



Ronde 2 participatietraject Spoorzone Bilthoven: aanbevelingen uit de samenleving

November 2023

Ronde 2: aanbevelingen voor de varianten van de gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven

In de afgelopen maanden hebben we een aantal activiteiten georganiseerd waarin het projectteam van de gemeente De Bilt samen met bewoners, ondernemers en (belangen)groepen heeft toegewerkt naar twee varianten van de gebiedsvisie voor de Spoorzone Bilthoven.

In dit document geven we aan tot welke aanvullende inzichten dit heeft geleid die relevant zijn als de gemeenteraad een goed geïnformeerde keuze wil maken voor een voorkeursvariant, en daarbij rekening wil houden met de zorgen, wensen en ideeën in de samenleving.

Aanpak

Ronde 2 begon op de gebiedsconferentie van 4 juli 2023. Daar werden de resultaten werden gepresenteerd van ronde 1 van het participatietraject, waarin we breed hebben opgehaald hoe inwoners kijken naar de toekomst van de Spoorzone. Een verslag hiervan is terug te vinden in het document *Spoorzone Bilthoven - Bewoners aan het woord*. Na de zomer zijn de volgende activiteiten georganiseerd:

- Een **ateliersessie op 14 september** met bewoners- en belangenverenigingen waar de kansrijke ingrediënten op het gebied van wonen, werken, mobiliteit en stedelijk ontwerp samen met bewoners werden geselecteerd en besproken. Hiervan is een apart verslag gemaakt.
- Een **ateliersessie op 30 oktober** waar er twee concept-varianten voor de Spoorzone door het projectteam van de gemeente werden gepresenteerd aan bewoners- en belangenverenigingen, er feitelijke vragen over de varianten werden beantwoord en om een eerste reactie werd gevraagd. Hiervan is een apart verslag gemaakt.
- Een **gebiedsconferentie op 7 november** waar de twee concept-varianten aan grote groep bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden werden gepresenteerd. Door middel van een invulformulier konden deelnemers hun eerste reactie op de varianten opgeven. Hiervan is een apart verslag gemaakt.

Daarnaast heeft gemeente zelf extra sessies georganiseerd op het gebied van mobiliteit en verkeer. Deze maken geen onderdeel uit van de inbreng voor dit verslag.

Aanbevelingen uit de samenleving

In het participatieverslag van Ronde 1 hebben wij 17 adviezen uit de samenleving geformuleerd en voorzien van een onderbouwing. Hieronder geven wij bij elk van die adviezen een aanvulling die relevant is met betrekking tot de keuze voor een voorkeursvariant.

Algemeen

1. Er is **behoefte aan nieuwe woningen**. De Spoorzone is daarvoor een geschikte locatie. Het is wel belangrijk dat de gemeente goed uitzoekt wat het maximumaantal nieuwe woningen is dat de wijk aan kan.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Onder deelnemers aan het participatietraject bestaat verschil van inzicht over het gewenste aantal woningen in de Spoorzone. Op de gebiedsconferentie van 7 november hielden drie groepen elkaar ongeveer in evenwicht:
 - **Een groep die kiest voor variant A**, omdat zij vinden dat deze volgens hen beter past bij (het behoud van) het dorpse karakter van Bilthoven dan variant B;
 - **Een groep die kiest voor variant B**, omdat deze de meer ruimte voor woningbouw biedt dan variant A en ambitieuzer is op het gebied van groen en duurzaamheid;
 - **Een groep die beide varianten niet passend vindt** en wil dat de gemeenteraad de mogelijkheid moet krijgen om ook te kiezen voor een variant met 500 woningen (het aantal dat de raad als minimum heeft meegegeven aan het begin van het participatietraject). Zij denken dat dit kan als de aanvullende kaders op het gebied van de woningmix worden losgelaten en/of op een andere manier kan worden gerekend.
- Enkele deelnemers die geen keuze konden maken, gaven aan een variant te missen die minder woningen (uit Variant A) combineert met een lagere parkeernorm, hoge duurzaamheidsambities en veel groen (uit Variant B).
- Enkele deelnemers gaven aan dat de huidige woningnood vraagt om snelle besluitvorming en ontwikkeling, ongeacht de gekozen variant.
- Deelnemers aan het participatietraject die kritisch staan ten opzichte van de ontwikkelingen noemen naast de wens het 'dorpse karakter' van Bilthoven te behouden steeds twee belangrijke zorgen: de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de veiligheid en drukte op de ontsluitingswegen van de Spoorzone, en parkeeroverlast in de omliggende wijken.

2. Maak van de Spoorzone een **aantrekkelijke entree van Bilthoven**. Zorg ervoor dat de ontwikkeling bijdraagt aan een levendig centrum.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Dit is een wens die nog altijd breed gedragen is, en waar in de uitwerking van de voorkeursvariant goed naar moet worden gekeken.

3. Gebruik de ontwikkeling van de Spoorzone als aanleiding om **beide zijden van het spoor beter met elkaar te verbinden** en de barrièrewerking van het spoor waar mogelijk te verminderen.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Deelnemers aan het participatietraject reageren positief op een extra voetgangersverbinding over het spoor. Deze moet wel twee logische locaties met elkaar verbinden.

Wonen, werken en 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.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Deelnemers aan het participatietraject die pleiten voor minder hoge woningbouwaantallen vragen zich af waarom er op basis van de Woondeal nog aanvullende eisen worden gesteld aan de 50% koopwoningen, en of dit geen dure en ineffectieve maatregel is.
- De nadruk op starters op de woningmarkt en ouderen als doelgroepen voor de Spoorzone is ook in deze fase meermaals benadrukt

5. Onderzoek de mogelijkheid om **bewoners uit De Bilt voorrang** te geven op woningen in de Spoorzone

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Bewoners vinden dit belangrijk, maar zijn sceptisch over de uitvoerbaarheid. Zij willen graag dat woningen in de Spoorzone ook voor een belangrijk deel terecht komen bij woningzoekenden uit de gemeente. Hun vraag is of de gemeente in het vervolgetraject duidelijker kan maken welke instrumenten zij heeft om dit te bewerkstelligen.

-
6. **Kies voor bedrijvigheid** die weinig verkeer aantrekt maar wel zorgt voor meer levendigheid.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Deelnemers aan het participatietraject geven in meerderheid prioriteit aan nieuwe woonruimte in de Spoorzone boven nieuwe kantoor- en bedrijfsruimte (daar mag wat hen betreft in worden geschrapt).
- Over de mogelijkheid het gemeentehuis te verplaatsen naar de Spoorzone is gesproken tijdens de eerste ateliersessie. Weinig deelnemers vonden dat een goed idee, met name vanwege de verkeersbewegingen die dit kan opleveren en de vrees dat hierdoor minder woningen kunnen worden ontwikkeld.

7. Gebruik de ontwikkeling in de Spoorzone om **meer voorzieningen voor jongeren** te creëren

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Op de ateliersessies en gebiedsconferentie vormden jongeren een kleine minderheid van de deelnemers. De jongeren die wel aanwezig waren, pleitten voor zoveel mogelijk woonruimte voor starters op de woningmarkt en nieuwe voorzieningen voor jongeren in de openbare ruimte.

Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren

8. Voer vooraf **gedegen mobiliteitsonderzoek** uit om te voorkomen dat het verkeer in de Spoorzone en omliggende wijken vastloopt.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Bewonersorganisaties uit de omliggende wijken vinden dat de gemeente nog meer onderzoek moet doen naar de gevolgen van de ontwikkelingen voor de drukte op de ontsluitingswegen en de parkeerdruk in de omliggende wijken.
- De resultaten van het gemeente-brede verkeersmodel waaruit blijkt dat 1000 woningen verkeerskundig inpasbaar zijn, worden door deze bewonersorganisaties gewantwoord. Volgens hen gaat het model uit van een aantal onjuiste of onrealistische aannames.

9. **Verbeter de fietsroutes en de verkeersveiligheid** voor fietsers, met name bij de twee rotondes aan beide zijden van het spoor.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- De bewonersorganisaties geven aan dat zij nadrukkelijk behoefte hebben aan concrete maatregelen om de verkeersveiligheid voor fietsers op de rotondes en de ontsluitingswegen van de Spoorzone te verbeteren. Dit moet wat hen betreft gebeuren voor de verdere uitwerking van de visie.

10. Leg goed uit **wat de autoluwe ambitie precies inhoudt**, omdat dit anders leidt tot scepsis.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Deelnemers aan het participatietraject zijn het over het algemeen eens over de wenselijkheid van inpandig parkeren, 30 kilometer zones, het aanbieden van deelmobiliteit en het aantrekkelijk maken van de openbare ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Er bestaan verschillen van inzicht over wat een passende parkeernorm voor het gebied is. Een groep inwoners denkt dat de gemeente te gemakkelijk uitgaat van een toekomst waarin het autogebruik in de Spoorzone fors lager is dan nu. Een andere groep bewoners pleit juist voor een toekomstgericht mobiliteitsbeleid met fors lagere parkeernormen en het sterk stimuleren van wandelen, fiets, openbaar vervoer en deelauto's.
- Zowel voor- als tegenstanders van een lage parkeernorm verzoeken de gemeente meer duidelijkheid te geven over de gevolgen van de mobiliteitskeuze voor de omliggende wijken en de maatregelen die de gemeente voorstelt om overlast te voorkomen. Een zogenaamde *no regret* aanpak wordt door enkelen genoemd als mogelijke strategie.

11. Zorg voor **voldoende parkeergelegenheid**, met name ook voor de winkels in het centrum.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- De ondernemersvereniging Bilthoven-Centrum vindt dat de 80 extra parkeerplaatsen die zijn toegezegd op de locatie van de Driehoek hoe dan ook moeten worden meegenomen in de varianten.

Groen en duurzaamheid

12. **Ontwikkel zo groen mogelijk.** Neem het bevorderen van de biodiversiteit daarbij als belangrijk uitgangspunt.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- In de ateliersessie van 30 oktober hebben deelnemers vanuit verschillende bewoners- en belangenverenigingen voorstellen gedaan voor de stedenbouwkundige opzet voor verschillende deelgebieden van de Spoorzone met behulp van de maquette. Daaruit kwam meermaals naar voren dat veel deelnemers het aantrekkelijk vinden als in (een deel van) de Spoorzone gekozen wordt voor een stedenbouwkundige opzet waarin gebouwen in een parkachtige omgeving worden omgeven door openbaar groen. Daarnaast pleiten veel deelnemers voor het stimuleren van verticaal groen en daktuinen in het gebied.

13. Hou vast aan de doelstellingen op het gebied van **energieneutraliteit en klimaatbestendigheid.**

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Een deel van de deelnemers vindt de duurzaamheidsambities voor de Spoorzone niet afhankelijk zouden moeten zijn van de het aantal woningen in de varianten (nu 'brons' bij variant A en 'goud' bij variant B).

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.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Het aantrekkelijker maken en het vergroenen van de Spoorzone wordt als positief en passend beoordeeld.
- Op de gebiedsconferentie gaf een deel van de bezoekers aan dat zij belang hechten aan het 'dorpse karakter' van Bilthoven, en dit nog onvoldoende terugzien in de voorgestelde varianten.

15. Bepaal zorgvuldig **wat de maximale bouwhoogte wordt.** Op plekken waar 5 of 6 etages passend zijn, kan gewerkt worden met terrasvormige bouw.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- Tijdens de ateliersessies en de gebiedsconferentie werd duidelijk dat een deel van de participanten de hoogteaccenten in beide varianten als niet passend zien.

Enkelen noemen daarbij de boomtoppen als globale maatstaf voor de bouwhoogte.

- Deze groep vindt daarbij het verschil tussen variant A en B op het onderdeel ‘bouwhoogte’ niet onderscheidend genoeg.
- De hoogte van de gebouwen zou volgens veel omwonenden goed moeten aansluiten bij de directe omgeving, en kan vanuit daar trapsgewijs oplopen. Zij vinden het interessant te onderzoeken of een hogere bebouwing aan het spoor leidt tot minder treingeluid, maar geven ook aan dat dit geen negatieve gevolgen mag hebben voor bewoners aan de andere zijde van het spoor.
- Er zijn ook deelnemers aan het participatietraject die vinden dat er best enkele hogere gebouwen mogen komen in de Spoorzone als op die manier meer woningen worden gerealiseerd. Zij vinden deze hoogteaccenten wel passend in de gemeente.

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.

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- De omwonenden van Julianalaan 1 zijn blij dat in beide varianten het advies om het Dudok-monument op te knappen is meegenomen.

Betrekken van de samenleving

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

Aanvullingen m.b.t. variantenkeuze:

- De bewonersorganisaties en een aantal kritische deelnemers aan het participatietraject vragen op dit punt om verbetering. Zij hebben de indruk dat het tempo van planvorming (te) hoog ligt en de gemeente niet altijd tijdig informatie verstrekt. Hun opmerkingen gaan concreet over de volgende 3 punten: (1) de resultaten van het gemeente-brede verkeersmodel kwamen pas na de eerste ateliersessie beschikbaar, (2) de gevolgen van de Woondeal voor het woonprogramma in de Spoorzone zijn volgens hen te laat gecommuniceerd, (3) de doorlooptijd tussen ateliersessies en raadsbesluit is erg kort.
- Bij het laatste punt dient te worden opgemerkt dat er een andere groep deelnemers aan het participatietraject juist pleit voor meer tempo. Zij willen het liefst dat er zo snel mogelijk woningen worden gebouwd.



Verlag ateliersessie Spoorzone Bilthoven 14 september 2023

Verlag ateliersessie Spoorzone Bilthoven 14 september

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 gemeente-brede 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 elk een thema bespreken 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 Spoorzone 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 studentenhuysvesting 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?

- Mengten 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 studentenhuysvesting 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 voorrangregels 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 verkeerstructuur – 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 pauzelocatie 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 Tonningen/	Wijkraad de Leijen	Ja
Johan Naber	Wijkraad de Leijen	Ja
Gabrielle Dijkstra	Fietsersbond de Bilt	Afgemeld
Marlene Clark	Woonspraak, huurdersverenigingen	Afgemeld
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	Afgemeld
Ellis Blasé	VvE Ensahlaan	Ja
Evert Bouws	ROVER reizigersvereniging	Afgemeld
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 daarom een geschikte locatie. Het is wel belangrijk dat de gemeente goed uitzoekt wat het maximumaantal 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 bandverbinding van het spoor waar mogelijk te vermodern.

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 autolose ambitie precies inhoudt**, omdat dit anders leidt tot teleurstelling.
11. Zorg voor **voldoende parkeergelegenheden**, 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 belangrijke 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 5 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 hericafunctie 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.



Verlag ateliessessie Spoorzone Bilthoven 30 oktober 2023

}}}} Tertium



Verlag ateliersessie Spoorzone Bilthoven 30 oktober

Datum & tijd: 30 oktober 19.00 – 21.30 uur

Aanwezig: Vertegenwoordigers van bewoners- en belangengroepen (totaal 32 deelnemers), 10 medewerkers van het gemeentelijk projectteam-Spoorzone, 2 medewerkers KuiperCompagnons en 3 medewerkers van Tertium, 5 toehoorders (raadsleden en wethouder)

Bijlagen: 1) Aanwezigheidslijst, 2) Besprekingsverslag verkeer door SWECO

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 de presentatie van de resultaten van het werk dat het projectteam-Spoorzone de afgelopen maanden en weken heeft verricht. Zij zullen de deelnemers meenemen in de afwegingen en dilemma's waar zij mee te maken hebben. Het doel is om iedereen zo goed mogelijk te informeren over de stand van zaken.
- Daarna bestaat de gelegenheid een eerste reactie te geven aan de hand van de dilemma's, de maquette en de verkeerstafel. Dit is niet de enige plek om die reactie te geven. Dat kan ook op de openbare gebiedsconferentie van 7 november waar al veel aanmeldingen voor zijn, en het kan door straks rechtstreeks in te spreken bij de gemeenteraad, die in december een voorstel krijgt om een keuze te maken voor een voorkeursrichting van de gebiedsvisie. Dan ligt pas vast hoeveel woningen er in de Spoorzone moeten komen, wat de parkeernorm is etc. en kan veel gedetailleerder worden gesproken over de inrichtingsvraagstukken.
- Om iedereen de gelegenheid te geven vragen te stellen, en om ervoor te zorgen dat de informatie goed kan worden gedeeld, is het voorstel om drie presentatie achter elkaar door te laten gaan zonder vragen tussendoor:

eerst projectmanager Spoorzone Aletta Koster, dan stedenbouwkundige Martijn Niehof en tenslotte mobiliteitsdeskundige Jeroen Quee.

- Projectmanager Aletta Koster geeft een presentatie over de kaders en randvoorwaarden, en de impact daarvan op mogelijke varianten van de gebiedsvisie. Deze presentatie is [hier](#) te zien via de website van de gemeente
- Stedenbouwkundige Martijn Niehof geeft een presentatie over de ruimtelijke mogelijkheden aan de hand van een minimale variant met 500 woningen en weinig ingrepen in de omgeving, en een maximale variant met 1000 woningen en alle mogelijke ingrepen in de omgeving. Daarna laat hij zien wat een haalbare basisvariant zou kunnen zijn, en een haalbare ambitieuze variant. Zijn presentatie is [hier](#) terug te zien.
- Jeroen Quee van Sweco sluit het inleidende deel af met een toelichting op de verkeersonderzoeken die de gemeente laat uitvoeren.

Vragenronde

Deelnemers wordt gevraagd hun vraag over de presentaties op te schrijven op een kaart. Deze werden ingenomen en één voor één doorgenomen en plenair beantwoord door de leden van het projectteam-Spoorzone. Omwille van de helderheid delen wij de vragen hieronder thematisch in. Bekijk eerst de [presentaties](#) van de projectmanager en stedenbouwkundige.

Een aantal vragen is niet aanbod gekomen tijdens de ateliersessie. Deze zijn achteraf beantwoord door de gemeente en meegenomen in dit verslag.

Vragen over de varianten

Vraag: Waarom hebben jullie gekozen voor de termen “basis” en “ambitieuze”? Is dat niet sturend? Ambitieuze klinkt veel positiever.

Antwoord: Dit zijn werktitels om de bandbreedtes weer te geven. Het kan best dat er betere benamingen mogelijk zijn, wij horen dat graag!

Suggesties deelnemers: “Variant 1” en “Variant 2”, of “Variant Comfortabel” en “Variant Ambitieuze”.

Vraag: Waarom laten jullie een variant Basis zien, als je al weet dat die niet haalbaar is?

Antwoord: De variant Basis is wel haalbaar. Maar u bedoelt misschien de minimale variant van 500 woningen. Deze is niet haalbaar omdat deze een financieel tekort oplevert en de gemeenteraad dit project budgetneutraal wil uitvoeren.

Vraag: Waarom zijn de bandbreedtes van de varianten zo groot? Op deze manier is de bovengrens aan het aantal woningen bij de variant Basis gelijk aan de ondergrens van de variant Ambitieuus, namelijk 850 woningen.

Antwoord: Op deze manier behoud je meer flexibiliteit in de kosten. Wij willen een marge behouden om onvoorziene omstandigheden het hoofd te bieden. De woningmarkt ontwikkelt zich niet altijd even voorspelbaar. Door deze bandbreedte te hanteren hebben we iets meer mogelijkheden in de uitwerking.

Vraag: Welke termijn houden jullie aan als het gaat om financiële haalbaarheid? Het maakt nogal uit of je bijvoorbeeld 10 of 30 jaar aanhoudt. Bij een langere termijn wordt de ontwikkeling sneller financieel haalbaar.

Antwoord: De termijn die is aangehouden voor de financiële haalbaarheid is de termijn waarin de ontwikkeling wordt opgeleverd. Het gaat hierbij dus om ongeveer 10 jaar.

Suggestie van deelnemer: Maak gebruik van andere rekenmethodes/ slimme manieren om in het project te investeren waardoor je bijvoorbeeld ook de opbrengsten op langere termijn kan meenemen in de afweging.

Vragen over voorzieningen

Vraag: Waarom wordt het gemeentehuis bij beide varianten genoemd? Dit zat niet in de presentatie.

Antwoord: We wilden al de opties op een rij zetten, de gemeenteraad moet hierover nog een uitspraak doen. Op dit moment hebben wij in beide concept-varianten geen gemeentehuis in de Spoorzone gezet, maar dit kan in beide varianten wel worden toegepast.

Vraag: Stel het busstation wordt verplaatst naar de Zuidzijde, is daar dan alleen een busstation?

Antwoord: Daar zijn verschillende mogelijkheden voor die we zouden kunnen onderzoeken. Dit ligt ook aan de NS, ProRail en de provincie. Het moet daarnaast ruimtelijk, verkeerskundig en financieel inpasbaar zijn.

Vragen over wonen

Vraag: Veel gemeentes laten de harde normen van 30% sociaal, 20% midden en 50% vrije sector los, om woningbouw op gang te brengen. Kan dat hier ook niet?

Antwoord: Op basis van de woondeal gaat het in de Spoorzone om 66,66% betaalbaar bouwen (huur en koop).

Aanvulling na afloop van de sessie: De woondeal geeft 66,66% betaalbaar bouwen aan. Daar heeft ook de gemeente De Bilt voor getekend. Voor de gemeente De Bilt betekent e.e.a. conform vastgesteld woonbeleid voor de planontwikkeling in Spoorzone: 30% sociale huur; 20% middenhuur en 16,6% betaalbare/goedkope koop (max € 355.000, - prijspeil 1-1-2023). De overige 33,3% is vrije sector (huur en/of koop). Er is nu geen aanleiding om van deze normen af te wijken.

Vraag: Is er ruimte voor studentenwoningen?

Antwoord (na afloop van de sessie gegeven): De druk op de woningmarkt van De Bilt is groot. Met name de starters, jongeren en ouderen komen niet of nauwelijks aan de bak voor een passende woning.

Voor de gemeente zijn Starters < 35 jaar/jongeren < 30 jaar een primaire doelgroep voor de Spoorzone. Studenten worden niet als een primaire, wel als een mogelijke doelgroep gezien voor de Spoorzone. Een doelgroep die kan bijdragen aan de levendigheid van het gebied.

Spreekt we over het realiseren van zelfstandige woningen, dan kunnen studenten geschaard worden onder de doelgroep starters/jongeren. Gaat het om onzelfstandige wooneenheden, kan gedacht worden aan specifieke complexen voor deze (sub)doelgroep.

Vragen over mobiliteit, parkeren en verkeer

Vraag: Wat is het noodplan als het straks dat het met mobiliteit toch anders uitpakt/tegenvalt?

Antwoord: Het kan natuurlijk altijd dat de toekomstige situatie verandert. Een noodplan kan pas worden gemaakt als helder is waar er een knelpunt optreedt. Je moet altijd in de gaten blijven houden wat er in de praktijk gebeurt en uitschieters onder de aandacht brengen.

Vraag: Het mobiliteitsonderzoek laat zien dat de ontwikkeling van de Spoorzone ervoor kan zorgen dat de Leijenseweg dichtslibt. In hoeverre is hier aandacht voor?

Antwoord: De verkeersdruk op de Leijenseweg zal inderdaad toenemen maar van dichtslibben is geen sprake. De invloed van de ontwikkeling op de drukte op de Leijenseweg wordt nader bekeken in het verdere verkeersonderzoek. Op basis daarvan kunnen we kijken wat eventueel passende maatregelen zijn.

Vraag: U stelt dat de verkeersveiligheid nog moet worden uitgewerkt. Het was een harde eis van bewonersgroepen dat er eerst een verkeersplan zou komen en dan pas bouwplannen.

Antwoord: Dat klopt. Wij presenteren nu ook niet de bouwplannen. Zo ver zijn we nog lang niet. Vanwege het feit dat er vanuit bewonersgroepen aandacht is gevraagd voor hun zorgen rondom verkeer hebben we juist extra onderzoek gedaan naar mobiliteit, veel meer dan dat gebruikelijk is in deze fase van de planvorming.

Vraag: Verkeersveiligheid is dat ook fietsveiligheid?

Antwoord: Ja, dat klopt.

Vraag: Hoe reëel is de lage parkeernorm? Veel mensen verhuizen juist naar Bilthoven zodat ze makkelijk een auto kunnen gebruiken dan in bijvoorbeeld Utrecht.

Antwoord: De parkeernorm in de basisvariant is maar een klein beetje lager dan in de rest van Bilthoven. Dat kan omdat deze plek een OV-knooppunt is. De ambitieuze variant gaat uit van een lagere parkeernorm, maar die is lang niet zo laag als in bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone. Het gaat ook om een gedifferentieerde norm, die bijvoorbeeld voor koopwoningen weer hoger ligt dan bij huurwoningen.

Vraag: Stel je gaat uit van de lage parkeernorm in de ambitieuze variant, wat gebeurt er als de bewoners toch veel auto's willen? Hoe limiteer je het autobezit dan? Hoe ga je ermee om?

Antwoord: Goed punt. Bij de variant met lagere parkeernormen hoort ook echt parkeerregulering in het omliggende gebied, om het waterbedeffect tegen te gaan. Hoe lager de parkeernorm wordt, hoe groter dat gebied zal zijn. Even voor de duidelijkheid: ook in de basisvariant hebben bewoners nog steeds de mogelijkheid om een auto te bezitten. Ook wordt er gedifferentieerd in de parkeernormen naar woningtype. De parkeernorm is niet nul. Je zet er daarbij ook op in om je te richten op doelgroepen met een lager autobezit.

Vraag: Is er gedacht aan deelauto's?

Antwoord: Jazeker.

Vraag: Is er gedacht aan een sneltram van Bilthoven naar Science Park?

Antwoord: Nee, dat is niet iets wat in de gebiedsvisie kan worden meegenomen.

Vraag: Hoe zit het met de toegezegde parkeerplaatsen voor ondernemers? Hoe zit het de belofte voor 80 parkeerplaatsen? Dit was toch een belofte?

Antwoord: Er vindt momenteel onderzoek plaats in het centrum (zie ook de [presentatie](#) van de gemeente). Mocht daaruit komen dat er meer parkeerplaats nodig zijn, dan zouden die bijvoorbeeld onder de driehoek kunnen komen. Dat is kostbaar dus voordat je zoiets besluit moet je wel eerst zeker weten dat het nodig is.

Vraag: De Driehoek was tot september een blauwe zone maar nu niet meer. Is met deze verandering rekening gehouden in de tellingen?

Antwoord (na afloop van de sessie gegeven): Het geldende parkeerregime op de Driehoek heeft geen effect op het onderzoek naar de actuele parkeerbezetting.

Vragen over stedenbouwkundig ontwerp en omgeving

Vraag: Klopt het dat de ontwikkelde concept-varianten niet aansluiten bij het beeld-kwaliteitsplan van de gemeente de Bilt uit 2014?

Antwoord: Dat klopt. De concept-varianten sluiten niet aan bij dat plan. We hebben zoveel mogelijk ruimte proberen te geven aan wat er in de vorige sessies is opgehaald en op basis daarvan de varianten ontwikkeld.

Vraag: Hoe staat het met de seniorenwoningen voor de midden- en lage inkomens?

Antwoord: De precieze verdeling van de woningen naar doelgroepen wordt pas doorberekend tijdens de planuitwerking. In deze fase wordt alleen de verdeling van het programma (huur/koop, betaalbaar/vrije markt) vastgelegd (zie antwoord pagina 3 en 4).

Vraag: Waarom is de mate van duurzaamheid afhankelijk van de variant die je kiest? Je zou ook kunnen zeggen: we zetten maximaal in op duurzaamheid zonder dat we dit afhankelijk laten zijn van het aantal woningen dat opgeleverd wordt.

Antwoord: Voor de concept-basisvariant is nu gekozen voor een duurzaamheidsniveau Brons. Dit is hoger dan het wettelijke minimum en een opwaardering ten opzichte van de huidige situatie. Voor concept-ambitieuze variant is nu gekozen voor niveau Goud (hoogste duurzaamheidsniveau). Het is

mogelijk om de basisvariant nog duurzamer te maken alleen dit gaat wel gepaard met kosten die je ergens anders vandaan moet halen.

Suggestie van een deelnemer: Kijk ook hierbij naar de terugverdientijd over een langere termijn en de opbrengsten op andere fronten, dit kan het haalbaarder maken.

Vragen over proces

Vraag: Hoe worden de verschillende meningen (vanuit projectteam, vanuit participatie, vanuit inspraak) gewogen door de gemeenteraad om te komen tot een besluit?

Antwoord: Dat is aan de gemeenteraad zelf. Tertium maakt een verslag van de ateliersessies en de gebiedsconferentie. U kunt zelf ook aan de gemeenteraad laten weten wat u vindt. Het is daarna aan de raadsleden om de belangen af te wegen en een voorkeursrichting te bepalen.

Vraag: We hebben nu vijf weken om deze concept-varianten te bespreken met onze achterban en een mening erover te formuleren. Is dat niet wat kort?

Antwoord: De presentaties van vanavond worden na deze ateliersessie online gedeeld zodat iedereen deze kan bekijken. Daarnaast is er volgende week een gebiedsconferentie op 7 november waar iedereen die geïnteresseerd is langs kan komen om zich te informeren over de varianten, vragen te stellen en een reactie te geven. Daarna heeft u nog ongeveer een maand om te bepalen wat u tegen raadsleden wil zeggen bij het bepalen van hun keuze. Op zijn vroegst nemen zij eind december pas een besluit over de voorkeursvariant. Ook die is dan nog niet af. In het eerste kwartaal van 2024 volgt de uitwerking, waarin we in veel meer detail met u kunnen spreken over de gebiedsvisie. Er zijn dus nog volop mogelijkheden om uw mening te laten horen.

Uiteen in groepen

Na de plenaire presentaties en de vragenronde verdelen de deelnemers zich in drie groepen: een groep die meer over de basisvariant wil discussiëren, een groep die meer over de ambitieuze variant wil discussiëren en een middengroep.

Zij gaan in die groepen langs 3 tafels:

- (1) De maquette
- (2) De 'mengpanelen' met daarop de twee varianten

(3) Een verkeers-tafel

Hieronder doen wij puntsgewijs verslag van de uitkomsten bij de maquette en bij de mengpanelen. De uitkomsten bij de verkeerstafel zijn genoteerd in bijlage 2.

Maquette

Rondom de maquette gaven stedenbouwkundigen Martijn Niehof en Marina Propadalo een toelichting op de verschillende mogelijkheden voor de stedenbouwkundige opzet. Zij hebben voor de twee verschillende concept-varianten per deelgebied van de Spoorzone maquettedelen uitgewerkt. Voor de basisvariant en voor de ambitieuze variant had elk van de maquetteonderdelen hetzelfde aantal woningen, maar een ander ontwerp. Door middel van aanpasbare onderdelen van de bouwblokken konden extra lagen aan de bebouwing worden toegevoegd of worden weggehaald.

Wat opviel tijdens de rondes:

- Deelnemers hadden even de tijd nodig voor de ruimtelijke vertaalslag van de concept-varianten naar de maquette;
- Over het algemeen gaven deelnemers aan dat de stedenbouwkundige opzet van de deelgebieden moet passen bij de omliggende buurten.
- Een groot deel van de deelnemers gaf aan voor het deelgebied tussen de Rembrandtlaan en Huize het Oosten een voorkeur te hebben voor de stedenbouwkundige opzet van bouwblokken in een parkachtige omgeving.
- Een deel van de deelnemers gaf aan de voorkeur te hebben voor langwerpige bouwblokken langs het spoor. Deze kunnen ook fungeren als geluidsbarrière. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de eventuele weerkaatsing van het geluid aan de zuidzijde van het spoor.
- Deelnemers die meer neigen naar de concept-variant Ambitieuze gaven aan dat zij de deelgebieden de Timpe en Rembrandtlaan geschikt zouden vinden voor wat hogere bebouwing. Daarbij is het wel belangrijk dat deze bouw getrappt wordt gerealiseerd.
- Getrapte bebouwing betekent voor het deelgebied Rembrandtlaan dat de hoogste bebouwing zich zou bevinden in het midden van de zuidzijde van

het gebied, langs het spoor. Voor het deelgebied de Timpe zou de hoogste bebouwing zich bevinden aan de kant van het NS-station.

- Deelnemers die meer neigen naar de concept-variant Basis gaven aan voor de gehele Spoorzone de voorkeur te hebben voor lagere bebouwing maar niet als dit ten koste gaat van de hoeveelheid groen.
- Over het algemeen wordt de Driehoek geen geschikte plaats gevonden voor hoogte-accenten. Dit past niet bij de bebouwing van Bilthoven-Centrum en de aanliggende wijk Vogelzang.
- Een nieuwe voetgangersverbinding over het spoor vinden veel deelnemers een goed idee. Als deze er komt, is het wel belangrijk dat het P&R terrein wordt opgeknapt of verplaatst. Daarnaast moet de verbinding goed bereikbaar zijn voor mindervaliden.

De ‘mengpanelen’ met daarop de twee varianten

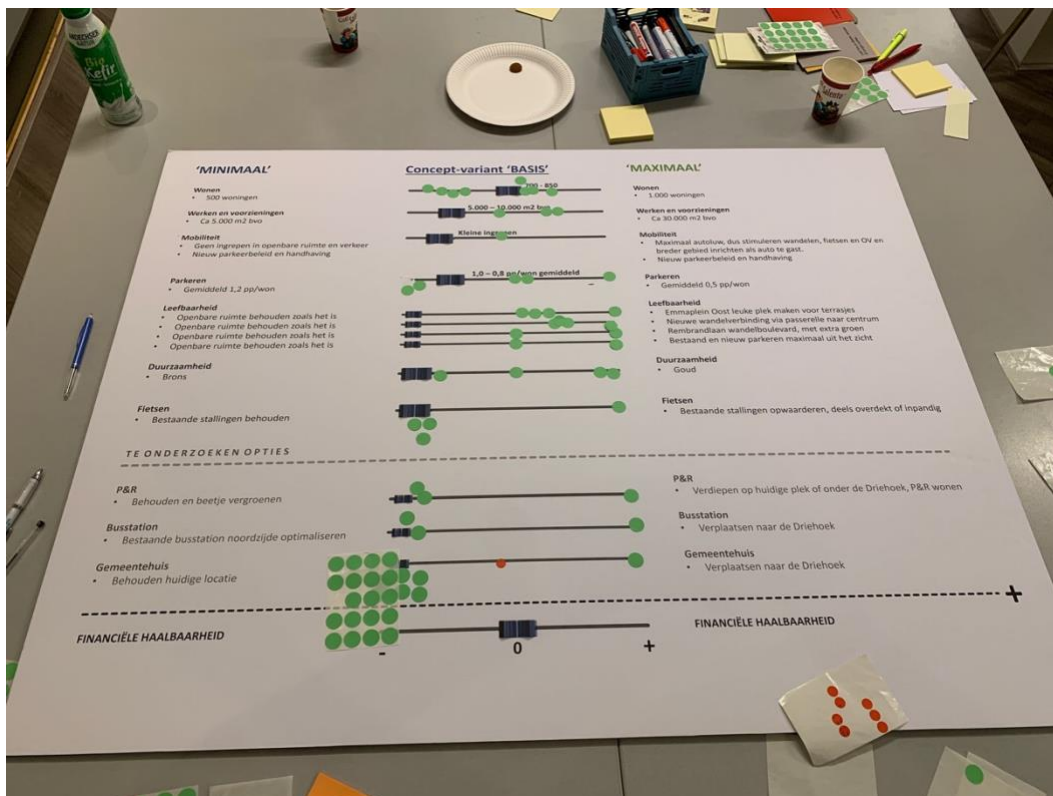
Op het mengpaneel staan de belangrijkste onderwerpen voor de verschillende varianten tegenover elkaar uitgewerkt in bandbreedtes. Voor de ateliersessie heeft de gemeente alvast mengpanelen uitgewerkt voor de concept-variant Basis en de concept-variant Ambitieuze. Tijdens de rondes werden deze toegelicht door begeleiders van de gemeente. Deelnemers aan de ateliersessie konden op de mengpanelen van de concept-varianten stickers plakken op de bandbreedte die hen het meest passend leek. De resultaten van de stikkerrondes op de mengpanelen van de verschillende groepen zijn te vinden op pagina 10 en 11.

Wat opviel tijdens de rondes:

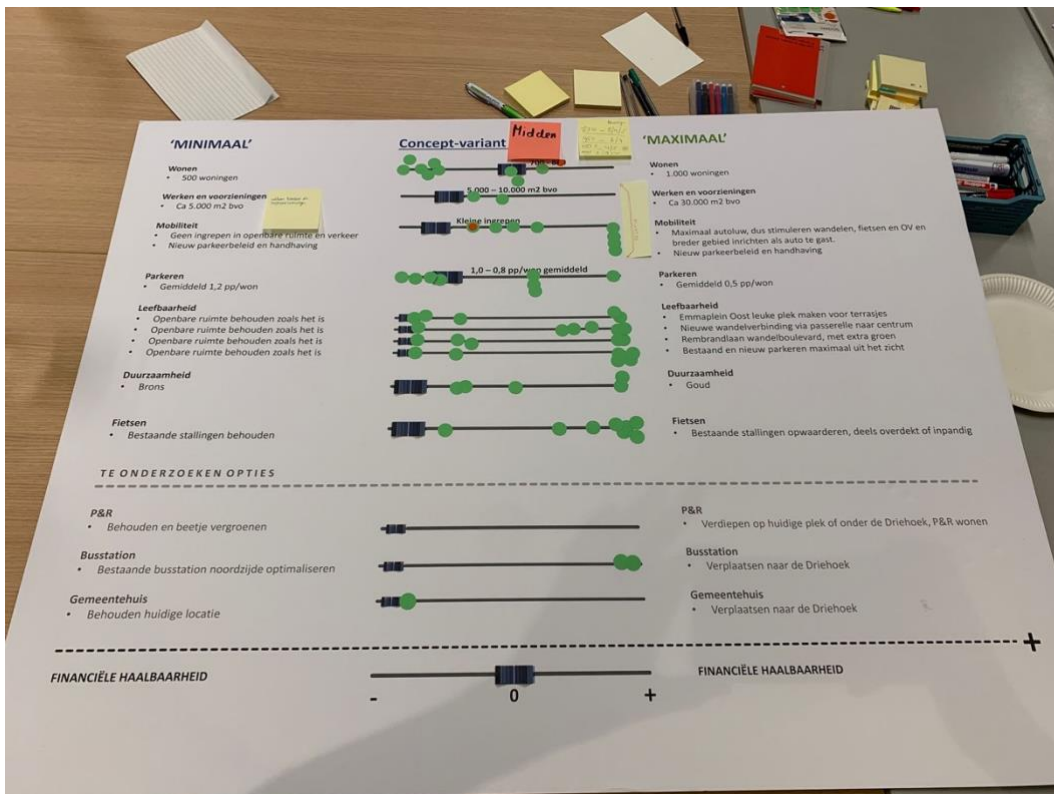
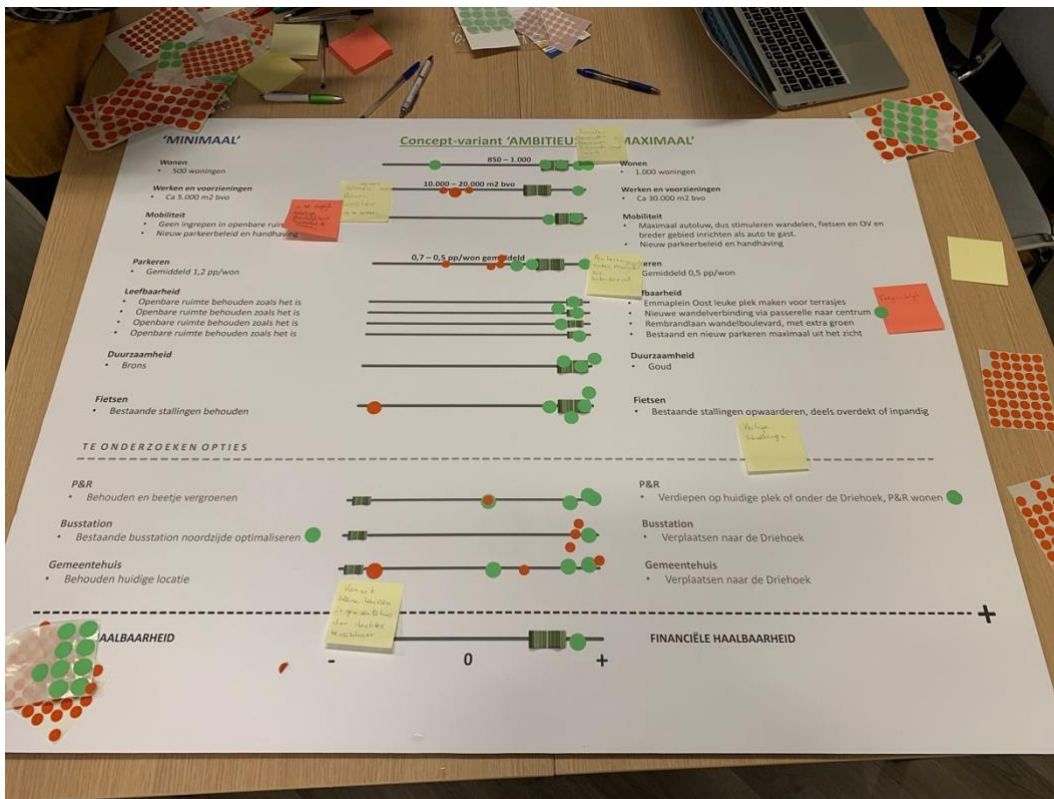
- Over het algemeen gaven deelnemers over de basisvariant aan dat zij de bandbreedte voor het aantal woningen het liefst zo laag mogelijk zouden willen houden. Minder kritisch werd gesproken over het aantal vierkante meter te realiseren werken en voorzieningen.
- Deelnemers geven over de basisvariant aan dat zij liever niet of minder willen inleveren op de aanpassingen in het gebied ten behoeve van de leefbaarheid.
- Over het algemeen gaven deelnemers over de ambitieuze variant aan dat zij de bandbreedte graag zo hoog mogelijk wilden hebben. De groep is

kritisch op het aantal vierkante meter te realiseren werken en voorzieningen. Wonen staat wat hun betreft voorop.

- Deelnemers geven over de ambitieuze variant aan dat zij maximaal willen inzetten op aanpassingen ten behoeve van de leefbaarheid.
- Een deel van de deelnemers gaf aan dat bepaalde onderdelen van het mengpaneel niet of minder afhankelijk moeten zijn van het aantal te realiseren woningen. Het ging hierbij vooral om de aanpassingen voor mobiliteit en parkeren en de mate van duurzaamheid die gehanteerd moet worden.
- Een groot deel van de deelnemers is kritisch over de komst van een nieuw gemeentehuis in de Spoorzone.
- Parkeernorm: deelnemers zien over het algemeen dat de parkeernorm in de Spoorzone wat lager mag zijn dan in andere delen van de gemeente. Over de vraag hoe laag verschillen de meningen behoorlijk. Over het algemeen bestaat de indruk dat deelnemers de parkeernorm in de ambitieuze variant (0,5 gemiddeld per woning) te laag vinden voor Bilthoven, al pleit een enkeling daar wel voor. Over de parkeernorm hoe



hoog de parkeernorm precies moet zijn verschillende meningen.



Bijlage 1: Aanwezigheidslijst

Uitgenodigd op 30 oktober

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

Ivan Zaya	Rembrandtlaan	Ja
Maarten Guelen	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja
Bob Roest	VvE Julianalaan	Ja
Tessa Vosjan	Onderzoeker Bilthoven – Centrum	Ja
Arjan Bras	Bewoner	Ja
Harman Kloos	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja
Luc Jonker	Stichting Planschade	Ja
Joke Vroom	P3R	Ja
Modane	Jongere in de gemeente	Ja
Herman Verschuren	Knarrenhof	Ja
Jaqueline Borst	Bewonersvereniging Bilthoven-Noord	Ja

Toehoorders

Naam	Belang/Vereniging
Ralph Jacobs	Raadslid VVD
Margje Tempelaars	Commissielid PvdA
Peter Schlamilch	Raadslid Forza de Bilt
Arie Vonk Noordergraaf	Raadslid SGP
Anne Marie 't Hart	Wethouder ruimtelijke ordening
Fred van Lemmen	Lakenvelder

Bijlage 2: Besprekingsverslag SWECO (verkeerstafel)

Besprekingsverslag

Deelsessie Verkeer Spoorzone Bilthoven

d.d. 30-10-2023, Julianalaan 1

Doel van deze deelsessie was om concrete verbeteringsmogelijkheden van de verkeerssituatie te identificeren. Om zo concreet mogelijk te werk te kunnen gaan zijn de vier rotondes in/nabij de Spoorzone als uitgangspunt gebruikt, inclusief de toeleidende wegen

De suggesties en voorstellen zijn gerangschikt per rotonde. Deelnemers hebben in drie groepen gesproken over voorstellen. De voorstellen zijn samengenomen per locatie en niet per groep weergegeven. Voorstellen die algemeen van toepassing zijn, staan vermeld achteraan het verslag.

Rotonde Soestdijkseweg Noord/ Jan Steenlaan

Fietstunnel voor het fietsverkeer naar de scholen. Dit is eerder onderzocht (door bureau Movares ?) en bleek toen niet mogelijk.

Jeroen Quee geeft aan dat de verwerkingscapaciteit van de rotonde voldoende is maar er treden soms voor korte tijd wachtrijen op tot circa 20 auto's.

Suggestie is om ook fietspad aan zuidzijde Jan Steenlaan te realiseren, zodat de oversteekbeweging voor fietsers bij de Rembrandtlaan niet meer nodig is. Fietsers steken dan bij de rotonde over: er komen dan fietsvoorzieningen rondom de rotonde.

Meer haaks maken van de aansluitingen van de toeleidende wegen en de rotonde om zo autoverkeer af te remmen. Dit is ook een algemene maatregel om toe te passen op meerdere rotondes

Nu moeten fietsers die in noordelijke richting uit de tunnel komen en hun 'vaart' willen gebruiken om de rotonde te bereiken, voorrang geven aan fietser noord naar zuid langs de Soestdijkseweg Noord. Dan zijn ze hun vaart kwijt, wordt als vervelend ervaren

Ontvlechten autoverkeersstromen, zodat doorgaand verkeer niet via de Soestdijkseweg rijdt – dan rijdt namelijk ook minder verkeer via de rotonde

Andere ontsluiting voor de P+R: automobilisten richting P+R hebben vaak haast en dat past niet bij het karakter (nu en in de toekomst) van met name de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan. Dat gaat niet goed samen met de fietsers op de Jan Steenlaan en Rembrandtlaan.

(Deels) verplaatsen P+R naar zuidkant is ook gunstiger voor een evenwichtiger verdeling van het verkeer (is er bekend wat de oriëntatie van de P+R gebruikers is over noord en zuid)

Soestdijkseweg Noord

1. Smalle profiel fietspad is erg onveilig
2. Meer aandacht voor groenbeheer zodat het fietspad niet nog onveiliger wordt; het is nu bijvoorbeeld glad door veel gevallen blad dat niet wordt opgeruimd
3. Auto-te-gast inrichting Jan Steenlaan ... dit is in feite ten westen van de Rembrandtlaan al het geval

Rotonde Soestdijkseweg Zuid / Nachtegaallaan

Met name de noordelijke tak wordt erg onveilig ervaren -> duidelijker 'kanaliseren' van de verkeersstromen, zeker ook van de fiets

Afsluiten zuidzijde Emmaplein voor auto's maakt de rotonde ook rustiger maar moet bekeken worden in het licht van de totale circulatie inclusief Julianalaan (ook overweging éénrichtingsverkeer Julianalaan en aandacht voor aansluiting Melchiorlaan / Julianalaan)

Zicht van autobestuurders op fietsers is heel slecht bij het afslaan Soestdijkseweg Zuid naar Nachtegaallaan

Als aan de zuidzijde het busstation zou komen, aandacht voor de aansluiting daarvan en voor een veilige routing voor de fietsers. Gevreesd wordt dat het daardoor voor fietsers veel onoverzichtelijker en onveiliger wordt.

Rotonde Leyenseweg/ 2^e Brandenburgerweg

Auto en fiets komen op verschillende hoogte vanuit de spoortunnel en daardoor kunnen autobestuurders de fietsers niet goed zien aankomen.

Instellen maximum 30 km/uur op de Leyenseweg

Autoverkeer en fietsverkeer zullen nog toenemen, mede door ontwikkelplan op locatie van Brandweer

Rotonde in Soest is mogelijk een goed voorbeeld, mevrouw zoekt dit op
Begroeiing is vaak te hoog en dat is slecht voor het zicht -> meer snoeien

Het zou helpen als fietsers aangeven of/hoe ze willen afslaan

Rotonde Leyenseweg/ Massijslaan

Fietsers Kees Boekelaan komen met hoge vaart aan

Op de Jan van Eijklaan wordt een maatregel genomen tegen de te hoge snelheden, maar dit leidt er wel toe dat verkeer via andere routes gaat rijden, zoals de Jan Steenlaan

Algemeen

Herbie rotonde: verwachting dat dit in de toekomst de gevaarlijkste rotonde van De Bilt wordt

De rotondes hebben tweerichtingsverkeer voor fietsers, dat wordt onveilig gevonden. De reden voor tweerichtingsverkeer is dat fietsers in de praktijk heel vaak de kortste route nemen en dat leidt bij een eenrichtingsrotonde tot onveilige situaties omdat autobestuurders geen fietsers verwachten uit de niet-toegestane richting

Er wordt te weinig aandacht besteed aan de veiligheid voor kinderen (er wordt gehoord maar niet geluisterd).

Niet alleen naar de verkeersvolumes per etmaal kijken maar juist ook naar de spitsuren want daar zitten de grootste problemen

Algemene oplossingen om de veiligheid van de rotondes te verbeteren:

Nieuwe typen tweewielers zoals snelle e-bikes, pedelecs en fatbikes rijden vaak erg hard en zorgen voor een onveilig gevoel. Pedelecs moeten eigenlijk van de rijbaan gebruik maken, maar voor fatbikes is (nog) niets geregeld.

Door waar mogelijk meer rechtstand in combinatie met (zo veel mogelijk) haakse bochten aan te brengen in de fietspaden wordt de snelheid van (alle) tweewielers gereduceerd. Maatregelen zoals middeneilanden, drempels voor tweewielers brengen ook vaak risico's met zich mee.

Meer haakse aansluiting voor autoverkeer door rammelstroken/ rammelvakken ter plaatse van de aansluiting (zie afbeelding als voorbeeld)



De verkeersdrempels voor de auto 'steiler' maken
Bebording (weer) op orde brengen
Is de verlichting voldoende? Nog nagaan.

“Fietsers opvoeden” kan ook bijdragen aan de veiligheid – niet alles is door inrichting op te lossen

Van tijd tot tijd de Handhaving inzetten om toe te zien op het verkeersgedrag

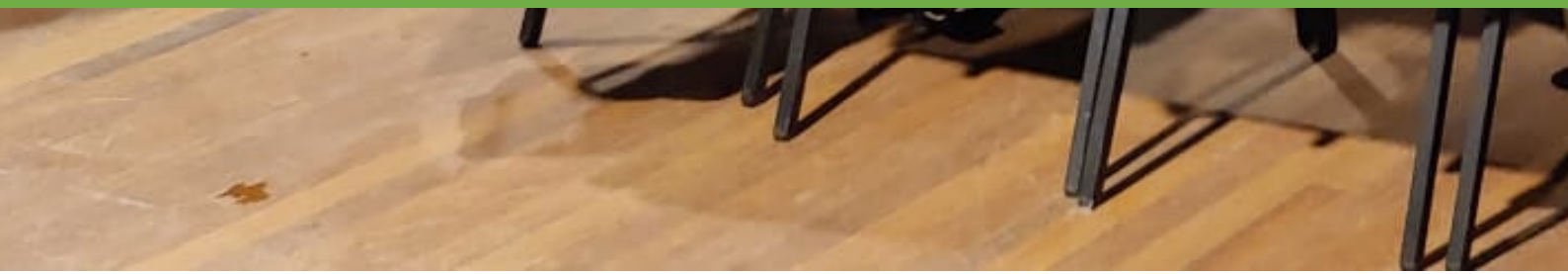
“Monument” of een soort scorebord met het aantal ongevallen in de voorbije periode -> verhoogt de aandacht – in het buitenland zie je dit vaak

Als er een parkeergarage op locatie Driehoek komt -> aandacht voor regulering van het parkeren zodanig dat het beoogde gebruik daadwerkelijk plaatsvindt, dus bewoners en bezoekers van het centrum en geen 24-uurs parkeren. Bijvoorbeeld eerste 1,5 uur gratis en daarna betaald parkeren. Uitwerken in parkeerbalans.



Verlag gebiedsconferentie Spoorzone Bilthoven 7 november 2023

}} Tertium



Verlag gebiedsconferentie Spoorzone Bilthoven 7 november 2023

Ongeveer 125 inwoners en ondernemers uit gemeente De Bilt hebben de tweede gebiedsconferentie Spoorzone bezocht op dinsdagavond 7 november. Op de gebiedsconferentie presenteerde het projectteam-Spoorzone van de gemeente twee concept-varianten van de gebiedsvisie. Variant A met 700 tot 850 woningen en Variant B met 850 tot 1.000 woningen. Op 7 december bespreekt de raadscommissie de varianten.

De avond begon met een korte inleiding van wethouder Anne Marie 't Hart, waarin zij nog een keer benadrukte dat de Spoorzone een gebied is waar ontzettend veel kansen liggen: 'Hier kunnen we de betaalbare woningen bouwen die we als gemeente zo hard nodig hebben'. En ze bedankte degenen die hadden deelgenomen aan het participatieproces: 'Ik hoop dat jullie dat blijven doen! Ook in de derde participatieronde krijgen jullie de kans om mee te denken.'

Gefilmde presentatie

Hierna volgde een presentatie van Aletta Koster, projectmanager Spoorzone, waarin zij vertelde hoe het projectteam tot de varianten was gekomen. De meeste tijd was ingeruimd voor de daaropvolgende presentatie van stedenbouwkundige Martijn Niehof van KuiperCompagnons. Hij liet zien hoe de Spoorzone wordt ingevuld. Daarvoor gebruikte hij ook een maquette. Zijn toelichting werd gefilmd en op een groot scherm geprojecteerd, zodat de hele zaal zijn verhaal goed kon volgen.



Vragen aan bewoners

Als afsluiting van het plenaire deel kregen vier bewoners de kans via een interview publiekelijk hun mening te geven over de varianten.

- Marlène Clark van huurdersvereniging Woonspraak pleitte voor zoveel sociale huurwoningen en een gemengde wijk voor verschillende doelgroepen. Daarbij vond zij het goed als er ook enkele wat hogere gebouwen in de Spoorzone zouden komen.
- Janine Veldhoven sprak namens de Ondernemersvereniging Bilthoven Centrum over het belang van voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels in het centrum. Als Bilthoven een regionale functie wil behouden, moeten er in de toekomst ook voldoende parkeerplaatsen zijn.
- Ernst Menten van de bewonersvereniging P3R vond het bezwaarlijk dat terwijl de gemeenteraad vooraf een kader had vastgesteld van 30% sociale huur, 20% middenhuur en 50% koop dit is aangepast naar 72% huur. Projectmanager Alette Koster gaf aan dat er nog steeds sprake is van 50% koop, maar dat de gemeente in de regionale woondeal heeft afgesproken dat er ook betaalbare koopwoningen moeten komen (16% van het totaal). Daarnaast maken bewoners zich nog altijd zorgen over de ontsluiting van de wijk en verkeersveiligheid.
- Tenslotte sprak Leendert van Bree namens het Kennisteam Wonen. Hoewel hij vond dat het participatietraject goed is georganiseerd, denkt hij dat het wellicht beter was geweest als de gemeenteraad eerst zelf visie had opgesteld over wat zij verwachten van de toekomst van het gebied en daarna pas te participeren, in plaats van dit andersom te doen. Daarnaast gaf hij aan het belangrijk te vinden dat het gebied met het oog op de toekomst wordt ontwikkeld en dat er trends zijn met name op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid die ervoor zullen zorgen dat gebieden anders moeten worden ontwikkeld dan we nu gewend zijn. Het stimuleren van wandelen, fietsen en OV-gebruik hoort daar wat hem betreft bij.

Daarna mochten mensen vanuit de zaal vragen stellen. Hierna volgde het interactieve deel van de gebiedsconferentie. Bezoekers konden langs tafels lopen met de maquette en andere presentaties, waaronder een verkeerstafel. Op formulieren kon iedereen feedback op de varianten geven. Van de avond komt nog een verslag, dat in de loop van volgende week op de website staat.

Uitkomsten reactieformulieren

Hieronder volgt een samenvatting van de formulieren die deelnemers na afloop van de presentatie hebben ingevuld en ingeleverd.

Opzet

Bij binnenkomst hebben alle deelnemers aan de gebiedsconferentie een invulformulier ontvangen (zie bijlage A). Daarin is gevraagd naar:

- Hun voorkeursvariant (A, B, geen van beiden/ik kan geen keuze maken).
- De argumenten voor hun keuze.
- De sterke punten van hun voorkeursvariant.
- De onderdelen van hun voorkeursvariant die zij graag zouden willen aanpassen.
- De redenen om niet te kiezen voor de andere variant.
- De onderdelen van de andere variant die wel aantrekkelijk zijn.
- Hun andere opmerkingen en/of suggesties.

Uitkomsten

In totaal zijn er 81 formulieren ingeleverd. Op de volgende pagina's geven wij een samenvattingen van:

1. De redenen om te kiezen voor variant A, variant B of geen keuze.
2. De sterke punten van beide varianten en de aanpassingen die deelnemers voorstellen
3. Overige ideeën en suggesties

Niet alle respondenten hebben alle vragen ingevuld. De volgende conclusies zijn getrokken op basis van een kwalitatieve analyse van de formulieren.

1.1. Hoofdredeenen om te kiezen voor variant A

In totaal hebben we 20 formulieren ontvangen van deelnemers die een voorkeur hebben voor variant A. Zij vinden het lagere woningaantal en de lagere bebouwing beter passen bij het dorpse karakter van de gemeente. Bovendien wordt de parkeernorm realistischer gevonden.



Wat is op dit moment de doorslaggevende reden voor uw keuze? (Selectie van quotes)

- *“Haalbaarheid, minste risico’s, beste inpasbaarheid.”*
- *“Zo laag mogelijk bouwen lijkt mij een goed streven. De boomgrens is een goede maat hiervoor.”*
- *“Een lagere parkeernorm is niet realistisch.”*
- *“Houd het dorps en groen, met maximaal vier verdiepingen.”*

1.2. Hoofdredeken om te kiezen voor variant B

In totaal hebben we 24 formulieren ontvangen van deelnemers die een voorkeur hebben voor variant B. De aanwezigen die een voorkeur hebben voor variant B doen dat met name omdat in deze variant meer woningen worden ontwikkeld. Deze zijn hard nodig om de woningnood te verlichten, met name voor jongeren en ook voor ouderen die kunnen doorstromen vanuit grotere woningen. Daarnaast spreekt en flink deel van deze respondenten de hogere duurzaamheidsambities van variant B aan met meer nadruk op groen en ruimte voor recreatie. Ook hoogteaccenten worden door een aantal respondenten genoemd als positief. Volgens hen past dit juist wel in de gemeente.

Wat is op dit moment de doorslaggevende reden voor uw keuze? (Selectie van quotes)

- *“Maximale duurzaamheid en veel woningen. Als we toch gaan bouwen, dan maar goed.”*

- *“Ik kies voor een bredere, duurzame aanpak voor het gebied. Deze kans krijg je maar één keer.”*
- *“De woningnood.”*
- *“[Deze variant creëert] een wijkje met eigen sfeer: anders dan de villawijken in Noord en het huisje-boompje-beestje in de Leijen.”*

1.3. Hoofdredeenen om geen voorkeur uit te spreken voor variant A of B

Het grootste aantal formulieren dat we hebben ontvangen (37) spreekt geen voorkeur uit voor één van beide varianten. De hoofdredeenen daarvoor zijn divers en vallen op te delen in vier groepen:

1. Er is meer onderzoek nodig (5 formulieren)

Het grootste deel van de groep die geen keuze kan maken geeft aan over onvoldoende informatie te beschikken over de effecten van de ontwikkeling. Hierbij worden vooral de verkeerseffecten en de financiële haalbaarheid genoemd. Deze zouden beter moeten worden uitgezocht en onderbouwd.

- *“Het is te vroeg [om te kiezen]. Alles is gebaseerd op aannames.”*
- *“Ik heb een voorkeur voor autoluw en een lage parkeernorm, maar zonder meer inzichten in de verkeerseffecten kan ik niet kiezen.”*
- *“Er is onvoldoende duidelijkheid over welke gegevens worden gebruikt. Waarom is het financieel niet haalbaar? Wat zijn de parameters/aannames voor het verkeersmodel?”*
- *“66,7% betaalbare [huur- en koopwoningen] moet naar beneden. Dan ontstaat er meer ruimte voor voldoende ruimte voor ondergronds parkeren, een lager volume en echte kwaliteit.”*

2. Beide varianten zijn niet passend (26 formulieren)

Eveneens een grote groep vindt variant A ook zonder extra onderzoek al te massief. Dit heeft te maken met het aantal woningen, de verwachte verkeersdruk, de parkeerproblemen en de hoogte van de gebouwen.

- *“700 woningen is te veel. [Dat is] onmogelijk in de capaciteit van wegen. Het staat nu al vast.”*

-
- “[De gemeente moet] het dorpse karakter behouden. Ik ben niet voor niets de stad uitgegaan.”
 - “Hoogbouw past niet in het straatbeeld van Bilthoven.”

3. Het is moeilijk een keuze te maken tussen A of B (6 formulieren)

Er is ook een groep aanwezig die zowel in variant A als in variant B positieve en negatieve onderdelen ziet.

- “Beide varianten zitten positieve en negatieve punten. Nieuwe woningen zijn belangrijk maar het behoud van het dorpse karakter is ook belangrijk.”
- “Ik zie in beide varianten voor- en nadelen. Ik woon mijn hele leven hier in Bilthoven en ik werk hier in de zorg. Op dit moment kan ik geen woning krijgen. Er moet hoe dan ook gebouwd worden.”

2.1. Opmerkingen over Variant A

Hieronder worden de sterke punten en gesuggereerde aanpassingen aan variant A benoemd.

Sterke punten van variant A

Degenen die voor deze variant hebben gekozen, noemen steeds vier sterke punten van deze variant:

- Minder woningen.
- Een lagere bebouwing
- Een realistische parkeernorm
- Past beter bij het dorpse karakter.

De meeste mensen die variant B kiezen, zien in variant A geen sterke punten. De enkeling die dat wel doet noemt vooral het hogere aantal parkeerplekken als sterke punt aan variant A. De respondenten die geen keuze maken, benoemen meestal geen sterke punten van variant A. Een enkeling noemt de realistische parkeernorm en het feit dat er in beide varianten woningen bijkomen in Bilthoven als sterk punt aan variant A.

Aanpassingen aan variant A

Hierover denken deelnemers verschillend. Een aantal respondenten wil meer parkeerplekken, terwijl een aantal anderen juist pleit voor onderzoek naar een lagere parkeernorm.

De groep die geen keuze maakt tussen de varianten heeft een aantal suggesties voor aanpassingen die relevant zijn voor beide varianten:

- Aanpassing van het percentage betaalbare huur- en koopwoningen zodat er meer geld vrijkomt voor kwaliteitsimpuls.
- Een beter plan voor het verbeteren van de veiligheid van de rotondes.
- De boomgrens hanteren als maximale bouwhoogte.
- Zo veel mogelijk groen, ook in variant A.
- Het faseren van de aanpassingen van de parkeernorm: nu voldoende parkeerplekken die later groen kunnen worden.
- Meer woningen voor senioren op de Driehoek

2.2 Opmerkingen over variant B

Hieronder worden de sterke punten en gesuggereerde aanpassingen aan variant B benoemd.

Sterke punten van variant B

Degenen die voor deze variant hebben gekozen, noemen steeds de volgende vier sterke punten:

- Meer (betaalbare) woningen
- Meer ambitie op het gebied van duurzaamheid
- Meer investeringen in een groene openbare ruimte
- Meer toekomstbestendig

De respondenten die voor variant A hebben gekozen vinden de ambities op het gebied van duurzaamheid en de aandacht voor groen sterke punten uit variant B. De respondenten die geen keuze maken, benoemen meestal geen sterke punten van variant B. Een enkeling die dit wel doet vindt eveneens de ambitie op het

gebied van duurzaamheid en groen aantrekkelijk. Wel noemen zij een aantal suggesties voor aanpassingen die relevant zijn voor beide varianten:

- Aanpassing van het percentage betaalbare huur- en koopwoningen zodat er meer geld vrijkomt voor kwaliteitsimpuls.
- Een beter plan voor het verbeteren van de veiligheid van de rotondes.
- De boomgrens hanteren als maximale bouwhoogte.
- Het faseren van de aanpassingen van de parkeernorm: nu voldoende parkeerplekken die later groen kunnen worden.
- Meer woningen voor senioren op de Driehoek

Aanpassingen aan variant B

Er worden verschillende suggesties voor aanpassingen aan variant B gedaan. Een aantal daarvan gaan over het faseren van de ontwikkelingen en het nemen van zogenaamde ‘no-regret’-maatregelen (bijvoorbeeld: ruimte houden voor extra parkeerplaatsen als deze toch nodig blijken te zijn). Anderen vragen om het nog meer benadrukken van de verkeersveiligheid. Over de aanpassingen aan de bouwhoogten wordt verschillend gedacht: sommige deelnemers vinden dat het nog hoger mag, anderen willen juist minder hoogteaccenten.

3. Overige ideeën en suggesties

Deelnemers konden op het formulier ook andere ideeën en suggesties achterlaten. Wij hebben ze hieronder gerubriceerd naar thema.

Voorzieningen

- *“Behoud het gemeentehuis op Jagtlust.”*
- *“Een pumptrack voor jongeren en kinderen.”*
- *“Ik wil graag een park met barbecues.”*
- *“Een verrekijker boven op het hoogste gebouw of een telescoop om de sterren te zien.”*
- *“Maak duidelijker wat het STOMP-principe biedt ten opzichte van de privéauto.”*

Wonen

- *“Betaalbare koop heeft elders in het land tot snelle verkoop na oplevering geleid. Dat betekent winst voor de verkoper en de woning is niet meer betaalbaar.”*

Groen

- *“Maak ook hoge gebouwen groen (gevelbegroeiing/dakterrassen met groen).”*
- *“Het groen moet echt een kwaliteitsimpuls geven en biodivers zijn. Geen sprietboompjes zoals elders.”*

Stedelijk ontwerp

- *“Plaats de hoogste gebouwen, zo veel mogelijk langs de spoorlijn.”*
- *“Strek de sfeer en bouw van Huize het Oosten consequent door in het Spoorzonegebied.”*
- *“Kijk eens bij het GWL-terrein voor inspiratie.”*
- *“Denk ook na over de architectonische uitwerking van de varianten.”*
- *“Zoek elders in de gemeente naar plekken om te bouwen.”*

Verkeer

- *“Verbeter de verkeersveiligheid op de rotonde Jan Steenlaan/Soestdijkseweg voor de fietsers in de ochtend tussen 8.00 en 9.00 uur.”*
- *“[Er moeten] echt meer parkeerplaatsen [komen] voor de klanten van winkeliers. Bijvoorbeeld een parkeergarage onder de Driehoek.”*

Proces:

- *“Wat gaat het [de ontwikkeling] langzaam.”*

- *“Op langere termijn kostenneutraal worden door bijvoorbeeld de verlaging van de zorgkosten door goede sociale structuren zoals een Knarrenhof mee te nemen in de berekeningen.”*
- *“Kan je niet het project opknippen in stukken om de financiële haalbaarheid te vergroten.”*



