzone met name voor de oudere doelgroepen.
- **Afkoelen/ waterberging:** Belangrijk in de Spoorzone met klimaatverandering het achterhoofd.
- **Buitenspelen jong en oud:** Hierover is discussie. Een deel vindt dat mensen dit beter in de bossen kunnen doen. Wel kan er een wandelpad/hardlooppad richting het bos worden aangelegd. Een ander deel ziet deze groenfunctie als een goede manier om doelgroepen te laten mengen.
- **Aantrekkelijke leefomgeving:** Belangrijk voor in de Spoorzone.
- **Ontmoeten:** Hierover is discussie. Een deel van de deelnemers geeft dat het centrumgebied hiervoor geschikter is. Een ander deel ziet locaties als de Driehoek en de Timpe als geschikt voor ontmoetingsplekken.
- **Biodiversiteit:** Belangrijk punt voor alle deelnemers. Denk ook aan de natuurverbindingen met andere buurten.
- **Stadslandbouw:** een deel geeft aan dat dit te veel ruimte inneemt in dit gebied. Een ander deel geeft aan dat een pluktuin interessant is omdat het kan zorgen voor verbinding tussen bewoners en omliggende buurten.
- **Buitensport:** niet geschikt op deze plek vanwege de beperkte ruimte, zie hierboven.
- **Contemplatie:** dat is vergezocht voor een plek waar elke vijf minuten een intercity langskomt. Bovendien is het bos dichtbij.

Andere aandachtspunten:

- Denk eraan dat wanneer er gekozen wordt voor bepaalde doelgroepen daar ook bepaalde groenfuncties bij horen. Jongeren/starters hardlopen

bijvoorbeeld meer in de avond. Ouderen maken overdag ommetjes. Als er geen gezinnen met kinderen in de Spoorzone komen, moet je ook geen speeltuinen aanleggen.

- Denk eraan dat de behoefte aan groenfuncties in dit gebied per seizoen verschilt. In de zomer gaan Bilthovenaren snel naar het bos, in de winter blijven ze voor hun ommetjes dicht bij huis.
- Denk eraan dat bepaalde groenfuncties ook kunnen zorgen voor verbinding in en tussen buurten. Bijvoorbeeld door middel van gezamenlijk groenbeheer.

Welke groenstructuur kunnen we met elkaar bedenken in de Spoorzone? Dit hangt uiteraard samen met de structuur van bebouwing.

- Over het algemeen zien deelnemers twee vormen van groen die passen bij de Spoorzone 1) Lanen met bomen, 2) Gebouwen die in het midden van groen staan. Dit laatste kan ook helpen met het bevorderen van de biodiversiteit. Deze groenstructuur heeft ook als voordeel dat bewoners van buiten de wijk, of bewoners met geringe eigen groene ruimte, ook kunnen genieten van het groen.
- Er is wel discussie over gecentreerd groen versus gefragmenteerd groen, met de nadruk op groene verbindingen: de groep geeft aan het mooi te vinden als gebouwen te midden van groen staan, en dat in het kader van biodiversiteit verbindingen tussen groen heel belangrijk zijn.
- De groenstructuur moet passen bij het programma voor de wijk. Bewoners van koopwoningen hebben bijvoorbeeld over het algemeen een grotere band met hun omgeving dan bewoners van huurwoningen.
- Denk ook aan de implicaties van een bepaalde groenstructuur. Wie gaat het groen onderhouden? Bepaalde groenstructuren worden in de praktijk vaak wegbezuinigd. Wat kunnen we in de gebiedsvisie al vastleggen over beheer? De groep is kritisch op het toepassen van co-beheer voor het groen in de Spoorzone. In de praktijk gaat dit volgens hen vaak fout.

Wat vinden jullie van de voorgestelde bouwvormen en waar in het gebied zijn die het meest voor de hand liggend?

- Over het algemeen geven deelnemers aan de voorkeur te hebben voor compact en/of campus bouw, met name in het gebied rondom de

Rembrandtlaan. Hierbij zijn de gebouwen omringd door groen. Dit past ook bij de omliggende buurten (Huize het Oosten).

- Voor bebouwing direct aan het spoor kan worden gedacht aan rijen- of strokenbebouwing. Dit werkt ook geluidswerend. Let hierbij wel op dat het geluid niet wordt gereflecteerd naar de andere zijde van het spoor.

In welke zones van de Spoorzone is bebouwing hoger dan 4-5 lagen voorstelbaar en waar zou een bebouwingsaccent wenselijk zijn?

- Plekken die genoemd worden zijn: de Driehoek, de Timpe en in de bebouwing langs het spoor.
- Denk bij hoogbouw aan de effecten op schaduw, wind en geluidsweerkaatsing.

Waar zijn de belangrijke verblijfs- en ontmoetingsplekken?

- Plekken die genoemd worden zijn: de Driehoek, de Timpe en het overige stationsgebied. Ook lijkt het voordehand liggend dat er een ontmoetingsplek binnen de wijk komt. Daarnaast ligt het voor de hand dat het centrumgebied ook een belangrijke ontmoetingsplek vormt voor de toekomstige bewoners van de Spoorzone.

Plenaire terugkoppeling

Aan het eind van de avond komen de deelnemers nog even bij elkaar en bespreken staand nog een aantal punten die ze willen benadrukken en die relevant zijn voor het maken van de varianten voor de gebiedsvisie die tijdens de volgende ateliersessie zullen worden besproken.

- Kijk goed naar het succes van Huize het Oosten als je wilt weten hoe je goede seniorenwoningen bouwt.
- Echte hoogbouw in de Spoorzone is niet gewenst. Maar als er toch wat hogere gebouwen komen dan is het met name belangrijk dat ze toonaangevend zijn. Je kan dan beter kiezen voor iets opvallends en lef tonen. Er zijn verschillende voorbeelden in Nederland te vinden, bijvoorbeeld de Trudo-toren in Strijp-S, Eindhoven.
- Het stationsgebouw van Bilthoven moet herkenbaar blijven.
- Maak een duidelijke keuze voor stimuleren van de fiets en los de problemen op de Soestdijkseweg op. Durf te kiezen.
- Zorg voor meer verbindingen tussen Bilthoven-Noord en -Zuid.
- **Ingrediënten voor de varianten:** bij het maken van bouwstenen kan de gemeente de bovenstaande punten gebruiken om te variëren. Daarnaast kan worden gevarieerd met onder meer de verhouding tussen wonen en werken, of een lagere en hogere parkeernorm.

Foto's van de posters per groep



Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Uitgenodigd op 14 september

Naam	Belang/Vereniging	Aanwezig?
Ina Duthler	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja
Ernst Menthen	P3R	Ja
Kees Moens	P3R	Ja
Jeffrey Rundberg	Wijkvereniging Vogelzang	Ja
Remy van der Gaar	Vogelzang	Ja
Ebbe-Rost van Toningen /	Wijkraad de Leijen	Ja
Johan Naber	Wijkraad de Leijen	Ja
Gabrielle Dijkstra	Fietsersbond de Bilt	<i>Afgemeld</i>
Marlene Clark	Woonspraak, huurdersverenigingen	<i>Afgemeld</i>
Marjon van Delft	Wijk Centrum 2	Ja
Marc Doek	Winkeliersvereniging Bilthoven Centrum	Nee
Leendert van Bree	Kennisteam Wonen	Ja
Harry de Keizer	Bewoner Julianaflat	Ja
Fred van Dijk	Bewoner Julianaflat	Ja
Patrick Greeven	IVN de Bilt	Nee
Loes van Veen	Huize het Oosten	Ja
Anneke Dijk	SSW	<i>Afgemeld</i>
Ellis Blasé	VvE Ensahlaan	Ja
Evert Bouws	ROVER reizigersvereniging	<i>Afgemeld</i>
Thea Geerts	Makelaar in de gemeente	Nee
Monique van Eijkelenburg	Bewoner	Ja
Ike Bekking	Bilthovense Boekhandel	Ja
Elise Hakimi	Jan Gossertlaan	Ja
Tamar Leene	Bewoner en deskundige	Ja
Eduard Mantz	Deelnemer participatie de Timpe	Ja
Yvonne Wesselink	Adviesraad Sociaal Domein	Ja
Jitske Zaja-Ternité	Rembrandtlaan	Ja
Ivan Zaya	Rembrandtlaan	Ja

Maarten Guelen	Bilthoven-Noord	Ja
B. Roest	VvE Julianalaan	Ja
Tessa Vosjan	Onderzoeker Bilthoven Centrum	Ja
Arjan Bras	Bewoner	Ja
Harman Kloos	Bilthoven-Noord	Ja

Bijlage 2: Presentatie gemeente

STAP VOOR STAP NAAR INTEGRALE VISIE EN PLAN



Kaders uit participatieplan

- 500 à 1000 woningen (minimaal 30% sociale en 20% middenhuur/66,6% betaalbaar)
- Mits verkeerskundig inpasbaar
- Geen nieuwe of doorgaande wegen
- Autoluw en volgens STOMP methode
- Lagere gedifferentieerde parkeernorm
- Bij koopappartementen ondergronds parkeren
- Natuurinclusief en minimaal energieneutraal

De 17 adviezen

ALGEMEEN

1. Er is een **behoefte aan nieuwe woningen**. De Spoorzone is daarvoor een geschikte locatie. Het is wel belangrijk dat de gemeente goed uitloopt wat het maximaal aantal nieuwe woningen is dat de wijk aan kan.
2. Maak van de Spoorzone een **aantrekkelijke entree van Bilthoven**. Zorg ervoor dat de ontwikkeling bijdraagt aan een levendig centrum.
3. Gebruik de ontwikkeling van de Spoorzone als aanleiding om **beide zijden van het spoor beter met elkaar te verbinden** en de banierwerking van het spoor waar mogelijk te verminderen.

WONEN, WERKEN, VOORZIENINGEN

4. De ontwikkeling van de Spoorzone moet slim inspelen op **bestaande lokale woningbehoeften**, zoals die van starters op de woningmarkt en van ouderen die willen doorstromen.
5. Onderzoek de mogelijkheid om **bewoners uit De Bilt voorrang** te geven op woningen in de Spoorzone.
6. **Kies voor bedrijvigheid** die weinig verkeer aantrekt maar wel zorgt voor meer levendigheid.
7. Gebruik de ontwikkeling in de Spoorzone om **meer voorzieningen voor jongeren** te creëren.

MOBILITEIT, BEREIKBAARHEID EN PARKEREN

8. Voer vooral **gedegen mobiliteitsonderzoek** uit om te voorkomen dat het verkeer in de Spoorzone en omliggende wijken vastloopt.
9. **Verbeter de fietsroutes en de verkeersveiligheid** voor fietsers, met name bij de twee rotondes aan beide zijden van het spoor.
10. Leg goed uit **wat de autoluwe ambitie precies inhoudt**, omdat dit anders leidt tot soepis.
11. Zorg voor **voldoende parkeergelegenheid**, met name ook voor de winkels in het centrum.

GROEN EN DUURZAAMHEID

12. **Ontwikkel zo groen mogelijk**. Neem het bevorderen van de biodiversiteit daarbij als belangrijk uitgangspunt.
13. Hou vast aan de doelstellingen op het gebied van **energieneutraliteit en klimaatbestendigheid**.

STEDENBOUWKUNDIG ONTWERP EN GEBOUWEN

14. Zoek in het ontwerp van de openbare ruimte **aansluiting bij het typische karakter van Bilthoven**. Lanen met bomen en gebouwen in een parkachtige omgeving.
15. Bepaal zorgvuldig **wat de maximale bouwhoogte wordt**. Op plekken waar 3 of 6 etages passend zijn, kan gewerkt worden met terrasvormige bouw.
16. Knap het Dudok-monument aan **de Julianalaan 1** op. Maak er een aantrekkelijke, gezellige entree van voor het centrum van, bijvoorbeeld door er een maatschappelijke, culturele of horeca-functie aan te geven.

BETREKKEN VAN DE SAMENLEVING

17. **Informeer inwoners en ondernemers** bij elke stap op een heldere, transparante manier en leg goed uit waarom bepaalde beslissingen worden genomen.



9 23-09-2023
Ateliersessie Ronde 2 Spoorzone


Samenvoeging gemeentelijke kaders, uitkomsten participatieplan en verdiepend onderzoek

- **Wonen:** bandbreedtes zo min mogelijk woningen (min. 500) en zo veel mogelijk woningen (max. 1.000). Doelgroepen en kenmerken worden nader uitgewerkt.
- **Werken:** deel bestaande functies in plangebied behouden, deel nieuwe maatschappelijke voorzieningen, deel nieuw economisch programma. Best passend bij gebied en financieel haalbaar!
- **Mobiliteit:** o.b.v. bestaande weginfra gebied herinrichten. Wel nieuwe/lagere parkeernorm voor Spoorgebied (gemiddeld 0,5 per woning).
- **Stedenbouw:** bebouwings- en woonvorm in ontwikkeling. Mix!
- **Duurzaamheid:** natuur-inclusief min. energieneutraal en max. goud

10 23-09-2023
Ateliersessie Ronde 2 Spoorzone


Toelichting van de gemeente na afloop van de workshop:

In de presentatie op de ateliersessie van 14 september stond een parkeernorm van gemiddeld 0,5 per woning. Door dit getal te vermelden is bij sommige deelnemers na de sessie het idee ontstaan dat deze norm al vastligt. Dit is echter zeker niet het geval. De parkeernorm is nog onderwerp van onderzoek en nog niet door de gemeente vastgesteld. De parkeernorm zal straks worden gedifferentieerd per woningtype. Dit wordt nog nader uitgewerkt en onderzocht.