

TRANSFORMATIE NAAR EEN
NIEUW WOON-WERKGEBIED

SPOORZONE BILTHOVEN

Inhoudsopgave

Hoofdstuk - INLEIDING 4

1.1	Aanleiding	4
1.2	Ontwikkeling Spoorzone in breder perspectief	5
1.3	Plangebied	10
1.4	Opgave	13
1.5	Proces	14

Hoofdstuk 2 - INTEGRALE GEBIEDSVISIE 19

2.1	Ambities	19
2.2	Een samenhangend groen raamwerk	21
2.3	Vier verschillende deelgebieden	23

Hoofdstuk 3 - STEDENBOUWKUNDIG PLAN 27

3.1	Stedenbouwkundige verkenning De Driehoek	27
3.2	Stedenbouwkundige verkenning De Timpe	31
3.3	Stedenbouwkundige verkenning Rembrandtlaan Noord	33
3.4	Stedenbouwkundige verkenning Rembrandtlaan Zuid	37

Hoofdstuk 4 - HET PLAN NADER TOEGELICHT 41

4.1	Wonen	41
4.2	Werken en voorzieningen	43
4.3	Mobiliteit	45
4.4	Natuurinclusiviteit en biodiversiteit	51
4.5	Klimaatadaptatie	55
4.6	Energie	59
4.7	Circulariteit	59
4.8	Gezondheid	60
4.9	Beeldkwaliteit	61

Hoofdstuk 5 - ONTWIKKELSTRATEGIE 64

5.1	Fasering	64
5.2	Ontwikkelstrategie	65
5.3	Financiële haalbaarheid	66
5.4	Vervolgstappen	67

BIJLAGE 1 69

Kavelpaspoorten bij integrale herontwikkeling deelgebieden	69
--	----

BIJLAGE 2 102

Kavelpaspoorten bij individuele ontwikkeling eigendommen	102
--	-----

BIJLAGE 3 109

Financiële spelregels	109
-----------------------	-----

Disclaimer: Dit document en het bijbehorende kaartmateriaal zijn met zorg samengesteld door KuiperCompagnons. Foto's zijn zorgvuldig gekozen en waar mogelijk voorzien van een referentie. Desondanks kunnen type- of zetfouten voorkomen en kunnen aan de inhoud van dit document geen rechten worden ontleend. Mocht er toch bezwaar zijn tegen gebruik van een foto of beeld, dan kunt u contact opnemen met KuiperCompagnons.

HOOFDSTUK 1

INLEIDING



“Het is noodzakelijk om binnen de gemeente snel passende en betaalbare woningen te realiseren.”

HOOFDSTUK 1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Er is een grote behoefte aan nieuwe woningen in de gemeente De Bilt. Met name starters op de woningmarkt, maar ook senioren die op zoek zijn naar een appartement en mensen die een sociale huurwoning zoeken, hebben op dit moment heel weinig mogelijkheden binnen de gemeente. Voor veel van deze mensen betekent dit dat hun leven noodgedwongen in de pauzestand staat, of dat zij zich gedwongen zien naar buiten de gemeente te verhuizen. Het is noodzakelijk om binnen de gemeente snel passende en betaalbare woningen te realiseren om deze woningzoekenden een kans te geven en om de doorstroming op de woningmarkt weer op gang te brengen.

De Spoorzone in Bilthoven is daarvoor bij uitstek een geschikte plek en is in de participatie over de toekomstige woningbouwlocaties in de gemeente ook als zodanig prominent naar voren gekomen. Het gebied bestaat nu uit deels verouderde bedrijfspanden, waar de komende jaren hoe dan ook vernieuwing zal moeten plaatsvinden. Door hier woningen in combinatie met werk en (maatschappelijke) voorzieningen te realiseren maken wij de keuze waardevolle landschappen en het belangrijke groen binnen de kernen te sparen. Hiermee behouden we het groene karakter van de gemeente. De Spoorzone ligt op wandelafstand van de voorzieningen in het centrum van Bilthoven en het station, wat deze plek met name voor starters en senioren zeer interessant maakt. Door de gunstige ligging zullen de nieuwe bewoners minder vaak van de auto

gebruik hoeven maken. Hierdoor is geen nieuwe auto-infrastructuur noodzakelijk en blijft de druk op de bestaande ontsluitingswegen beperkt. Een transformatie naar een gecombineerd woon- en werkgebied vergroot tevens het draagvlak voor de voorzieningen in het nabijgelegen centrum. Ook is er een kans het stenige gebied te vergroenen, waarmee de biodiversiteit een impuls krijgt, overvloedige regenval beter kan worden opgevangen en hittestress wordt verminderd. Het transformeren van de Spoorzone Bilthoven naar een nieuwe gemengde buurt voor wonen, werken en ontmoeten is dan ook een breed gedeelde ambitie binnen de gemeente en vastgelegd in de Omgevingsvisie De Bilt 2040.

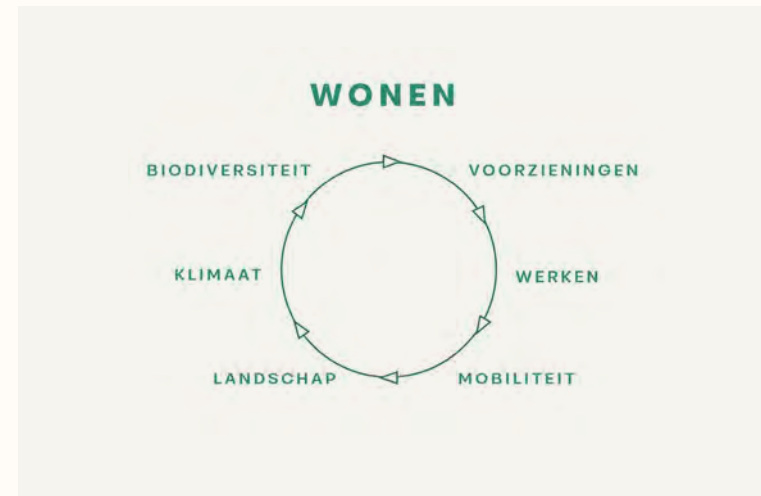
De Spoorzone is een intensief gebruikt gebied, waar ook nu al gewoond en gewerkt wordt. Met waardevolle bomenlanen en waar veel verkeer vanuit de gemeente en daarbuiten samen komt. Een transformatie van dit gebied vraagt om een zorgvuldige inpassing van nieuwe woningen, waarbij de bestaande kwaliteiten van het gebied zoveel mogelijk behouden blijven en de bestaande opgaven zoveel als mogelijk worden aangepakt en verbeterd. Er moet een nieuwe woon- en werkbuilt gaan ontstaan die aansluiting zoekt bij de bestaande omgeving, maar die net als alle bestaande buurten in de gemeente een eigen gezicht gaat krijgen. In voorliggend document wordt beschreven op welke manier een haalbare herontwikkeling van dit gebied handen en voeten kan krijgen. En hoe deze nieuwe Spoorzone eruit zal komen te zien en welke uitgangspunten en spelregels de gemeente meegeeft aan de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied.

1.2 Ontwikkeling Spoorzone in breder perspectief

De Bilt heeft net als veel gemeenten in Nederland te maken met een aantal grote maatschappelijke opgaven en duidelijke trends:

WONEN > VERANDERDE WOONBEHOEFTE

- › Er is de komende jaren een grote en urgente vraag naar nieuwe, betaalbare woningen. In de regionale woondeals zijn daarom afspraken gemaakt tussen gemeenten, provincie en Rijk over aantallen en prijscategorieën.
- › De bevolking wordt gemiddeld steeds ouder. Senioren zijn langer vitaal en blijven langer in hun eigen huis wonen. Er is een toenemende behoefte aan levensloopbestendige woningen, voorzieningen en ontmoetingsplekken in de nabijheid daarvan.
- › De huishoudens zijn gemiddeld steeds kleiner, vooral 1 en 2 personen. Ten gevolge daarvan is er steeds meer vraag naar kleinere woningen en nieuwe alternatieve woonvormen.





**”Station
Bilthoven als
openbaar
vervoer
knooppunt
vormt een
aantrekkelijk
op- en
overstappunt.“**

WERKEN EN VOORZIENINGEN › LEVENDIGE BUURTEN

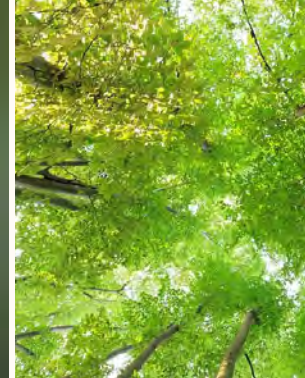
- › Door de digitalisering van (een deel van) het werk wordt de plek waar mensen werken minder belangrijk. Het kantoor wordt meer een ontmoetingsplek voor vergaderingen en afstemming en als gevolg daarvan is er minder kantoorruimte nodig.
- › Werken, wonen en recreëren lopen steeds meer in elkaar over. Veel mensen werken een deel van de week vanuit huis en mengen daar vrije tijd en werk.
- › Met digitalisering verdwijnt ook een deel van de fysieke winkels uit de centra. Daartegenover staat een groei van horeca en evenementen.

MOBILITEIT › MOBILITEITSTRANSITIE EN OV-KNOOP

- › De bevolking groeit en de mobiliteit van mensen ook. In woon- en leefgebieden met een hoog voorzieningenniveau en kwalitatief hoog openbaar vervoer is de inzet steeds meer gericht op het voor iedereen per fiets of openbaar vervoer toegang bieden tot winkels, werkgelegenheid, onderwijs, zorg, groen, sport- en cultuurfaciliteiten. Binnen gemeente De Bilt is in het mobiliteitsbeleid het STOMP-principe leidend: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto.

Doel daarbij is mensen een brede bereikbaarheid te bieden, meer ruimte te creëren voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en kansen te bieden voor ontmoeten en spelen in de openbare ruimte.

- › De grotere actieradius van de elektrische fiets maakt langere reisafstanden met de fiets mogelijk en aantrekkelijker.
- › Daarnaast is er met name in en om de grotere steden en onder jongere generaties een toenemende vraag naar deelmobiliteit (fiets en auto) in lijn met meer deeleconomie.
- › Station Bilthoven als openbaar vervoer knooppunt vormt een hoogwaardig op- en overstappunt met de trein richting Utrecht, Amersfoort en Hilversum en met de bus richting USP(B) en Zeist en met OV-fiets in de meer directe omgeving.



STEDENBOUW & LANDSCHAP › TOEKOMSTBESTENDIGE HERINRICHTING

- › Ten gevolge van bovenstaande trends neemt de vraag toe naar intensieve, gemengde milieus met wonen, werken en voorzieningen. Om die reden en om het waardevolle buitengebied in de regio en rondom De Bilt te sparen, wordt waar mogelijk ingezet op nieuwe verstedelijking binnen de bebouwde kom.
- › Met verdichting van de bestaande kernen neemt het belang van een goede en groene leefomgeving toe. Inzet bij verstedelijking binnen de bebouwde kom is daarom het behouden en versterken van bestaand groen en waar mogelijk toevoegen van nieuw groen; in de openbare ruimte, maar ook op daken en gevels.
- › In de gemeente is de kans om de biodiversiteit te vergroten en zowel voor mensen, dieren als planten en bomen een gezonde en prettige leefomgeving te creëren. Een gebiedsontwikkeling als de Spoorzone is hier een uitgelezen kans voor. Groen draagt bovendien bij aan een gezonde leefomgeving: zicht op groen bevordert de gezondheid en het welzijn. Daarnaast nodigt groen uit tot spelen, wandelen, ontmoeten en sporten.
- › De ontwikkeling van de Spoorzone is een kans om landgoederen, zoals Beukenburg en Houdringe en het parkbos bij Huize het Oosten via de bestaande lanen en groenstructuren beter met elkaar te verbinden. De ambitie is om de 'groen groeit mee' principes in te bedden in de Spoorzone. Het gaat hierbij om elementen als gezondheid, uitzicht op groen en de afstand tot beleefbaar groen vanuit je woning. Daarbij wordt gekeken en

meetbaar gemaakt hoe we de spoorzone kunnen verbinden met de bestaande omliggende landgoederen en doorgaande groenstructuren als het spoor en de lanenstructuur.

DUURZAAMHEID EN KLIMAATADAPTATIE

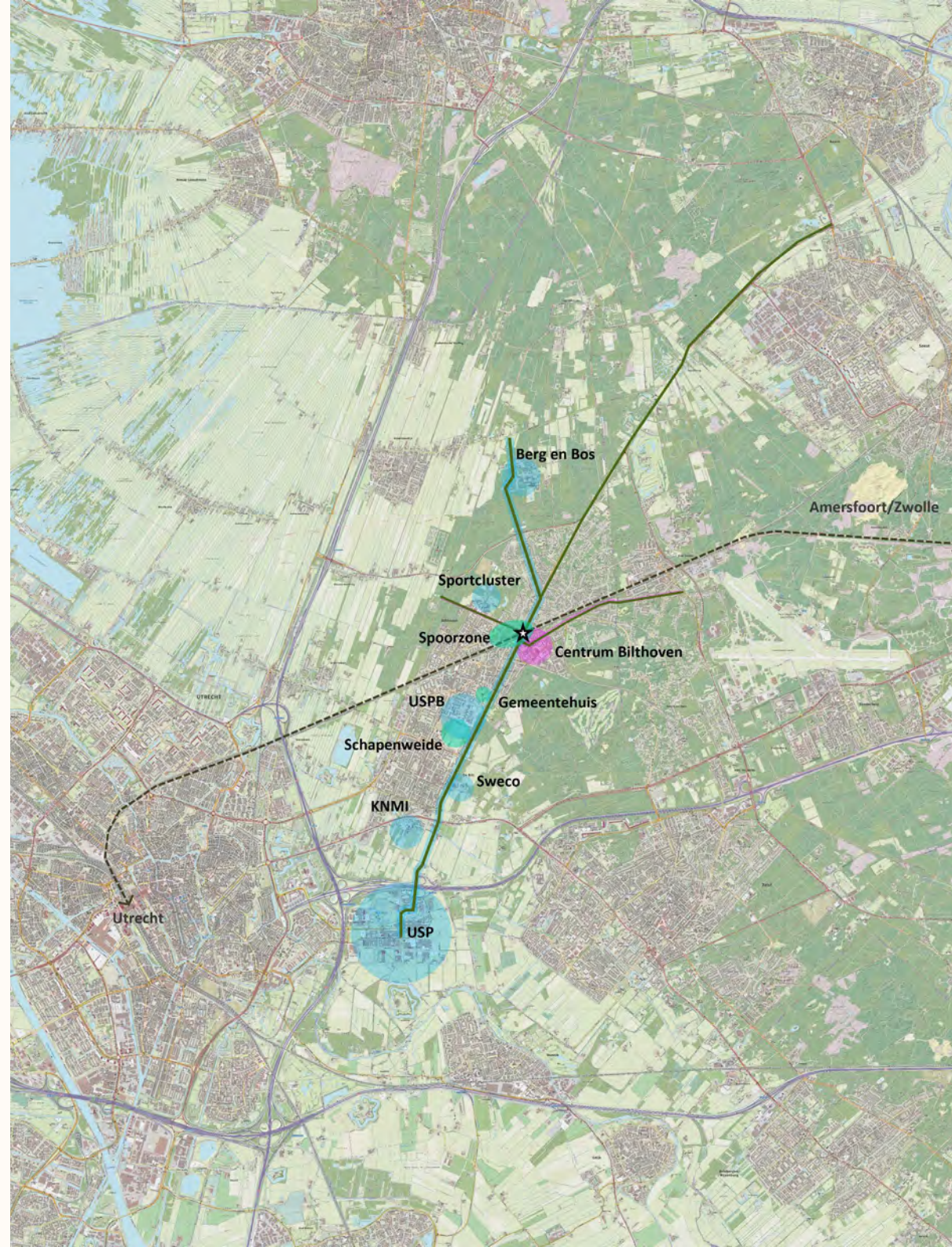
- › Het klimaat wordt door de seizoenen heen steeds extremer. Het wordt warmer in de zomer en natter in de andere seizoenen. Hierbij zijn extremen in pieken steeds meer regel dan uitzondering. Zodoende is het belangrijk om groen binnen de kernen te faciliteren om deze extremen te verzachten. De Spoorzone is nu een relatief versteend gebied, waar hittestress en opvangen en vasthouden van regenwater aandachtspunten zijn. Door het gebied te vergroenen en te ontstenen kan ingespeeld worden op klimaatverandering.
- › Energie is een schaars goed en veel energiedragers zijn eindig en vervuilen. Een vernieuwing van de bebouwing in de Spoorzone biedt de kans het energiegebruik te beperken en meer lokale energie via zonnepanelen op te wekken.
- › De biodiversiteit staat onder druk in Nederland. Door meer groen te maken en te kiezen voor het verbinden van bestaande groene plekken en een juiste soortenkeuze kan met de transformatie van de Spoorzone een impuls worden gegeven aan de lokale biodiversiteit.

REGIO UTRECHT REGIOPORT, USP BILTHOVEN, U10 EN OV-KNOOP

Utrecht is, samen met de andere grote steden in Nederland, een belangrijke concentratieplek van werken, wonen en voorzieningen. De stad vormt met de omliggende kernen, zoals De Bilt en Bilthoven, een stedelijk netwerk, waar wonen, werken, recreëren en voorzieningen innig verweven zijn. Veel mensen in De Bilt werken elders in de regio en de grote werkgevers en instituten in De Bilt trekken weer mensen van buiten. Veel bewoners van De Bilt gebruiken ook de voorzieningen van Utrecht en bewoners van Utrecht de natuur- en buitengebieden in De Bilt en/of het vernieuwde centrum van Bilthoven.

Station Bilthoven is belangrijk voor de bereikbaarheid van de gemeente, maar tevens een belangrijke entree voor USP. Dagelijks stappen veel werknemers en studenten hier uit en nemen de bus of fiets naar hun werk of opleiding.

De wisselwerking tussen de kernstad Utrecht en de haar omliggende gemeenten en landschappen bepaalt de kwaliteit van leven in de regio. In de omgevingsvisie voor de provincie Utrecht wordt daarom de focus gelegd op robuuste landschapsverbindingen en de ontwikkeling van de OV-knooppunten. De transformatie van de Spoorzone past hier naadloos in.





Om de Spoorzone liggen diverse woonwijken



"Station Bilthoven is de schakel tussen de Spoorzone en het centrum."

1.3 Plangebied

De Spoorzone is een aaneenschakeling van verschillende gebieden gelegen rondom station Bilthoven. Rondom de Spoorzone liggen diverse woonwijken met allemaal een eigen gezicht, zoals De Leijen, Bilthoven Noord, Bilthoven Zuid West, Vogelzang, en Centrum Bilthoven. De veelkleurigheid daarvan is de afgelopen 120 jaar stapsgewijs gegroeid door verschillende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwe woonwijken, verzorgingscentra en bedrijven die hier een plek vonden.

Station Bilthoven is de schakel tussen de Spoorzone en het centrum en ligt strategisch op de kruising van de Soestdijkseweg en het spoor. Vanuit het station en de Soestdijkseweg heeft Bilthoven zich ontwikkeld: eerst de landgoederen en villawijken, vervolgens de bedrijvigheid rondom het spoor, een dorpshart met winkelcentrum en nieuwe woonwijken met grondgebonden woningen en appartementen. In en om de Spoorzone zijn nu karakteristieke villa's met grote tuinen te zien in Bilthoven Noord en Vogelzang, maar ook bedrijfshallen en kantoren rond de Rembrandtlaan, grotere zorg- en appartementengebouwen, zoals Huize het Oosten en De Bremhorst, naaorlogse woonbuurten, zoals De Leijen en winkels en horeca in het centrum.

Een aantal jaren terug is het gehele station en het omliggende stationsgebied vernieuwd, met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en wandelaars en één voor gemotoriseerd verkeer. Parallel is ook gewerkt aan het centrum met een vernieuwing van de openbare ruimte, transformatie van het winkelcentrum Bilthoven, de Kwinkelier en recente herontwikkeling van het Vinkenplein. Ook is daarbij tijdelijk een parkeerterrein aangelegd op De Driehoek, direct ten zuiden van het station. Ten noorden van het station ligt een P+R-terrein aan de Rembrandtlaan, met eigen perronopgang en langs de Soestdijkseweg Noord een busstation. De ontwikkeling van de Spoorzone naar een gemengd woon- en werkgebied is een vanzelfsprekende volgende stap in de opwaardering en transformatie van het hart van Bilthoven.

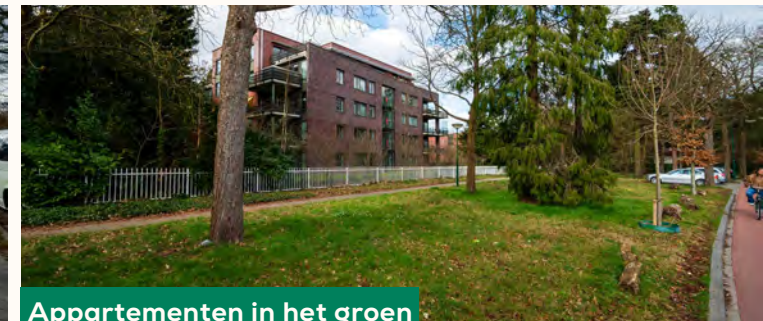
Op een paar minuten fietsen van de Spoorzone bevinden zich sportvelden en scholen; de Soestdijkseweg en Jan Steenlaan zijn belangrijke fietsroutes daarnaartoe. Verderop in de gemeente bevinden zich grotere bedrijven en toonaangevende instituten, zoals Utrecht Science Park Bilthoven, het Berg & Bosch-terrein, Sweco en het KNMI. Station Bilthoven en het stationsgebied zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van al deze voorzieningen.



Monument op de Julianalaan 1



Bedrijventerrein Rembrandt-



Appartementen in het groen

Langs de Rembrandtlaan liggen enkele villa's, maar bevinden zich nu ook vooral bedrijven; een combinatie van bedrijfshallen en kantoren. Rondom de P+R zijn in de afgelopen jaren enkele nieuwe bedrijfshallen gerealiseerd, vaak in combinatie met wonen. Aan zowel de westzijde (De Timpe) als de oostzijde (bedrijventerrein Rembrandtlaan) liggen meer verouderde bedrijfspanden. Deze beide deelgebieden zijn ook wat verrommeld en zeer stenig, met veel parkeren en wat buitenopslag.

De Driehoek, De Timpe en onderdelen van het bedrijventerrein Rembrandtlaan vormen de belangrijke ontwikkelgebieden binnen de Spoorzone, hier liggen de meest concrete mogelijkheden voor transformatie. Het tussenliggende gebied rond de P+R blijft grotendeels in de huidige staat, in de plannen wordt hier alleen gekeken naar het P+R-terrein zelf.

De belangrijkste wegen zijn de Soestdijkseweg (Zuid en Noord), Jan Steenlaan, Rembrandtlaan en Jan van Eycklaan, allen begeleid door karakteristieke bomenlanen. Deze wegen verzorgen de ontsluiting voor wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer en leveren een bijdrage aan het groen in een verder versteend gebied. De rest van het groen is grotendeels te vinden in de grotere tuinen van omliggende woningen. Met name de royale tuin met grote bomen van Huize het Oosten en de omgeving van De Bremhorst leveren daar een belangrijke bijdrage aan.

Plangebied



1.4 Opgave

De Spoorzone is een verouderd bedrijventerrein, maar biedt zoals gezegd meerdere waardevolle kansen. Met de transformatie van de Spoorzone naar een gemengd woon- en werkgebied wordt het gebied aantrekkelijker, duurzamer en (verkeers)veiliger. De versteende openbare ruimte wordt vergroend. Nieuwe natuur stimuleert bewegen en ontmoeten, maar is ook goed voor de biodiversiteit, de opvang van piekbuien en het tegengaan van hittestress. Voetganger en fietser krijgen ruim baan, het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit wordt gestimuleerd. De auto is te gast maar nog steeds welkom. Het parkeren wordt zoveel mogelijk binnen gebouwen, door middel van een (ondergrondse) parkeergarage opgelost. Bezoekersparkeren wordt op het maaiveld opgelost, de parkeerplaatsen worden door middel van groene maatregelen: bomen, hagen en half-open bestrating zo groen mogelijk uitgevoerd en ingepast. Het wordt een gebied waar meer ruimte komt voor verblijven, spelen, natuur en het opvangen van water, zodat ook de omliggende woongebieden ervan profiteren.

GEMEENTELIJKE UITGANGSPUNTEN VOOR DE NIEUWE SPOORZONE

De gemeenteraad heeft in januari 2024 op basis van twee varianten (A en B) een voorkeursvariant vastgesteld (variant A+). Daarin zijn de volgende gemeentelijke uitgangspunten door de raad vastgelegd.

Woningbouw-programma	700 à 850 woningen. In een stedenbouwkundige opzet met compacte bebouwing met overwegend groene daken en gevels en een aantrekkelijke openbare ruimte.
Categorieën	30% sociale huurwoningen 20% middenhuur woningen 16,7% betaalbare koop 33,3% vrije sector (huur of koop)

Toewijzing	Inzet is zoveel mogelijk van de nieuwbouw huurwoningen (sociale huur en middenhuur) en een deel van de nieuwbouw (betaalbare koopwoningen) toe te wijzen aan ingezetenen met een maatschappelijke binding aan deze gemeente.
Werk- en voorzieningen programma	5.000 à 10.000 m² BVO.
Mobiliteit Ingrepen OR en weginfra	Streven naar maximaal STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto). Met overzichtelijke ingrepen in de openbare ruimte en weginfrastructuur zoeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te bevorderen, ook buiten het plangebied.
(Auto) parkeernorm per woning	Parkeernorm van 1,0 voor koopwoningen en een naar doelgroep gedifferentieerde parkeernorm van ten minste 0,5 voor huurwoningen.
Busstation	Optimaliseren busstation op huidige locatie (noordzijde), zodat een meer comfortabel en robuust busstation ontstaat, met ruimte voor groei in de toekomst.
Duurzaamheid (convenant duurzame woningbouw)	Brons Streven naar ambitieniveau Goud
Financiële haalbaarheid	Integrale kostenneutrale (gemeentelijke) business case. Het vergroten van de financiële robuustheid van de Spoorzone Biltoven waarbij aanvullende middelen (subsidies e.d.) worden besteed aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

VARIANT A: behoudend
700 - 850 woningen
5.000 - 10.000 m2 werken en voorzieningen



VARIANT B: vernieuwend
850 - 1000 woningen
10.000 - 20.000 m2 werken en voorzieningen



STAP VOOR STAP NAAR INTEGRALE VISIE EN PLAN



1.5 Proces

Om tot voorliggend plan te komen is een uitgebreid participatieproces doorlopen. Vooruitlopend op het planproces heeft de gemeenteraad op 26 januari 2023 hiervoor het participatieplan vastgesteld. Hierin staat hoe het participatietraject rondom de Gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven eruitziet en wat de randvoorwaarden en ambities zijn. Het participatieniveau is 'meedenken'.

Het participatietraject bestond uit drie participatierondes:

1. Ronde 1 (maart - juli 2023): verzamelen van wensen, ideeën en zorgen. De gemeente De Bilt heeft een participatiebureau opdracht gegeven om zo breed mogelijk wensen, zorgen en ideeën op te halen bij bewoners(groepen), belangenorganisaties en andere betrokkenen. De oogst is vastgelegd in een participatieverslag. Op 4 juli 2023 is dit participatieverslag gepresenteerd tijdens een drukbezochte gebiedsconferentie.
2. Ronde 2 (juli 2023 - januari 2024): opstellen van twee varianten van de gebiedsvisie. Met de opbrengsten uit Ronde 1 is in meerdere atelierssessies getekend en geschetst. Deelnemers aan die sessies konden meedenken over de varianten (ontwikkelrichtingen) die het stedenbouwkundig bureau had

opgesteld. Daarnaast organiseerde de gemeente speciale avonden over de verkeerskundige aspecten van de ontwikkeling. Rekening houdend met de kaders die de gemeenteraad had vastgesteld (o.a. financiële haalbaarheid) kwamen uit deze ronde twee varianten: variant A met 700-850 woningen en variant B met 850-1.000 woningen. Op 23 januari 2024 koos de gemeenteraad voor variant A met enkele toevoegingen: Variant A+ (zie paragraaf 1.4).

3. Ronde 3 (vanaf januari 2024): opstellen van de integrale gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan. Variant A+ bestaat uit verschillende bouwstenen: aantallen en soorten woningen en voorzieningen, parkeren, verkeer, groen, enz. Deze worden allemaal samengevoegd tot een concept-gebiedsvisie en concept-stedenbouwkundig plan. De concepten zijn ter bespreking voorgelegd aan inwoners. Hun opmerkingen zijn waar mogelijk en wenselijk verwerkt. Aan het eind van ronde 3 zijn de concept-gebiedsvisie en het concept-stedenbouwkundig plan voorgelegd aan de gemeenteraad.

Gebiedsconferentie



In ronde 3 was het participatietraject als volgt georganiseerd:

1. Een gesprek met vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemersorganisaties (12 personen). Doel: terugblikken, ophalen van aandachtspunten en het doornemen van de activiteiten in ronde 3.
2. Een online enquête onder het inwonerspanel ter toetsing van concept-gebiedsvisie en concept-stedenbouwkundig plan.
3. Een gebiedsconferentie waar concept-gebiedsvisie en concept-stedenbouwkundig plan worden getoetst. Bezoekers gaan uiteen om zich te buigen over de thema's verkeer en parkeren, groen en duurzaamheid, stedenbouwkundige opzet en wijkidentiteit en voorzieningen.
4. Meerdere inlooptagen in het Informatiecentrum, waar bewoners en andere belanghebbenden en geïnteresseerden kennis kunnen nemen van de eerste conceptversie van gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan, aandachtspunten kunnen achterlaten en vragen kunnen stellen over inhoud en proces.
5. Zodra de definitieve conceptversies van gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan gereed waren om ter besluitvorming voorgelegd te worden aan de gemeenteraad: een aantal inlooptessies in het Informatiecentrum waar geïnteresseerden en raadsleden een toelichting hebben gekregen op de plannen.

BELANGRIJKE AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE PARTICIPATIE:

In de participatie zijn zoveel mogelijk alle betrokkenen meegenomen: inwoners van jong tot oud, woningzoekenden, OV-reizigers, ondernemers, vastgoed- en grondeigenaren, ontwikkelaars en (maatschappelijke) organisaties. Er zijn diverse wensen meegegeven, die waar dat mogelijk is parallel aan, of in aansluiting op de herontwikkeling van de Spoorzone worden opgepakt:

- › Zet dit gebied in om woningen en een voorziening voor jongeren te maken: grote behoefte aan betaalbare woningen voor starters (< 35 jaar) en jongeren (< 30 jaar) in de Spoorzone en aanvullend ook de wens om een voorziening voor jongeren te realiseren, zoals een speelvoorziening, of een ontmoetingsplek.
- › Verkeersveiligheid: met name rond de beide rotondes aan weerszijden van het station en de aansluiting op de Jan Steenlaan wordt de verkeerssituatie op drukke momenten als onveilig ervaren. Op deze punten komen autoroutes en busroutes samen met veel fietsverkeer, onder andere naar de scholen en sportvoorzieningen ten noorden van De Leijen. De vraag is om de overzichtelijkheid op deze plekken te vergroten, het auto- en fietsverkeer af te remmen en de routing voor fietsers veiliger en overzichtelijker te maken.
- › Veel mensen zien het station, stationsgebied en de Spoorzone als een belangrijke entree van de gemeente en van het centrum van Bilthoven. Er is behoefte om deze aantrekkelijker en sfeervoller te maken, met een hoogwaardige openbare ruimte en architectuur.
- › Koester bestaande kwaliteiten, met name het groene karakter met de bomenlanen en groene berm en de tuin van Huize het Oosten. En voeg nieuw groen toe.
- › Kies voor een stedenbouwkundige opzet met compacte gebouwen in het groen. En zorg voor een goede overgang in hoogte naar de bestaande bebouwing.

- › Het centrum en stationsgebied zijn plekken waar de wandelaar een belangrijke gebruiker is. Veel mensen geven aan dat in het gebied meer ruimte moet komen voor die wandelaar en ook voor verblijven en spelen.
- › Lever met de transformatie van de Spoorzone een bijdrage aan de levendigheid in het centrum, door doelgroepen aan te trekken die gebruikmaken van voorzieningen en door goede wandelroutes naar het centrum.
- › In aanvulling op de gerealiseerde onderdoorgangen tussen noord en zuid is er behoefte om de relaties tussen de beide zijden van het spoor te versterken, met name voor wandelaars. Om de relatie tussen Rembrandtlaan en centrum te versterken is meerdere keren de wens meegegeven een nieuwe wandelverbinding bij het huidige P+R-terrein aan te leggen, als die kans zich voordoet in de toekomst.
- › Uit recente parkeeronderzoeken komt naar voren dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in het centrum en het stationsgebied. Toch wordt door ondernemers, bewoners en gebruikers op bepaalde momenten een grote parkeerdruk en -overlast ervaren. In het centrum bijvoorbeeld worden parkeerplaatsen voor bezoekers te veel bezet door werknemers en ondernemers en in Bilthoven Noord wordt overlast ervaren van bewoners met een parkeergarage die er toch voor kiezen in de omliggende straten te parkeren. Er is behoefte om het parkeren meer te sturen, zodat de parkeerplaatsen effectiever gebruikt worden, mensen op de juiste plek parkeren en er minder overlast ontstaat.

In de participatieverslagen zijn alle meegegeven punten terug te lezen.

“Het centrum en stationsgebied zijn plekken waar de wandelaar een belangrijke gebruiker is.”

VERDIEPENDE ONDERZOEKEN

Parallel aan de participatie zijn ook diverse verdiepende onderzoeken gedaan, die richting hebben gegeven aan de visie. De belangrijkste globale conclusies van deze onderzoeken zijn:

1. Verkeer en woningbouw

Uit het vernieuwde gemeentebrede verkeersmodel blijkt dat het wegennet het toevoegen van maximaal 1.000 woningen (die een deel van de bedrijven op de Rembrandtlaan vervangen) verkeerskundig aankan. Er zijn namelijk ook ontwikkelingen buiten de Spoorzone die zorgen voor een ontlasting van het wegennet. Wel zijn er enkele reeds bestaande verkeersveiligheidsknelpunten gesignaleerd. Hiervoor zijn oplossingsrichtingen geformuleerd, die in een latere fase nader zullen worden uitgewerkt.

2. Financiële haalbaarheid woningbouw

De door de raad meegegeven minimale hoeveelheid woningen (500) is financieel onhaalbaar vanuit de eis van kostenneutrale ontwikkeling. Uit de financiële doorrekening is gebleken dat haalbaarheid begint bij 850 woningen of meer. De verklaring ligt in o.a. inbrengwaardes gronden, het aandeel betaalbare woningen, benodigd oppervlakte aan gebouwd parkeren en de bouwkosten.

3. Parkeren

In de Spoorzone zijn in meerdere richtingen en van hoge kwaliteit alternatieven voor de auto beschikbaar: snelle OV-verbindingen naar de stad Utrecht, USP en Utrecht Zuid/Nieuwegein en vlotte fietsverbindingen naar alle locaties in het stedelijk gebied, USP(B), omliggende gemeenten en Amersfoort. De locaties zijn aantrekkelijk om te wonen en spreken doelgroepen aan die er bewust voor kiezen in een autoluwe wijk, met veel groen te wonen. Op basis van het STOMP-principe is het uitgangspunt: meer accent op lopen, fietsen en openbaar vervoer plus deelvervoer. Meer ruimte voor ontmoeten in de publieke ruimte, meer sociale interactie plus meer lopen en fietsen staan ook centraal in de Mobiliteitsvisie 2040.

De Spoorzone is de perfecte locatie voor gebruik van het openbaar vervoer door haar ligging aan zowel het trein- als het busstation. Daarmee is het ook de perfecte locatie voor een lage parkeernorm gekoppeld aan een woonprogramma gericht op doelgroepen die – bij voorkeur – een lagere mobiliteitsbehoefte hebben. Op deze locatie vormen het openbaar vervoer en de fiets een zeer goed alternatief voor de auto. Onderzoek van Goudappel ten behoeve van Regiopoorten laat zien dat, binnen een cirkel van 2 km om regionale stations, nieuwbouw gerealiseerd kan worden met een parkeernorm van gemiddeld 0,5 per woning.

4. Economie en voorzieningen

Het economisch programma is deels nodig vanuit verankering en vernieuwing van de bestaande bedrijven en deels vanuit de noodzaak voor bijvoorbeeld meer maatschappelijke/medische voorzieningen.

5. Openbaar vervoer en infrastructuur

Uitgangspunt is optimalisatie van het bestaande busstation en aanpassing van vier rotondes, conform het onderzoek van Sweco.

6. Ruimtelijke inpassing en bouwhoogtes

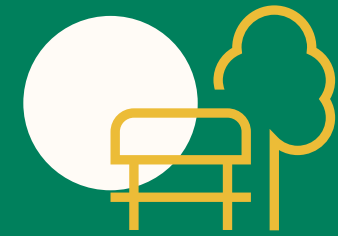
Uit de ruimtelijke verkenningen met de maquette blijkt dat voor een zorgvuldige inpassing van de nieuwe bebouwing een trapsgewijze, geleidelijke overgang naar de omgeving heel belangrijk is. De vorm van de bebouwing is medebepalend of een bepaalde bouwhoogte is in te passen. Een meer losse opzet van de bebouwing, met compacte gebouwen en groen daartussen, wordt door de meerderheid van de participanten omarmd. Bouwhoogtes boven de vijf lagen, die nu al in het centrum van Bilthoven voorkomen, hebben tot uiteenlopende reacties geleid. Vanuit de wens om het toevoegen van woningen te combineren met vergroening is onderzocht waar bouwhoogtes tot maximaal zeven lagen mogelijk zijn. Dit lijkt met name op het bedrijventerrein Rembrandtlaan kansrijk, omdat hier meer ruimte is om afstand te creëren tot bestaande woningen.

HOOFDSTUK 2

INTEGRALE GEBIEDSVISIE

HOOFDSTUK 2

INTEGRALE GEBIEDSVISIE



2.1 Ambities

Bij de transformatie en herontwikkeling van de Spoorzone worden de volgende ambities centraal gesteld:



Zo efficiënt en zo compact mogelijk ontwikkelen, om zo de beschikbare ruimte zo effectief mogelijk in te zetten. Optimaal gebruik maken van deze unieke plek nabij station en centrum en inzetten op duurzaam en efficiënt (dubbel) ruimtegebruik binnen de bestaande kern, zodat groen en landschap elders gespaard kunnen blijven.



Inzetten op een gemengd woonmilieu, met ruimte voor een mix aan bebouwings-typologieën en verschillende typen huur- en koopwoningen van diverse groottes en prijsklassen. Aantrekkelijke woningen toevoegen voor starters, jongeren, ouderen en andere kleinere huishoudens en bijzondere doelgroepen. Tevens zorgen voor (kleinschalig) werken en enkele (maatschappelijke) voorzieningen.



Zoveel mogelijk stimuleren van wandelen, fietsen, gebruik openbaar vervoer en deelmobiliteit door de nieuwe bewoners en gebruikers. Dit wordt gedaan door het optimaliseren van het busstation, het verbeteren van de wandel- en fietsroutes naar

het station en omliggende voorzieningen, het inzetten op doelgroepen met een gemiddeld laag autobezit, het optimaal situeren van de fietsvoorzieningen en het aanbieden van goede deelmobiliteitsconcepten.



Zoveel mogelijk faciliteren van het gebruik van bestaande voorzieningen en zo een impuls geven aan het voorzieningenniveau en ondernemersklimaat in (het centrum van) Bilthoven. Dit kan door comfortabele, directe en veilige wandel- en fietsroutes naar de voorzieningen aan te leggen, de entree van het centrum aantrekkelijker te maken en de verblijfskwaliteit te vergroten.



Bestaande groenstructuren behouden en in samenhang met de herontwikkeling het nu versteende gebied verder vergroenen, door bij voorkeur inheemse beplanting in de leefomgeving toe te voegen en het toe te passen van aantrekkelijk groen op gevels en daken. Waar mogelijk aanhalen van de grotere groenstructuren door Bilthoven, door het versterken van de lanenstructuur en doorgaande groenstructuren langs het spoor.



Afronden van de centrumbebouwing door het realiseren van bebouwing op De Driehoek. Daarnaast maken we het Emmaplein weer verkeersslu en geven het haar pleinfunctie terug.



Aansluiting zoeken bij de veelkleurige bebouwing en openbare ruimte in de omgeving van de Spoorzone en tegelijkertijd het creëren van een nieuwe buurt met een herkenbare en onderscheidende eigen identiteit: duurzaam, eigentijds, levendig en gemengd.



Behoud van het gemeentelijk monument op de Julianalaan 1 en transformatie daarvan naar een plek met ontmoetingswaarde voor centrum en stationsgebied.



Aandachtspunten in de bestaande verkeersstructuur binnen het plangebied aanpakken: vergroten en verbeteren busstation, verbeteren wandel- en fietsroutes en optimaliseren rotondes in en rond het plangebied.



Een betaalbare woonwijk realiseren met een zo hoog mogelijk duurzaamheidsniveau. De ambitie is om zoveel mogelijk duurzaamheidsniveau Goud toe te passen. Er liggen op deze plek met name kansen voor natuurinclusiviteit, flexibele bouwconcepten, inventieve woontypologieën, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit.



Een haalbaar en betaalbaar plan maken, met hoge ambities, maar ook binnen afzienbare tijd realiseerbaar.

Stedenbouwkundig schetsplan



2.2 Een samenhangend groen raamwerk

De basis voor de transformatie van de Spoorzone is een robuust ruimtelijk raamwerk van (groene) openbare ruimtes. Dit raamwerk van openbare ruimtes verzorgt de samenhang binnen het gebied en met de omgeving, draagt zorg voor de ontsluiting, geeft verblijfskwaliteit en speelruimte, biedt schaduw op warme dagen, houdt regenwater vast in het gebied en versterkt de biodiversiteit. Daarnaast vormt het een aantrekkelijk adres voor bestaande en nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen.



DE LANEN: GROENE KAMERS

De basis van het ruimtelijk raamwerk voor de Spoorzone vormt een groenstructuur van bomenlanen met ecologisch ingerichte bermen (Soestdijkseweg, Jan Steenlaan, Rembrandtlaan, Jan van Eycklaan, Spoorlaan) en een natuurlijk groen spoortalud.

Deze stevige, grotendeels bestaande groenstructuur wordt behouden, waar nodig aangevuld, versterkt en omlijst met een aantal 'groene

kamers' in en om de Spoorzone. Langs de Jan Steenlaan komt aan de zijde van De Timpe ruimte voor opgaand groen en het inpassen van een fietspad, zodat een meer overzichtelijke verkeerssituatie ontstaat rondom de rotonde. Langs de Rembrandtlaan krijgen de groene bermen een kwaliteitsimpuls door parkeerremmende maatregelen en worden deze meer ecologisch ingericht. In deelgebieden Rembrandtlaan Noord en Zuid en De Timpe worden bestaande langspaarkeerplaatsen omgevormd naar groene bermen en worden comfortabele trottoirs gerealiseerd, zodat aantrekkelijke wandelroutes naar station en centrum ontstaan.

DE DOORSTEKEN

Bij De Timpe komt een nieuwe, groene doorsteek voor wandelaars, die de Rembrandtlaan direct met het vernieuwde busstation en de rest van het stationsgebied en centrum gaat verbinden. Ook de wandelroute tussen P+R en busstation wordt verbeterd en aangekleed met groen.

In samenwerking met de NS wordt nog de mogelijkheid onderzocht van een nieuwe, openbaar toegankelijke wandelroute vanaf de P+R over het spoor naar De Driehoek en het centrum. Deze zou in potentie een snelle wandelroute kunnen vormen tussen de Rembrandtlaan en het centrum en de P+R ook bereikbaar kunnen maken voor bewoners, werknemers en bezoekers van De Driehoek en het centrum.

HET EMMAPLEIN

Het Emmaplein is de entree van het centrum en het station en wordt een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied. Dit is het domein van de wandelaar en fietser, op weg naar de trein of de voorzieningen in het centrum. Het plein is aantrekkelijk en overzichtelijk en verleidt bezoekers om het centrum te gebruiken en er langer te blijven. Het Emmaplein wordt doorsneden door de fietsroute en fietstunnel. De onoverzichtelijke autoroute tussen de rotonde en Julianalaan verdwijnt, zodat meer ruimte ontstaat voor wandelen, verblijven, terrassen voor de (bestaande) horeca en voor openbaar groen. Een nieuwe invulling van het gemeentelijk monument aan de Julianalaan 1 zorgt ook voor leven en sociale controle aan en op het Emmaplein. Te denken valt aan een culturele of ontmoetingsfunctie. De bestaande fietsenstallingen voor het station worden zorgvuldig ingepast.



DE REMBRANDTTUIN

Het versteende bedrijventerrein tussen Rembrandtlaan en Jan van Eycklaan transformeert naar een groen woongebied, met tussen de compacte woongebouwen een openbaar toegankelijke tuin. Deze loopt vloeiend over in de naastgelegen tuin van Huize het Oosten en krijgt een ecologische inrichting, waarmee een impuls wordt gegeven aan de biodiversiteit in het gebied.

In het hart van de tuin komt een klimaattuin, waar regenwater wordt opgevangen en vastgehouden in wadi's en grote bomen voor aangename schaduw zorgen. Dit wordt gecombineerd met speel- en verblijfsplekken en een belevingsroute voor wandelaars, die vanaf de Justus van Gentlaan doorloopt tot in de tuin van Huize het Oosten. Vanaf de Rembrandtlaan, maar ook vanaf De Brehorst lopen wandelroutes door het groen, die samenkomen op deze belevingsroute. Zo ontstaat in het hart van dit gebied een informele ontmoetingsplek voor de bestaande en nieuwe bewoners en gebruikers.

HET SPOORTALUD

Het spoortalud door Bilthoven is niet openbaar toegankelijk, maar wel een belangrijke groenstructuur. Het vormt daarmee in potentie een waardevolle ecologische verbinding voor bijvoorbeeld kleine zoogdieren

tussen de nabijgelegen natuurgebieden Beukenburg en Noord-Houdringe. Juist ter plaatse van de Spoorzone is deze groene verbinding nu nog onderbroken. De transformatie van de Spoorzone kan worden aangegrepen om deze ecologische verbinding te versterken. Dat kan met een lage houtwal, bijvoorbeeld achter de Rembrandtlaan Zuid, of met een ecologische spoorwal met groene voet, zoals bij De Driehoek. Ook de geluidsschermen kunnen verder worden vergroend en meer betekenis krijgen voor bijvoorbeeld insecten en vogels.

RELATIE BEBOUWING EN OPENBARE RUIMTE

Niet alleen de invulling van de openbare ruimte zelf is belangrijk voor de uitstraling en gebruikswaarde ervan. Net zo belangrijk zijn de aanliggende gebouwen. De invulling van de begane grond bepaalt of een openbare ruimte aantrekkelijk, levendig en veilig is. In het plan zijn daarom alle plinten van gebouwen die aan een openbare ruimte grenzen ingevuld met wonen of werken, zodat blinde gevels of parkeergarages niet in beeld komen. Waar dat mogelijk is, krijgen woningen op de begane grond een directe entree aan de openbare ruimte. De overgang tussen privé en openbaar wordt per blok zorgvuldig vormgegeven. Ook wordt ingezet op veel relatie tussen woningen op de verdiepingen en de openbare ruimte, zodat veel sociale controle en een veilige leefomgeving ontstaat.

2.3 Vier verschillende deelgebieden

Binnen dit ruimtelijk raamwerk krijgen de verschillende deelgebieden hun eigen, karakteristieke invulling, inspiratie halend uit de veelkleurige omgeving.

AFBOUWEN CENTRUM OP DE DRIEHOEK

Met de ontwikkeling van De Driehoek krijgt het centrum van Bilthoven een goede afronding aan deze zijde. De nieuwe bebouwing reageert op de bebouwing langs het Emmaplein met een aaneenschakeling van verschillende panden en zorgt er zo voor dat het Emmaplein wordt omarmd en transformeert van een centrumrand naar een gezellig stationsplein. Op De Driehoek worden wonen en werken gecombineerd en is eventueel ook ruimte voor voorzieningen in de plint.

OVERGANG NAAR BILTHOVEN NOORD OP DE TIMPE

De nieuwe invulling van De Timpe gaat een dialoog aan tussen de maat en schaal van spoor en stationsomgeving en het industriële verleden van deze hoek aan de ene kant en de klassieke villa's met royale tuinen en bomen in Bilthoven Noord. Hier komen compacte gebouwen, die in schaal en massa afbouwen naar de Rembrandtlaan en aan deze zijde een meer losse opzet krijgen. Deze worden afgewisseld met (dak)tuinen en aantrekkelijke wandeloorsteken tussen busstation, Rembrandtlaan en P+R. Op deze prominente plek naast het station en aan het stationsplein is naast wonen ook ruimte voor werken en/of maatschappelijke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een gezondheidscentrum.

Onderzocht wordt of het mogelijk is een parkeergebouw te realiseren op de P+R en hier het parkeren voor de treinreizigers te combineren met parkeren voor bewoners en bezoekers en eventueel een nieuwe wandelverbinding (passerelle) over het spoor naar De Driehoek en het centrum.

EEN NIEUWE TUIN OP DE REMBRANDTLAAN NOORD

De Rembrandtlaan Noord zoekt aansluiting bij de naastgelegen tuin van Huize het Oosten. Hier komen verschillende compacte woongebouwen met hun voeten in het groen te staan. Dit kunnen nieuwe gebouwen zijn, maar een optie is ook (delen van) bestaande gebouwen te handhaven en op te toppen. Het groen tussen de gebouwen loopt vloeiend over in de tuin van Huize het Oosten. Insteek is deze nieuwe 'Rembrandttuin' en mogelijk ook een deel van de naastgelegen tuin van Huize het Oosten openbaar toegankelijk te maken, zodat een fraai, aaneengesloten groengebied ontstaat, met ruimte voor wandelen, spelen, verblijven, klimaatadaptatie en biodiversiteit. De tuin is toegankelijk voor zowel de nieuwe als bestaande bewoners.



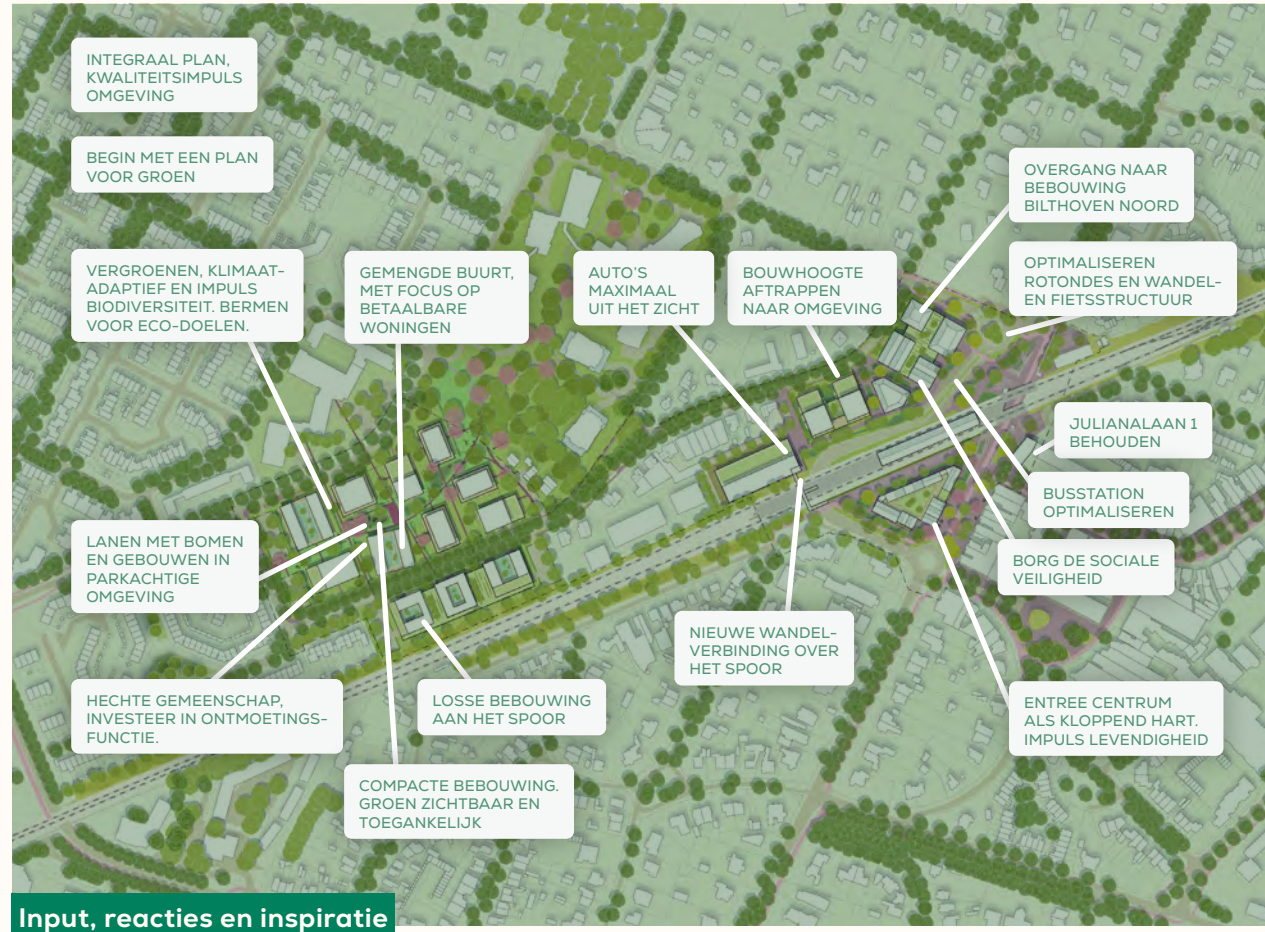
LOSSE RAND REMBRANDTLAAN ZUID

De Rembrandtlaan Zuid voegt zich binnen het bestaande lint langs de Rembrandtlaan. Op een basement van één, twee lagen met een daktuin is de ambitie om drie losse woongebouwen te realiseren; ieder gebouw krijgt een rustig binnenhof. Het basement vermindert het sporgeluid op de Rembrandtlaan en biedt ruimte aan parkeren, de woongebouwen refereren naar de kloeke werkgebouwen die hier staan en geven het gebied een losse uitstraling, naar zowel de Rembrandtlaan als de achter gelegen Spoorlaan.

VERDERE UITWERKING IN STEDENBOUWKUNDIG SCHETSPLAN

Het ruimtelijk raamwerk is in een stedenbouwkundig schetsplan verder uitgewerkt en in beeld gebracht. Per deelgebied is een haalbare verdeling van het meegegeven programma onderzocht en verbeeld en in het verlengde daarvan is een voorstel gedaan voor de opzet van de bouwmassa's en -hoogtes, de invulling van de openbare ruimte en de beoogde organisatie van ontsluiting en parkeren.

Specifieke aandacht is daarbij besteed aan de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Het is immers de openbare ruimte die het plan bij elkaar brengt, die de beleving en uitstraling van het gebied gaat bepalen, waar bestaande en nieuwe bewoners en gebruikers elkaar ontmoeten en waar veel van de ambities handen en voeten zullen krijgen.



Input, reacties en inspiratie

Stedenbouwkundig schetsplan





HOOFDSTUK 3

STEDENBOUW- KUNDIG PLAN



Schetsplan De Timpe en De Driehoek

HOOFDSTUK 3 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

3.1 Stedenbouwkundige verkenning De Driehoek

Op De Driehoek wordt het centrum aan deze zijde goed afgebouwd en komen woningen met op de begane grond werken en voorzieningen. De bebouwing volgt de omliggende wegen en vormt een levendige gevel aan het Emmaplein, zodat hier een aantrekkelijk entreeplein ontstaat voor centrum en station. De bebouwing wordt samengesteld uit schijnbaar losse panden en creëert daarmee de schaal en korrel die past bij het centrum. De bouwhoogte varieert tussen de vier en vijf lagen met een kap. De begane grond krijgt een royale verdiepingshoogte en wordt volledig gevuld met werkfuncties, zoals kantoren en flexwerkplekken. Hier is ook de mogelijkheid om voorzieningen in de plint te realiseren. Boven deze werkplint komen woningen rondom een besloten daktuin. De woningen kijken op de omliggende, levendige openbare ruimte, maar hebben ook allemaal een gevel aan de rustige, collectieve binnentuin. Er komt bij voorkeur een mix van huur- en koopappartementen, maar uitwisseling binnen de kop van de Spoorzone is ook mogelijk.

Het blok bevat een goed ingepaste parkeergarage, waarin bewoners, bezoekers en werknemers parkeren. De toegang tot deze garage ligt dicht bij de rotonde, zodat er zo min mogelijk overlast en onveiligheid ontstaat op het Emmaplein.

Speciale aandacht krijgen de hoekpanden, deze vormen de blikvangers, met op de begane grond de entrees en aantrekkelijke functies die het gebied verlevendigen. Rondom de bebouwing komt een groene omranding met bloemrijk groen en enkele bomen, waarin de fiets- en wandelroutes, fietsenstalling en tunnelbak worden ingepast en afgezoomd. Ook komt hier ruimte om water vast te houden en schaduwplekken voor warme dagen. De beplanting vormt een soort groene vitrage naar de omgeving. Onderzocht wordt of de geluidswal als onderdeel van de ecologische verbinding langs het spoor kan worden omgevormd tot een natuurmuur, met een ecologische, groene voet en ruimte voor nestgelegenheid.

“De bebouwing volgt de omliggende wegen en vormt een levendige gevel aan het Emmaplein.”

Schetsplan De Timpe en De Driehoek



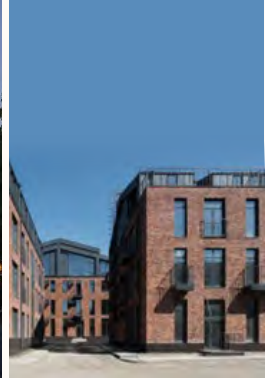
Vogelvluichtperspectief De Timpe en De Driehoek



”Rondom de bebouwing komt een groene omranding met bloemrijk groen en enkele bomen.“

Ooghoogte perspectief Emmaplein en De Driehoek





Schetsplan De Timpe en De Driehoek

3.2 Stedenbouwkundige verkenning De Timpe

De verouderde bedrijfsbebouwing met o.a. bedrijfsloodsen op De Timpe maakt plaats voor een ensemble van compacte gebouwen, met allemaal een eigen gezicht. De gebouwen hebben een adres aan de Soestdijkseweg Noord, Jan Steenlaan of Rembrandtlaan en tussen deze gebouwen door komt minstens één aantrekkelijke, openbare doorsteek voor wandelaars en fietsers, tussen Rembrandtlaan en stationsgebied. De bouwhoogte loopt af van vijf tot zeven lagen aan de Soestdijkseweg, tot maximaal drie lagen (met kap) aan de Rembrandtlaan.

Aan de zijde van het busstation laat de nieuwe bebouwing ruimte voor een vernieuwd en vergroot busstation, met langere en bredere busperrons, meer overzicht en extra halteplaatsen. Aan de zijde van de Jan Steenlaan wordt een nieuw fietspad ingepast, zodat deze drukke fietsroute naar de scholen en sportvelden eenvoudiger en overzichtelijker wordt.

De gebouwen aan de zijde van de Jan Steenlaan staan op een gemeenschappelijk basement, met daarin ruimte voor werken, een voorziening zoals bijvoorbeeld een gezondheidscentrum en parkeren. Het parkeren wordt ontsloten vanaf de Jan Steenlaan. Boven op het basement komt tussen de gebouwen een natuurlijk ingerichte daktuin voor de bewoners, op gepaste afstand van de levendigheid van het naastgelegen busstation en stationsgebied.

Aan de zijde van de P+R komt een U-vorming gebouw, met een meer gesloten zijde naar het spoor en een open zijde naar de meer kleinschalige Rembrandtlaan. Aan de doorsteek staat een hoekgebouw dat de wandelroute naar het station markeert en ruimte laat voor een kleine, openbare ontmoetingsplek, midden in dit deelgebied.

Daarnaast is het de ambitie om in afstemming met de spoorpartijen te bekijken of het huidige P+R-terrein kan worden omgevormd tot een volwaardige mobiliteitshub. Hier zou dan een aantrekkelijk parkeergebouw kunnen komen, zodat de capaciteit van deze plek wordt vergroot en er ruimte ontstaat voor deelmobiliteit en een goede fietsenstalling. Mogelijk is er daarbij dubbelgebruik mogelijk en kunnen naast treinreizigers ook bezoekers van het gebied, of zelfs een deel van de bewoners, er gebruik van maken.

Een interessante gedachte is daarbij nog om deze mobiliteitshub te combineren met een goede wandelverbinding over het spoor naar De Driehoek en het centrum, zodat de relaties tussen beide zijden van het spoor verder worden versterkt. Of deze ambitie haalbaar is, zal samen met de spoorpartijen onderzocht moeten worden.

“De nieuwe bebouwing laat ruimte voor een vernieuwd en vergroot busstation.”

Ooghoogte perspectief De Timpe





Schetsplan Rembrandtlaan Noord en Zuid

3.3 Stedenbouwkundige verkenning Rembrandtlaan Noord

De Rembrandtlaan Noord is het grootste deelgebied, hier is dan ook de meeste ruimte voor nieuwe woningen en nieuw openbaar groen. Rondom dit deelgebied bevindt zich bovendien al veel groen met enkele zeer grote bomen, zowel rond De Bremhorst als in de naastgelegen tuin van Huize het Oosten. De ambitie is om de tuin van Huize het Oosten toegankelijk te maken voor bezoekers, zodat voor deze hoek een aantrekkelijk groen verblijfsgebied beschikbaar komt.

De inrichting van Rembrandtlaan Noord sluit aan op de tuin van Huize het Oosten. In het deelgebied komen meerdere compacte, alzijdige woongebouwen die losjes verspreid over het gebied staan. De negen woongebouwen in de nieuwe Rembrandttuin zijn familie van elkaar, maar allemaal wel net even anders. Ze bieden ruimte aan een mix van woningen, van sociaal, tot middenduur tot vrije sector, zowel huur als koop. De bouwhoogte varieert tussen de vijf lagen in de aansluiting op omliggende woningen, tot zeven lagen in het hart van het gebied, waar de afstand tot de omgeving het grootst is. Zo wordt er in hoogte zoveel mogelijk rekening gehouden met omwonenden. Tussen de gebouwen komen grote nieuwe bomen, die het gebied samen met de vele doorkijkjes in de tuin een lommerrijk karakter gaan geven.

Alle gebouwen hebben woningen op de begane grond, zodat er veel levendigheid is en sociale cohesie kan ontstaan. De private buitenruimte van de begane grondwoningen is inpandig met een loggia, zodat het gebied tussen de woongebouwen zo groen mogelijk blijft en niet versnipperd is.

Om die reden is het parkeren voor de in ieder geval vrije sector woningen in het gebied ondergronds en uit het zicht. De geheel verdiepte parkeergarages worden ontsloten vanaf de Jan van Eycklaan en/of de Rembrandtlaan. De bewoners van de overige woningen zouden eventueel ook kunnen parkeren in de parkeervoorziening op de Rembrandtlaan Zuid, als daar de samenwerking wordt gezocht. De bezoekers parkeren in twee zorgvuldig ingepaste parkeerkoffers langs de Rogier van der Weydenlaan. De bestaande groenstrook met royale bomen blijft daar behouden, zodat de geparkeerde auto's niet te prominent in zicht zijn vanuit de bestaande woningen en er een royale maat ontstaat tussen bestaande en nieuwe woningen.

In het hart van het gebied komt een openbaar toegankelijk verblijfs- en speelgebied, met ruimte voor wateropvang, royale nieuwe bomen en verblijven en natuurlijke speelplekken. Hier wordt met wadi's water opgevangen en geïnfiltreerd en staan grote bomen voor schaduw. Dit gebied loopt vloeiend over in de naastgelegen tuin van Huize het Oosten, maar krijgt ook groen en wandelverbindingen met de omgeving van De Bremhorst. Zo ontstaat een wandel- en speelgebied van formaat voor huidige en toekomstige bewoners. Daarnaast is het de ambitie een goede fietsverbinding te realiseren tussen de Jan van Eycklaan en de Rembrandtlaan.

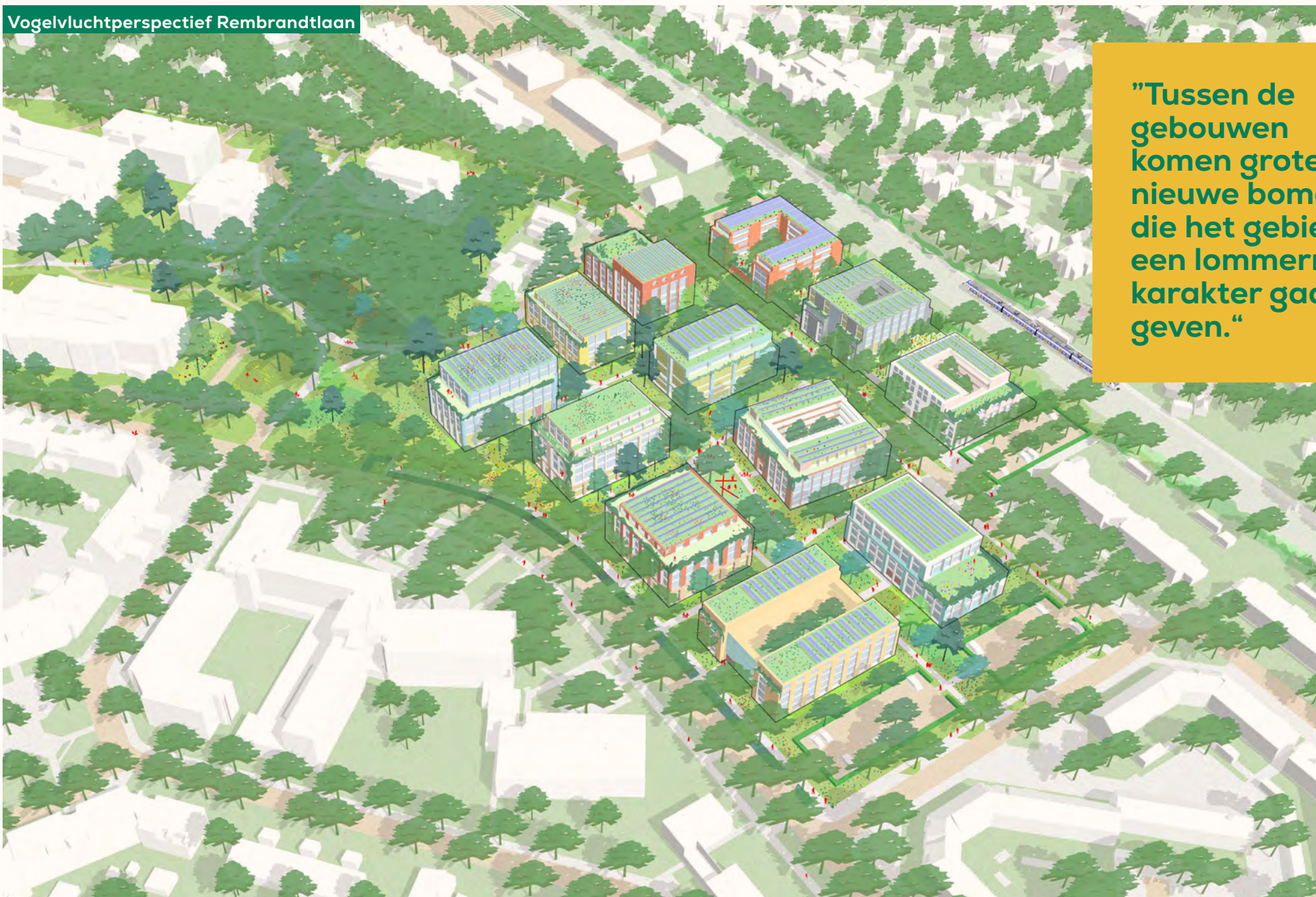
Schetsplan Rembrandtlaan Noord en Zuid



Ooghoogte perspectief Rembrandtlaan Noord



Vogelvluchtperspectief Rembrandtlaan



“Tussen de gebouwen komen grote nieuwe bomen, die het gebied een lommerrijk karakter gaan geven.”



Schetsplan Rembrandtlaan Noord en Zuid

3.4 Stedenbouwkundige verkenning Rembrandtlaan Zuid

De strook tussen de Rembrandtlaan en het spoor wordt ruimte voor wonen en parkeren en wordt voldoende afstand gehouden tot het spoor. In deze overgang naar het spoor is dan ruimte voor een ecologische groenstrook, die ook een bijdrage levert aan het opvangen en infiltreren van regenwater. Deze groenstrook vormt een buffer naar het spoor en geeft de nieuwe, afwisselende bebouwing die vanuit de Spoorlaan gezien wordt, een groene basis.

Tussen de groenzone en de Rembrandtlaan is de ambitie om drie losse gebouwen te realiseren van vier tot zes lagen. De gebouwen krijgen een compacte dak-/binnentuin, en worden zo vormgegeven dat ondanks het spoorgeluid iedere woning een rustige gevel krijgt. De woongebouwen staan losjes gepositioneerd op een basement van één laag, met daarin parkeerruimte, bergingen en fietsenstallingen voor de bewoners. Aan de zijde van de Rembrandtlaan bevinden zich de hoofdentrees van de gebouwen en woningen op de begane grond, met een eigen entree aan de Rembrandtlaan.

Op die manier wordt het parkeren aan het zicht onttrokken en ontstaat een aantrekkelijk beeld naar de openbare ruimte. De rooilijn ligt terug ten opzichte van de Rembrandtlaan, zodat tussen het trottoir en de woongebouwen een royale groenstrook overblijft, die een natuurinclusieve beplanting krijgt, met ook plek voor nieuwe bomen. Bewoners lopen door het groen naar de voordeur en ook deze groenstrook draagt bij aan het opvangen en infiltreren van regenwater in het gebied.

In de overgang naar de naastgelegen bestaande woningen wordt ruimte gecreëerd voor het bezoekersparkeren, zorgvuldig groen ingepast tussen hagen en afgewisseld met een aantal grote bomen, zodat het onderdeel wordt van het groene beeld. Zo is er ook voldoende afstand tot de burens.

“Deze groenstrook vormt een buffer naar het spoor en geeft een groene basis.”

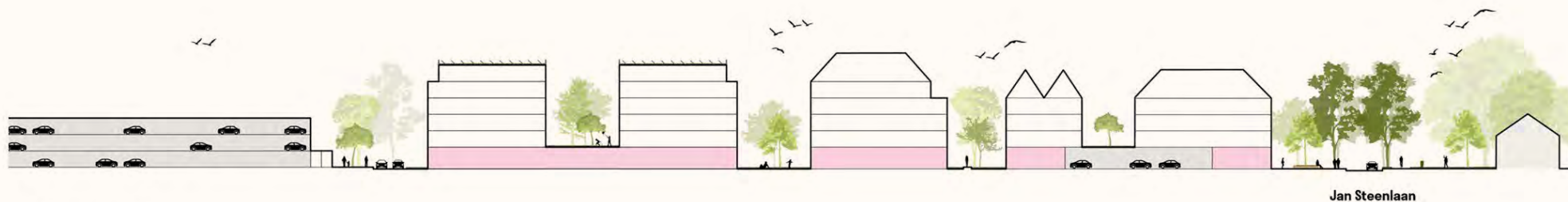
Inbedding De Timpe en De Driehoek



Doorsnede CC

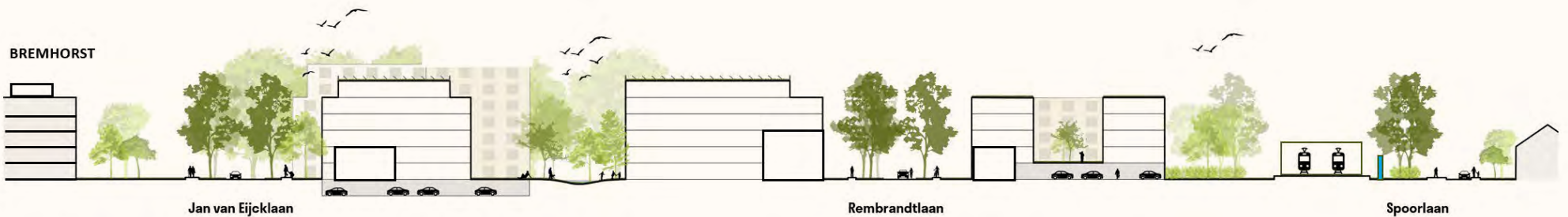


Doorsnede DD

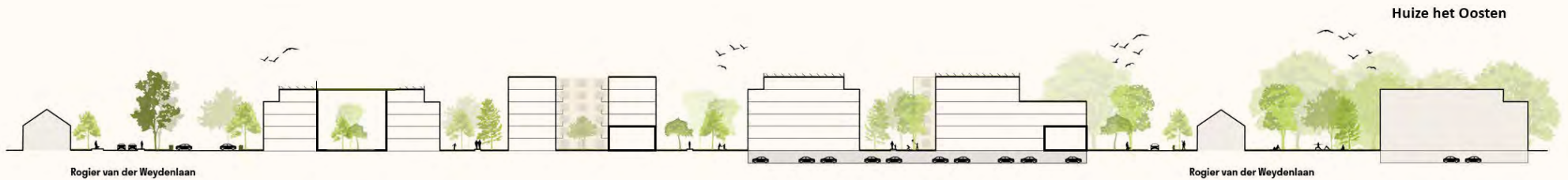


Doorsnede EE

Inbedding Rembrandtlaan Noord en Zuid



Doorsnede AA



Doorsnede BB



HOOFDSTUK 4

HET PLAN
NADER
TOEGELICHT



”Het mes snijdt aan twee kanten: er komen woningen bij en tegelijkertijd ontstaat er meer doorstroming.“

HOOFDSTUK 4

HET PLAN NADER TOEGELICHT

4.1 Wonen

Er is een grote woningbehoefte in gemeente De Bilt. In de Spoorzone willen we hier zo goed mogelijk op inspelen.

DOELGROEPEN

Er is vooral behoefte aan het toevoegen van betaalbare woningen: dat zijn sociale en middenhuurwoningen en betaalbare koopwoningen. En aan woningen die de doorstroming bevorderen. We realiseren een programma van maximaal 750 woningen in een compacte woonvorm met vooral appartementen in diverse prijsklassen. Indien het maximaal aantal

woningen van 750 financieel niet haalbaar blijkt binnen de gestelde kaders, kan het aantal woningen in het plangebied worden bijgesteld naar maximaal 775 woningen. Hiermee speelt de Spoorzone onder andere in op de sterke vergrijzing binnen de gemeente en de groei van kleine huishoudens. De nabijheid van het centrum en het treinstation is zowel aantrekkelijk voor ouderen als jongeren en starters. Maar zeker ook voor andere kleinere huishoudens, zoals empty-nesters en singles. Veel woningen die in de Spoorzone worden gerealiseerd zijn qua betaalbaarheid en oppervlakte aantrekkelijk voor jongeren en starters. Daarnaast kunnen we onze sociale huurwoningen met voorrang toewijzen aan de categorie jongeren tot 30 jaar. Ouderen kunnen straks in de Spoorzone een woning betrekken die geschikt en comfortabel is voor hun

oude dag. Ze laten daarbij vaak een (ruime) grondgebonden woning achter. Het mes snijdt daarmee aan twee kanten: er komen woningen bij en tegelijkertijd ontstaat er meer doorstroming op de woningmarkt.

Ten slotte is er ruimte voor één of enkele studentencplexen met onzelfstandige eenheden. En voor één of enkele kleinschalige woon(zorg)concepten voor niet-zelfredzamen.

BETAALBAARHEID

Conform de regionale woondeal zal minimaal twee derde van de woningen in Spoorzone betaalbaar zijn. Daarvan is:

- › 30% sociale huur (minimaal 60 m² GBO)
- › 20% middenhuur, waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding tussen kleine woningen (minimaal 43 m² GBO) en grote woningen (minimaal 73 m² GBO);
- › 16,7% betaalbare koop (minimaal 60 m² GBO).

De overige woningen zijn vrije sector huur- en koopwoningen. Hierbij geldt een minimale oppervlakte van 60 m² GBO.

WONINGTYPEN

De woningen zullen voornamelijk appartementen worden. Het zijn woningen die geschikt (levensloopbestendig) en aantrekkelijk zijn voor alle kleine huishoudens, van jong tot oud. We hanteren hierbij minimale woonoppervlaktes, afhankelijk van het woningtype. Hiervan is het overgrote deel bereikbaar via een gemeenschappelijke ontsluiting. De woningen die op de begane grond gerealiseerd worden, krijgen, als dit mogelijk is, een eigen voordeur aan de straat. Dit is nog afhankelijk van de inrichting van de openbare ruimte, de locatie en het type woning. De woningcategorieën worden verdeeld over de verschillende deelgebieden, zodat gemengde buurten ontstaan. Voor ouderen realiseren we meerdere geclusterde woonvormen. Bij deze

woonvorm staat de gemeenschap centraal. Bewoners ontmoeten elkaar in de gemeenschappelijke ruimte. Ook is in de Spoorzone ruimte voor één of meerdere bijzondere woonconcepten. Bijvoorbeeld voor niet-zelfredzamen.

SAMENGEVAT

Zo komen we tot de volgende inschatting van het woonprogramma en de doelgroepen in Spoorzone:

Woonprogramma en doelgroepen	aantal	%
Ouderen	338	45%
Starters en jongeren	225	30%
Overige (kleine huishoudens)	113	15%
Studenten (5%)	37	5%
Aandachtsgroepen / niet zelfredzamen (5%)	37	5%
Differentiatie	750	100%



4.2 Werken en voorzieningen

De Spoorzone wordt een gemengde buurt met, in aanvulling op het wonen, ook een economisch programma met werken en maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De exacte programmatische invulling zal later worden bepaald, op basis van de maatschappelijke en economische vraag.

Een inschatting op dit moment:

	Doelstelling m ² BVO
Commerciële voorziening (bijvoorbeeld: gezondheidscentrum, en 'on the move' supermarkt).	1.500
Flexibel kantoorconcept	3.000
Maatschappelijke voorziening	500
Totaal	5.000

Het werk- en voorzieningenprogramma zal idealiter nabij station en centrum, op De Driehoek en De Timpe een plek krijgen, in de plint van de woongebouwen en/of in de vorm van een meerlaags kantoorgebouw/ businesscentrum. Doel is het werkprogramma naast elkaar, bij elkaar, of boven elkaar te realiseren en zo interactie tussen functies te bevorderen.

Een mix tussen onderstaande inpassingsvormen heeft daarom de voorkeur. Een positie naast het station en centrum ligt voor de hand, omdat daar de bereikbaarheid met openbaar vervoer het beste is. Bovendien passen deze functies goed in de meer levendige omgeving van het stationsgebied en centrum en zullen ze daar ook hun bijdrage aan gaan leveren. Hier zal ook de meeste interactie plaatsvinden met bestaande voorzieningen en functies.

De nieuwe voorzieningen moeten een waardevolle aanvulling vormen op het bestaande aanbod in de gemeente en het centrum. Daarom is het belangrijk dat ze complementair zijn aan de huidige voorzieningen en geen grote auto-aantrekkende werking hebben.



Locaties voor werken en voorzieningen

De volgende functies en activiteiten zijn kansrijk:

NIEUWE KANTOREN

De Spoorzone biedt een gunstig vestigingsklimaat voor kantoren.

Onze prioriteiten zijn:

1. Het behouden van bestaande kantoren in de Spoorzone.
2. Het aantrekken van Biltse kantoorhoudende organisaties die zich buiten de Spoorzone bevinden, mits de vrijgekomen ruimte elders een goede opvulling krijgt.
3. Het aantrekken van regionale kantoorhoudende organisaties onder dezelfde voorwaarde.

We zetten in op het behouden van bedrijven die al gevestigd zijn in de Spoorzone door hen een passende nieuwe plek te bieden. Dit verstrekt de aantrekkelijkheid van de Spoorzone als werklocatie. Het behouden van bedrijven richt zich specifiek op kantoorgerelateerde activiteiten, zoals RAVU, Lindenhaeghe, METS Center en Unicum.

GEZONDHEIDSCENTRUM

Het toevoegen van een gezondheidscentrum in de Spoorzone is waardevol voor de leefbaarheid van het gebied en kansrijk. De focus van het gezondheidscentrum ligt op de eerste lijn zorg, o.a. huisarts, tandarts, fysiotherapeut en apotheker. Het gezondheidscentrum is primair gericht op de Spoorzone. Uit een rondgang blijkt dat de huidige eerstelijnszorgaanbieders in en rondom de Spoorzone wachtlijsten hebben. Het is daarnaast aan de zorgaanbieders in en rondom de Spoorzone of er voldoende aanknopingspunten zijn om te overwegen te verhuizen naar het gezondheidscentrum in de Spoorzone. Nadere afstemming met o.a. de huidige zorgaanbieders in de Spoorzone, Huize Het Oosten en Gezondheidscentrum Bilthoven is hierbij van belang.

'ON THE MOVE' SUPERMARKT

Een 'on the move' supermarkt (bijvoorbeeld: AH to go) op de locatie van De Timpe aan de spoorzijde met een afmeting van 75-100 m². Randvoorwaardelijk is dat de voorziening op het perron open blijft.

De volgende functies zijn in ieder geval ongewenst:

- › Detailhandel, winkels, retail, horeca (als zelfstandige activiteit), showrooms, concept stores etc.
- › Cultuur
- › Bibliotheek
- › Life sciences
- › Medische klinieken
- › Sportscholen
- › Primair en secundair onderwijs/Kinderopvang
- › Sportvelden
- › Deel milieucategorie 2 en hoger dan 2
- › Creatieve broedplaats
- › Bioscoop
- › Grote events

Mocht het in de samenwerking binnen de Spoorzone beter zijn om (een deel van) het werk en de voorzieningen op De Timpe in de deelgebieden Rembrandtlaan Noord en/of Zuid een plek te geven (bijvoorbeeld door het handhaven van bestaande werk/voorzieningen) dan is dit ook een optie. Dit betekent dan dat er binnen het maximale bouwvolume op De Timpe ruimte ontstaat voor grotere woningen.

"De Spoorzone biedt een vestigingsmilieu met een gunstig marktperspectief".

4.3 Mobiliteit

GEBRUIK VAN BESTAANDE INFRASTRUCTUUR

De ontsluiting van de Spoorzone gaat via de bestaande infrastructuur van Bilthoven en De Bilt. Er heeft een uitgebreide analyse van de bestaande en te verwachten toekomstige verkeerssituatie plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van de Spoorzone haalbaar is binnen de bestaande bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de kernen, zonder dat er nieuwe infrastructuur nodig is binnen de gemeente (onderzoek Sweco).

Uit het onderzoek en vanuit de participatie zijn echter enkele aandachtspunten naar voren gekomen ten aanzien van de verkeersveiligheid langs de Soestdijkseweg en bij de vier rotondes in en om het plangebied. Ook wordt er op drukke momenten parkeeroverlast ervaren in het centrum en in omliggende straten. Tenslotte is er de wens om het busstation meer toekomstbestendig te maken, door optimalisatie en robuuster maken (bijvoorbeeld verbreding en verlegging van de busperrons).

Enkele ingrepen die binnen het plangebied vallen worden gelijk meegenomen in deze gebiedsvisie. Zo wordt werk met werk gemaakt. Het gaat om de volgende verkeersingrepen:

- › Verbeteren wandelroutes langs de Rembrandtlaan en wandeldoorsteken naar stationsgebied, het centrum en tussen P+R en het busstation.
- › Optimaliseren van de vier rotondes (twee aan weerszijden van het station Soestdijkseweg Zuid-Nachtegaallaan en Soestdijkseweg Noord-Jan Steenlaan, aan de westzijde van het plangebied Leyenseweg-2e Brandenburgerweg en Leyenseweg-Massijslaan). Doel is om de snelheid van weggebruikers te beperken en de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid te verbeteren.
- › Realiseren van een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de Jan Steenlaan en de rotonde, zodat een meer overzichtelijke situatie ontstaat en fietsers op de Jan Steenlaan niet meer over hoeven te steken.

- › Optimaliseren van het busstation aan de noordzijde op de huidige locatie.

STOMP

De nabijheid van centrum en station maken de Spoorzone bij uitstek geschikt voor doelgroepen met een lager autobezit en meer focus op wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit (Mobility as a Service). Het voordeel daarvan is dat daarmee het gebruik en bezit van de auto in De Bilt zoveel mogelijk wordt beperkt en de druk van autoverkeer op de bestaande wegen en parkeerplaatsen zo beperkt mogelijk wordt gehouden. De invulling van het woon- en werkprogramma, de ontsluitingsstructuur en het mobiliteitsconcept van de Spoorzone en de inrichting van de openbare ruimte zijn daarom opgezet volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privéauto). In dit principe is alles erop gericht om de nieuwe bewoners en gebruikers te stimuleren om te wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit te gebruiken.

ROTONDES

- Afremmen snelheid
- Verbeteren overzicht





STAPPEN: VOETGANGERS

Het bestaande netwerk van wandelroutes in de Spoorzone wordt verbeterd en aangevuld. Trottoirs langs de Rembrandtlaan worden verbreed en doorgetrokken en er komen nieuwe doorsteken naar P+R, busstation en centrum. Het Emmaplein wordt meer ingericht als een wandel- en verblijfsgebied. In het deelgebied Rembrandtlaan Noord komen nieuwe, recreatieve wandelroutes die aansluiten op bestaande woonbuurten in de omgeving. Zo ontstaat een gebied met een fijnmazige wandelstructuur dat veilig, comfortabel en uitnodigend is voor voetgangers. De gehele Spoorzone ligt binnen wandelafstand van het station en een aanzienlijk deel ook binnen wandelafstand van het centrum (maximaal 800 meter). Door het toevoegen van groen en bankjes wordt de omgeving bovendien aantrekkelijker om te wandelen en met de toevoeging van woningen wordt ook de sociale veiligheid verbeterd.

Een wens die nader onderzocht wordt, samen met de spoorpartijen, is een nieuwe wandeloversteek over het spoor en of daarvoor het nieuwe parkeergebouw en de passerelle van het station te gebruiken zouden zijn. Deze zal dan wel aangepast en verbreed moeten worden om voor iedereen goed toegankelijk en comfortabel te zijn. Met deze nieuwe oversteek ontstaat vanaf de Rembrandtlaan een directe route naar De Driehoek en het centrum. Het zou tevens de loopafstand tot het station kunnen verkorten vanaf de Rembrandtlaan en de P+R beter bereikbaar maken vanuit centrum en De Driehoek, zodat daar mogelijk kansen ontstaan voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen.





TRAPPEN: FIETSEN

De Bilt heeft goede en snelle fietsverbindingen met Utrecht, Amersfoort en USP en ook alle gemeentelijke voorzieningen zijn goed met de fiets bereikbaar. Met de toegenomen actieradius van de elektrische fiets is dat een alternatief geworden voor korte ritjes met de auto.

In de Spoorzone wordt het fietsen aantrekkelijk gemaakt voor bewoners door de bestaande fietsroutes te optimaliseren. Er wordt een fietspad toegevoegd bij de Jan Steenlaan en de fietsoversteek bij de rotonde Soestdijkseweg Noord wordt verbeterd. Rond het station en in het centrum zijn voldoende fietsenstallingen aanwezig en met het toevoegen van woningen op De Driehoek wordt de sociale veiligheid daar beter. Daarnaast is de de doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven-Noord een nog te onderzoeken route die passeert bij het station/de Spoorzone.

Daarnaast wordt een voorwaarde, bij alle nieuwe ontwikkelingen, dat ieder gebouw een royale fietsenstalling bij de hoofdentree krijgt, op maaiveld, zodat in het dagelijks gebruik het pakken van de fiets eenvoudig, comfortabel en iets vanzelfsprekends wordt. De gemiddelde fietsparkeer-normen uit de leidraad Fietsparkeren 2023 van het CROW zijn leidend, met ruimte voor maatwerk. Er komen voor ieder gebouw bij de hoofdentree enkele goed zichtbare fietsnietjes voor de bezoekers.





OPENBAAR VERVOER: OV-KNOOP

Station Bilthoven en de stationsomgeving zijn in 2015 helemaal aangepakt en functioneren ook in de nabije toekomst prima als soepele openbaar vervoersknoop voor de gemeente en als station voor USP. Er is voldoende ruimte voor fietsers, de P+R heeft voldoende capaciteit en ook de deelmobiliteit heeft nog ruimte om te groeien. Met de ontwikkeling van de Spoorzone wordt wel de doorontwikkeling en verbetering van het busstation opgepakt. Er komt ruimte voor meer en langere bussen en de busperrons worden breder en comfortabeler. Ook wordt de wandelroute naar de P+R verbeterd. Op die manier ontstaat een toekomstbestendig busstation dat ook een rol kan vervullen in de ontsluiting van USP.





DEELMOBILITEIT

Conform de gemeentelijke Mobiliteitsvisie 2025 worden ontwikkelaars in de Spoorzone gestimuleerd om deelmobiliteitsconcepten aan te bieden. De ambitie is dat we conform 'Goud' uiteindelijk voor minimaal 40% van de bewoners deelmobiliteit in het gebied beschikbaar stellen. Dit kan gaan over deel(bak)fietsen en/of deelauto's. Het voordeel van deelmobiliteit is dat deze voertuigen intensiever worden gebruikt door meerdere bewoners en daarmee relatief minder ruimte innemen en minder materiaal gebruiken.

STOMP – openbaar vervoer & MAAS

- Compacte, complete en comfortabele OV-knoop binnen max. 800 meter.
- Optimaliseren bushalte noordzijde; perrons verbreden en toekomstbestendig maken.
- Opwaarderen P&R tot hub – fietsen, OV, (deel)auto's





PERSONENAUTO EN PARKEREN

De auto ten slotte zal niet afwezig zijn in de Spoorzone, maar ten opzichte van andere buurten relatief wel minder dominant en belangrijk. De auto en het parkeren voor de auto neemt relatief veel ruimte in beslag en legt een grote claim op de uitstraling en de leefbaarheid in een gebied. Het gehele plangebied wordt 30 km/u en 'auto te gast' en er is gekozen voor een gemiddelde parkeernorm van 0,56 die passend is voor een centraal gelegen stationslocatie in een kern als Bilthoven.

Het parkeren voor bewoners wordt zoveel mogelijk uit het zicht opgelost in en onder de gebouwen. Alleen het bezoekersparkeren rondom de Rembrandtlaan zal in de openbare ruimte gebeuren, ingepast in het groen.

De parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk direct aangesloten op de ontsluitingswegen. Bij De Driehoek op de Soestdijkseweg Zuid, zodat het Emmaplein en de omgeving van De Driehoek autovrij kunnen blijven. Bij De Timpe op de Jan Steenlaan en via de Rembrandtlaan de P+R. Op deze manier kunnen de wandelroutes en doorsteken autovrij blijven en aantrekkelijk worden voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Bij de Rembrandtlaan worden de parkeervoorzieningen direct aangesloten op de Rembrandtlaan en Jan van Eycklaan, zodat de Rembrandttuin autovrij kan blijven. Uit verkeersonderzoek komt naar voren dat auto-ontsluiting vooral via de Leyenseweg zal gaan plaatsvinden.

Om te bewerkstelligen dat er geen overlast ontstaat van 'wild-parkeren' in de omgeving van de Spoorzone is het voorstel om een vorm van parkeerregulering toe te passen binnen een nader uit te werken gebied (indicatie een straal van 500-700 meter).

Het parkeren in het centrum van Bilthoven is onderwerp van een separaat onderzoekstraject.



4.4 Natuurinclusiviteit en biodiversiteit

Het groen in de Spoorzone is belangrijk voor de identiteit en kwaliteit van de nieuwe buurt en nodigt uit tot wandelen, spelen en ontmoeten. Het levert ook een bijdrage aan de biodiversiteit in Bilthoven en versterkt de ecologische verbinding tussen de omliggende natuurgebieden. Leidraad bij de uitwerking van de openbare ruimte en de beplantingskeuze vormen de vijf V's: Voedsel, Veiligheid, Variatie, Voortplanting en Verblijf.

VERBINDINGEN LEGGEN

De groene verbindingen van bomenlanen en spoortalud vormen de basis; deze verknopen de groene tuinen en parkjes met de grotere natuurgebieden buiten de kern. Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk behouden, waar nodig en mogelijk worden bomen toegevoegd en bermen worden ecologisch ingericht, zodat ze een beter leefgebied vormen voor insecten, vogels en kleine zoogdieren.

Insteek is om waar (mogelijk vanuit beheer) in te zetten op streekeigen beplanting, met een variatie aan bomen, bloemrijk grasland en op bepaalde plekken opgaand en meerstammig groen, bijvoorbeeld langs het spoor. Waar weinig ruimte is voor een robuuste groenverbinding, zoals ter plaatse van het station, liggen mogelijkheden om de geluidswallen om te vormen tot natuurmuren, met nestgelegenheid voor bijvoorbeeld bijen en vogels.

EIGENTIJDS GROENBEELD

Dit ecologische raamwerk wordt binnen de deelgebieden aangevuld met het nieuwe groen in de openbare ruimte van de deelgebieden, maar ook de daktuinen en groene gevels. Om de biodiversiteit te versterken wordt ook hier gekozen voor een ecologische inrichting en strategische beplantingskeuze. Dat levert een eigentijds groenbeeld op: veelkleurig, natuurlijk en meekleurend met de seizoenen.

NATUURONTWIKKELINGSPLAN

Bij de uitwerking van de openbare ruimte en architectuur wordt eerst een natuurontwikkelingsplan opgesteld waarin de meest kansrijke doelsoorten worden gedefinieerd, horend bij de biotopen 'Bos- en parknatuur' en 'stadsnatuur'. De vijf V's van deze doelsoorten vormen vervolgens het vertrekpunt voor de inrichting van openbare ruimte, dak- en gevelgroen en de natuurinclusieve faciliteiten in de architectuur. Zo voorkomen we dat alleen een aantal geïsoleerde nestkasten wordt gerealiseerd. Deze zijn immers waardeloos voor vogels zonder plek om te foerageren en soortgenoten te ontmoeten. De nieuwe groenstructuur wordt een samenhangend systeem.

AMBITIE NATUURINCLUSIVITEIT EN BIODIVERSITEIT

- › De soortencategorieën zijn verdeeld in vijf hoofdgroepen: Gebouw bewonend, Boom bewonend, Aan struweel gebonden, Aan bloemrijk grasland gebonden, Aan water en oevers gebonden.
- › De Spoorzone biedt ten minste ruimte voor één hoogwaardige habitat voor ten minste drie soortencategorieën.
- › Groenblauwe structuren.
- › Het horizontale en verticale oppervlak wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht (met minimaal 30% biodivers en hoogwaardig groen op buurtniveau, boomkroonoppervlak telt mee).

WENSEN NATUURINCLUSIVITEIT EN BIODIVERSITEIT (GOUD)

- › De Spoorzone biedt ten minste ruimte aan één hoogwaardige habitat voor ten minste vijf soortencategorieën.
- › Het horizontale en verticale oppervlak wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht (met minimaal 50% biodivers en hoogwaardig groen op buurtniveau, boomkroonoppervlak telt mee).

Natuur en biodiversiteit



egel



laatvlieger



rode eekhoorn



appelvink



grote bonte specht
huismus



rode eekhoorn



laatvlieger



grote bonte specht



gewone pad



aardhommel



atalanta



vos



egel



laatvlieger



aardhommel

LAANBIOTOOP

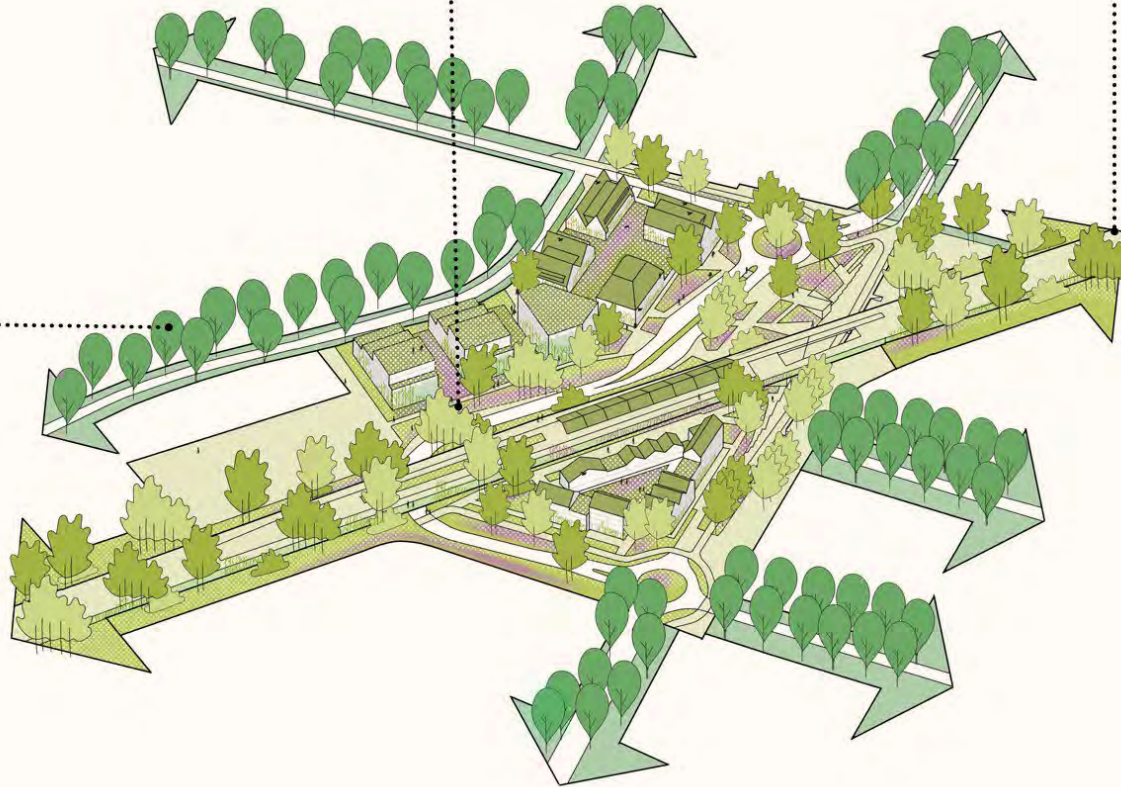
- GEMENGDE BOMENLANEN, AANHELEN WAAR NODIG
- VERRIJKTE STREEKEIGEN VEGETATIE MET KRUIDENRIJKE BERM
- DROGE VERBINDINGSZONE
- KLEINE ZOOGDIEREN, VLEERMUIZEN, BOSVOGELS

DORPSBIOTOOP

- DORPSSGROEN, DAKTUINEN EN WADI'S EN REGENTUINEN
- VERRIJKTE STREEKEIGEN VEGETATIE, KRUIDENRIJKE GRASSEN, WINTERGROENE HEESTERS, BOMEN, OEVERVEGETATIE
- INSECTEN, KLEINE EN GROTE ZOOGDIEREN, VLEERMUIZEN, VOGELS, AMFIBIEEN

SPOORBIOTDOP

- ECOLOGISCHE GROENSTROOK LANGS HET SPOOR
- DROGE VERBINDINGSZONE
- STREEKEIGEN VEGETATIE STUIFDUINEN, DEN, EIK, BERK, HEIDE, DROOG GRASLAND, VOGELBOSJES, HOUTWAL
- KLEINE EN GROTE ZOOGDIEREN, VLEERMUIZEN, VOGELS



Natuur en biodiversiteit



egel



laatvlieger



rode eekhoorn



appelvink
grote bonte specht
huismus



rode eekhoorn



laatvlieger



grote bonte specht



gewone pad



aardhommel



atalanta



vos



egel



laatvlieger



aardhommel

LAANBIOTOOP

- GEMENGDE BOMENLANEN, AANHELEN WAAR NODIG
- VERRIJKTE STREEKEIGEN VEGETATIE MET KRUIDENRIJKE BERM
- DROGE VERBINDINGSZONE
- KLEINE ZOOGDIEREN, VLEERMUIZEN, BOSVOGELS

PARKBIOTOOP

- PALLET AAN BOMEN, WINTERGROENE HEESTERS, STINZEN, MICRORELIEF MET DROOG EN VOCHTIG GRASLAND, POELEN
- DROGE VERBINDINGSZONE, PLAATSELIJK VOCHTIG
- KLEINE ZOOGDIEREN, VLEERMUIZEN, BOSVOGELS, VLINDERS, BIJEN, AMFIBIEN

SPOORBIOTOOP

- ECOLOGISCHE GROENSTROOK LANGS HET SPOOR
- DROGE VERBINDINGSZONE
- STREEKEIGEN VEGETATIE STUIFDUINEN, DEN, EIK, BERK, HEIDE, DROOG GRASLAND, VOGELBOSJES, HOUTWAL
- KLEINE EN GROTE ZOOGDIEREN, VLEERMUIZEN, VOGELS





Kom er bij !





4.5 Klimaatadaptatie

Met de ontwikkeling van de Spoorzone wordt het gebied ingericht als een soort spons: regenwater wordt op natte dagen zo lang mogelijk vastgehouden en geïnfiltreerd in de bodem. Om dit te bewerkstelligen wordt er een systeem van wadi's en regentuinen aangelegd in het gebied, dat bij piekbuien het water opvangt en vasthoudt. De infiltratie van water is ook goed omdat daarmee in tijden van droogte de grond minder snel uitdroogt en beplanting minder kwetsbaar is.

Het systeem van wadi's en regentuinen wordt gecombineerd met de groenstructuur en hier binnen ontstaan verschillende biotopen met een rijke ecologische waarde. De wadi's, zoals in de Rembrandttuin, bieden ook gelegenheid tot spelen en dragen bij aan de gebruikswaarde en verblijfskwaliteit van het groen.

Daarnaast is in het plan ruimte gemaakt voor het toevoegen van grote bomen, zodat op warme dagen er genoeg schaduw is bij verblijfsplekken en belangrijke wandel- en fietsroutes. Groen op daken en gevels draagt ook bij aan verkoeling bij hitte.

AMBITIE WATER

Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen en vitale voorzieningen (hoofdwegen, drinkwater en energie-infrastructuur) blijven functioneren (bij 90 mm in een uur).

- › Op privaat terrein wordt een groot deel van de neerslag van een hevige bui verwerkt (infiltratie, vasthouden/borgen) in voorzieningen of in daarvoor bestemde (extra) voorzieningen in het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur vertraagd af en zijn in maximaal 60 uur weer beschikbaar.
- › De (her)ontwikkeling gebeurt waterneutraal en leidt niet tot extra afvoer/aanvoer van water. Hemelwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden en hergebruikt in het plangebied.

AMBITIE HITTE

- › Tijdens hitte biedt de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.
- › Ten minste 40% schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand (21 juni) voor verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst en minimaal 30% schaduw op buurniveau.
- › Koele, schaduwrijke verblijfsplekken zijn op loopafstand (300 meter) aanwezig en openbaar toegankelijk.
- › 40% van alle horizontale en verticale oppervlakten wordt warmtewerend of verkoelend ingericht.
- › De koeling van gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs)ruimte in de directe omgeving.
- › Vitale en kwetsbare functies en groenvoorzieningen in de openbare ruimte moeten bestand zijn tegen de hitte.

AMBITIE DROOGTE

- › Bij langdurige droogte (potentieel maximaal neerslagtekort 300 mm/eens per 10 jaar) wordt schade aan bebouwing, groen en vitale en kwetsbare functies voorkomen.
- › De (grond)waterpeilen in het plangebied en de zoetwaterbeschikbaarheid in de bodem zijn sturend in de functiekeuze, systeemkeuze en inrichting van het plangebied.
- › De inrichting van het plangebied is infiltratieneutraal bij uitbreidingslocaties en infiltratiepositief bij herontwikkeling (minimaal 50% van de jaarneerslagsom, afhankelijk van bodemtype).
- › Bij het ontwerp en de inrichting wordt ingezet op drinkwaterbesparing, regenwaterbenutting en verbetering van de waterkwaliteit.
- › Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte.

”Tijdens hitte biedt de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.”

Klimaatadaptatie



groene waterdaken
en geveltuinen



100% infiltreren



drinkwater
besparing



koele plekken



meer bomen voor
Schaduw op gevel
en maaiveld



30% routes en
verblijfsplekken in
schaduw



ruimte tussen kronen
tegen hitte opbouw



droogte resistente
vegetatie met weinig
waterverbruik

LANEN

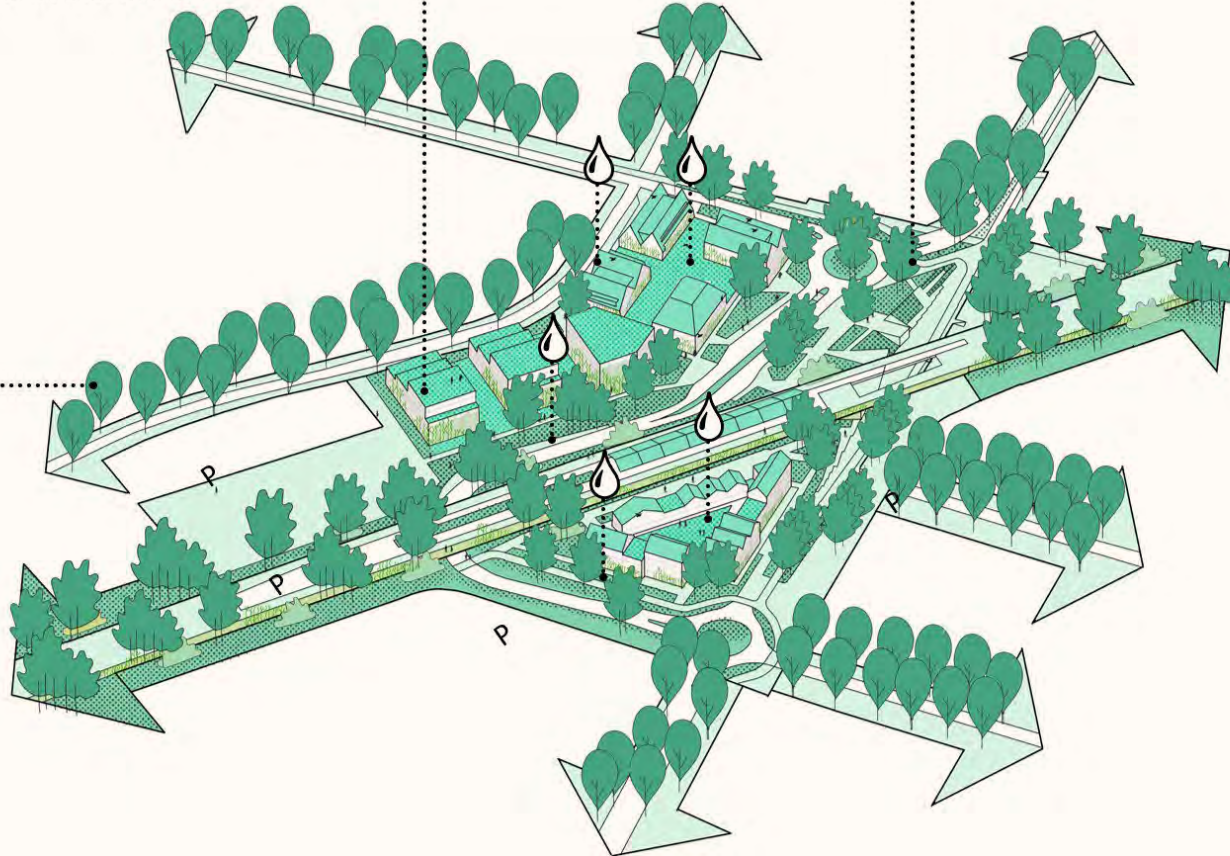
- KLIMAATLOPERS, INFILTRATIE BERM
- ZOVEEL MOGELIJK VERHARDING WEGHALEN VOOR GROEN
- PARKEREN WATERPASSEREND
- BESTAANDE BOMEN BEHOUDEN
- AANPLANT BOMEN VOOR SCHADUW
- VERSTERK VERBINDING MET BOSSEN
- RUIJTE TUSSEN KRONEN VOOR VENTILATIE

GEBOUWEN

- WATERDAKEN EN GEVELTUINEN VOOR WATEROPNAME EN VERKOELING
- REGENWATER BENUTTING
- DRINKWATER BESPARING
- OP PRIVAAT TERREIN REGENWATER VERWERKEN
- BOMEN VOOR SCHADUW OP GEVEL

OPENBARE RUIMTE

- GROEN, TENZIJ
- WATERPASSERENDE VERHARDING
- BESTAANDE BOMEN BEHOUDEN
- AANPLANT BOMEN VOOR SCHADUW
- WADI'S EN REGENTUINEN



Klimaatadaptatie



groene waterdaken
en geveltuinen



100% infiltreren



drinkwater
besparing



koele plekken



meer bomen voor
Schaduw op gevel
en maaiveld



30% routes en
verblijfsplekken in
schaduw



ruimte tussen kronen
tegen hitte opbouw



droogte resistente
vegetatie met weinig
waterverbruik

LANEN

- KLIMAATLOPERS, INFILTRATIE BERM
- ZOVEEL MOGELIJK VERHARDING WEGHALEN VOOR GROEN
- PARKEREN WATERPASSEREND
- BESTAANDE BOMEN BEHOUDEN
- AANPLANT BOMEN VOOR SCHADUW
- VERSTERK VERBINDING MET BOSSEN
- RUIMTE TUSSEN KRONEN VOOR VENTILATIE

OPENBARE RUIMTE

- GROEN, TENZIJ
- WATERPASSERENDE VERHARDING
- BESTAANDE BOMEN BEHOUDEN
- AANPLANT BOMEN VOOR SCHADUW
- WADI'S EN REGENTUINEN

GEBOUWEN

- WATERDAKEN EN GEVELTUINEN VOOR WATEROPNAME EN VERKOELING
- REGENWATER BENUTTING
- DRINKWATER BESPARING
- OP PRIVAAT TERREIN REGENWATER VERWERKEN
- BOMEN VOOR SCHADUW OP GEVEL



4.6 Energie

Energie is een schaars goed. Daarom is het belangrijk om de energiebehoefte zo klein mogelijk te houden. Daarnaast is het van belang dat de energie die nodig is zo duurzaam en lokaal mogelijk wordt opgewekt.

AMBITIE ENERGIE

- › BENG 1: maximale energiebehoefte voor verwarming en koeling (in kWh/m²/jaar): Grondgebonden: ≤55. Gestapeld: ≤65.
- › BENG 3: minimaal aandeel hernieuwbare energie (in %): Grondgebonden: ≥100. Gestapeld: ≥80.

WENSEN ENERGIE (GOUD)

- › BENG 1: maximale energiebehoefte voor verwarming en koeling (in kWh/m²/jaar): Grondgebonden: ≤50. Gestapeld: ≤58,5.
- › BENG 3: minimaal aandeel hernieuwbare energie (in %): Grondgebonden: ≥125. Gestapeld: ≥100.

4.7 Circulariteit

Bij de bouw en aanleg van de openbare ruimte is het streven om biobased materialen zoveel mogelijk onderdeel te laten zijn van het ontwerp. De voorkeur gaat uit naar natuurvriendelijke en hernieuwbare materialen die bij voorkeur CO₂ opslaan, die weinig impact hebben op de leefomgeving bij winning en die ook terug kunnen worden geleverd bij afbraak.

Hergebruik van bestaand bouw materiaal en biobased materialen wordt gestimuleerd. Dan worden geen nieuwe bronnen uitgeput en wordt er gebruik gemaakt van bestaande materialen. Het uitgangspunt is om natuurvriendelijk te isoleren. In het ontwerpproces wordt nagedacht over hoe circulaire en/of biobased materiaalkeuze en herbruikbaarheid van de materialen kunnen worden toegepast in de openbare ruimte en gebouwen.

In het ontwerp worden onderdelen losmaakbaar gemaakt om objecten te kunnen repareren, vervangen, hergebruiken of aan te passen. Het doel hierbij is om het materiaal zo lang mogelijk te behouden en zodoende het milieu zo min mogelijk te belasten. Ook kan worden gewerkt met een materialen paspoort.

AMBITIE CIRCULAIR

- › MPG-score: versimpelde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m² BVO/jaar: 0,75.
- › Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased: ≥30.

WENSEN CIRCULAIR

- › MPG-score: versimpelde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m² BVO/jaar: 0,20.
- › Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased: ≥55.

“Hergebruik van bestaand bouw-materiaal en biobased materialen wordt gestimuleerd.”



4.8 Gezondheid

De uitgangspunten van het programma 'Iedereen doet mee' gelden ook voor de ontwikkeling van de Spoorzone. We stellen de behoeften van mensen centraal, van alle mensen. We willen dat iedereen gezond en gelukkig kan wonen, werken en leven. Ruimte voor ontmoeting is een belangrijk uitgangspunt en voorzieningen zijn multifunctioneel. We sturen daarom in de Spoorzone op een aantrekkelijke, groene leefomgeving, met ruimte voor informeel sporten, spelen en ontmoeten in de openbare ruimte. We zorgen voor een goede fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte, maatschappelijke voorzieningen en het openbaar vervoer voor al onze inwoners. Door gezondheid centraal te stellen in de materiaalkeuze, creëren we woningen die niet alleen esthetisch aantrekkelijk zijn, maar ook bijdragen aan een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving voor alle bewoners.

Gezonde materialen dragen bij aan een veilige en comfortabele leefomgeving. Door nu al te kiezen voor woningen waarin je zo min mogelijk toxische stoffen gebruikt, voorkom je toekomstige gezondheidsproblemen en hierbij gepaarde kosten.

EIS: GEZONDE LEEFOMGEVING

- › Toxiciteit in materialen verminderen, 90% van de toegepaste materialen is vrij van giftige stoffen van de 'Banned list of Chemical C2C Certified CM Product Standard V3.0'.
- › Temperatuuroverstijging in de woning tegengaan tegen over juli: 1,2 °C.
- › Ruimte voor informeel sporten, spelen en ontmoeten in de openbare ruimte.



4.9 Beeldkwaliteit

IDENTITEIT

De Spoorzone wordt een nieuw stukje Bilthoven, met een eigen sfeer en uitstraling, maar met een Bilthovens DNA en een maat en schaal die past in dit gebied. Binnen het groene raamwerk van stevige bomenlanen reageert ieder deelgebied op zijn eigen manier op de veelkleurige context en voegt daar iets aan toe. We maken daarbij onderscheid tussen de 'Kop van de Spoorzone', die aansluit bij het centrum en de 'Start van de Spoorzone' die aansluit bij de grotere gebouwen in het groen, zoals Huize het Oosten en De Bremhorst. Tegelijk wordt voor de totale Spoorzone gestreefd naar rust en samenhang, veel groen en tijdloze architectuur. De kwaliteit van de openbare ruimte staat voorop, de architectuur van nieuwe gebouwen ondersteunt deze. Om dit te bewerkstelligen is een aantal algemene uitgangspunten opgesteld:

BILTHOVENSE BAKSTEENARCHITECTUUR/MIX TRANSPARANTE DELEN

De bruinrode baksteenarchitectuur van het centrum, Vogelzang en de villawijken vormt de inspiratie voor de Spoorzone en specifiek voor de 'Kop van de Spoorzone'. Ze geeft een warme en herkenbare uitstraling aan het gebied en versterkt de familieband met de omgeving. De baksteenarchitectuur kan worden afgewisseld met meer transparante gebouwen en/of gebouwdelen. Glas en transparante delen kunnen gebouwen een meer 'open' uitstraling geven, wat op sommige plekken of vanuit sommige functies wenselijk is.

In de 'Start van de Spoorzone' wisselen baksteen en houtbouw elkaar af en wordt in de uitstraling van gebouwen en openbare ruimte een balans gezocht tussen het industriële verleden, met stoere bedrijfspannen, en de moderne architectuur in een ecologische/groene omgeving van gebouwcomplexen als Huize het Oosten en De Bremhorst.

BIJZONDERE AANDACHT VOOR PLINTEN EN ENTREES

De begane grond verdieping (plinten) van de gebouwen is erg belangrijk, want deze bepalen de levendigheid en aantrekkingskracht van de openbare ruimte. De plinten in de 'Kop van de Spoorzone', nabij centrum en station, krijgen extra verdiepingshoogte, zodat werken en voorzieningen hier een plek kunnen krijgen en zodat er maximale flexibiliteit is en toekomstbestendig gebouwd wordt.

Er is bij alle gebouwen bijzondere aandacht nodig voor de overgang tussen openbaar en privé. Een goede inrichting van de overgangszone tussen het gebouw en de straat draagt bij aan een prettige beleving op ooghoogte. Deze oplossing kan per gebouw verschillen, waardoor ook op ooghoogte een prettige variatie ontstaat voor wie zich door het openbaar gebied verplaatst. Het streven is rust en samenhang in de openbare ruimte te creëren en veel interactie tussen binnen en buiten, zodat op straat een gevoel van leven en veiligheid ontstaat.

Blinde muren en gesloten gevels met bergingen of parkeerplaatsen zijn dus niet wenselijk en ook op maaiveld afgeschermdé privétuinen willen we vermijden in de Spoorzone. Naast werken en voorzieningen in de 'Kop van de Spoorzone', wordt ook wonen op de begane grond gestimuleerd, om leven en sociale veiligheid te krijgen op straat. De privé buitenruimten op de begane grond en eerste verdieping zijn daarom altijd grotendeels inpandig en de overgangen tussen openbaar en privé zorgvuldig meeontworpen in de architectuur van het gebouw. Veel gebouwen krijgen ook een stevige groenstrook rondom het gebouw, met daarin een regentuin en opgaande beplanting. Deze vormt een natuurlijke buffer tussen openbaar en privé en geeft het gebied een uitgesproken groene uitstraling.

Het maken van goede, aantrekkelijke entrees van woningen/woongebouwen hoort hier ook bij. Wanneer er andere functies dan woonfuncties in de plinten worden opgenomen, hebben deze een open uitstraling naar de openbare ruimte. Functies die meer privacy vragen (bijvoorbeeld een fysiotherapeut of huisarts) zijn zeer welkom in het gebied, maar verdienen een zorgvuldige vormgeving van de begane

grondverdieping en balans tussen privacy en interactie met de straat. Eventueel kunnen dit soort bedrijven/functies ook op de eerste verdieping gehuisvest worden.

GEVARIEERDE VOLUMES EN GEVELS

In de Spoorzone ontstaat variatie op natuurlijke wijze door te spelen met volumes, te kiezen voor verschillende korrels met afwisselende bouwhoogtes met verschillende gevelindelingen en het toevoegen van bijzondere optoppingen of kaplagen krijgt het gebied een gelaagdheid en rijkdom die geïnspireerd is op het Bilthovense DNA, maar daar ook iets nieuws aan toevoegt. Zo wordt een volgende stap gezet in de ontwikkeling van de Bilthovense identiteit.

VEELKLEURIG GROEN

Groen is een belangrijk onderdeel van de identiteit van Bilthoven en De Bilt en kent in de gemeente vele gezichten. De stevige bomenlanen met groene bermen vormen de basis. In aanvulling daarop zetten we in op 'veelkleurig groen', met een rijke biodiversiteit en veel bloesem en kleurnuances. Dit groen is te vinden in de openbare ruimte, maar ook op gevels en daken.

In de kavelpaspoorten, die in de bijlage te vinden zijn, worden in het verlengde van deze algemene uitgangspunten per deelgebied de specifieke uitgangspunten en ambities meegegeven. Daarnaast zal in het verlengde van deze gebiedsvisie nog een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld, dat als toetsingskader gaat dienen voor het samen te stellen Q-team en voor de welstandsbeoordeling bij uitwerking van de verschillende gebouwen. Het gaat tevens de spelregels en inspiratie meegeven voor de verdere uitwerking van de inrichtingsplannen openbare ruimte.

"In de Spoorzone ontstaat variatie door te spelen met volumes."



HOOFDSTUK 5

ONTWIKKEL- STRATEGIE

HOOFDSTUK 5

ONTWIKKELSTRATEGIE

5.1 Fasering

De Spoorzone wordt gefaseerd ontwikkeld over een periode van 5-15 jaar. Een aantal deelgebieden kan mogelijk al snel ontwikkeld worden, omdat er sprake is van lopende initiatieven en fysieke en/of planologische ruimte. Sommige locaties vragen om een langere termijnplanning, omdat er op dit moment bijvoorbeeld sprake is van langlopende huurovereenkomsten en vastgoed waarin recent is geïnvesteerd. Grofweg kan de ontwikkeling verdeeld worden in twee fasen:

FASE 1 (0-5 JAAR): DE DRIEHOEK EN DE TIMPE

Ruimtelijk en stedenbouwkundig gezien ligt het meest voor de hand om te starten met de ontwikkeling van de 'Kop van de Spoorzone': De Driehoek en De Timpe. Deze locaties zijn het dichtst bij het centrum en het station gelegen en vormen letterlijk de kop en de entree van de Spoorzone. Het huidige Omgevingsplan biedt voor dit deelgebied al veel (woning) bouw mogelijkheden. Door te starten met de entree kan de ontwikkeling als inspiratie dienen voor de rest van de ontwikkeling. Daarnaast is het wenselijk om de optimalisatie van het busstation, gelegen in dit deelgebied, zo spoedig mogelijk te realiseren. Dit zodat het openbaar vervoer vanaf de start van de woningbouw een robuust alternatief vormt.

FASE 2 (5-20 JAAR)

Wij verwachten dat de 'Staart van de Spoorzone': Rembrandtlaan Noord en Zuid grotendeels later tot ontwikkeling komt. Dit met name gelet op de langlopende huurovereenkomsten die voor veel van de gebouwen zijn afgesloten. Om hierop in te spelen maken wij het, daar waar ruimtelijk inpasbaar, mogelijk om een deel van de gebouwen op te toppen: boven op de bestaande gebouwen kunnen bouwlagen met woningen toegevoegd worden. Het huidige gebruik kan hierdoor voortgezet worden terwijl ook de woningen, waar zo'n grote behoefte aan is, gerealiseerd kunnen worden.

5.2 Ontwikkelstrategie

SAMENHANGENDE ONTWIKKELING

De Spoorzone gaat de komende jaren veranderen. Dat doet de gemeente niet alleen en daar zijn ook in de toekomst veel andere partijen voor nodig. Met deze ontwikkelstrategie voor de Spoorzone beschrijven wij de wijze waarop de transformatie van een versteend bedrijventerrein naar een aantrekkelijk groen woon-werkgebied tot stand willen laten komen. De gebiedsvisie vormt de basis voor afstemming en afspraken tussen partijen en biedt alle betrokkenen houvast om te sturen op samenhang en kwaliteit. De gemeente streeft faciliterend grondpolitiek na in dit gebied, dat wil zeggen dat we zoveel mogelijk de randvoorwaarden willen creëren waardoor de ontwikkeling tot stand kan komen. De gemeente gaat niet over tot verwerving van locaties in het gebied.

Eigenaren, ontwikkelaars, actieve burgers en ondernemers die wat zouden willen in het gebied.

Het stedenbouwkundig plan moet anderen inspireren om de ideeën een stap verder te brengen en tot uitvoering en tastbare resultaten te komen. Een gebiedsontwikkeling zoals de Spoorzone is een complexe opgave waar veel verschillende spelers bij betrokken zijn met verschillende belangen. Er zijn investeringen nodig in de openbare ruimte. Voor wat betreft de infrastructuur gaat het zelfs niet alleen om investeringen in het gebied zelf, zoals de aanpassing van de hoofdinfrastructuur, maar ook de aanpassing van de buiten het plangebied gelegen rotondes.

De gemeente kan dit niet alleen en heeft partners nodig om de visie tot uitvoering te kunnen brengen. De belangen zijn groot: niet alleen biedt de Spoorzone in potentie ruimte voor maximaal 750 woningen die hard nodig zijn in de gemeente, maar ook ruimte voor werkgelegenheid (5.000 m² bvo (maatschappelijke) voorzieningen) en extra draagvlak voor de bestaande voorzieningen in de gemeente.

Hoofdpunten van de ontwikkelstrategie:

- › Middels deze gebiedsvisie worden de belangrijkste ontwikkelkaders voor de verschillende deelgebieden vastgelegd.
- › Deze gebiedsvisie vormt daarmee de basis voor het inrichten van kavelpaspoorten waarmee concrete ontwikkelkaders per deelgebieden en kavels worden vastgelegd. Deze kavelpaspoorten met ontwikkelkaders zien op de bouw mogelijkheden per ontwikkel eenheid alsook het programma en segmentering dat per ontwikkel eenheid kan worden gerealiseerd inclusief kwalitatieve eisen die daaraan gesteld worden. Onderdeel van de kavelpaspoorten zijn ook financiële spelregels.
- › Eigenaren/initiatiefnemers worden daarmee uitgenodigd om, conform die ontwikkelkaders, aanvragen tot ontwikkeling in te dienen die kan leiden tot een Omgevingsplan of een aanvraag tot een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit. In alle gevallen komt dit weer langs de raad.
- › Als aanvragen passen in de vastgestelde kaders kent de gemeente een positieve grondhouding ten aanzien van de beoogde ontwikkeling en werkt de gemeente dan in de basis mee. De gemeente bewaakt in die rol de kwalitatieve kaders uit de kavelpaspoorten en pleegt kostenverhaal bij de initiatiefnemer. Hiertoe worden overeenkomsten gesloten met de betreffende initiatiefnemer.
- › Met deze strategie kan het gebied zich per kavel/deelgebied op organische wijze ontwikkelen in een logisch tempo passend bij de complexiteit van deze ontwikkeling. Dit met een divers palet aan eigenaren en een looptijd van naar verwachting tenminste 15 jaar.
- › Samenwerkingen van eigenaren/initiatiefnemers over meerdere kavels worden gestimuleerd, waarbij kaders uit verschillende kavelpaspoorten mogelijk gecombineerd kunnen worden om tot een optimaler plan te komen. De uitvoering/realisatie van de ingrepen in het openbaar gebied, zoals opgenomen in deze

gebiedsvisie, houdt zoveel mogelijk gelijke tred met de realisatie van de verschillende ontwikkelings-eenheden.

- › Na een periode van 5 jaar zal een gemeentelijke analyse uitgevoerd worden welke eenheden op dat moment tot een Omgevingsplan en ontwikkeling zijn gekomen en wordt bezien of aanpassing van de kaders wenselijk is. Zo kan het zijn dat optimalisatie niet langer nodig is of dat de kaders juist te strak zijn en verruiming nodig is.

5.3 Financiële haalbaarheid

De gebiedsvisie schetst de kaders waarbinnen de Spoorzone tot ontwikkeling kan worden gebracht. Het laat een ambitieus en omvangrijk ontwikkelprogramma zien van groen, wonen, parkeren en infrastructurele ingrepen.

FASERING EN RISICOBEBEERSING

Verwacht wordt dat de gebiedsontwikkeling een doorlooptijd kent van zeker 15 jaar. Om de ontwikkeling beheersbaar te houden is gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling van deelgebieden en een daaraan gekoppelde gefaseerde uitvoering van de infrastructurele ingrepen (aanpassing rotondes, optimalisatie van het busstation en aanpassing van de hoofdstructuur binnen het plangebied). Tijdens het opstellen van de gebiedsvisie is een iteratief proces gevolgd waarbij ontwerp en financiële consequenties doorlopend zijn beoordeeld.

INFRASTRUCTURELE INGEPEN

In de gebiedsvisie wordt uitgegaan van het optimaliseren van het busstation en het aanpassen van vier rotondes ter verbetering van de verkeersveiligheid. Deze infrastructurele ingrepen zijn niet alleen voor de Spoorzone van belang, maar hebben ook een functie voor de rest van de gemeente. Los van de ontwikkeling van de Spoorzone wordt bezien op

welke wijze de rotondes, met quick-wins, ook al op de korte termijn veiliger gemaakt kunnen worden. Gezien de aard van de ingrepen en de omvang van de benodigde investeringen wordt nadrukkelijk gezocht naar rijks- en provinciale subsidies waarbij de gemeente bereid is om binnen haar mogelijkheden voor cofinanciering te zorgen.

GRONDEXPLOITATIE

Bij het raadsbesluit van 23 januari 2024 is de integrale financiële haalbaarheid van de ontwikkeling getoetst aan de hand van een door de gemeente opgestelde grondexploitatie. Hierin zijn onder andere kosten opgenomen voor inbreng van het vastgoed, sloop, bouw- en woonrijp maken, plankosten, onderzoekskosten en bovenwijkse ingrepen. Ook zijn grondopbrengsten begroot. Conclusie die hieruit volgde was dat, vanuit gemeentelijk perspectief, een financieel haalbaar plan gerealiseerd kon worden.

Vanaf het moment van het raadsbesluit zijn de kaders nader uitgewerkt resulterend in deze gebiedsvisie. Parallel aan dit 'tekenproces' is ook het 'rekenproces' uitgevoerd waaruit een actuele haalbaarheidsanalyse is geresulteerd. Hieruit volgt een bevestiging van de conclusie van januari 2024 dat een financieel haalbare ontwikkeling mogelijk is. Samen met de grondeigenaren is tot enkele optimalisaties gekomen, deze zijn in de kavelpaspoorten opgenomen.

VASTGOEDONTWIKKELING

De gemeente heeft 13% van het gebied in eigendom, De Driehoek. De rest is in eigendom bij private partijen. De ontwikkeling zal - conform de ingestoken ontwikkelstrategie - met name door eigenaren/initiatiefnemers worden uitgevoerd. Met een vertegenwoordiging van die eigenaren heeft dan ook, naast de gemeentelijke analyse, een gezamenlijke verkenning plaatsgevonden naar de financiële haalbaarheid. Uit die verkenning volgt, als gevolg van andere inzichten op onderdelen van de analyse, een negatief vastgoedontwikkelingsresultaat. Samen met eigenaren is tot enkele optimalisaties gekomen. Deze zijn verwerkt in de kavelpaspoorten.

5.4 Vervolgstappen

De Spoorzone gaat ingrijpend veranderen. Dat doet de gemeente niet alleen en daar zijn ook in de toekomst veel andere partijen voor nodig. Deze visie vormt de basis voor een gesprek met geïnteresseerde partijen. Ontwikkelaars en ondernemers die wat zouden willen in het gebied. De visie geeft kaders waarbinnen ontwikkelaars een volgende stap kunnen nemen naar een uitgewerkt Omgevingsplan. Een gebiedsontwikkeling zoals de Spoorzone is een complexe opgave waar veel verschillende spelers bij betrokken zijn met verschillende belangen.

De gebiedsvisie vormt de basis voor het vast te stellen omgevingsprogramma waarin de kavelpaspoorten, waarin de kaders voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden, worden verankerd. Aan de hand van deze kavelpaspoorten kunnen ontwikkelende partijen een aanvraag om wijziging Omgevingsplan of een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit aanvragen. Dit kan op basis van de kavelpaspoorten die uitgang van samenwerking of voor de kavelpaspoorten voor de verschillende losse ontwikkelingsheden. Daarnaast kunnen ontwikkelende partijen kiezen voor een ontwikkeling buiten de kavelpaspoorten om. Op dat moment dient er echter een uitgebreider (participatie)proces doorlopen te worden en dienen ontwikkelende partijen ons te overtuigen van de meerwaarde van de ontwikkeling buiten de kavelpaspoorten om.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Kavelpaspoorten bij integrale herontwikkeling deelgebieden

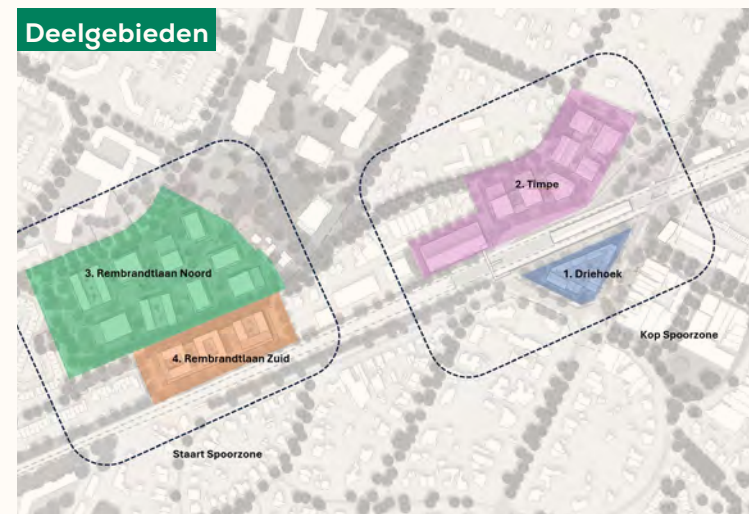
Als leidraad voor de ontwikkeling van de Spoorzone zijn per deelgebied (De Driehoek, De Timpe, Rembrandtlaan Noord en Rembrandtlaan Zuid) de belangrijke uitgangspunten en ambities op een rij gezet. Dit in aanvulling op de algemene uitgangspunten. Uitgangspunt daarbij is in eerste instantie dat er een integrale herontwikkeling gaat plaatsvinden binnen de vier deelgebieden en één samenhangend plan gemaakt gaat worden.

Daarbij is het uitgangspunt dat het werk- en voorzieningenprogramma in principe binnen De Driehoek en De Timpe een plek gaat krijgen, omdat daar de meeste synergie is met het centrum en station. Eventueel mag bij samenwerking ook uitwisseling plaatsvinden met Rembrandtlaan Noord en/of Zuid. Daar zijn specifieke regels voor opgenomen.

Het woonprogramma is verdeeld op basis van het in het stedenbouwkundig plan opgenomen maximale bruto vloeroppervlakte per deelgebied. Ieder deelgebied heeft in de stedenbouwkundige verkenning een maximaal bruto vloeroppervlakte toegekend gekregen. De procentuele verdeling daarvan over de deelgebieden is de basis voor de verdeling van de maximaal 750 woningen. Het aantal woningen zoals opgenomen in de kavelpaspoorten is het maximale aantal dat gerealiseerd mag worden.

De 30% sociale huurwoningen zijn een voorwaarde die idealiter binnen ieder deelgebied wordt opgelost, maar waar eventueel ook enige uitwisseling mogelijk is, om deze op een praktische manier te kunnen clusteren en beheren. Deze uitwisseling is dan alleen mogelijk binnen de 'Kop van de Spoorzone' (De Driehoek en De Timpe) en binnen de 'Staat van de Spoorzone' (Rembrandtlaan Noord en Zuid) mogelijk. Dit om te borgen dat sociale huurwoningen verdeeld blijven over de Spoorzone en er een gemengd woongebied ontstaat.

De vier deelgebieden kennen verschillende eigenaren. Een individuele ontwikkeling per eigendom is mogelijk, maar wordt niet als ideaal gezien. Mocht dat desondanks de wens zijn, of noodzakelijk blijken, dan zijn daar aparte kavelpaspoorten en programma-verdelingen voor gemaakt, als aanscherping van en aanvulling op de spelregels per deelgebied. In dat geval zijn er met name meer striktere voorwaarden aan de bouwvelden en de plek en vorm waarin gebouwd kan worden. Dit om de onderlinge samenhang en afstemming tussen de gebouwen goed te kunnen borgen. De kavelpaspoorten en tabellen voor een individuele ontwikkeling zijn opgenomen in Bijlage 2.



Stedenbouwkundige proefverkaveling voorjaar 2024
Bij integrale herontwikkeling Spoorzone







Kavelpaspoort De Driehoek - Bij samenwerking tussen verschillende eigenaren



Uitgangspunten

-  Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
-  Groene omlijsting
-  Ruimte voor een goede fiets-/wandelverbinding
-  Afronding en activeren Emmaplein
-  Zone voor inpassen werken en voorzieningen
-  Bouwhoogte max. 5 lagen, met setback voor 5e laag van min. 2 m
-  Vaste rooilijn
-  Representatieve gevel met een actieve plint - werken en/of voorzieningen
-  Representatieve gevel met een actieve plint - werken en/of voorzieningen en/of wonen
-  Verbijzondering hoekpunt
-  Parkeren binnen bebouwing, uit zicht van openbare ruimte
-  Indicatie ontsluiting parkeren
-  Fietsenstalling bewoners binnen gebouw
-  Openbare fietsenstalling ten behoeve van het station
-  Monument Julianalaan 1 behouden en nieuwe functie geven

Ambities

-  Inpassing nieuwe voetgangersverbinding over het spoor
-  Ecologische verbinding langs het spoor versterken
-  Toepassen van kappen
-  Inpassen groene dak- of binnentuin

DEELGEBIED DE DRIEHOEK

FUNCTIONELE OPZET EN MAXIMAAL BOUWVOLUME

De Driehoek wordt een gemengd gebied met wonen en werken, in aanvulling op bestaande functies in het naastgelegen centrum van Bilthoven. En geldt als de beëindiging van het centrum van Bilthoven.

Voor de functionele opzet gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Maximaal bruto vloeroppervlakte: 7.750 m² BVO, waarvan minimaal 80% gerealiseerd dient te worden.**
- › Een **afwisselend woonprogramma van maximaal 5.000 m² BVO** met een afwisseling aan woontypologieën voor verschillende doelgroepen. Het is mogelijk om binnen de 'Kop van de Spoorzone' afspraken te maken om woontypologieën uit te wisselen (binnen het maximaal m² BVO vloeroppervlakte). Waarbij wordt gekeken naar een evenwichtige spreiding van de verschillende woningcategorieën.

Verdeling en minimale woninggroottes:

- › 30% sociale huur (minimaal 60 m² GBO);*
- › 20% middenhuur, waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding tussen kleine woningen (minimaal 43 m² GBO) en grote woningen (minimaal 73 m² GBO);**
- › 16,7% betaalbare koop (minimaal 60 m² GBO);
- › De overige woningen zijn vrije sector huur- en koopwoningen. Hierbij geldt een minimale oppervlakte van 60 m² GBO.

* De minimale oppervlaktematen kunnen worden aangepast op basis van wijzigingen in het gemeentelijk beleid.

** Met een minimale instandhoudingstermijn van 30 jaar.

*** Met een minimale instandhoudingstermijn van 20 jaar.

- › Een **programma met werken en/of maatschappelijke voorzieningen van minimaal 2.750 m² BVO**, gesitueerd in de bebouwingsrand aan de zijde van het station. Het is mogelijk dit elders in de Spoorzone te situeren (binnen het maximaal m² BVO vloeroppervlakte), als daarmee het totale werkvoorzieningsprogramma in de Spoorzone minimaal 5.000 m² BVO blijft. De m²'s BVO die daarmee op De Timpe beschikbaar komen kunnen dan aan wonen worden toegevoegd.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende ambities mee:

- › Er worden één of meerdere geclusterde woonvormen voor ouderen gerealiseerd. Hier wonen minimaal twaalf ouderenhuishoudens in een zelfstandige woning bij elkaar. De woningen zijn minimaal nultreden. Essentieel hierbij is een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte.
- › Het heeft de voorkeur dat de sociale- en midden huurwoningen ondergebracht worden bij een toegelaten instelling.

In de bijgevoegde tabel staan de uitgangspunten voor het wonen en parkeren.

DE DRIEHOEK PROGRAMMA EN PARKEREN

	Totale Spoorzone	%	Deelgebied
Plangebied	48.000 m²	8%	3.900 m²
Bruto vloeroppervlakte	94.250 m² BVO	8,2%	7.750 m² BVO
Totaal aantal woningen	750 woningen	5,7%	43 woningen
Sociale huurwoning	Programmaverdeling	30%	13
	Parkeernorm bewoners	0,2	
Middenhuur woning klein	Programmaverdeling	10%**	5
	Parkeernorm bewoners	0,22	
Middenhuur woning groot	Programmaverdeling	10%**	4
	Parkeernorm bewoners	0,59	
Betaalbare koopwoning	Programmaverdeling	17%	7
	Parkeernorm bewoners	0,77	
Vrije sectorwoning	Programmaverdeling	33%	14
	Parkeernorm bewoners	1	
Totaal woningen			43
Parkeerverdeling	Deelauto (10% van de totale parkeervraag)	10%	
	Privéauto (totale parkeervraag minus deelauto en bezoekersparkeren)		
	Bezoekersparkeren (Parkeernorm 10% van het woningaantal)	10%	
	Deel(bak)fietsen (3% van het woningaantal)	3%	
Werk- en voorzieningenprogramma	BVO m²		2.750
	Parkeernorm (per 100 m ²)	1,8'	
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Wonen BVO m²			5.000
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Parkeren BVO m²			0
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Werk/Voorzieningen BVO m²			2.750

* Dubbelgebruik van parkeren voor woningen en voorzieningen is toegestaan, aan de hand van een parkeerbalans wordt de maatgevende parkeerbehoefte getoetst.

** Waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding tussen kleine woningen (minimaal 43 m² GBO) en grote woningen (minimaal 73 m² GBO).

DUURZAAMHEID

Waar het financieel mogelijk is, de ambitie laten aansluiten bij het Convenant Duurzame Woningbouw van de provincie Utrecht.

De thema's waar dit convenant zich op richt zijn: circulariteit, energie, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid.

Het **ambitieniveau is Brons**, maar voor de thema's **klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame mobiliteit is het streven Goud**.

NETCONGESTIE

Voor de ontwikkeling wordt het dringende advies bij het ontwerp uit te gaan van de Handreiking netbewuste nieuwbouw. Daarnaast is het uitgangspunt een aansluitvermogen van maximaal 1,2 kW per woning.

RUIMTELIJKE INBEDDING IN DE OMGEVING

De bebouwing op De Driehoek vormt een afronding van het centrum, omlijst het Emmaplein en begeleidt de routes naar het station.

Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Bebouwing is alleen toegestaan **binnen het maximale bouwveld**. Dit maximale bouwveld is aan drie zijden omsloten door een zone van openbaar groen tussen voorgevels en het trottoir. Aan de zijde van het Emmaplein staat het gebouw direct aan de openbare ruimte en vormt daar een levendige pleinwand, als afronding van het centrum. Hier is een invulling met werk en/of voorzieningen op de begane grond een voorwaarde.
- › Aan de zijde van het Emmaplein wordt voldoende ruimte gelaten voor het inpassen van een royale wandel- en fietsverbinding richting station en fietsenstalling. Aan de zijde van het spoor blijft voldoende ruimte voor het handhaven en waar nodig uitbreiden van de openbare fietsenstalling voor het station. Aan alle zijden krijgt het gebouw een voorzijde.

- › **Aan de zijde van het Emmaplein volgt de bebouwing een vaste rooilijn**. Aan de andere zijden is de rooilijn niet vast, maar begeleidt deze wel de omliggende openbare ruimtes.
- › De positie van **gevellijnen, die niet aan de openbare ruimte liggen, zijn vrij in te vullen**, afhankelijk van de uitwerking van het bouwblok.
- › Het bouwblok krijgt **representatieve zijden aan alle omliggende openbare ruimtes**. Hier wordt ingezet op een hoge kwaliteit van de gevel, een rijke detaillering en veel interactie met de openbare ruimte. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de gevel aan het Emmaplein en de hoeken richting station en rotonde. Dit vormen belangrijke blikvangers nabij centrum en station en verdienen extra aandacht in de architectonische uitwerking. De gevel aan de private binnentuin is netjes en aantrekkelijk, maar kan meer ingetogen zijn.
- › De **entrees zijn prominent gesitueerd aan de aanliggende openbare ruimtes** en liggen verspreid door het gebied. Deze dragen bij aan de levendigheid en sociale controle. Entrees zijn transparant, uitnodigend en in samenhang met de rest van het gebouw vormgegeven.
- › Bij de entrees komen aantrekkelijk ingerichte **entreepleintjes**, met ruimte voor enkele fietsnietjes voor bezoekers en plek voor een praatje met de burens.
- › De gevel aan het Emmaplein staat rechtstreeks aan de openbare ruimte, bij de overige gevels komt tussen voorgevel en het openbare trottoir **een overgangzone**, die in de basis bestaat uit een **regentuin met opgaand groen** van minimaal 1,5 meter in de openbare ruimte en een **private buitenruimte** van maximaal 1,5 meter aan de voet van de gebouwen, meeontworpen in de architectuur van het gebouw. Het groen van de regentuin vormt een aantrekkelijke overgang tussen privé en openbaar.
- › **Facilitaire functies**, zoals bergingen, expeditie en parkeren voor bewoners krijgen een plek binnen de gebouwen, uit het zicht van de openbare ruimte. Noodzakelijke toegangen vanuit de openbare ruimte worden zorgvuldig ingepast in het gevelbeeld.

Collectieve fietsenstallingen zijn ook inpandig, maar worden fraai vormgegeven met een transparante gevel aan de openbare ruimte, direct toegankelijk vanuit de openbare ruimtes rondom en hoofdentrees. Fietsenstallingen voor bezoekers krijgen een plek op het maaiveld bij de entrees. De ontsluiting voor auto- en motorparkeren en expeditie gebeurt via een compacte, afsluitbare en goed geïntegreerde poort en is gesitueerd nabij de rotonde, zodat de auto zo min mogelijk het gebied in hoeft te rijden.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Het inpassen van **een nieuwe voetgangersverbinding** over het spoor, richting de P+R.
- › **Het inpassen van een ecologische groenstrook langs het spoor**, waarmee de ecologische verbinding langs het spoor ter plaatse van het station zoveel mogelijk wordt aangeheeld.

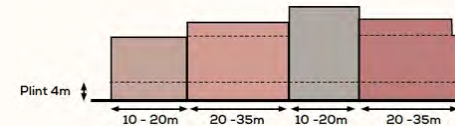
BEBOUWINGSMASSA, HOOGTE EN KORREL

Het nieuwe bouwblok is in massa, hoogte en korrel een eigentijdse vertaling van de bebouwing in het centrum en reageert op de royale maat van de omliggende openbare ruimtes.

Ten aanzien van de massa en hoogte gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › De bouwhoogte is maximaal 5 lagen, met een minimale setback van 2 meter voor de 5^e laag.
- › **In plaats van een setback kan ook gekozen worden voor een kap**, met een maximale hellingshoek van 55%.
- › **De plint (begane grond laag) is minimaal 4 meter hoog** en ligt op hetzelfde niveau als de omliggende openbare ruimte.
- › Het bouwblok is door middel van een zorgvuldige geleiding, massaopzet, hoogteverschillen en gevelarchitectuur **visueel samengesteld uit meerdere verschillende panden**. De geschakelde panden hebben een wisselende breedte, waarbij smallere panden

van 10-20 meter breed afgewisseld worden met brede panden van 20-35 meter breed.



GEVELOPBOUW EN GEBOUWBEËINDIGING

De verschillende te onderscheiden panden binnen het nieuwe bouwblok op De Driehoek krijgen een rustige, harmonische gevelopbouw met een duidelijk herkenbare plint en prominente hoofdentree.

Ten aanzien van de gevelcompositie en gebouwbeëindiging gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Heldere, orthogonale gevelcompositie**, verrijkt met subtiële detaillering van de gevel, zodat een ingetogen, maar rijk beeld ontstaat met enige allure, die past op deze prominente plek bij het station en centrum van Bilthoven.
- › **Plastiek/dieptewerking** in de gevel door te spelen met neggen, metselwerk, gevelopeningen, setbacks en/of dakrand. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft echter de basis.
- › **Duidelijk herkenbare plint**, met zeker bij de entrees veel transparantie en een passende relatie tussen binnen en buiten.
- › **De entree is een harmonisch geheel met de rest van de gevelopbouw en nodigt uit.**
- › Voor de representatieve gevels geldt dat **minimaal 75% van de geveloppervlakte op de begane grond ruimte biedt aan stedelijke functies** als wonen, werken en de entrees daarvan. Een transparante, aantrekkelijk vormgegeven collectieve fietsenstalling is daarbij ook mogelijk. In deze 75% zijn **geen blinde muren en/of entrees naar facilitaire diensten**, zoals parkeren, trafo's en bergingen.

- › De gebouwen hebben minimaal **een plat dak** met een subtiele, maar kwalitatief hoogwaardige daklijst.
- › **Technische ruimten** en liftschachten, maar ook airco's, glasbewassingsinstallaties, zonnepanelen en trafo's, dienen binnen de bebouwing te worden opgelost en **integraal worden meeontworpen** als onderdeel van het architectonisch ontwerp. Deze mogen niet als zodanig zichtbaar of herkenbaar zijn vanaf het openbaar gebied.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Setbacks in de gevel (mits een integraal onderdeel van de architectuurcompositie) bieden **extra ruimte voor groen, wateropvang en daktuinen**. Een groen dak levert koeling, kansen voor het vasthouden van regenwater en een bijdrage aan de biodiversiteit.
- › Het heeft de ambitie om een deel van de panden binnen het bouwblok **een prominente kap mee te geven**, als verwijzing naar het spel van kappen in het centrum van Bilthoven.

KLEUR EN MATERIALISERING

De bebouwing zoekt in kleur- en materiaalgebruik nadrukkelijk aansluiting bij het kleurpalet in de rest van het centrum van Bilthoven.

Ten aanzien van kleur- en materiaalgebruik gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Basismateriaal is een **gemêleerde baksteen binnen het meegegeven roodbruine kleurpalet**. Kleur en materiaal versterken de samenhang en rust van de gevelopzet en vormen van plint tot dak een eenheid.
- › **Ieder pand binnen het samengestelde bouwblok heeft een eigen basiskleur** binnen het kleurenpalet.



- › Uitgangspunt is een **rijk en verfijnd gevelbeeld**, met de nodige dieptewerking en subtiele verbijzonderingen en detailleringen door middel van baksteenpatronen, metselverbanden en voegdieptes. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft echter de basis.
- › **Kozijnen, balkons en hekwerken hebben een rustige en dekkende kleurstelling** passend bij de kleur van de gevel (geen grote contrasten).
- › **Ingetogen accenten** in de gevelarchitectuur zijn toegestaan, met toepassing van andere materialen. Een rustige en samenhangende gevelopbouw blijft echter het uitgangspunt. Toepassingen van kunststof plaatmateriaal, golfplaten, etc. passen niet in het straatbeeld en zijn niet toegestaan.
- › De materialen die worden gebruikt moeten lang mee gaan, **mooi verouderen (fraai patina)** en een natuurlijke uitstraling hebben (geen felle kleuren).

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een mooie aanvulling op de baksteenarchitectuur is het toepassen van een **groene gevel** (bestaande uit planten bossages), mits deze een integraal onderdeel vormt van het gebouwontwerp en hiermee een samenhangend beeld ontstaat in de gevelopzet. En de groene gevel op een volhoudbare en toekomstbestendige manier wordt uitgevoerd. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft daarbij altijd de basis.

BUITENRUIMTES

Binnen het deelgebied zijn verschillende mogelijkheden tot buitenruimtes voor de bewoners: collectieve (dak)tuinen, private buitenruimtes op de verdiepingen, zoals balkons, loggia's en dakterrassen en tenslotte private buitenruimtes op de begane grond, afgeschermd door regentuinen van de openbare ruimte.

Ten aanzien van de inrichting van de buitenruimtes gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Bij het eventueel toepassen van een **collectieve (dak)tuin** vormt deze een ontmoetingsplek voor de bewoners en dient in samenhang met de architectuur van het bouwblok ontworpen te worden en zo groen als mogelijk te worden ingericht.
- › **Private buitenruimtes op de verdiepingen** zijn een integraal onderdeel van de architectuur van de gebouwen. Op de eerste verdieping is alleen een inpandige buitenruimte/loggia toegestaan, daarboven zijn balkons mogelijk, maar deze steken maximaal 1,5 meter uit. Daarbij worden uitstekende balkons altijd gecombineerd met een deel buitenruimte binnen de gevellijn. Bij setbacks wordt de ruimte gebruikt voor een dakterras.
- › **Balkons, loggia's en dakterrassen dragen bij aan een harmonieus gevelbeeld** met veel plasticiteit en versterken de sculpturale werking van de gebouwen. De buitenruimtes worden meegenomen in de materialisering van de rest van de gevel.
- › Bij positionering van balkons en loggia's dient er rekening gehouden te worden met **oriëntatie, bezonning, windhinder, geluidsbelasting, privacy en kwaliteit en veiligheid openbare ruimte**.
- › De **afscheiding van de private buitenruimtes** is een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur. Hierbij wordt een goede en op termijn ook volhoudbare balans gezocht tussen zicht op straat houden en privacy voor de bewoners realiseren.
- › De **private buitenruimtes op de begane grond** verschillen in vorm en omvang per zijde van de bouwblokken, afhankelijk van de inrichting van de aanliggende openbare ruimte. Aan het Emmaplein bevindt zich altijd werk en/of voorzieningen in de plint en grenst de gevel direct aan de openbare ruimte. Hier is veel interactie tussen binnen en buiten en draagt de begane grond bij aan de levendigheid op straat. Aan de andere zijden wordt de begane grond altijd door een (openbare) **regentuin met opgaande beplanting** afgescheiden van de openbare wandelpaden, zodat afstand en gepaste privacy ontstaat, terwijl toch zichtrelaties op de openbare ruimte blijven bestaan.

De maat van de private buitenruimte op de begane grond is afhankelijk van de beschikbare ruimte, maar is maximaal 1,5 meter. Er is daarbij de mogelijkheid binnen de gevellijn een inpandige buitenruimte daar aan toe te voegen, bijvoorbeeld met openslaande deuren/loggia's.

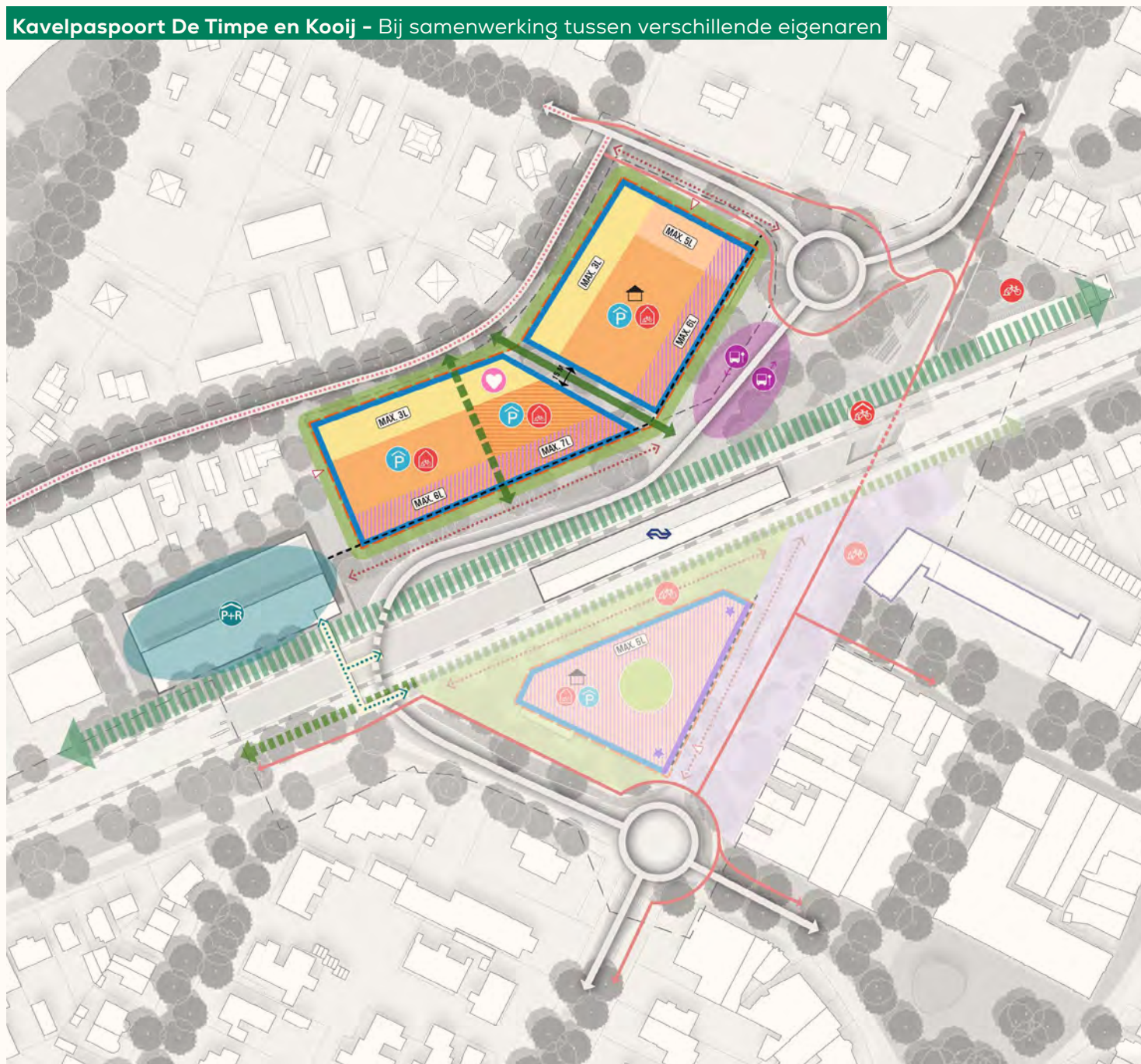
- › Rondom de private buitenruimtes op de begane grond zijn **scheidingselementen** opgenomen. Deze elementen zijn maximaal 1,0 meter hoog en een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een ambitie is om met de inrichting van de buitenruimtes een **impuls te geven aan de biodiversiteit**, door het toepassen van streekeigen beplanting die aantrekkelijk is voor stadsnatuur. Inzet daarbij is een integrale benadering waarbij aangesloten wordt op de ecologische potenties in de bredere omgeving en ook natuurinclusieve maatregelen in de gevels (nestkasten, groene gevels) afgestemd worden op de beoogde ecosystemen rondom. Leidraad daarbij zijn de 5 V's: Voedsel, Variatie, Veiligheid, Verbinding, Voortplanting. Natuurinclusieve elementen in de buitenruimte en gevels zijn een integraal onderdeel van het ontwerp van de buitenruimte en architectuur.
- › Naast een goed binnenklimaat is een **comfortabel buitenklimaat** waardevol. De ambitie is met inrichting buitenruimte en opzet gebouw hittestress in de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij denken we in eerste instantie aan lowtech-oplossingen als grote bomen, overstekken en luifels. Ook deze weer in samenhang met het ontwerp van buitenruimte en gebouw.
- › Groen is gezond en verminderd stress, dus een maximale **relatie tussen het interieur van de woningen en het groen** in de directe omgeving is aanbevolen.

"Een ambitie is om een impuls te geven aan de biodiversiteit."

Kavelpaspoort De Timpe en Kooij - Bij samenwerking tussen verschillende eigenaren



Uitgangspunten

- Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
- Groene omlijsting
- Ruimte voor een goede fiets-/wanderverbinding
- Ruimte voor optimaliseren busstation
- Indicatie wandeldoorsteek, als verbinding tussen het station en de Rembrandtlaan
- Indicatie ontmoetingsplek aan de Rembrandtlaan (minimale breedte 15 m)
- Zone voor inpassen werken en voorzieningen
- Bouwhoogte max. 3 lagen
- Bouwhoogte max. 5 lagen, bovenste laag met setback
- Bouwhoogte max. 6 lagen, bovenste laag met setback
- Bouwhoogte max. 7 lagen, met dubbele setback
- Vaste rooilijn
- Representatieve gevel met een actieve plint
- Parkeren binnen bebouwing, uit zicht van openbare ruimte
- Indicatie ontsluiting parkeren
- Fietsenstalling bewoners binnen gebouw

Ambities

- Inpassen tweede doorsteek
- Transformatie P+R tot mobiliteitshub
- Inpassing nieuwe voetgangersverbinding over het spoor
- Ecologische verbinding langs het spoor versterken
- Toepassen van kappen

DEELGEBIED DE TIMPE

FUNCTIONELE OPZET EN MAXIMAAL BOUWVOLUME

De Timpe wordt een gemengd gebied met wonen en werken, in aanvulling op bestaande functies in het naastgelegen centrum van Bilthoven.

Voor de functionele opzet gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Maximaal bruto vloeroppervlakte: 22.800 m² BVO, waarvan minimaal 80% gerealiseerd dient te worden.**
- › Een **afwisselend woonprogramma van maximaal 18.300 m² BVO** met een afwisseling aan woontypologieën voor verschillende doelgroepen. Het is mogelijk om binnen de 'Kop van de Spoorzone' afspraken te maken om woontypologieën uit te wisselen (binnen het maximaal m² BVO vloeroppervlakte). Waarbij wordt gekeken naar een evenwichtige spreiding van de verschillende woningcategorieën.

Verdeling en minimale woninggroottes:

- › 30% sociale huur (minimaal 60 m² GBO);**
- › 20% middenhuur, waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding tussen kleine woningen (minimaal 43 m² GBO) en grote woningen (minimaal 73 m² GBO);***
- › 16,7% betaalbare koop (minimaal 60 m² GBO);
- › De overige woningen zijn vrije sector huur- en koopwoningen. Hierbij geldt een minimale oppervlakte van 60 m² GBO.

* De minimale oppervlaktematoren kunnen worden aangepast op basis van wijzigingen in het gemeentelijk beleid.

** Met een minimale instandhoudingstermijn van 30 jaar.

*** Met een minimale instandhoudingstermijn van 20 jaar

- › Een **programma met werken en/of maatschappelijke voorzieningen van minimaal 2.250 m² BVO**, gesitueerd in bebouwingsrand aan de zijde van het station. Het is mogelijk dit elders in de Spoorzone te situeren (binnen het maximaal m² BVO vloeroppervlakte), als daarmee het totale werkvoorzieningsprogramma in de Spoorzone minimaal 5.000 m² BVO blijft. De m²'s BVO die daarmee op De Timpe beschikbaar komen kunnen dan aan wonen worden toegevoegd.
- › Bovengronds ruimte voor **maximaal 2.250 m² BVO gebouwd parkeren**, mits uit het zicht van de openbare ruimte.
- › Het is mogelijk **één of meerdere bestaande gebouwen binnen het deelgebied te behouden en op te toppen**, als daarmee binnen de meegegeven uitgangspunten wordt gebleven.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende ambities mee:

- › Er worden één of meerdere geclusterde woonvormen voor ouderen gerealiseerd. Hier wonen minimaal twaalf ouderenhuishoudens in een zelfstandige woning bij elkaar. De woningen zijn minimaal nultreden. Essentieel hierbij is een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte.
- › Het heeft de voorkeur dat de sociale- en midden huurwoningen ondergebracht worden bij een toegelaten instelling.

In de bijgevoegde tabel staan de uitgangspunten voor het wonen en parkeren.

DE TIMPE PROGRAMMA EN PARKEREN

	Totale Spoorzone	%	Deelgebied
Plangebied	48.000 m²	22%	10.550 m²
Bruto vloeroppervlakte	94.250 m² BVO	24,2%	22.800 m² BVO
Totaal aantal woningen	750 woningen	22,1%	166 woningen
Sociale huurwoning	Programmaverdeling	30%	50
	Parkeernorm bewoners	0,2	
Middenhuur woning klein	Programmaverdeling	10%**	17
	Parkeernorm bewoners	0,22	
Middenhuur woning groot	Programmaverdeling	10%**	16
	Parkeernorm bewoners	0,59	
Betaalbare koopwoning	Programmaverdeling	17%	27
	Parkeernorm bewoners	0,77	
Vrije sectorwoning	Programmaverdeling	33%	56
	Parkeernorm bewoners	1	
Totaal woningen			166
Parkeerverdeling	Deelauto (10% van de totale parkeervraag)	10%	
	Privéauto (totale parkeervraag minus deelauto en bezoekersparkeren)		
	Bezoekersparkeren (Parkeernorm 10% van het woningaantal)	10%	
	Deel(bak)fietsen (3% van het woningaantal)	3%	
Werk- en voorzieningenprogramma	BVO m²		2.250
	Parkeernorm (per 100 m ²)	1,8*	
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Wonen BVO m²			18.300
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Parkeren BVO m²			2.250
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Werk/Voorzieningen BVO m²			2.250

* Dubbelgebruik van parkeren voor woningen en voorzieningen is toegestaan, aan de hand van een parkeerbalans wordt de maatgevende parkeerbehoefte getoetst.

** Waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding kleine (minimaal 43 m² GBO) en grote (minimaal 73 m² GBO) middenhuur woningen.

DUURZAAMHEID

Waar het financieel mogelijk is, de ambitie laten aansluiten bij het Convenant Duurzame Woningbouw van de provincie Utrecht.

De thema's waar dit convenant zich op richt zijn: circulariteit, energie, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid.

Het **ambitieniveau is Brons**, maar voor de thema's **klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame mobiliteit is het streven Goud**.

NETCONGESTIE

Voor de ontwikkeling wordt het dringende advies bij het ontwerp uit te gaan van de Handreiking netbewuste nieuwbouw. Daarnaast is het uitgangspunt een aansluitvermogen van maximaal 1,2 kW per woning.

RUIMTELIJKE INBEDDING IN DE OMGEVING

De bebouwing op De Timpe past zich in tussen de Rembrandtlaan en het stationsplein en maakt aan die laatste zijde ruimte voor het vergroten en optimaliseren van het busstation. In en om het deelgebied komt ruimte voor een aantal belangrijke wandel- en fietsroutes en een intieme, openbaar toegankelijke ontmoetingsplek.

Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Bebouwing is alleen toegestaan **binnen het maximale bouwveld**. Dit maximale bouwveld is omlijst met een zone van openbaar groen tussen voorgevels en het trottoir.
- › Aan de zijde van het stationsplein wordt voldoende ruimte gelaten voor het inpassen van een groter en meer toekomstbestendig busstation. Aan de Jan Steenlaan voor een vrijliggend fietspad richting de rotonde en aan de zijde van het spoor voor een royale wandelroute door het groen tussen stationsplein en P+R.
- › Er komt **tenminste één openbaar toegankelijke doorsteek** op maaiveld tussen de Rembrandtlaan en het stationsplein. Deze doorsteek is minimaal 15 meter breed, zodat ruimte is voor volwaardig groen en vormt een directe verbinding voor wandelaars vanuit omgeving Rembrandtlaan naar het stationsplein en georiënteerd op station en de Berlage-flat.
- › Ergens in het gebied wordt een **openbare ontmoetingsplek** ingepast, zo groen mogelijk en gekoppeld aan de doorsteek en Rembrandtlaan.
- › **Aan de zijde van het stationsplein volgt de bebouwing een vaste rooilijn.**
- › **Aan de zijde van de Rembrandtlaan, Jan Steenlaan, doorsteek en P+R is de rooilijn niet vast**, maar reageert de positionering van de nieuwe gebouwen bebouwing zoveel mogelijk op de bestaande bebouwing.
- › De positie van **gevelijnen die niet aan de openbare ruimte liggen zijn vrij in te vullen**, afhankelijk van de uitwerking van de gebouwen.
- › De gebouwen krijgen **representatieve zijden aan alle omliggende openbare ruimtes**. Hier wordt ingezet op een hoge kwaliteit van de gevel, een rijke detaillering en veel interactie met de openbare ruimte. De gevel aan een private binnentuin is netjes en aantrekkelijk, maar kan meer ingetogen zijn.
- › De **entrees zijn prominent gesitueerd aan de aanliggende openbare ruimtes** en liggen verspreid door het gebied. Deze dragen bij aan de levendigheid en sociale controle. Entrees zijn transparant, uitnodigend en in samenhang met de rest van het gebouw vormgegeven.
- › Bij de entrees komen aantrekkelijk ingerichte **entreepleintjes**, met ruimte voor enkele fietsnietjes voor bezoekers en plek voor een praatje met de burens.

- › Rond de gebouwen komt tussen voorgevel en de openbare trottoirs, **een overgangszone** die in de basis bestaat uit een **regentuin met opgaand groen** van minimaal 1,5 meter in de openbare ruimte en een **private buitenruimte** van maximaal 1,5 meter aan de voet van de gebouwen, meeontworpen in de architectuur van het gebouw. Het groen van de regentuin vormt een aantrekkelijke overgang tussen privé en openbaar.
- › **Facilitaire functies**, zoals bergingen, expeditie en parkeren voor bewoners krijgen een plek binnen de gebouwen, uit het zicht van de openbare ruimte. Noodzakelijke toegangen vanuit de openbare ruimte worden zorgvuldig ingepast in het gevelbeeld. Collectieve fietsenstallingen zijn ook inpandig, maar worden fraai vormgegeven met een transparante gevel aan de openbare ruimte gesitueerd, direct toegankelijk vanuit de openbare ruimtes rondom en hoofdrees. Fietsenstallingen voor bezoekers krijgen een plek op het maaiveld bij de entrees. De ontsluiting voor auto- en motorparkeren en expeditie gebeurt via een compacte, afsluitbare en goed geïntegreerde poort en is gesitueerd aan de Jan Steenlaan en als er een tweede aansluiting nodig is, aan de zijde van de P+R. Een aansluiting aan de zijde van het stationsplein is niet mogelijk, in verband met verkeersveiligheid en het inpassen van het busstation. Een aansluiting aan de Rembrandtlaan is niet wenselijk, om overlast voor aanliggende woningen te beperken.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

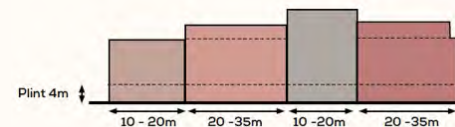
- › **Het inpassen van een tweede doorsteek vanaf de Rembrandtlaan.**
- › **Het opwaarderen van het P+R-terrein naar een mobiliteitshub**, waarin als dat mogelijk is ook een deel van het (bezoekers)parkeren van De Timpe en De Driehoek een plek zou kunnen krijgen.
- › Het inpassen van **een nieuwe voetgangersverbinding** over het spoor.
- › **Het inpassen van een ecologische groenstrook langs het spoor**, waarmee de ecologische verbinding langs het spoor ter plaatse van het station zoveel mogelijk wordt aangeheeld.

BEBOUWINGSMASSA, HOOGTE EN KORREL

De nieuwe gebouwen zoeken in massa, hoogte en korrel aansluiting bij de omliggende bebouwing en lopen in hoogte op vanaf de woningen aan de Rembrandtlaan naar het station.

Ten aanzien van de massa en hoogte gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › De hoogte van de gebouwen loopt getrapt op van **maximaal 3 lagen aan de zijde van de Rembrandtlaan, tot maximaal 6 lagen de zijde van het station. Aan de zijde van de Jan Steenlaan is de maximale bouwhoogte 5 lagen. De lagen 5, of 6 zijn daarbij terugliggend**, met een minimale setback van 2 meter.
- › Gekoppeld aan de zuidzijde van de doorsteek is, aan de zijde van het station, **een extra laag** mogelijk, tot maximaal 7 lagen. Voorwaarde is een dubbele setback, waarbij de 6^e laag minimaal 1,5 meter terug ligt en 7^e laag nog eens een extra meter.
- › **In plaats van een setback kan ook gekozen worden voor een kap**, met een maximale hellingshoek van 55%.
- › **De plint (begane grond laag) is minimaal 4 meter hoog** en ligt op hetzelfde niveau als de omliggende openbare ruimte.
- › De bouwblokken zijn door middel van een zorgvuldige geleding, massaopzet, hoogteverschillen en gevelarchitectuur **visueel samengesteld uit meerdere verschillende panden**. De geschakelde panden hebben een wisselende breedte, waarbij smallere panden van 10-20 meter breed afgewisseld worden met brede panden van 20-35 meter breed.



Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambitie** mee:

- › Het heeft de voorkeur om binnen het bouwveld ten noorden van de doorsteek in plaats van aan elkaar geschakelde panden in te zetten op **meerdere losse panden met een groene tuin ertussen**. En op die manier op een eigentijdse manier te verwijzen naar de naastgelegen grote villa's en tuinen. Deze losse panden kunnen eventueel ook geschakeld worden door een basement van 1 laag, met een groene daktuin.

GEVELOPBOW EN GEBOUWBEËINDIGING

De verschillende te onderscheiden panden binnen de twee nieuwe bouwblokken krijgen een rustige, harmonische gevelopbouw met een duidelijk herkenbare plint en prominente hoofdentree.

Ten aanzien van de gevelcompositie en gebouwbeëindiging gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Heldere, orthogonale gevelcompositie**, verrijkt met subtiele detaillering van de gevel, zodat een ingetogen, maar rijk beeld ontstaat met enige allure, die past op deze prominente plek bij het station en centrum van Bilthoven.
- › **Plastiek/dieptewerking** in de gevel door te spelen met neggen, metselwerk, gevelopeningen, setbacks en/of dakrand. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft echter de basis.
- › **Duidelijk herkenbare plint**, met zeker bij de entrees veel transparantie en een passende relatie tussen binnen en buiten.
- › **De entree is een harmonisch geheel met de rest van de gevelopbouw en nodigt uit**.
- › Voor de representatieve gevels geldt dat **minimaal 75% van de geveloppervlakte op de begane grond ruimte biedt aan stedelijke functies** als wonen, werken en de entrees daarvan. Een transparante, aantrekkelijk vormgegeven collectieve fietsenstalling is daarbij ook mogelijk. In deze 75% zijn **geen blinde muren en/of**

entrees naar facilitaire diensten, zoals parkeren, trafo's en bergingen.

- › De gebouwen hebben minimaal **een plat dak** met een subtiele, maar kwalitatief hoogwaardige daklijst.
- › **Technische ruimten** en liftschachten, maar ook airco's, glasbewassingsinstallaties, zonnepanelen en trafo's, dienen binnen de bebouwing te worden opgelost en **integraal worden meeontworpen** als onderdeel van het architectonisch ontwerp. Deze mogen niet als zodanig zichtbaar of herkenbaar zijn vanaf het openbaar gebied.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Setbacks in de gevel (mits een integraal onderdeel van de architectuurcompositie) bieden **extra ruimte voor groen, wateropvang en daktuinen**. Een groen dak levert koeling, kansen voor het vasthouden van regenwater en een bijdrage aan de biodiversiteit.
- › Ten noorden van de doorsteek wordt bij voorkeur ingezet op **compacte, losse gebouwen met een prominente kap**, als verwijzing naar de villabebouwing in Bilthoven Noord.

KLEUR EN MATERIALISERING

De bebouwing zoekt in kleur- en materiaalgebruik nadrukkelijk aansluiting bij het kleurpalet in de directe omgeving van de Jan Steenlaan, Rembrandtlaan en Rubenslaan en bij het centrum van Bilthoven.

Ten aanzien van kleur- en materiaalgebruik gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Basismateriaal is een **gemêleerde baksteen binnen het meegegeven roodbruine kleurpalet**. Kleur en materiaal versterken de samenhang en rust van de gevelopzet en vormen van plint tot dak een eenheid.

- › **Ieder pand binnen het samengestelde bouwblok heeft een eigen basiskleur** binnen het kleurenpalet.
 
- › Uitgangspunt is een **rijk en verfijnd metselwerk**, met de nodige dieptewerking en subtiele verbijzonderingen en detailleringen door middel van baksteenpatronen, metselverbanden en voegdieptes. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft echter de basis.
- › **Kozijnen, balkons en hekwerken hebben een rustige en dekkende kleurstelling** passend bij de kleur van de gevel (geen grote contrasten).
- › **Ingetogen accenten** in de gevelarchitectuur zijn toegestaan, met toepassing van andere materialen. Een rustige en samenhangende gevelopbouw blijft echter het uitgangspunt. Toepassingen van kunststof plaatmateriaal, golfplaten, etc. passen niet in het straatbeeld en zijn niet toegestaan.
- › De materialen die worden gebruikt moeten lang mee gaan, **mooi verouderen (fraai patina)** en een natuurlijke uitstraling hebben (geen felle kleuren).

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een mooie aanvulling op de baksteenarchitectuur is het toepassen van een **groene gevel**, mits deze een integraal onderdeel vormt van het gebouwonwerp en hiermee een samenhangend beeld ontstaat in de gevelopzet. En de groene gevel op een volhoudbare en toekomstbestendige manier wordt uitgevoerd. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft daarbij altijd de basis.

BUITENRUIMTES

Binnen het deelgebied zijn verschillende mogelijkheden tot buitenruimtes voor de bewoners: collectieve (dak)tuinen, private buitenruimtes op de verdiepingen, zoals balkons, loggia's en dakterrassen en tenslotte private buitenruimtes op de begane grond, afgeschermd door regentuinen van de openbare ruimte.

Ten aanzien van de inrichting van de buitenruimtes gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Bij het eventueel toepassen van een **collectieve (dak)tuin** vormt deze een ontmoetingsplek voor de bewoners en dient in samenhang met de architectuur van het bouwblok ontworpen te worden en zo groen als mogelijk te worden ingericht.
- › **Private buitenruimtes op de verdiepingen** zijn een integraal onderdeel van de architectuur van de gebouwen. Op de eerste verdieping is alleen een inpandige buitenruimte/loggia toegestaan, daarboven zijn balkons mogelijk, maar deze steken maximaal 1,5 meter uit. Daarbij worden uitstekende balkons altijd gecombineerd met een deel buitenruimte binnen de gevellijn. Bij setbacks wordt de ruimte gebruikt voor een dakterras.
- › **Balkons, loggia's en dakterrassen dragen bij aan een harmonieus gevelbeeld** met veel plasticiteit en versterken de sculpturale werking van de gebouwen. De buitenruimtes worden meegenomen in de materialisering van de rest van de gevel.
- › Bij positionering van balkons en loggia's dient er rekening gehouden te worden met **oriëntatie, bezonning, windhinder, geluidsbelasting, privacy en kwaliteit en veiligheid openbare ruimte**. Bij een openbare ruimte is de minimale maat tussen balkons van tegenovergelegen gebouwen 15 meter.
- › De **afscheiding van de private buitenruimtes** is een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur. Hierbij wordt een goede en op termijn ook volhoudbare balans gezocht tussen zicht op straat houden en privacy voor de bewoners realiseren.

- › De **private buitenruimtes op de begane grond** verschillen in vorm en omvang per zijde van de bouwblokken, afhankelijk van de inrichting van de aanliggende openbare ruimte. Deze worden altijd door een (openbare) **regentuin met opgaande beplanting** afgescheiden van de openbare wandelpaden, zodat afstand en gepaste privacy ontstaat, terwijl toch zichtrelaties op de openbare ruimte blijven bestaan. De maat van de private buitenruimte op de begane grond is afhankelijk van de beschikbare ruimte maar is maximaal 1,5 meter. Er is daarbij de mogelijkheid binnen de gevellijn een inbandige buitenruimte daar aan toe te voegen, bijvoorbeeld met openslaande deuren/loggia's.
- › Rondom de private buitenruimtes op de begane grond zijn **scheidingselementen** opgenomen. Deze elementen zijn maximaal 1,0 meter hoog en een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur.



Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een ambitie is om met de inrichting van de buitenruimtes een **impuls te geven aan de biodiversiteit**, door het toepassen van streekeigen beplanting die aantrekkelijk is voor stadsnatuur. Inzet daarbij is een integrale benadering waarbij aangesloten wordt op de ecologische potenties in de bredere omgeving en ook natuurinclusieve maatregelen in de gevels (nestkasten, groene gevels) afgestemd worden op de beoogde ecosystemen rondom. Leidraad daarbij zijn de 5 V's: Voedsel, Variatie, Veiligheid, Verbinding, Voortplanting. Natuurinclusieve elementen in de buitenruimte en gevels zijn een integraal onderdeel van het ontwerp van de buitenruimte en architectuur.
- › Naast een goed binnenklimaat is een **comfortabel buitenklimaat** waardevol. De ambitie is met inrichting buitenruimte en opzet gebouw hittestress in de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij denken we in eerste instantie aan lowtech-oplossingen als grote bomen, overstekken en luifels. Ook deze weer in samenhang met het ontwerp van buitenruimte en gebouw.
- › Groen is gezond en vermindert stress, dus een maximale **relatie tussen het interieur van de woningen en het groen** in de directe omgeving is aanbevolen.


Kavelpaspoort Rembrandtlaan Noord - Bij samenwerking tussen verschillende eigenaren



Uitgangspunten

-  Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
-  Minimale afstand tot naastgelegen woning
-  Groene omlijsting
-  Vaste rooilijn
-  Indicatie drie wandeldoorsteken op maaiveld van min. 15 m breed met wadi's, tussen Jan van Eijcklaan en Rembrandtlaan
-  Indicatie robuuste openbare groenverbinding op maaiveld voor wandelen, spelen, ecologie en wateropvang, van min. 20 m breed
-  Indicatie groene speel- en ontmoetingsplek met waterberging, min. 30 m breed en 1.500 m² groot
-  Ruimte voor inpassen van 7 tot 10 compacte, alzijdige woongebouwen in het groen, met een maximale footprint van **1.500 m²**. Bouwhoogte max. 6 lagen, met setback op laag 6 van min. 2 m
-  In het hart van het gebied mogen max. 3 gebouwen naar 7 lagen, met een dubbele setback op laag 6 en 7
-  Ieder gebouw is alzijdig, met aan alle zijden een representatieve gevel. Hoofdentrees liggen aan de omliggende belangrijke openbare ruimtes
-  Parkeren binnen bebouwing, uit zicht van openbare ruimte
-  Indicatie ontsluiting parkeren
-  Fietsenstalling bewoners binnen gebouw
-  Ruimte voor parkeren bezoekers en eventueel deel-parkeren sociale woningbouw in de openbare ruimte. Zorgvuldig groen ingepast, met hagen en grote bomen.

Ambities

-  Inpassen fietsverbinding tussen Jan van Eijcklaan en Rembrandtlaan



DEELGEBIED REMBRANDT-LAAN NOORD

FUNCTIONELE OPZET EN MAXIMAAL BOUWVOLUME

De focus in Rembrandtlaan Noord ligt op wonen in openbaar toegankelijk groen.

Voor de functionele opzet gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Maximaal bruto vloeroppervlakte: 45.300 m² BVO, waarvan minimaal 80% gerealiseerd dient te worden.**
- › Een **afwisselend woonprogramma van maximaal 45.300 m² BVO** met een afwisseling aan woontypologieën voor verschillende doelgroepen. Het is mogelijk om binnen de 'Start van de Spoorzone' afspraken te maken om woontypologieën uit te wisselen (binnen het maximaal 8*m² BVO vloeroppervlakte). Waarbij wordt gekeken naar een evenwichtige spreiding van de verschillende woningcategorieën. In geval van optoppen is een grotere footprint mogelijk mits stedenbouwkundig goed inpasbaar en er wordt voorzien in een ingepaste parkeervoorziening zoals een gebouwde parkeervoorziening die de groene kwaliteit van het gebied en de wandelroutes respecteert.

Verdeling en minimale woninggroottes:

- › 30% sociale huur (minimaal 60 m² GBO);**
- › 20% middenhuur, waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding tussen kleine woningen (minimaal 43 m² GBO) en grote woningen (minimaal 73 m² GBO);***

* De minimale oppervlaktematen kunnen worden aangepast op basis van wijzigingen in het gemeentelijk beleid.

** Met een minimale instandhoudingstermijn van 30 jaar.

*** Met een minimale instandhoudingstermijn van 20 jaar

- › 16,7% betaalbare koop (minimaal 60 m² GBO);
- › De overige woningen zijn vrije sector huur- en koopwoningen. Hierbij geldt een minimale oppervlakte van 60 m² GBO;
- › Optioneel kan in dit gebied ook **werken en/of maatschappelijke voorzieningen een plek krijgen**. Dit dient dan binnen het maximaal aantal m²'s BVO van dit deelgebied te worden opgelost;
- › Het is mogelijk **één of meerdere bestaande gebouwen binnen het deelgebied te behouden en op te toppen**, als daarmee binnen de meegegeven uitgangspunten wordt gebleven.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende ambities mee:

- › Er worden één of meerdere geclusterde woonvormen voor ouderen gerealiseerd. Hier wonen minimaal twaalf ouderenhuishoudens in een zelfstandige woning bij elkaar. De woningen zijn minimaal nultreden. Essentieel hierbij is een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte.
- › Het heeft de voorkeur dat de sociale- en midden huurwoningen ondergebracht worden bij een toegelaten instelling.

In de bijgevoegde tabel staan de uitgangspunten voor het wonen en parkeren.

REMBRANDTLAAN NOORD PROGRAMMA EN PARKEREN

	Totale Spoorzone	%	Deelgebied
Plangebied	48.000 m²	50%	23.830 m²
Bruto vloeroppervlakte	94.250 m² BVO	48%	45.300 m² BVO
Totaal aantal woningen	750 woningen	55,5%	416 woningen
Sociale huurwoning	Programmaverdeling	30%	125
	Parkeernorm bewoners	0,2	
Middenhuur woning klein	Programmaverdeling	10%**	42
	Parkeernorm bewoners	0,22	
Middenhuur woning groot	Programmaverdeling	10%**	42
	Parkeernorm bewoners	0,59	
Betaalbare koopwoning	Programmaverdeling	17%	69
	Parkeernorm bewoners	0,77	
Vrije sectorwoning	Programmaverdeling	33%	138
	Parkeernorm bewoners	1	
Totaal woningen			416
Parkeerverdeling	Deelauto (10% van de totale parkeervraag)	10%	
	Privéauto (totale parkeervraag minus deelauto en bezoekersparkeren)		
	Bezoekersparkeren (Parkeernorm 10% van het woningaantal)	10%	
	Deel(bak)fietsen (3% van het woningaantal)	3%	
Werk- en voorzieningenprogramma	BVO m²		0
	Parkeernorm (per 100 m ²)	1,8*	
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Wonen BVO m²			45.300
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Parkeren BVO m²			0
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Werk/Voorzieningen BVO m²			0

* Aan de hand van een parkeerbalans wordt de maatgevende parkeerbehoefte getoetst.

** Waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding kleine (minimaal 43 m² GBO) en grote (minimaal 73 m² GBO) middenhuur woningen.

DUURZAAMHEID

Uitgangspunt is dat wordt aangesloten bij het Convenant Duurzame Woningbouw van de provincie Utrecht.

De thema's waar dit convenant zich op richt zijn: circulariteit, energie, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid.

Het **ambitieniveau is Brons**, maar voor de thema's **klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame mobiliteit is het streven Goud**.

NETCONGESTIE

Voor de ontwikkeling wordt het dringende advies bij het ontwerp uit te gaan van de Handreiking netbewuste nieuwbouw. Daarnaast is het uitgangspunt een aansluitvermogen van maximaal 1,2 kW per woning.

RUIMTELIJKE INBEDDING IN DE OMGEVING

De bebouwing op de Rembrandtlaan Noord past zich in tussen de Rembrandtlaan en de Jan van Eycklaan en laat voldoende ruimte voor het handhaven en waar nodig versterken van de bomenlanen in dit gebied. In het deelgebied komt ruimte voor een aantal belangrijke wandel- en fietsroutes, een forse vergroening en een groene, openbaar toegankelijke speel- en ontmoetingsplek.

Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Bebouwing is alleen toegestaan **binnen het maximale bouwveld**. Dit maximale bouwveld is omlijst met een zone van openbaar groen. Aan de zijde van aan de Rembrandtlaan en Jan van Eycklaan wordt voldoende ruimte gelaten voor de bestaande bomenlanen en aan de Rogier van der Weydenlaan voor het zorgvuldig groen inpassen van bezoekersparkeerplaatsen tussen hagen en grote bomen. Ook naar de naastgelegen woningen wordt minimaal 18 meter ruimte gelaten.
- › Binnen het bouwveld is ruimte voor het inpassen van 7 tot 10 compacte, alzijdige woongebouwen in het groen, met een maximale footprint van 1.800 m². Tussen deze gebouwen wordt het gebied openbaar toegankelijk en maximaal groen ingericht.
- › Het maximale bouwveld is **omlijst met een openbare zone die zo groen mogelijk wordt ingevuld**, zodat voldoende ruimte blijft voor het handhaven en versterken van de karakteristieke bomenlanen en afstand wordt bewaard tot omliggende bestaande woningen.
- › Er komen tenminste **drie openbaar toegankelijke doorsteken** op maaiveld tussen de Jan van Eycklaan en de Rembrandtlaan. Deze doorsteken zijn minimaal 15 meter breed, zodat ruimte is voor volwaardig groen en het inpassen van wadi's. De doorsteken vormen aantrekkelijke verbindingen voor wandelaars vanuit omgeving Jan van Eycklaan naar de Rembrandtlaan.
- › Er komt tenminste **één robuuste openbare groenverbinding** op maaiveld voor wandelen, spelen, ecologie en wateropvang, van minimaal 20 meter breed. Deze loopt globaal van de Rogier van der Weydenlaan tot aan de tuin van Huize het Oosten.
- › Ergens in het hart van het gebied wordt op maaiveld ten minste één **openbare speel- en ontmoetingsplek** ingepast, zo groen mogelijk, gecombineerd met waterberging en gekoppeld aan één van de doorsteken en de groenverbinding. Deze speel- en ontmoetingsplek is minimaal 30 meter breed en minimaal 1.500 m² groot.
- › Alle gebouwen zijn **alzijdig** en krijgen **representatieve zijden aan alle zijden**. Hier wordt ingezet op een hoge kwaliteit van de gevel, een rijke detaillering en veel interactie met de openbare ruimte. De gevel aan een eventuele private binnentuin is netjes en aantrekkelijk, maar kan meer ingetogen zijn.
- › De **entrees zijn prominent gesitueerd aan de omliggende openbare ruimtes** en liggen verspreid door het gebied. Deze dragen bij aan de levendigheid en sociale controle. Entrees zijn transparant, uitnodigend en in samenhang met de rest van het gebouw vormgegeven.

- › Bij de entrees komen aantrekkelijk ingerichte **entreepleintjes**, met ruimte voor enkele fietsnietjes voor bezoekers en plek voor een praatje met de burens.
- › Rond alle gebouwen komt tussen voorgevel en de openbare trottoirs, **een overgangszone** die in de basis bestaat uit een **regentuin met opgaand groen** van minimaal 1,5 meter in de openbare ruimte en een **private buitenruimte** van maximaal 1,5 meter aan de voet van de gebouwen, meeontworpen in de architectuur van het gebouw. Het groen van de regentuin vormt een aantrekkelijke overgang tussen privé en openbaar.
- › **Facilitaire functies**, zoals bergingen, expeditie en parkeren voor bewoners krijgen een plek binnen de gebouwen, uit het zicht van de openbare ruimte. Noodzakelijke toegangen vanuit de openbare ruimte worden zorgvuldig ingepast in het gevelbeeld. Collectieve fietsenstallingen zijn ook inpandig, maar worden fraai vormgegeven met een transparante gevel aan de openbare ruimte gesitueerd, direct toegankelijk vanuit de openbare ruimtes rondom en hoofdentrees. Fietsenstallingen voor bezoekers krijgen een plek op het maaiveld bij de entrees. De ontsluiting voor auto- en motorparkeren en expeditie gebeurt via een compacte, afsluitbare en goed geïntegreerde poort en is gesitueerd aan de Jan van Eycklaan, Rogier van der Weydenlaan en/of Rembrandtlaan, zodat **het middengebied autovrij blijft**.
- › Parkeren voor bezoekers en eventueel een deel het parkeren voor de sociale woningen kan plaatsvinden in de openbare ruimte langs de Rogier van der Weydenlaan, mits zorgvuldig groen ingepast met hagen en grote bomen.
- › Het **handhaven en/of optoppen** van één van de bestaande gebouwen is mogelijk, mits passend binnen de uitgangspunten.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambitie** mee:

- › Het inpassen van een goede **fietsverbinding tussen de Jan van Eycklaan en de Rembrandtlaan**, om fietsers vanuit de Jan Provostlaan een veilige en directe verbinding met het station te geven. En de Jan Steenlaan te ontlasten.

BEBOUWINGSMASSA, HOOGTE EN KORREL

De nieuwe gebouwen zoeken in massa, hoogte en korrel aansluiting bij de omliggende bebouwing en lopen in hoogte op vanaf de rand van het gebied naar het centrum.

Ten aanzien van de massa en hoogte gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › De hoogte van de gebouwen is **maximaal 6 lagen, met een setback van minimaal 2 meter voor laag 6**.
- › In het hart van het gebied zijn maximaal 3 gebouwen met **een extra laag** mogelijk, tot maximaal 7 lagen. Voorwaarde is een dubbele setback, waarbij de 6^e laag minimaal 1,5 meter terug ligt en 7^e laag nog eens een extra meter.
- › **De plint (begane grond laag) is minimaal 4 meter hoog** en ligt op hetzelfde niveau als de omliggende openbare ruimte.
- › De 7 tot 10 gebouwen zijn compact en zijn allemaal **in massa en vorm net even anders dan de burens**.
- › Gebouwen staan niet op één lijn, verspringen ten opzichte van elkaar en vormen zo **een speels ensemble in het groen**.



GEVELOPBOUW EN GEBOUWBEËINDIGING

De verschillende gebouwen krijgen een rustige, harmonische gevelopbouw met een duidelijk herkenbare plint en prominente hoofdentree.

Ten aanzien van de gevelcompositie en gebouwbeëindiging gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Heldere, orthogonale gevelcompositie, verrijkt met subtiele detaillering van de gevel, zodat een ingetogen, maar rijk beeld ontstaat met enige allure en een subtiele verwijzing naar het industriële verleden van deze plek.
- › Plastiek/dieptewerking in de gevel door te spelen met neggen, metselwerk, detailleringen, gevelopeningen, setbacks en/of dakrand. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft echter de basis.
- › **Duidelijk herkenbare plint**, met zeker bij de entrees veel transparantie en een passende relatie tussen binnen en buiten.
- › **De entree is een harmonisch geheel met de rest van de gevelopbouw en nodigt uit.**
- › Voor de representatieve gevels geldt dat **minimaal 75% van de geveloppervlakte op de begane grond ruimte biedt aan stedelijke functies** als wonen. Een transparante, aantrekkelijk vormgegeven collectieve fietsenstalling is daarbij ook mogelijk. In deze 75% zijn **geen blinde muren en/of entrees naar facilitaire diensten**, zoals parkeren, trafo's en bergingen.
- › De gebouwen hebben **een plat dak** met een subtiele, maar kwalitatief hoogwaardige daklijst.
- › **Technische ruimten** en liftschachten, maar ook airco's, glasbewassingsinstallaties, zonnepanelen en trafo's, dienen binnen de bebouwing te worden opgelost en **integraal worden meeontworpen** als onderdeel van het architectonisch ontwerp. Deze mogen niet als zodanig zichtbaar of herkenbaar zijn vanaf het openbaar gebied.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambitie** mee:

- › Setbacks in de gevel (mits een integraal onderdeel van de architectuurcompositie) bieden **extra ruimte voor groen, wateropvang en daktuinen**. Een groen dak levert koeling, kansen voor het vasthouden van regenwater en een bijdrage aan de biodiversiteit.

KLEUR EN MATERIALISERING

De bebouwing zoekt in kleur- en materiaalgebruik nadrukkelijk aansluiting bij het kleurpalet in de directe omgeving van de Jan Steenlaan, Rembrandtlaan en Rubenslaan en bij het deelgebied van de Rembrandtlaan Zuid. De kleuren zijn natuurlijk en ingetogen.

Ten aanzien van kleur- en materiaalgebruik gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Ieder van de gebouwen heeft één basismateriaal, met de keuze uit een **gemêleerde baksteen binnen het meegegeven roodbruine kleurpalet, óf hout met een natuurlijke kleurstelling of een lichtere tint**. Kleur en materiaal versterken de samenhang en rust van de gevelopzet en vormen van plint tot dak een eenheid.
- › **Ieder gebouw heeft een eigen basiskleur** binnen het kleurenpalet.

- › Bij een gemetselde gevel is het uitgangspunt een **rijk en verfijnd metselwerk**, met de nodige dieptewerking en subtiele verbijzonderingen en detailleringen door middel van baksteenpatronen, metselverbanden en voegdieptes. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft de basis.
- › Bij een houten gebouw wordt ingezet op het **zichtbaar maken van de houtconstructie(s) en een verfijnde detaillering van de aansluitingen**. Ook hier is het uitgangspunt veel dieptewerking in de gevels.

- › **Kozijnen, balkons en hekwerken hebben een rustige en dekkende kleurstelling** passend bij de kleur van de gevel (geen grote contrasten).
- › **Ingetogen accenten** in de gevelarchitectuur zijn toegestaan, met toepassing van andere materialen. Een rustige en samenhangende gevelopbouw blijft echter het uitgangspunt. Toepassingen van kunststof plaatmateriaal, golfplaten, etc. passen niet in het straatbeeld en zijn niet toegestaan.
- › De materialen die worden gebruikt moeten lang mee gaan, **mooi verouderen (fraai patina)** en een natuurlijke uitstraling hebben (geen felle kleuren).

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambitie** mee:

- › Een mooie aanvulling is het toepassen van een **groene gevel**, mits deze een integraal onderdeel vormt van het gebouwwontwerp en hiermee een samenhangend beeld ontstaat in de gevelopzet. En de groene gevel op een volhoudbare en toekomstbestendige manier wordt uitgevoerd. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft daarbij altijd de basis.

BUITENRUIMTES

Binnen het deelgebied zijn verschillende mogelijkheden tot buitenruimtes voor de bewoners: collectieve (dak)tuinen, private buitenruimtes op de verdiepingen, zoals balkons, loggia's en dakterrassen en tenslotte private buitenruimtes op de begane grond, afgeschermd door regentuinen van de openbare ruimte.

Ten aanzien van de inrichting van de buitenruimtes gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Een **collectieve (dak)tuin** vormt een ontmoetingsplek voor de bewoners en dient in samenhang met de architectuur van het gebouw ontworpen te worden en zo groen als mogelijk te worden ingericht.

- › **Private buitenruimtes op de verdiepingen** zijn een integraal onderdeel van de architectuur van de gebouwen. Op de eerste verdieping is alleen een inpandige buitenruimte/loggia toegestaan, daarboven zijn balkons mogelijk, maar deze steken maximaal 1,5 meter uit. Daarbij worden uitstekende balkons altijd gecombineerd met een deel buitenruimte binnen de gevellijn. Bij setbacks wordt de ruimte gebruikt voor een dakterras.
- › **Balkons, loggia's en dakterrassen dragen bij aan een harmonieus gevelbeeld** met veel plasticiteit en versterken de sculpturale werking van de gebouwen. De buitenruimtes worden meegenomen in de materialisering van de rest van de gevel.
- › Bij positionering van balkons en loggia's dient er rekening gehouden te worden met **oriëntatie, bezonning, windhinder, geluidsbelasting, privacy en kwaliteit en veiligheid openbare ruimte**. Bij een openbare ruimte is de minimale maat tussen balkons van tegenovergelegen gebouwen 15 meter.
- › De **afscheiding van de private buitenruimtes** is een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur. Hierbij wordt een goede en op termijn ook volhoudbare balans gezocht tussen zicht op straat houden en privacy voor de bewoners realiseren.
- › De **private buitenruimtes op de begane grond** worden altijd door een (openbare) **regentuin met opgaande beplanting** afgescheiden van de openbare wandelpaden, zodat afstand en gepaste privacy ontstaat, terwijl toch zichtrelaties op de openbare ruimte blijven bestaan. De maat van de private buitenruimte op de begane grond is afhankelijk van de beschikbare ruimte, maar is maximaal 1,5 meter. Er is daarbij de mogelijkheid binnen de gevellijn een inpandige buitenruimte daar aan toe te voegen, bijvoorbeeld met openslaande deuren/loggia's.
- › Rondom de private buitenruimtes op de begane grond zijn **scheidingselementen** opgenomen. Deze elementen zijn maximaal 1,0 meter hoog en een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een ambitie is om met de inrichting van de buitenruimtes een **impuls te geven aan de biodiversiteit**, door het toepassen van streekeigen beplanting die aantrekkelijk is voor stadsnatuur. Inzet daarbij is een integrale benadering waarbij aangesloten wordt op de ecologische potenties in de bredere omgeving en ook natuurinclusieve maatregelen in de gevels (nestkasten, groene gevels) afgestemd worden op de beoogde ecosystemen rondom. Leidraad daarbij zijn de 5 V's: Voedsel, Variatie, Veiligheid, Verbinding, Voortplanting. Natuurinclusieve elementen in de buitenruimte en gevels zijn een integraal onderdeel van het ontwerp van de buitenruimte en architectuur.

- › Naast een goed binnenklimaat is een **comfortabel buitenklimaat** waardevol. De ambitie is met inrichting buitenruimte en opzet gebouw hittestress in de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij denken we in eerste instantie aan lowtech-oplossingen als grote bomen, overstekken en luifels. Ook deze weer in samenhang met het ontwerp van buitenruimte en gebouw.
- › Groen is gezond en vermindert stress, dus een maximale **relatie tussen het interieur van de woningen en het groen** in de directe omgeving is aanbevolen.

“De ambitie is hittestress in de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen.”

Kavelpaspoort Rembrandtlaan Zuid - Bij samenwerking tussen verschillende eigenaren



Uitgangspunten

- Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
- ← 18 m → Minimale afstand tot naastgelegen woning
- Groene omlijsting
- Vaste rooilijn
- ↔ Basement van 1 of 2 lagen met daarboven minimaal 3 bouwvolumes
- Bouwhoogte max. 5 lagen, met setback voor 5e laag van min. 2 m
- Bouwhoogte max. 6 lagen, met setback voor 6e laag van min. 2 m
- Representatieve gevel met een actieve plint en hoofdentrees
- Voorgeveluitstraling voor achterzijde gebouw richting spoor
- Ⓟ Parkeren binnen bebouwing, uit zicht van openbare ruimte
- △ Indicatie ontsluiting parkeren vanaf Rembrandtlaan
- 🚲 Fietsenstalling bewoners binnen gebouw
- 🌳 Ruimte voor parkeren bezoekers en eventueel deel-parkeren sociale woningbouw in de openbare ruimte. Zorgvuldig groen ingepast, met hagen en grote bomen.

Ambities

- ➡ Ecologische verbinding langs het spoor versterken



DEELGEBIED REMBRANDTLAAN ZUID

FUNCTIONELE OPZET EN MAXIMAAL BOUWVOLUME

De focus in Rembrandtlaan Zuid ligt op wonen langs de Rembrandtlaan, met de optie om langs het spoor in gebouwde vorm een deel van het parkeren bovengronds op te lossen.

Voor de functionele opzet gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Maximaal bruto vloeroppervlakte: 18.350 m² BVO, waarvan minimaal 80% gerealiseerd dient te worden.**
- › Een **afwisselend woonprogramma van maximaal 13.350 m² BVO** met een afwisseling aan woontypologieën voor verschillende doelgroepen. Het is mogelijk om binnen de 'Staart van de Spoorzone' afspraken te maken om woontypologieën uit te wisselen (binnen het maximaal m² BVO vloeroppervlakte). Waarbij wordt gekeken naar een evenwichtige spreiding van de verschillende woningcategorieën.

Verdeling en minimale woninggroottes:

- › 30% sociale huur (minimaal 60 m² GBO);**
- › 20% middenhuur, waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding tussen kleine woningen (minimaal 43 m² GBO) en grote woningen (minimaal 73 m² GBO);***
- › 16,7% betaalbare koop (minimaal 60 m² GBO);
- › De overige woningen zijn vrije sector huur- en koopwoningen. Hierbij geldt een minimale oppervlakte van 60 m² GBO.

* De minimale oppervlaktematen kunnen worden aangepast op basis van wijzigingen in het gemeentelijk beleid.

** Met een minimale instandhoudingstermijn van 30 jaar.

*** Met een minimale instandhoudingstermijn van 20 jaar

- › Optioneel kan in dit gebied ook **werken en/of maatschappelijke voorzieningen een plek krijgen**. Dit dient dan binnen het maximaal aantal m²'s BVO van dit deelgebied te worden opgelost.
- › Bovengronds ruimte voor **maximaal 5.000 m² BVO gebouwd parkeren**, mits uit het zicht van de openbare ruimte van de Rembrandtlaan.
- › Het is mogelijk **één of meerdere bestaande gebouwen binnen het deelgebied te behouden en op te toppen**, als daarmee binnen de meegegeven uitgangspunten wordt gebleven.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende ambities mee:

- › Er worden één of meerdere geclusterde woonvormen voor ouderen gerealiseerd. Hier wonen minimaal twaalf ouderenhuishoudens in een zelfstandige woning bij elkaar. De woningen zijn minimaal nultreden. Essentieel hierbij is een gemeenschappelijke ontmoetingsruimte.
- › Het heeft de voorkeur dat de sociale- en midden huurwoningen ondergebracht worden bij een toegelaten instelling.

In de bijgevoegde tabel staan de uitgangspunten voor het wonen en parkeren.

REMBRANDTLAAN ZUID PROGRAMMA EN PARKEREN

	Totale Spoorzone	%	Deelgebied
Plangebied	48.000 m²	20%	9.675 m²
Bruto vloeroppervlakte	94.250 m² BVO	19,5%	18.350 m²
Totaal aantal woningen	750 woningen	16,7%	125 woningen
Sociale huurwoning	Programmaverdeling	30%	38
	Parkeernorm bewoners	0,2	
Middenhuur woning klein	Programmaverdeling	10%**	13
	Parkeernorm bewoners	0,22	
Middenhuur woning groot	Programmaverdeling	10%**	12
	Parkeernorm bewoners	0,59	
Betaalbare koopwoning	Programmaverdeling	17%	20
	Parkeernorm bewoners	0,77	
Vrije sectorwoning	Programmaverdeling	33%	42
	Parkeernorm bewoners	1	
Totaal woningen			125
Parkeerverdeling	Deelauto (10% van de totale parkeervraag)	10%	
	Privéauto (totale parkeervraag minus deelauto en bezoekersparkeren)		
	Bezoekersparkeren (Parkeernorm 10% van het woningaantal)	10%	
	Deel(bak)fietsen (3% van het woningaantal)	3%	
Werk- en voorzieningenprogramma	BVO m²		0
	Parkeernorm (per 100 m ²)	1,8*	
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Wonen BVO m²			13.350
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Parkeren BVO m²			5.000
TOTAAL MAX. BOUWVOLUME Werk/Voorzieningen BVO m²			0

* Aan de hand van een parkeerbalans wordt de maatgevende parkeerbehoefte getoetst.
 ** Waarbij voor de financiële haalbaarheid geschoven kan worden in de verhouding kleine (minimaal 43 m² GBO) en grote (minimaal 73 m² GBO) middenhuur woningen.

DUURZAAMHEID

Uitgangspunt is dat wordt aangesloten bij het Convenant Duurzame Woningbouw van de provincie Utrecht.

De thema's waar dit convenant zich op richt zijn: circulariteit, energie, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid.

Het **ambitieniveau is Brons**, maar voor de thema's **klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame mobiliteit is het streven Goud**.

NETCONGESTIE

Voor de ontwikkeling wordt het dringende advies bij het ontwerp uit te gaan van de Handreiking netbewuste nieuwbouw. Daarnaast is het uitgangspunt een aansluitvermogen van maximaal 1,2 kW per woning.

RUIMTELIJKE INBEDDING IN DE OMGEVING

De bebouwing op de Rembrandtlaan Zuid past zich in tussen de Rembrandtlaan en het spoor en voegt zich in de bestaande ritmiek van bedrijfspanden op deze plek. Rondom komt ruimte voor een stevige groene inpassing, die aan de Rembrandtlaan ruimte laat voor de bestaande bomenlanen en aan het spoor voor een ecologische groenverbinding.

Ten aanzien van de ruimtelijke inpassing gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Bebouwing is alleen toegestaan **binnen het maximale bouwveld**. Dit maximale bouwveld is omlijst met een zone van openbaar groen. Aan de zijde van aan de Rembrandtlaan wordt voldoende ruimte gelaten voor de bestaande bomenlanen en aan het spoor voor een ecologische groenverbinding. Ook naar de naastgelegen woningen wordt minimaal 18 meter ruimte gelaten. Hier is mogelijkheid voor het zorgvuldig groen inpassen van bezoekersparkeerplaatsen, tussen hagen en grote bomen.
- › **Aan de zijde van Rembrandtlaan volgt de bebouwing een vaste rooilijn.**

- › **Aan de zijde van het spoor is de rooilijn niet vast.**
- › De positie van **gevelijnen die niet aan de openbare ruimte liggen zijn vrij in te vullen**, afhankelijk van de uitwerking van de gebouwen.
- › De gebouwen krijgen **representatieve zijden aan alle omliggende openbare ruimtes en aan het spoor**. Hier wordt ingezet op een hoge kwaliteit van de gevel, een rijke detaillering en veel interactie met de openbare ruimte. De gevel aan een private binnentuin is netjes en aantrekkelijk, maar kan meer ingetogen zijn.
- › De **entrees zijn prominent gesitueerd aan de Rembrandtlaan**. Deze dragen bij aan de levendigheid en sociale controle. Entrees zijn transparant, uitnodigend en in samenhang met de rest van het gebouw vormgegeven.
- › Bij de entrees komen aantrekkelijk ingerichte **entreepleintjes**, met ruimte voor enkele fietsnietjes voor bezoekers en plek voor een praatje met de burens.
- › Langs de Rembrandtlaan komt tussen voorgevel en het openbare trottoir **een overgangszone** die in de basis bestaat uit een **regentuin met opgaand groen van** minimaal 1,5 meter in de openbare ruimte en een **private buitenruimte** van maximaal 1,5 meter aan de voet van de gebouwen, meeontworpen in de architectuur van het gebouw. Het groen van de regentuin vormt een aantrekkelijke overgang tussen privé en openbaar.
- › **Facilitaire functies**, zoals bergingen, expeditie en parkeren voor bewoners krijgen een plek binnen de gebouwen, uit het zicht van de openbare ruimte. Noodzakelijke toegangen vanuit de openbare ruimte worden zorgvuldig ingepast in het gevelbeeld. Collectieve fietsenstallingen zijn ook inpandig, maar worden fraai vormgegeven met een transparante gevel aan de openbare ruimte gesitueerd, direct toegankelijk vanuit de openbare ruimtes rondom en hoofdentrees. Fietsenstallingen voor bezoekers krijgen een plek op het maaiveld bij de entrees. De ontsluiting voor auto- en motorparkeren en expeditie gebeurt via een compacte, afsluitbare en goed geïntegreerde poort en is gesitueerd aan de zijanten, waar ook de bezoekersparkeerplaatsen worden ingepast.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambitie** mee:

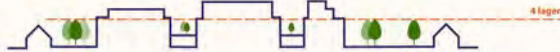
- › **Het inpassen van een ecologische groenstrook langs het spoor**, waarmee de ecologische verbinding langs het spoor ter plaatse van het station zoveel mogelijk wordt aangeheeld.

BEBOUWINGSMASSA, HOOGTE EN KORREL

De nieuwe gebouwen zoeken in massa, hoogte en korrel aansluiting bij de omliggende bebouwing en lopen in hoogte af richting de bestaande, naastgelegen woningen.

Ten aanzien van de massa en hoogte gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › De hoogte van de gebouwen loopt getrapt op van **maximaal 5 lagen aan de oost- en westzijde van de Rembrandtlaan, tot maximaal 6 lagen in het midden van het deelgebied**. De lagen 5, of 6 zijn daarbij terugliggend, met een minimale setback van 2 meter.
- › De **plint (begane grond laag) is minimaal 4 meter hoog** en ligt op hetzelfde niveau als de omliggende openbare ruimte.
- › De bebouwing bestaat uit **minimaal 3 duidelijk te onderscheiden bouwvolumes**, die eventueel op de begane grond geschakeld kunnen worden door een basement, van maximaal 2 lagen hoog.



GEVELOPBOUW EN GEBOUWBEËINDIGING

De minimaal 3 te onderscheiden bouwvolumes krijgen ieder een eigen rustige, harmonische gevelopbouw met een duidelijk herkenbare plint en prominente hoofdentree.

Ten aanzien van de gevelcompositie en gebouwbeëindiging gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › **Heldere, orthogonale gevelcompositie**, verrijkt met subtiële detaillering van de gevel, zodat een ingetogen, maar rijk beeld ontstaat met enige allure en een subtiële verwijzing naar het industriële verleden van deze plek.
- › **Plastiek/dieptewerking** in de gevel door te spelen met neggen, metselwerk, gevelopeningen, setbacks en/of dakrand. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft echter de basis.
- › **Duidelijk herkenbare plint**, met zeker bij de entrees veel transparantie en een passende relatie tussen binnen en buiten.
- › **De entree is een harmonisch geheel met de rest van de gevelopbouw en nodigt uit.**
- › Voor de representatieve gevels geldt dat **minimaal 75% van de geveloppervlakte op de begane grond ruimte biedt aan stedelijke functies** als wonen, werken en de entrees daarvan. Een transparante, aantrekkelijk vormgegeven collectieve fietsenstalling is daarbij ook mogelijk. In deze 75% zijn **geen blinde muren en/of entrees naar facilitaire diensten**, zoals parkeren, trafo's en bergingen.
- › De gebouwen hebben minimaal **een plat dak** met een subtiële, maar kwalitatief hoogwaardige daklijst.
- › **Technische ruimten** en liftschachten, maar ook airco's, glasbewassingsinstallaties, zonnepanelen en trafo's, dienen binnen de bebouwing te worden opgelost en **integraal worden meeontworpen** als onderdeel van het architectonisch ontwerp. Deze mogen niet als zodanig zichtbaar of herkenbaar zijn vanaf het openbaar gebied.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Setbacks in de gevel (mits een integraal onderdeel van de architectuurcompositie) bieden **extra ruimte voor groen, wateropvang en daktuinen**. Een groen dak levert koeling, kansen voor het vasthouden van regenwater en een bijdrage aan de biodiversiteit.

KLEUR EN MATERIALISERING

De bebouwing zoekt in kleur- en materiaalgebruik nadrukkelijk aansluiting bij het kleurpalet in de directe omgeving van de Jan Steenlaan, Rembrandtlaan en Rubenslaan en bij het deelgebied van de Rembrandtlaan Noord. De kleuren zijn natuurlijk en ingetogen.

Ten aanzien van kleur- en materiaalgebruik gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Ieder van de te onderscheiden gebouwen heeft één basismateriaal, met de keuze uit een **gemêleerde baksteen binnen het meegegeven roodbruine kleurpalet, óf hout met een natuurlijke kleurstelling of een lichtere tint**. Kleur en materiaal versterken de samenhang en rust van de gevelopzet en vormen van plint tot dak een eenheid.
- › **Ieder gebouw heeft een eigen basiskleur** binnen het kleurenpalet.

- › Bij een gemetselde gevel is het uitgangspunt een **rijk en verfijnd metselwerk**, met de nodige dieptewerking en subtiele verbijzonderingen en detailleringen door middel van baksteenpatronen, metselverbanden en voegdieptes. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft de basis.
- › Bij een houten gebouw wordt ingezet op het **zichtbaar maken van de houtconstructie(s) en een verfijnde detaillering van de aansluitingen**. Ook hier is het uitgangspunt veel dieptewerking in de gevels.

- › **Kozijnen, balkons en hekwerken hebben een rustige en dekkende kleurstelling** passend bij de kleur van de gevel (geen grote contrasten).
- › **Ingetogen accenten** in de gevelarchitectuur zijn toegestaan, met toepassing van andere materialen. Een rustige en samenhangende gevelopbouw blijft echter het uitgangspunt. Toepassingen van kunststof plaatmateriaal, golfplaten, etc. passen niet in het straatbeeld en zijn niet toegestaan.
- › De materialen die worden gebruikt moeten lang mee gaan, **mooi verouderen (fraai patina)** en een natuurlijke uitstraling hebben (geen felle kleuren).

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een mooie aanvulling is het toepassen van een **groene gevel**, mits deze een integraal onderdeel vormt van het gebouwtwerp en hiermee een samenhangend beeld ontstaat in de gevelopzet. En de groene gevel op een volhoudbare en toekomstbestendige manier wordt uitgevoerd. Een rustige en harmonische gevelopbouw blijft daarbij altijd de basis.

BUITENRUIMTES

Binnen het deelgebied zijn verschillende mogelijkheden tot buitenruimtes voor de bewoners: collectieve (dak)tuinen, private buitenruimtes op de verdiepingen, zoals balkons, loggia's en dakterrassen en tenslotte private buitenruimtes op de begane grond, afgeschermd door regentuinen van de openbare ruimte.

Ten aanzien van de inrichting van de buitenruimtes gelden de volgende **harde uitgangspunten**:

- › Tussen de te onderscheiden bouwvolumes komt een **collectieve (dak)tuin** en deze vormt een ontmoetingsplek voor de bewoners en dient in samenhang met de architectuur van het bouwblok ontworpen te worden en zo groen als mogelijk te worden ingericht.
- › **Private buitenruimtes op de verdiepingen** zijn een integraal onderdeel van de architectuur van de gebouwen. Op de eerste verdieping is alleen een inpandige buitenruimte/loggia toegestaan, daarboven zijn balkons mogelijk, maar deze steken maximaal 1,5 meter uit. Daarbij worden uitstekende balkons altijd gecombineerd met een deel buitenruimte binnen de gevellijn. Bij setbacks wordt de ruimte gebruikt voor een dakterras.
- › **Balkons, loggia's en dakterrassen dragen bij aan een harmonieus gevelbeeld** met veel plasticiteit en versterken de sculpturale werking van de gebouwen. De buitenruimtes worden meegenomen in de materialisering van de rest van de gevel.
- › Bij positionering van balkons en loggia's dient er rekening gehouden te worden met **oriëntatie, bezonning, windhinder, geluidsbelasting, privacy en kwaliteit en veiligheid openbare ruimte**. Bij een openbare ruimte is de minimale maat tussen balkons van tegenovergelegen gebouwen 15 meter.
- › De **afscheiding van de private buitenruimtes** is een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur. Hierbij wordt een goede en op termijn ook volhoudbare balans gezocht tussen zicht op straat houden en privacy voor de bewoners realiseren.
- › De **private buitenruimtes op de begane grond** verschillen in vorm en omvang per zijde van de bouwblokken, afhankelijk van de inrichting van de aanliggende (openbare) ruimte. Deze worden altijd door een (openbare) **regentuin met opgaande beplanting** afgescheiden van de openbare wandelpaden of ecologische groenzone langs het spoor, zodat afstand en gepaste privacy ontstaat, terwijl toch zichtrelaties op de openbare ruimte/

groenzone blijven bestaan. De maat van de private buitenruimte op de begane grond is afhankelijk van de beschikbare ruimte maar is maximaal 1,5 meter. Er is daarbij de mogelijkheid binnen de gevellijn een inpandige buitenruimte daar aan toe te voegen, bijvoorbeeld met openslaande deuren/loggia's.

- › Rondom de private buitenruimtes op de begane grond zijn **scheidingselementen** opgenomen. Deze elementen zijn maximaal 1,0 meter hoog en een integraal onderdeel van de gevelarchitectuur.

Wij geven daarnaast nog graag de volgende **ambities** mee:

- › Een ambitie is om met de inrichting van de buitenruimtes een **impuls te geven aan de biodiversiteit**, door het toepassen van streekeigen beplanting die aantrekkelijk is voor stadsnatuur. Inzet daarbij is een integrale benadering waarbij aangesloten wordt op de ecologische potenties in de bredere omgeving en ook natuurinclusieve maatregelen in de gevels (nestkasten, groene gevels) afgestemd worden op de beoogde ecosystemen rondom. Leidraad daarbij zijn de 5 V's: Voedsel, Variatie, Veiligheid, Verbinding, Voortplanting. Natuurinclusieve elementen in de buitenruimte en gevels zijn een integraal onderdeel van het ontwerp van de buitenruimte en architectuur.
- › Naast een goed binnenklimaat is een **comfortabel buitenklimaat** waardevol. De ambitie is met inrichting buitenruimte en opzet gebouw hittestress in de directe omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij denken we in eerste instantie aan lowtech-oplossingen als grote bomen, overstekken en luifels. Ook deze weer in samenhang met het ontwerp van buitenruimte en gebouw.
- › Groen is gezond en verminderd stress, dus een maximale **relatie tussen het interieur van de woningen en het groen** in de directe omgeving is aanbevolen.



BIJLAGE 2

Kavelpaspoorten bij individuele ontwikkeling eigendommen

Stedenbouwkundige proefverkaveling najaar 2024
Bij individuele ontwikkeling per eigendom



Verdeling programma wonen en werken/voorzieningen over eigendommen

O.b.v. getekend bruto vloeroppervlakte per eigendom

Basis is stedenbouwkundig plan

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	Totaal
Eigendomsgrenzen m ² gebied	3.903	7.943	2.615	11.851	4.689	7.291	3.505	3.902	2.267	47.966
Eigendomsgrenzen m ² als %	8%	17%	5%	25%	10%	15%	7%	8%	5%	100%
Totaal BVO aan wonen (ex werk), per eigendom, zoals getekend in plan	5.000	12.146	6.174	23.303	10.123	11.868	4.232	6.025	3.243	82.114
Totaal BVO bebouwingspercentage per eigendom, zoals getekend in het plan	64%	38%	60%	33%	36%	28%	30%	31%	32%	
Totaal bebouwingspercentage per eigendom, totaal bouwoppervlakte met parkeren, zoals getekend in het plan	64%	52%	76%	46%	57%	38%	46%	64%	34%	
Maatgevende verdeling per eigendom o.b.v. stedenbouwkundige opzet	6,1%	14,8%	7,5%	28,4%	12,3%	14,5%	5,2%	7,3%	3,9%	100%
Woningen per eigendom (aantallen)	43	110	56	214	93	109	39	56	30	750
Werken/Voorzieningen per eigendom (m2 bvo)	2.750	1.750	500							5.000

Overwegingen bij verdelingen woningen over eigendommen:

A: afstand tot bestaande woningen, afbouwen hoogte, parkeren mag deels op maaiveld in rand van gebied.

B: midden in gebied, niet grenzend aan grondgebonden woningen, verdiept parkeren noodzakelijk.

C: midden in gebied, maar voor een deel grenzend aan grondgebonden woningen, veel ruimte met tuin Huize het Oosten en verdiept parkeren noodzakelijk.

D: ruimte aan spoorzijde o.a. door P&R, maar wel afbouwend in hoogte naar Rembrandtlaan, parkeren verdiept, of in combinatie met P&R, deel werk/voorzieningenprogramma.

E: omsloten door bestaande, lage woningen, hoogte afbouwend naar Rembrandtlaan, parkeren gebouwd, maar op maaiveld, deel werk/voorzieningenprogramma.

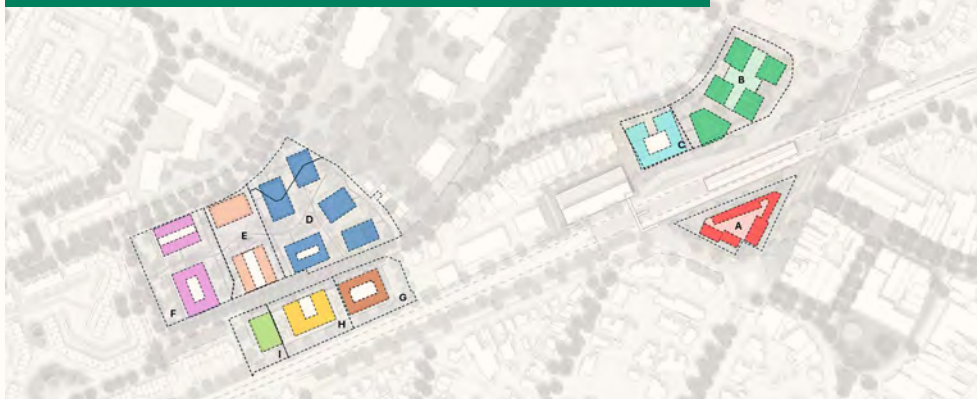
F: aansluitend op historische centrum in maat, schaal en korrel, parkeren verdiept, hier aanzienlijk deel werk/voorzieningenprogramma.

G: afstand tot bestaande woningen, afbouwen hoogte, parkeren mag bovengronds gebouwd, als geluidswering spoor.

H: afstand tot bestaande woningen, afbouwen hoogte, parkeren mag bovengronds gebouwd, als geluidswering spoor.

I: afstand tot bestaande woningen, afbouwen hoogte, parkeren mag bovengronds gebouwd, als geluidswering spoor.

Stedenbouwkundige proefverkaveling najaar 2024 Gerelateerd aan de verschillende eigenaren

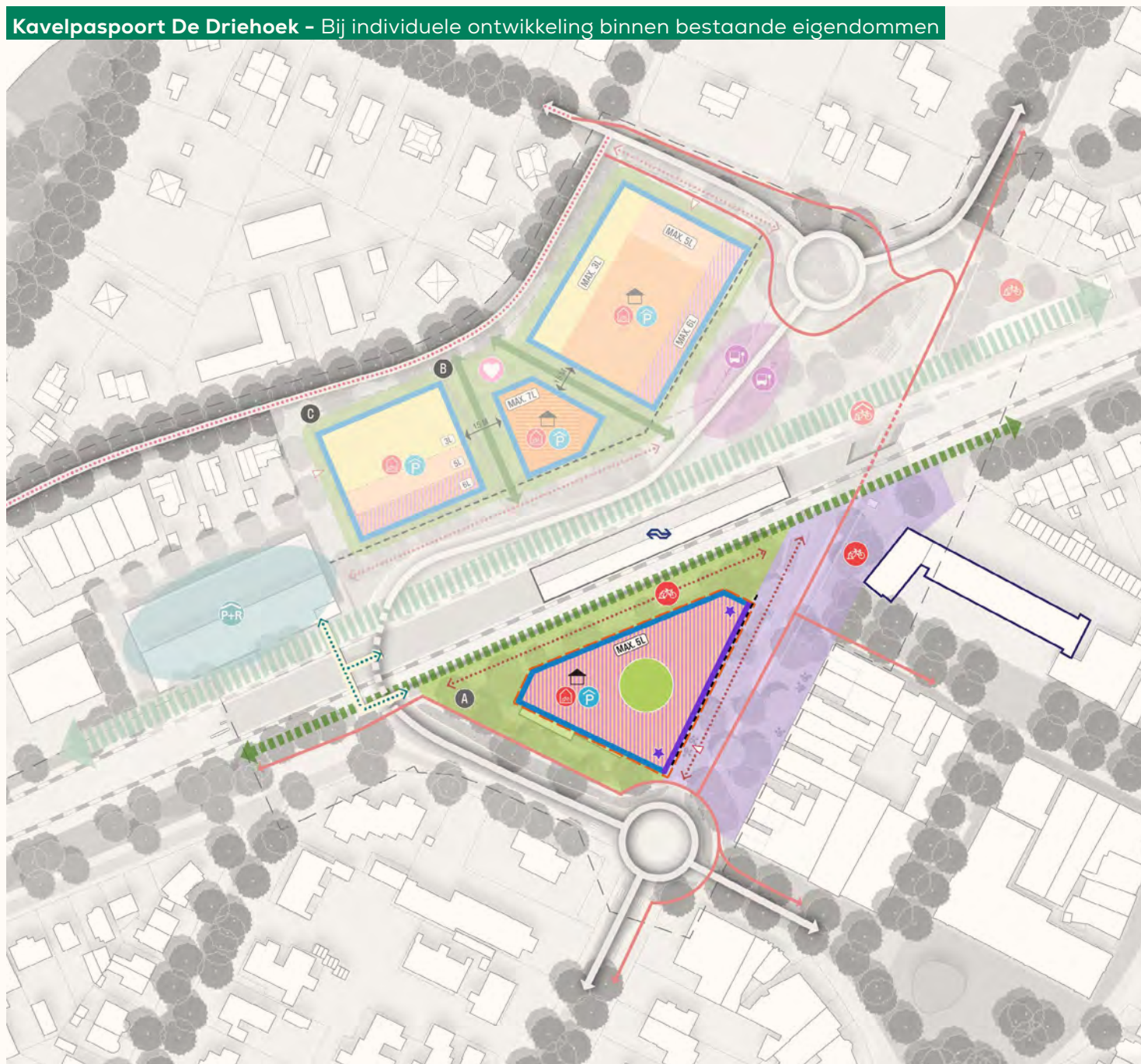


Woningtypes per eigendom

Op basis van verdeling woningen per eigendom

	A	B	C	D	E	F	G	H	I		
Sociaal huur	30%	13	33	17	64	28	33	12	17	9	226
Middenhuur	20%	9	22	11	43	19	22	8	11	6	151
Betaalbare koop	17%	7	18	9	36	15	18	6	9	5	123
Vrije sector	33%	14	37	19	71	31	36	13	19	10	250
Totaal woningen		43	110	56	214	93	109	39	56	30	750
Percentages	5,8%	14,7%	7,5%	29,5%	12,4%	14,3%	5,1%	7,5%	3,6%		
Maatgevende verdeling per eigendom o.b.v. stedenbouwkundige opzet		8,2%	16,3%	8,0%	24,7%	10,7%	12,6%	6,2%	9,0%	4,3%	100%





Kavelpaspoort De Driehoek - Bij individuele ontwikkeling binnen bestaande eigendommen



Uitgangspunten

-  Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
-  Groene omlijsting
-  Ruimte voor een goede fiets-/wandelverbinding
-  Afronding en activeren Emmaplein
-  Zone voor inpassen werken en voorzieningen
-  Bouwhoogte max. 5 lagen, met setback voor 5e laag van min. 2 m
-  Vaste rooilijn
-  Representatieve gevel met een actieve plint - werken en/of voorzieningen
-  Representatieve gevel met een actieve plint - werken en/of voorzieningen en/of wonen
-  Verbijzondering hoekpunt
-  Parkeren binnen bebouwing, uit zicht van openbare ruimte
-  Indicatie ontsluiting parkeren
-  Fietsenstalling bewoners binnen gebouw
-  Openbare fietsenstalling ten behoeve van het station
-  Monument Julianalaan 1 behouden en nieuwe functie geven

Ambities

-  Inpassing nieuwe voetgangersverbinding over het spoor
-  Ecologische verbinding langs het spoor versterken
-  Toepassen van kappen
-  Inpassen groene dak- of binnentuin

Kavelpaspoort Rembrandtlaan Noord - Bij individuele ontwikkeling binnen bestaande eigendommen



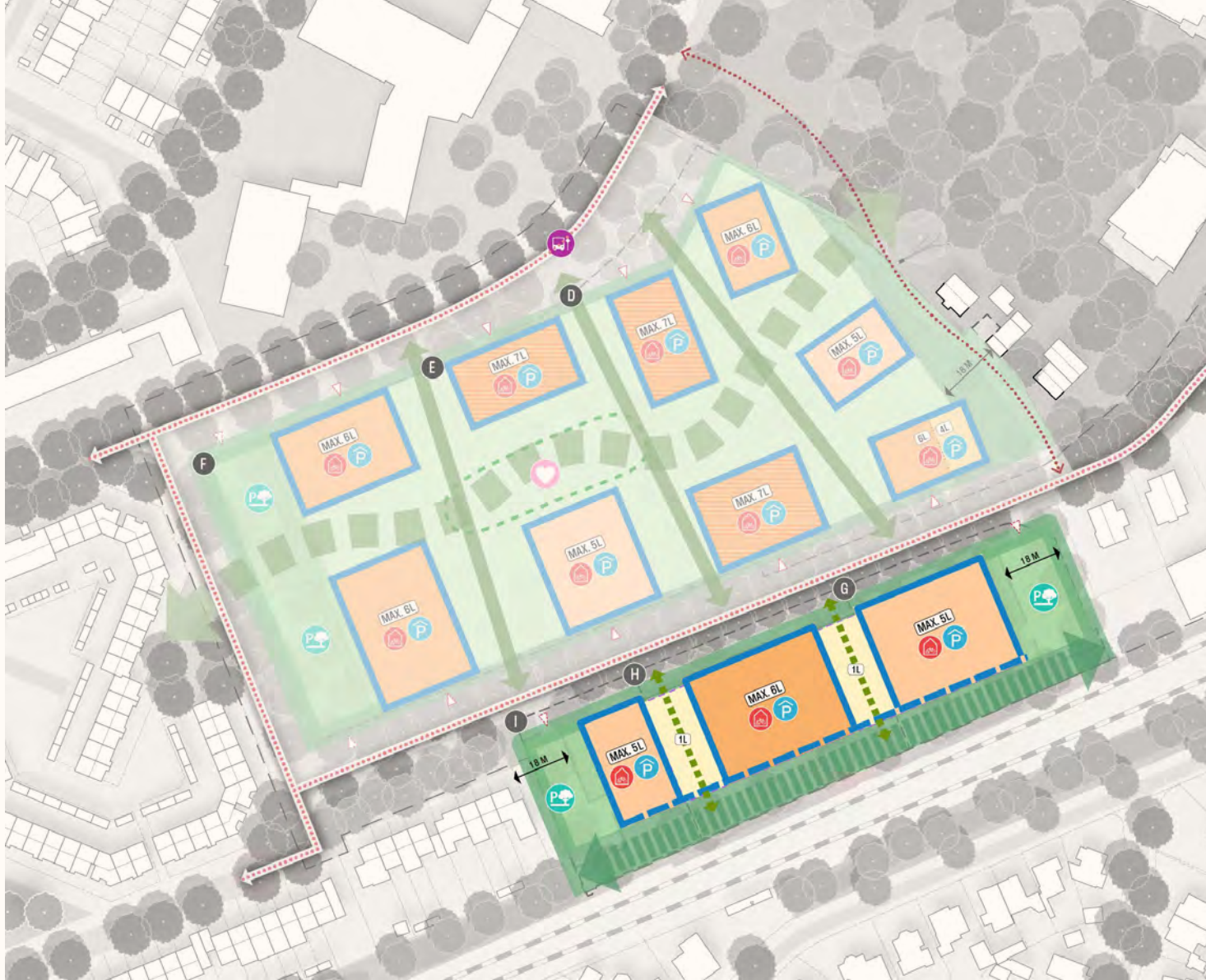
Uitgangspunten

- Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
- Minimale afstand tot naastgelegen woning
- Groene omlijsting
- Vaste rooilijn
- Indicatie drie wandeldoorsteken op maaiveld van min. 15 m breed met wadi's, tussen Jan van Eijcklaan en Rembrandtlaan
- Indicatie robuuste openbare groenverbinding op maaiveld voor wandelen, spelen, ecologie en wateropvang, van min. 20 m breed
- Indicatie groene speel- en ontmoetingsplek met waterberging, min. 30 m breed en 1.500 m² groot
- Bouwhoogte max. 6 lagen, met een setback voor 6e laag van min. 2 m
- Bouwhoogte max. 7 lagen, met een dubbele setback op laag 6 en 7
- Ieder gebouw binnen ieder bouwveld is alzijdig, met aan alle zijden een representatieve gevel. Hoofdentrees liggen aan de omliggende belangrijke openbare ruimtes
- Parkeren binnen bebouwing binnen ieder bouwveld, uit zicht van openbare ruimte
- Indicatie ontsluiting parkeren
- Fietsstalling bewoners binnen gebouw
- Ruimte voor parkeren bezoekers en eventueel deel-parkeren sociale woningbouw in de openbare ruimte. Zorgvuldig groen ingepast, met hagen en grote bomen.

Ambities

- Inpassen fietsverbinding tussen Jan van Eijcklaan en Rembrandtlaan

Kavelpaspoort Rembrandtlaan Zuid - Bij individuele ontwikkeling binnen bestaande eigendommen



Uitgangspunten

- Maximale bouwvelden, verdeling programma over eigendommen (zie programma)
- Minimale afstand tot naastgelegen woning
- Groene omlijsting
- Vaste rooilijn
- Indicatie knippen bouwvolume boven eerste verdieping
- Drie herkenbare gebouwdelen binnen bouwveld
- Bouwhoogte max. 5 lagen, met setback voor 5e laag van min. 2 m
- Bouwhoogte max. 6 lagen, met setback voor 6e laag van min. 2 m
- Representatieve gevel met een actieve plint en hoofdentrees
- Voorgeveluitstraling voor achterzijde gebouw richting spoor
- Parkeren binnen bebouwing, uit zicht van openbare ruimte
- Indicatie ontsluiting parkeren vanaf Rembrandtlaan
- Fietsstalling bewoners binnen gebouw
- Ruimte voor parkeren bezoekers en eventueel deel-parkeren sociale woningbouw in de openbare ruimte. Zorgvuldig groen ingepast, met hagen en grote bomen.

Ambities

- Ecologische verbinding langs het spoor versterken

BIJLAGE 3

Financiële spelregels

BIJLAGE 3

Financiële spelregels

1 Inleiding

Onderdeel van de voor de Spoorzone in te richten kavelpaspoorten vormen naast stedenbouwkundige en programmatische spelregels ook financiële spelregels onder meer wat betreft de kostenbijdragen. In deze notitie worden daartoe concrete voorstellen geformuleerd. De regels dienen daarna in ieder kavelpaspoort te worden opgenomen. In onderstaande spelregels zijn geen concrete bedragen opgenomen. Deze verschillen per kavelpaspoort en zijn afhankelijk van het maximale bouwprogramma dat in de kavelpaspoorten per ontwikkel eenheid mogelijk wordt gemaakt. Die verhouding bepaalt de verdeling van de in rekening te brengen bijdragen op basis van de kosten als opgenomen in de gezamenlijk met de markt verkende businesscase.

2 Financiële spelregels

BINNENPLANSE KOSTEN EN OPBRENGSTEN VOOR REKENING EN RISICO VAN INITIATIEFNEMER

Alle zogeheten binnenplanse kosten en opbrengsten die samenhangen met de realisatie van een ontwikkel eenheid komen voor rekening en risico van initiatiefnemer. Dit betreft in ieder geval onderstaande kosten en opbrengsten:

- › Bouw- en woonrijp maken van de ontwikkel eenheid conform het gemeentelijk Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).
- › Plan- en onderzoekskosten die samenhangen met de realisatie van de ontwikkel eenheid.
- › Indien van toepassing eventuele saneringskosten.
- › Indien van toepassing eventuele planschadekosten.
- › Opbrengsten die samenhangen met de realisatie van het vastgoed op de ontwikkel eenheid.

BOVENWIJKSE KOSTEN

Naast bovengenoemde zogeheten binnenplanse kosten gelden ook kosten die de individuele ontwikkelingen overstijgen. Deze draagt de gemeente en hiertoe worden kostenbijdragen in rekening gebracht bij initiatiefnemer. Deze bijdragen worden opgenomen in een voorafgaand aan de ontwikkeling te sluiten overeenkomst. De bijdragen zijn gebaseerd op integrale ontwikkeling van de Spoorzone, gebaseerd op het meest actuele prijspeil en verdeeld over de verschillende ontwikkelingen naar rato van opbrengstpotentie op basis van de maximale bouw mogelijkheden binnen een ontwikkelingsunit. Het betreft onderstaande elementen:

- › Aanpassing rotondes: Als gevolg van de gebiedsontwikkeling Spoorzone dient een viertal rotondes aangepast te worden. Dit betreft onderstaande rotondes:
 - › Leyenseweg/2e Brandenburgerweg
 - › Leyenseweg/Massijslaan
 - › Soestdijkseweg Noord/Emmaplein
 - › Soestdijkseweg Noord/Jan Steenlaan

De totale gemeentelijke investering is begroot op EUR 832.000. Voor de bijdrage per ontwikkelingsunit, zie het overzicht in de bijlage.
- › Herinrichting hoofdinfrastructuur: Als gevolg van de gebiedsontwikkeling Spoorzone dient de aangrenzende hoofdinfrastructuur aangepast te worden. De gemeentelijke investering is begroot op een bedrag van EUR 104.000. Voor de bijdrage per ontwikkelingsunit, zie het overzicht in de bijlage.
- › Optimalisatie busstation: Als gevolg van de gebiedsontwikkeling Spoorzone is aanpassing van het huidige busstation noodzakelijk. De gemeentelijke investering is begroot op een bedrag van EUR 234.000. Voor de bijdrage per ontwikkelingsunit, zie het overzicht in de bijlage.

- › Bovenwijks op basis van gemeentelijke nota: Naast bovengenoemde bijdragen geldt een bovenwijkse kostenbijdrage op grond van de meest recente Nota Kostenverhaal.

GEMEENTELIJKE PLAN- EN ONDERZOEKSKOSTEN

Ten behoeve van de planvorming voor de realisatie van gebiedsontwikkeling Spoorzone heeft de gemeente investeringen gepleegd om het plan mogelijk te maken. Hierbij moet gedacht worden aan het inrichten van de gebiedsvisie, het uitwerken van de kavelpaspoorten, het verrichten van diverse onderzoeken, het uitvoeren van participatiebijeentkomsten e.d. Voor deze investeringen wordt een bijdrage in rekening gebracht welke eveneens in de hiervoor genoemde overeenkomst wordt opgenomen. Het betreft EUR 3.823.500 aan plankosten en EUR 1.033.500 aan onderzoekskosten, samen een totale investering van EUR 4.857.000. Voor de bijdrage per ontwikkelingsunit, zie het overzicht in de bijlage.

ORGANISCHE ONTWIKKELING

Bovengenoemde bijdragen zijn berekend op basis van integrale realisatie van de Spoorzone. In de praktijk zal het gebied zich organisch ontwikkelen en zullen investeringen in de genoemde bovenwijkse ingrepen zoveel mogelijk gelijk opgaan met de realisatie van de bouwplannen op de ontwikkelingsunits. Dit betekent dat ontvangen bijdragen aan specifieke investeringen besteed kunnen worden. De bijdragen worden daartoe in een reserve gestort.

PRIJSPEIL EN INDEXERING

Het prijspeil van genoemde investeringen en bijdragen is 1-1-2025. Genoemde bedragen worden tot het moment van het in rekening brengen van de bijdrage geïndexeerd met de CPI index alle huishoudens 2015=100 met een minimum van 2,5%.

BIJDRAGE GEBASEERD OP MAXIMALE BOUWMOGELIJKHEDEN

De gepresenteerde bijdragen zijn toegerekend naar de ontwikkel eenheden op basis van de maximale bouw mogelijkheden zoals die in de kavelpaspoorten zijn omschreven. Ook indien deze niet volledig worden benut, worden de genoemde bijdragen in rekening gebracht.

SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN

De mogelijkheid bestaat dat realisatie van een ontwikkel eenheid gepaard gaat met een onrendabele top op de grondexploitatie. Indien een dergelijke onrendabele top aan de orde is, kan daartoe mogelijk een beroep worden gedaan op subsidieregelingen. De gemeente spant zich in die situaties in deze mogelijkheden te benutten indien aan de daarbij horende voorwaarden wordt voldaan. Dit vereist in ieder geval:

- › Een open begroting van initiatiefnemer.
- › Onafhankelijke taxaties voor de inbrengwaarden welke door de gemeente worden getoetst.

Indien er geen subsidie wordt verkregen, geldt dat de helft van de middenhuurwoningen mag worden omgezet naar betaalbare koopwoningen.

Indien de subsidie wél wordt verkregen en daardoor financiële ruimte ontstaat, wordt zoveel mogelijk ingezet op het behalen van het duurzaamheidsniveau 'brons'.

KOSTENPOST	KOSTENSOORT	A	B	C	D	E	F	G	H	I	TOTAAL
Aanpassing rotondes	Bovenwijkse kosten	€ 47.273	€ 122.450	€ 62.351	€ 237.711	€ 103.043	€ 120.536	€ 42.944	€ 62.351	€ 33.340	€ 832.000
Herinrichting hoofdinfrastructuur	Bovenwijkse kosten	€ 5.909	€ 15.306	€ 7.794	€ 29.714	€ 12.880	€ 15.067	€ 5.368	€ 7.794	€ 4.168	€ 104.000
Optimalisatie busstation	Bovenwijkse kosten	€ 13.296	€ 34.439	€ 17.536	€ 66.856	€ 28.981	€ 33.901	€ 12.078	€ 17.536	€ 9.377	€ 234.000
Plan-en onderzoekskosten	Plan-en onderzoekskosten	€ 275.970	€ 714.830	€ 363.990	€ 1.387.698	€ 601.536	€ 703.658	€ 250.696	€ 363.990	€ 194.632	€ 4.857.000

FINANCIËLE HAALBAARHEID

Daarnaast is het, ten behoeve van de financiële haalbaarheid, mogelijk om het totaal aantal woningen binnen te Spoorzone te verhogen naar 775.

Wat betreft de 20% middenhuur woningen, kan er voor de financiële haalbaarheid geschoven worden in de verhouding kleine (met minimaal GBO van 43 m²) en grote (minimaal GBO van 73 m²) middenhuur woningen;

EVALUATIEMOMENT

Genoemde bouw mogelijkheden conform de kavelpaspoorten gelden in ieder geval voor een periode van 5 jaar (tot 2030). Indien binnen deze periode een ontvankelijke vergunningaanvraag wordt ingediend, wordt deze in principe verleend mits aan alle voorwaarden wordt voldaan. Na de periode van 5 jaar vindt een evaluatie plaats: welke initiatieven zijn tot ontwikkelingen gekomen, welke verandering in de markt zijn er en geeft dit aanleiding tot bijstelling van de kavelpaspoorten. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat over 5 jaar vanwege marktontwikkelingen optimalisaties niet langer noodzakelijk zijn om tot een haalbare ontwikkeling te komen. Dit kan tot gevolg hebben dat kaders op dat moment wijzigen.

