

De “Kop van (Bilthoven) Noord”

1. Inleiding

Het huidige plan Spoorzone heeft een gebiedsomschrijving. Hoe tendentius de omschrijving en haar gevolgen ook zijn, wat de plannen ook zijn, het heeft directe gevolgen voor de omliggende bewoners. Bewoners, niet behorend tot de definitie van de Spoorzone, wiens percelen soms dicht bij het stationsgebied liggen dan onderdelen van het plan.

De visie hieronder beschreven, komt vanuit de gedachten van de bewoners van Rubenslaan 2 te Bilthoven. Het unieke perceel dat grenst voor 3 kwart aan de openbare weg, met de achtertuin voor 35 meter direct aan de Rembrandtlaan en deel uit maakt van de nu vaak gebruikte “rotonde” Jan Steenlaan/Rembrandtlaan/Rubenslaan, welke niet formeel deel uit maakt van de Spoorzone.

De bewoners zijn voorstanders van de Spoorzone-plannen (woningen), maar realiseren zich dat juist zij uitermate nadelig beïnvloed worden door de (verkeers-) effecten van die plannen door de specifieke en unieke ligging. Onze visie wijst naar een mogelijke oplossing.

2. De huidige situatie

2.1. Geldende bestemmingsplannen

Het huidige gebied (rond Rubenslaan 2) wordt bestemd door het plan Rembrandtlaan wat ook geldt voor het begindeel van de Rubenslaan tot aan de Jan Steenlaan. Het is in 2011 gepresenteerd en is opgebouwd uit 3 delen; de kop (De Timpe), het Midden en de Staart. De bewoners hebben intensief geparticipeerd in een Klankbordgroep, wiens rapportage is aangehecht aan het Bestemmingsplan Rembrandtlaan dat in 2013 is aangenomen door de Gemeenteraad De Bilt.

We gaan er vanuit dat het plan Spoorzone en de gebiedsvisie de basis gaan vormen voor de nieuwe bestemmingsplannen ter vervanging van het huidige bestemmingsplannen, waaronder die van de Rembrandtlaan.

2.2. Specifieke uitdagingen van nu

De bewoners hebben veel problemen gekend met de uitvoering van het goedgekeurde bestemmingsplan en het te implementeren Beeld- en kwaliteitsplan uit 2013.

De Rembrandtlaan werd het rioollaantje van Bilthoven wanneer het gaat om verkeersomleidingen (bouw tunnels, afsluiting Leijenseweg als voorbeeld). Uitvoering van het beeld- en kwaliteitsplan is voor een deel uitgevoerd in 2020 en dan alleen omdat een alerte ambtenaar budgetkansen zag via de Provincie.

De grootste frustratie van de bewoners is het besluit om goedkeuring te geven, als wegbeheerder, om Bus 77 voor jaren te laten rijden over dit deel van de Rembrandtlaan. Dit, terwijl in het aangehechte deel van het gemeentebesluit inzake het bestemmingsplan 2013, de gemeente ook vond dat dit tot gevaarlijke situaties kon leiden. Sterker, de gemeente bereidde het besluit inzake bus 77 voor met een nieuw onderzoek met als conclusie dat het wel veilig zou blijken. Het zwaarbevochten akkoord tussen gemeente en de verschillende buurtbewoners (Klankbordgroep) uit 2011 was ontploft. Dit is inmiddels, na heel veel druk van bewoners, hersteld.

De grote beloftes van de gemeente inzake het parkeren in de directe omgeving zijn niet nagekomen. Hieronder 2 voorbeelden.

Met de totstandkoming van het plan Huize Het oosten zijn CROW-normen gehanteerd met inbegrip van de nieuwe parkeergarage aan de Jan van Eijcklaan. Deze moesten bewoners laten zien dat de bestaande parkeerproblemen (Rubenslaan e.v.) zelfs met de uitbreiding zouden zijn opgelost. Na oplevering van de bouw bleven echter de parkeerproblemen, omdat Huize Het Oosten aan hun personeel verbood om te parkeren in de parkeergarage (moeten in openbare ruimte). De overgebleven parkeerplaatsen in de garage werden/worden vervolgens te huur aangeboden aan omwonenden; veel oldtimers. De Rubenslaan staat dus gewoon weer vol met auto's van het personeel van Huize Het Oosten.

Met de totstandkoming van het bestemmingsplan Rembrandtlaan 2013 is ook hier een beeld geschetst aan de hand van de CROW-normen. Hierbij geldt dat langzij-parkeren de norm zou moeten zijn. Deze norm wordt niet uitgevoerd. Sterker, een heel bedrijvencomplex heeft "toestemming" van de gemeente om 17 niet aangevraagde uitritten te gebruiken, waarbij 8 openbare parkeerplaatsen (lanzij) praktisch niet kunnen worden gebruikt en als zodanig zijn vervallen. Hiermee wordt de eigen CROW-norm niet gehaald en wordt onvrede over nakoming van afspraken wederom vergroot.

Het enige stukje groen in de directe omgeving van Rubenslaan/Rembrandtlaan is het driehoekige grasveld met bomen. Het wordt ontsierd door een fiks aantal parkeerplaatsen en staat onder druk van parkeerders die op basis van het groene bermen beleid in Bilthoven-Noord daar zouden mogen parkeren. Gelukkig zijn er boomstammen gelegd om dit te verhinderen. Ook hier is een discrepantie met het Beeld- en Kwaliteitsplan; langzij parkeren is niet ingericht en parkeerplaatsen zouden niet in zicht moeten staan.

Tenslotte. De Rembrandtlaan/Rubenslaan/Jan Steenlaan vormen te samen een soort natuurlijke rotonde. Vrachtverkeer ziet het als een mogelijkheid om problemen die ze op de Rembrandtlaan of Jan Steenlaan ervaren, te ontwijken en om handig uit de wijk te komen. Dit leidt regelmatig tot dolkomische (en gevaarlijke) verkeerssituaties omdat de bochten niet voor dit verkeer geschikt zijn en schade. De Rubenslaan wordt ook gebruikt voor sluipverkeer van en naar Bilthoven-Noord om drukte op de Soestdijkseweg te ontvluchten.

2.3. De Spoorzone en de verwachte effecten

Het plan Spoorzone behelst het bouwen van 500 tot 1000 woningen, waarvan er mogelijk 500 of meer kunnen worden gebouwd aan de Rembrandtlaan. Op de kop, De Timpe, zullen ongeveer 250 woningen komen. Op de Staart, het bedrijventerrein, zullen een groot aantal woningen komen.

In het licht van bovenstaande (beloftes/realiteit) en de al zo een 60-jarige menselijke strijd tegen de auto kunnen we in het centrum beter uitgaan van de worst case dan the most beautiful case (CROW?). Er is maar 1 conclusie: het autoverkeer zal toenemen meer dan in de plannen die in 2013 zijn goedgekeurd. Verder zal de combi van commerciële activiteiten met autoverkeer (die de uitersten zullen opzoeken) en bewoners zonder tot problemen kunnen leiden en zal de parkeerdruk buiten de Spoorzone groter worden.

2.4. Conclusie voor Rubenslaan 2

De verwachte effecten hebben grote invloed op de leefbaarheid op het perceel van Rubenslaan 2.

Door de 35 meter ligging van de achtertuin aan de Rembrandtlaan wordt het buiten proportioneel geraakt. Ook de rotonde zal door de toenemende drukte vaker worden gebruikt, waardoor de leefbaarheid van de voortuin ook nadelig zal worden beïnvloed.

De parkeerdruk, nu al een drama, zal zonder maatregelen tot grote irritaties gaan leiden.

We realiseren ons dat het eigenlijk niet te doen is om in deze omstandigheden te genieten van de ruimte die we hebben. Verkopen is geen optie, omdat het eigenlijk het doorverkopen is van de uitdagingen van de locatie en nu al tot een financieel verlies leidt.

We hebben de uitdaging opgenomen om positief mee te willen doen in het ontwikkelen van ons woongebied en hebben daar ook een visie over die, volgens ons, bijdraagt aan de verhoogde leefbaarheid zonder dat het een bedreiging vormt voor de plannen van de gemeente.

3. Visie op woon- en leefomgeving Rubenslaan 2 in relatie tot het plan Spoorzone

3.1. Inleiding

De visie is gebaseerd op het veranderen van de bestemming op het perceel van Rubenslaan 2 en verder aangevuld met een visie op de verkeersinfrastructuur van de Rubenslaan en het ontwikkelen van het groen.

3.2. Wijziging naar kleinschalige woonappartementen (voor ouderen)

Wij denken dat met het wijzigen naar een kleinschalig wooncomplex van 7 appartementen niet alleen aan een behoefte voorziet, maar ook het perceel optimaal gebruikt en weerbarstiger is tegen de verwachte toename van het verkeer.

Er is op dit moment een schets ingediend bij de gemeente waar ondergronds wordt geparkeerd. De indiening is beargumenteerd op gelijke gronden als hierboven en met een concept Samen Oud in Eigen Buurt, waardoor in dit geval ouderen in de omgeving van Bilthoven-Noord de mogelijkheid krijgen samen oud te worden in eigen buurt. Het concept is ook in ontwikkeling voor andere buurten.

3.3. Doodlopende weg Rubenslaan

Dit deel van de Rubenslaan kent 4 bewoners en uiteraard Huize Het oosten. Door deze weg te zien als een toegangsweg voor dit verzorgingstehuis en de overige bewoners zal alleen bestemmingsverkeer gebruik maken van dit deel van de Rubenslaan; fietsers en voetgangers kunnen volop gebruik maken. De nimmer geplande rotonde zal dan niet meer kunnen worden gebruikt. Sluipverkeer is niet meer mogelijk en zal gebruik moeten maken van de hoofdwegen.

Dit maakt het mogelijk om met Huize het Oosten en de bewoners een alternatief voor het parkeren uit te werken en de straat bijvoorbeeld parkachtig te ontwikkelen.

3.4. Ontwikkelen van stadsparkje met mogelijke doorgang naar nieuwe wijk

Het bestaande groene parkje zou de centrale plek kunnen worden voor oude en nieuwe bewoners. De parkeerplaatsen verdwijnen en wellicht is het mogelijk verbinding te maken met het groen in de nieuwe wijk op de Staart.

Indien we punt 3.3. zouden uitvoeren, ontstaat er nog meer ruimte voor groen. Zelfs uitvoering van 3.1. kan voordelen hebben bij het stadsparkje doordat de overgang van parkje en Rubenslaan 2 iets meer flexibiliteit biedt in de ruimtelijke ordening.

Nieuwe bewoners kunnen in de richting van de scholen kan prima gebruik maken van het parkje en de rustige Rubenslaan.

3.5. Buurt Grand Cafe/restaurant “ de kop van Noord”

Afsluitend biedt het parkje en de nieuwe bebouwing op Rubenslaan 2 in combi met beperking autoverkeer op de Rubenslaan de ruimte voor een hapje en een drankje in combinatie met kleinschalig aanbod van cultuur/politiek. De commerciële activiteiten kunnen ook hier gebruik van maken (lunches, zakelijke kopje koffie-gesprekken, etc)

Het unieke van dit punt is, de reden om ons zo sterk te verzetten in het verleden tegen de veranderingen, dat het op het zuiden gelegen perceel naar het zuidwesten geen directe burens kent en overlast tot een minimum beperkt is. Een terras uitkijkend op het parkje....in de zon.

Indien we hier in mee gaan, zal de haalbaarheid moeten worden herberekend met de bestaande schets met ouderenwoningen. Het idee is dan om de begane grond voor het cafe/cultuurcentrum te bestemmen als fietscafe en hierboven ouderenwoningen maken.

3.6. De afzonderlijke onderdelen

De bovengenoemde onderdelen zijn gedeeltelijk los te zien van elkaar.

Het initiatief om ouderenwoningen te ontwikkelen op de Rubenslaan 2 ligt al met een schets bij de gemeente.

Het ontwikkelen van het groene park kan op zich zelf worden gezien.

Het afsluiten van dit deel van Rubenslaan en het park maakt het een fraai geheel in een drukker wordende omgeving, beperkt sluisverkeer en heeft als toevoeging dat de ontwikkeling van ouderenwoningen iets meer flexibel kan worden ingebed in de totale omgeving.

Het idee van een sociaal verzamelpunt, een grand café/restaurant/culturele kleinkunst als onderdeel van het initiatief van ouderenwoningen is een aparte toevoeging. Het kan een verbinding in de buurt worden.