



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.