

Raadsvoorstel

Portefeuillehouder

A. M. 't Hart

Datum raadsvergadering

27-05-2025

Datum voorstel

18-03-2025

Onderwerp

Vaststellen Gebiedsvisie Spoorzone

De raad wordt voorgesteld te besluiten:

1. Bijgevoegde Gebiedsvisie en Stedenbouwkundig plan, inclusief de bijbehorende kavelpaspoorten, voor Spoorzone Bilthoven vast te stellen.
 2. Subsidie aan te vragen bij het Rijk ter dekking van het financiële tekort. Indien deze subsidie niet verkregen wordt akkoord te gaan met het omzetten van de helft van de middenhuurwoningen naar betaalbare koop.
 3. Het huidige krediet Gebiedsvisie Spoorzone af te sluiten en nieuw krediet van € 500.000,- ex BTW beschikbaar te stellen ten behoeve van de vervolgfase waarin, op basis van het vast te stellen omgevingsprogramma, tot gefaseerde realisatie gekomen kan worden.
-

Inleiding

Vlaktbij station Bilthoven ligt de Spoorzone, een verouderd bedrijventerrein met grote ontwikkelkansen. De Spoorzone ligt centraal, dicht bij het levendige centrum van Bilthoven, en is uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. Daardoor is het een ideale locatie voor de bouw van (betaalbare) woningen, die in onze gemeente hard nodig zijn. De bouw van woningen op het nu grotendeels versteende bedrijventerrein biedt ook een grote kans om ons centrum aantrekkelijker te maken en het gebied te vergroenen. De ontwikkeling van de Spoorzone biedt daarmee kansen om meerdere maatschappelijke opgaven tegelijk aan te pakken.

We hebben mede op verzoek van inwoners een integrale visie op de gehele Spoorzone gevormd, zodat we in ons centrumgebied weloverwogen keuzes kunnen maken. Deze integrale visie gaat niet alleen over woningbouw, maar ook over de situering van het busstation en andere voorzieningen, de uitstraling van het gebied en de verhouding tot de bestaande bebouwing. De gebiedsvisie

Spoorzone Bilthoven beschrijft hoe een haalbare herontwikkeling van dit gebied vorm kan krijgen. Daarnaast schetst de visie hoe de nieuwe Spoorzone eruit zal komen te zien en welke uitgangspunten en spelregels de gemeente hanteert voor de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied. Met de Gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven, die wij u hierbij voorleggen, zetten wij een belangrijke stap. Een stap richting het transformeren van de huidige stationsomgeving naar een aantrekkelijke nieuwe woonwijk met veel betaalbare woningen voor onze inwoners.

Achtergrond

Op 31 januari 2023 heeft de gemeenteraad van uw gemeente het participatieplan Spoorzone Bilthoven vastgesteld. Het uitgangspunt daarbij was om via drie rondes te komen tot een integrale gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan. In de raadsvergadering van 23 januari 2024 heeft uw raad, als afronding van de uitgebreide participatie in ronde 1 en 2, gekozen voor Variant A en via meerdere amendementen de kaders aangescherpt. Dit hebben wij 'Variant A+' genoemd, waarna wij verder zijn gegaan naar participatieronde 3. Tijdens de gebiedsconferentie van april 2024 is de eerste uitwerking van de conceptvisie en het stedenbouwkundig plan van Variant A+ gepresenteerd aan inwoners en belanghebbenden. Alle meegegeven inbreng op de aldaar gepresenteerde concepten is verwerkt en opgenomen in het definitieve participatieverslag (bijlage 2). Er zijn in deze derde participatieronde geen zaken ingebracht die een volledige wijziging van het conceptplan vereisten. De reacties hebben echter wel geleid tot enkele aanscherpingen.

Het conceptplan is na de gebiedsconferentie verder uitgewerkt. Vóór de zomer van 2024 wilden wij het raadsvoorstel met de integrale visie voor het gebied en het stedenbouwkundig plan, op basis van de gemeentelijke businesscase, aan uw raad aanbieden. Zoals al aan u medegedeeld in de Najaarsnota 2024 en een raadsmededeling zijn wij, nadat dit over de zomer heen werd verplaatst, verder gegaan met de volgende fase: gezamenlijk met de marktpartijen in het gebied komen tot overeenstemming over de voorwaarden voor bouw in het gebied. Samen met de grondeigenaren is gezocht naar gedeelde voorwaarden, zodat er een visie en plan ontstaat waarin ook de marktpartijen zich kunnen vinden. De overleggen met de grondeigenaren en de zoektocht naar een financieel en ruimtelijk haalbaar programma – ook in hún ogen - hebben geleid tot enkele optimalisaties van de conceptgebiedsvisie die wij hierbij aan u voorleggen. Drie optimalisaties bevinden zich buiten de kaders die de gemeenteraad heeft gesteld met Variant A+. Deze betreffen het verlagen van de parkeernorm, het verkleinen van de helft van de middenhuurwoningen en het eventueel omzetten van de helft van de middenhuurwoningen naar betaalbare koopwoningen. Het college stelt u voor hiermee in te stemmen, omdat hiermee de kans op (snelle) realisatie van woningen wordt vergroot. Verderop in dit voorstel lichten wij dit toe.

Kavelpaspoorten

De Gebiedsvisie is zodanig uitgewerkt dat het voor eigenaren duidelijk is hoe zij hun individuele kavels kunnen ontwikkelen, als het niet tot een integrale (gezamenlijke) ontwikkeling van de Spoorzone komt. Dit doen we door 'kavelpaspoorten' vast te leggen voor individuele ontwikkelingen, waarbij samenwerking sterk wordt aangemoedigd. In de kavelpaspoorten wordt onder andere geregeld wat de bouw mogelijkheden zijn, in welke woningbouwcategorieën er gebouwd moet worden en welke beeldkwaliteitseisen er gelden. Bovendien bevatten de kavelpaspoorten financiële spelregels. Zo is het voor initiatiefnemers vanaf het begin duidelijk wat zij moeten bijdragen aan bovenwijkse voorzieningen, zoals de aanpassing van de infrastructuur en de gemeentelijke plankosten. In het geval van samenwerking kunnen grondeigenaren van verschillende percelen binnen de kavelpaspoorten samen tot één plan te komen, waarin de sociale huur bijvoorbeeld in één gebouw wordt gerealiseerd in plaats van verspreid over twee gebouwen. Uitgangspunt hierbij is wel het verdelen van de sociale huur over de twee te onderscheiden deelgebieden: de Staart en Kop van de Spoorzone. Ook binnen deze deelgebieden wordt gekeken naar een evenwichtige spreiding van de woningbouwcategorieën. Ook buiten de kavelpaspoorten om is het mogelijk om een plan in te dienen. In dat geval moet er wel een intensiever (participatie)proces doorlopen moeten worden. Een kwaliteitsteam (van o.a. de gemeente) toetst de plannen, onder andere aan de vastgestelde kaders, om te zorgen voor voldoende kwaliteit en samenhang in de ontwikkelingen.

Inzicht in alternatieve keuzes

De gemeenteraad is unaniem in zijn wens om woningen op deze locatie te bouwen. Wel lopen de wensen in de raad op verschillende aspecten sterk uiteen. De Spoorzone is qua ligging een absolute A-locatie, waardoor de mogelijkheden die leiden tot een positieve business case beperkt zijn. Een

lager aantal woningen, bijvoorbeeld, levert geen haalbaar plan op, tenzij andere kaders worden losgelaten.

Alle belangen afwegende, is het college van mening dat met dit voorstel een mooie, groene woonwijk kan ontstaan met veel betaalbare woningen.

Tegelijk stuiten we ook op zorgen van in- en omwonenden rond het plangebied. We hebben deze zorgen gehoord, maar kunnen ze niet allemaal wegnemen. In de totale afweging dient in onze mening het mogelijk maken van broodnodige betaalbare woningen zwaar te wegen.

In bijlage 4 zijn alternatieve keuzes uitgewerkt, in bijlage 6 vindt u daarbij de financiële consequenties. Dit is nadrukkelijk bedoeld opdat de raad zijn eigen belangenafweging kan maken.

Beoogd effect

Een uitvoerbaar en haalbaar ruimtelijk kader voor de duurzame transformatie in het stationsgebied Bilthoven, van verouderd bedrijventerrein naar een mooi, groen woon-werkgebied in het centrum van Bilthoven. Hiermee dragen wij bij aan de grote woningnood in onze gemeente, realiseren we passende en betaalbare woningen, verlevendigen en verbeteren we de stationsomgeving, komt er ruimte voor een vernieuwd busstation en geven we initiatiefnemers heldere kaders voor de beoogde herontwikkeling. Een integrale visie en een stedenbouwkundig plan gebaseerd op (financiële en ruimtelijke) voorwaarden die door marktpartijen worden onderschreven.

Argumenten

1.1 Met dit voorstel kunnen we het stationsgebied transformeren naar een woon-werkgebied met maximaal 850 woningen, waarvan 2/3 betaalbaar.

Het stedenbouwkundig plan Spoorzone Bilthoven en de daarop gebaseerde kavelpaspoorten maken de realisatie van maximaal 850 woningen mogelijk. Het kader hierbij is 30% sociale huur, 20% middenhuur en 16,7% betaalbare koop. De overige woningen worden in de vrije koopsector gerealiseerd. Deze percentages zijn in overeenstemming met de vastgestelde Woonvisie en de Woondeal regio Utrecht. Alleen wanneer we geen subsidie van het Rijk kunnen krijgen, is wat ons betreft een optimalisatie ten aanzien van een deel van de middenhuurwoningen naar betaalbare koop een optie, waarbij wij nog altijd binnen de grens van 2/3 betaalbaar kunnen blijven. (Zie argument 2.1)

Met het voorgestelde woningbouwprogramma komen we tegemoet aan de grote vraag naar (betaalbare) woningen in onze gemeente. Met de bouw van appartementen in verschillende groottes 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*, asielzoekers met een vergunning en alleenstaanden. Door appartementen te bouwen die geschikt zijn voor ouderen hopen wij doorstroming in de hele gemeente op gang te brengen, waardoor eengezinswoningen voor jonge gezinnen beschikbaar komen. Waar mogelijk verlenen wij bij de woningtoewijzing voorrang aan inwoners van de gemeente.

1.2 Naast wonen is er ruimte voor werken en (maatschappelijke) voorzieningen zodat er een levendig wijk ontstaat.

De Spoorzone wordt een gemengde buurt met, in aanvulling op wonen, ook een economisch programma met werken en maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De exacte programmatische invulling wordt later bepaald op basis van de maatschappelijke en economische vraag. Uitgangspunt is dat er ruimte voor 5.000 m² BVO aan voorzieningen is. Het werk- en voorzieningenprogramma krijgt idealiter nabij station en centrum een plek. 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 omdat ze daar ook hun bijdrage aan leveren. Het is echter niet gewenst dat de nieuwe voorzieningen gaan concurreren met andere voorzieningen in de gemeente en het centrum, of dat er functies komen met een grote auto-aantrekkende werking. In de kavelpaspoorten is de ruimte voor voorzieningen vastgelegd. Behoud van bestaande voorzieningen, waaronder gezondheidszorg, aan de Rembrandtlaan behoort echter ook tot de mogelijkheden.

1.3 Gebiedseigenaren onderschrijven de uitgangspunten van het plan.

De gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan zijn opgesteld in samenwerking met de (meeste) grondeigenaren (zie bijlage 3 voor een overzicht). Alhoewel zij aangeven dat de ontwikkeling uitdagend zal zijn, mede gelet op het gestelde woningbouwprogramma, de eisen ten aanzien van ondergronds en gebouwd parkeren en de hoge inbrengwaardes, onderschrijven zij de gezamenlijke financiële businesscase.

Hierbij gaan de grondeigenaren er wel vanuit dat de optimalisaties zoals benoemd onder 2.1 worden overgenomen en er ingezet wordt om een subsidie te verkrijgen ter dekking van het financiële tekort. Daarbij geven grondeigenaren ook aan dat onderlinge samenwerking in de meeste gevallen nodig is om te komen tot een haalbare ontwikkeling. Het onderschrijven van de gezamenlijke businesscase betekent overigens niet dat grondeigenaren per se (zelf) tot ontwikkeling overgaan, maar daar ontwikkelende partijen voor zullen betrekken.

1.4 Uitgangspunt is een kostenneutrale exploitatie door de gemeente, de plankosten worden via kostenverhaal doorberekend aan initiatiefnemers.

Tot aan de vaststelling van de Gebiedsvisie zijn er ongeveer 1,4 miljoen aan gemeentelijke plankosten gemaakt. In de gezamenlijke businesscase is gerekend met een totaal van 3,8 miljoen aan plankosten (gemeente en partijen) en VTU (voorbereiding, toezicht en uitvoering).

Uitgangspunt is het toerekenen van de reeds gerealiseerde en nog te realiseren gemeentelijke plankosten aan initiatiefnemers en, voor wat betreft de Driehoek, aan onze eigen grondexploitatie. In de kavelpaspoorten zijn daartoe regels opgenomen waarin de bijdrage aan de plankosten is geregeld. Dit op basis van het maximale programma dat per ontwikkel eenheid/perceel gerealiseerd kan worden.

1.5 Inwoners hebben uitgebreid meegedacht over de ontwikkeling van de Spoorzone.

Met het opleveren van de uitwerking van de voorkeursvariant in een gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan is de opdracht zoals opgenomen in het participatieplan uitgevoerd. Alle inbreng vanuit de deelnemers is gebundeld in drie participatieverslagen.

Vanuit de participatie zijn onderstaande punten overgenomen in de Gebiedsvisie:

- Bouwhoogte getrapt naar de omgeving
- Maximumaantal bouwlagen beperkt
- Bestaande planologische mogelijkheid appartementen op het gebouw aan de Julianalaan 1 verwijderen uit het omgevingsplan
- Samenvoegen groen met terrein Huize het Oosten
- Langs het spoor losse bebouwing
- Geen winkels/retail in het gebied
- Optimaliseren van de rotondes en wandel- en fietsstructuur door en rond het gebied
- Vergroening en mogelijk maken van ontmoeten in openbare ruimte

Er zijn ook punten meegegeven waarin wij niet mee kunnen gaan. Zo wilden veel direct omwonenden minder woningen en de grondeigenaren juist meer. Voor wat betreft de differentiatie wilden zowel direct omwonenden als grondeigenaren beide juist een kleiner aandeel sociale huur. Vanuit de regiodeal en het gemeentelijke beleid zijn we hierin niet meegegaan. Vanuit omwonenden en de ondernemers in het centrum is daarnaast gevraagd om een hogere parkeernorm. In dit raadsvoorstel beschrijven wij waarom wij juist een lagere norm voorstellen. Zie voor de specifieke punten verder het bijgevoegde participatieverslag.

1.6 De gebiedsvisie en het stedenbouwkundige plan passen binnen de Omgevingsvisie.

De op 5 november 2024 vastgestelde Omgevingsvisie vormt het beleidskader voor de Spoorzone. De voorgenomen ontwikkeling met maximaal 850 woningen en 5.000 m² BVO aan voorzieningen past binnen de in de Omgevingsvisie opgenomen beleidsuitgangspunten. In de Omgevingsvisie is opgenomen dat we inzetten op het optimaliseren van de Spoorzone met behoud van ruimte voor een combinatie van wonen en werken. Daarnaast is opgenomen dat we bij de Spoorzone aandacht hebben voor de spreiding van sociale huur en aandachtsgroepen (zoals mensen met een zorgvraag), bereikbaarheid (van voorzieningen), klimaatadaptatie, groenstructuur, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit. Met de Gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan is een goede basis gelegd om al deze aspecten in de nieuwe woonwijk te realiseren. Door de uitgangspunten vast te leggen in kavelpaspoorten zorgen we ervoor dat alle losse ontwikkelingen bijdragen aan de totstandkoming van de visie.

1.7 In de Gebiedsvisie en kavelpaspoorten zijn de uitgangspunten van het Convenant duurzame woningbouw als kader opgenomen.

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 naar Goud. Met de lage parkeernorm en eisen ten aanzien van deelmobiliteit is duurzame mobiliteit een belangrijk uitgangspunt van deze Gebiedsvisie. Ten aanzien van biodiversiteit en klimaatadaptatie bieden de groenstructuur voldoende ruimte om invulling te geven aan de ambities behorend bij niveau Goud. Bij de uitwerking van de openbare ruimte en architectuur wordt bovendien eerst een natuurontwikkelingsplan opgesteld waarin de meest kansrijke doelsoorten worden gedefinieerd. Deze doelsoorten vormen vervolgens het vertrekpunt voor de inrichting van openbare ruimte, dak- en gevelgroen en de natuurinclusieve faciliteiten in de architectuur.

1.8 Een lagere parkeernorm is passend en wenselijk als planoptimalisatie voor de Spoorzone.

In de Spoorzone zijn alternatieven voor de auto in meerdere richtingen en van hoge kwaliteit beschikbaar: snelle trein- en busverbindingen 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.

Bij vergelijkbare locaties worden in heel Nederland lagere parkeernormen gehanteerd. Locaties in de nabijheid van stations 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 ons vigerende mobiliteitsbeleid geldt het STOMP-principe: 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 een logische plek voor een lage parkeernorm gekoppeld aan een woonprogramma gericht op doelgroepen die een lagere autobehoeftte hebben. Op deze locatie vormen het openbaar vervoer en de fiets een zeer goed alternatief voor de auto. Onderzoek van Goudappel¹ 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

In de Gebiedsvisie en de kavelpaspoorten stellen wij een parkeernorm van gemiddeld 0,56 per woning voor. Deze gemiddelde norm is lager dan het door uw raad aangenomen amendement A3-2024 waarmee tot een parkeernorm van 0,5 tot 1 is besloten (welke gemiddeld tot een norm van 0,7 resulteerde). De lagere parkeernorm wordt onderschreven door de provincie en onderbouwd door onderzoeken. Daarnaast hebben de grondeigenaren aangegeven dit als noodzakelijk te zien om tot een haalbare ontwikkeling te komen. Ook ten behoeve van het verkrijgen van rijkssubsidies is een lagere parkeernorm dan 0,6 noodzakelijk. Dit omdat deze parkeernorm logisch aansluit bij het karakter van stationslocaties, zoals dat blijkt uit onderzoek en de geldende praktijk in andere gemeenten; het Rijk subsidieert geen parkeerplaatsen die volgens hun uitgangspunten niet hoeven te worden aangelegd. Met de lagere parkeernorm kiezen wij de schaarste ruimte voor woningen te benutten in plaats van voor de auto.

In bijlage 5 lichten wij uitgebreid toe waarom een parkeernorm van gemiddeld 0,56 passend en wenselijk is voor de Spoorzone.

2.1 Planoptimalisaties ten aanzien van woningbouwprogramma zijn nodig om te zorgen dat grondeigenaren snel aan de slag gaan.

Afgelopen jaar hebben wij samen met de grondeigenaren een businesscase opgesteld om de financiële haalbaarheid van Variant A+ verder uit te werken. Uit de gemeentelijke grondexploitatie, wat binnen de kaders valt, kan opgemaakt worden dat er sprake is van een financieel haalbaar plan vanaf circa 850 woningen. Op basis van de, gezamenlijk met de grondeigenaren opgestelde, businesscase ontstaat een ander beeld. Op basis van door grondeigenaren gehanteerde parameters is er sprake van een tekort door de relatief hoge inbrengwaardes² in combinatie met de reguliere

¹ Regiopoorten, bevindingen en conclusies 21 augustus 2023

² De panden zijn over het algemeen in goede staat en worden langdurig verhuurd. Dit vormt een goede en relatief zekere

ambities ten aanzien van het (betaalbare) woonprogramma en de gewenste kwaliteit. Deze uitgangspunten voor risico's en rente etc. zijn niet ongebruikelijk in dit stadium van gebiedsontwikkeling. Uiteindelijk nemen de grondeigenaren/ontwikkelaars een besluit om wel of niet tot (her)ontwikkeling over te gaan. Het gezamenlijk komen tot een plan waarvan grondeigenaren vinden dat het haalbaar is maakt snelle realisatie kansrijker. Daarom hebben wij samen met de grondeigenaren gezocht naar overeenstemming met respect voor de valide uitgangspunten van beide kanten. Een gemeentelijke grondexploitatie kent andere regels dan de uitgangspunten die ontwikkelaars hanteren. Er zijn daarbij ook diverse second opinions van externe partijen (provincie, taxateur) gehanteerd bij het opstellen van de gezamenlijke businesscase. Goed om hierbij te vermelden is dat kleine veranderingen van parameters grote financiële gevolgen hebben. Het betreft een grootschalige ontwikkeling en het gaat om zeer grote bedragen. Een klein verschil in de parameters (zoals het rentepercentage) betekent meteen een enorm financieel verschil.

Omdat wij graag een plan voorleggen dat onderschreven wordt door grondeigenaren en door de eigenaren wordt gedragen hebben wij als college en grondeigenaren, naast het verlagen van de parkeernorm, overeenstemming over de volgende optimalisaties ten aanzien van het woningbouwprogramma:

- a. Verkleinen van het oppervlakte van 50% van de middenhuurwoningen naar 40 m²
- b. Vergroten van het oppervlakte van betaalbare koopwoningen van 60 m² naar 67 m²
- c. De mogelijkheid om 50% van de middenhuurwoningen (dus 10% van totaal aantal woningen), indien er geen subsidie verkregen kan worden, om te zetten naar betaalbare koop

Optimalisatie b valt binnen de door u vastgestelde kaders van Variant A+. Optimalisaties a en c zijn niet in overeenstemming met de eerder door u vastgestelde kaders. Het verkleinen van middenhuurwoningen en het eventueel omzetten van 50% van de middenhuurwoningen naar betaalbare koopwoningen past niet binnen de Woonvisie. Wij houden in dit voorstel in beginsel vast aan de realisatie van 20% middenhuur. Voor woningbouwprojecten en in het bijzonder de ontwikkeling van stationslocaties (knooppunten) worden er op korte termijn verschillende subsidieregelingen opengesteld. Wij gaan er vanuit dat wij op basis van voorliggend stedenbouwkundig plan en de opgenomen woningbouwcategorieën (2/3 betaalbaar) een goede kans hebben op subsidie bedoeld voor het bevorderen van de realisatie van woningen in het betaalbare segment en benodigde (bovenwijkse) infrastructurele aanpassingen.

Als uiteindelijk blijkt dat er geen subsidie beschikbaar is, bijvoorbeeld door rijksbezuinigingen of onhaalbare voorwaarden, dan willen wij graag de ruimte krijgen om 50% van de middenhuurwoningen om te kunnen zetten naar betaalbare koop. Zo blijven we ook met deze optimalisatie 2/3 betaalbare woningen realiseren. We vragen u in het belang van de realisatiesnelheid daarvoor op voorhand uw toestemming.

De bovenstaande optimalisaties zijn gekozen uit een hele set aan mogelijke optimalisaties die samen met de grondeigenaren tot stand zijn gekomen. Een totaaloverzicht van de mogelijke optimalisaties treft u in bijlage 4 aan. Een overzicht van de optimalisaties met financiële effecten is opgenomen in de geheime bijlage 6.

2.2. Er zijn verschillende subsidieregeling waarop wij mogelijk aanspraak kunnen doen voor de Spoorzone

Komend jaar wordt een nieuwe WBI-subsidieregeling opengesteld. Daarnaast stelt het Rijk naar verwachting ook dit jaar de regeling voor de Realisatiesubsidie open. Beide regelingen zijn voor de komende vier jaar beschikbaar. De WBI-subsidie is bedoeld voor binnenplanse tekorten. De Realisatiesubsidie is specifiek bedoeld voor de realisatie van betaalbare woningen. Ook voor deze regeling geldt dat er sprake moet zijn van een tekort. Ten behoeve van de aanvraag voor subsidie moet een andere financiële berekening worden overlegd dan de nu opgestelde gemeentelijke grondexploitatie en de gezamenlijke businesscase. Wij gaan ervan uit dat er, op basis van de voorgeschreven rekenmethode, sprake is van een publiek tekort en dat wij daarom een goede kans maken op toekenning van subsidie. Daarbij gaan wij uit van een gemiddeld subsidiebedrag van circa 8.000 euro per (betaalbare) woning. Afhankelijk van de uiteindelijke subsidievoorwaarden bepalen wij welke aanvraag het meest gunstig en haalbaar is.

Naast deze subsidieregelingen zijn er ook enkele subsidies die meer gericht zijn op de mobiliteitsmaatregelen. Via de Regiopoorten en via de provincie wordt ingezet op subsidie voor de benodigde bovenwijkse voorzieningen.

Kanttekeningen

1.1 Kanttekening: Op een aantal plekken is de woningbouw hoger dan in de stedenbouwkundige uitwerking van Variant A.

Met uw besluit van januari 2024 heeft u gekozen voor een compromis tussen Variant A en B. Met uw besluit heeft u ons de opdracht gegeven een variant met een hoge kwaliteit uit te werken: compacte bebouwing in het groen. Om de gevraagde kwaliteit waar te kunnen maken zijn kostendragers in de vorm van woningbouw noodzakelijk. Hierdoor zijn enkele blokken een bouwlaag hoger dan de maximale zes bouwlagen uit Variant A. Op enkele locaties worden 7 bouwlagen mogelijk gemaakt. Wij zijn van mening dat de Spoorzone in het centrum van Bilthoven een locatie is waar het stedenbouwkundig passend is om hoger te bouwen. Het gebied wordt gekenmerkt door meerdere hoge gebouwen in de directe omgeving: De Dudok-flat (5,5 bouwlagen), Huize Het Oosten (3-5 bouwlagen), De Bremhorst (5 bouwlagen) gecombineerd met de ruime opzet van diverse ontsluitingswegen zoals de Jan van Eijklaan, Rembrandtlaan en het Emmaplein. Daarnaast voorziet het plan in een zorgvuldige overgang van hoogbouw naar laagbouw: trapsgewijs aflopende bebouwing en maximaal twee bouwlagen verschil tussen gebouwen waar deze naast elkaar staan. Bovendien worden de hogere gebouwen (6-7 bouwlagen) enkel geplaatst op plekken waar dat stedenbouwkundig passend is, zoals direct aan het spoor, direct aan een brede straat of nabij een bocht.

1.2 Kanttekening: De noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen worden stapsgewijs uitgevoerd.

De verkeersmaatregelen zoals opgenomen in de rapportage Spoorzone en omgeving (Sweco, d.d. 1 maart 2024) onderschrijven wij. Voor een goede en veilige verkeerssituatie moeten de volgende maatregelen uitgevoerd worden:

- Herinrichten hoofdstructuur in het plangebied
- Optimaliseren van het busstation
- Het aanpassen van vier rotondes

Deze maatregelen staan ten dele los van de Spoorzone en zijn deels benodigd ten behoeve van de woningbouwontwikkeling. Ze moeten gefaseerd gerealiseerd worden. Dit heeft te maken met onder andere het bouwverkeer dat nog gebruik gaat maken van de wegen maar ook met de gefaseerde ontwikkeling van het gebied. Het is niet noodzakelijk en financieel ook niet haalbaar om alle mobiliteitsmaatregelen bij de start van de herontwikkeling te realiseren. De toevoeging van bijvoorbeeld 100 woningen heeft immers niet tot gevolg dat er vier rotondes aangepast moeten worden. Wij gaan daarom uit van een stapsgewijze realisatie waarbij gestart wordt met de optimalisatie van het busstation, daarna de optimalisatie van drie rotondes, en pas als de herontwikkeling (nagenoeg) is afgerond de interne hoofdstructuur en de optimalisatie van de laatste rotonde wordt uitgevoerd.

Naast de infrastructurele maatregelen die direct verband houden met de ontwikkeling van de Spoorzone zijn er, via motie M5-2024, om meerdere verkeersmaatregelen in Bilthoven Noord gevraagd. De aanpassingen van de Soestdijkseweg Noord voor verbetering van de fietsveiligheid wordt opgepakt in combinatie met de herinrichting van de Gezichtslaan. Hier wordt op dit moment een plan van aanpak voor opgesteld. Hier is uiteraard ook aandacht voor de aangrenzende gebiedsontsluitende wegen.

1.3 Kanttekening: De kosten bovenwijkse voorzieningen kunnen enkel voor het toerekenbare deel worden doorberekend aan initiatiefnemers.

Naast binnenplanse kosten gelden enkele bovenwijkse kosten waarvan de kosten deels kunnen worden toegerekend aan de verschillende initiatiefnemers. Het betreft de herinrichting van vier rotondes (voor 50% toerekenbaar aan de Spoorzone) en de optimalisatie van het busstation (voor 15% toerekenbaar aan de Spoorzone). De kostenbijdrage voor deze bovenwijkse voorzieningen is opgenomen in de kavelpaspoorten. Het is in deze fase niet duidelijk of en wanneer ontwikkelenheden daadwerkelijk tot ontwikkeling komen. Het is daarom onzeker of en wanneer

welke kostenbijdragen worden ontvangen. Ten behoeve van beperking van de gemeentelijke risico's worden de investeringen ten behoeve van deze bovenwijkse voorzieningen zoveel mogelijk gespreid waarbij investeringen zoveel mogelijk gepleegd worden zodra de bijdragen beschikbaar komen. Bij de Kadernota 2026 worden de netto-investeringen voor de bovenwijkse voorzieningen voorgelegd.

1.4 Voor het onderhoud van het beoogde openbaar groen is aanvullend budget noodzakelijk.

Het openbaar groen, alle beplanting en grasvelden, onderhouden wij op het niveau zoals bepaald in het vastgestelde beeldkwaliteitsplan 'Groen in beeld'. In dit beeldkwaliteitsplan staat welk gebied en welk type beplanting op welk niveau onderhouden moet worden. Gezien de ligging en de hoge ambities voor de openbare ruimte is onderhoudsniveau A wenselijk voor de Spoorzone. Op het moment dat de Spoorzone daadwerkelijk tot ontwikkeling komt en de openbare ruimte wordt overgedragen aan de gemeente, worden de onderhouds- en beheerkosten hoger. In de Kadernota stellen wij u, op het moment dat er sprake is van vergroting van het areaal aan openbare ruimte, voor de post onderhoud en beheer hiertoe evenredig te verhogen. Daarnaast is het van belang om bij de verdere ontwikkeling van de Spoorzone expliciet rekening te houden met de structurele beheerkosten die voortvloeien uit klimaatadaptieve maatregelen, zoals wadi's, waterdoorlatende verharding en extra groenvoorzieningen. Deze maatregelen dragen bij aan een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving, maar brengen ook aanvullende beheer- en onderhoudskosten met zich mee die momenteel niet in de bestaande budgetten zijn opgenomen. Hier tegenover staat dat wij door het toevoegen van maximaal 850 woningen extra belastinginkomsten en een hogere bijdrage uit het Gemeentefonds ontvangen waaruit deze extra kosten betaald kunnen worden.

1.5 De kavelpaspoorten en optimalisaties gelden voor een periode van 5 jaar en worden dan opnieuw bezien op wenselijkheid en noodzakelijkheid.

In het omgevingsprogramma zoals wij op basis van het stedenbouwkundig plan vaststellen wordt opgenomen dat het programma, en specifiek ook de optimalisaties, in principe voor een periode van 5 jaar gelden vanaf de vaststelling van deze gebiedsvisie. Zo weten de grondeigenaren aan welke voorwaarden zij de komende 5 jaar moeten voldoen. Als er binnen deze periode een ontvankelijke aanvraag wordt ingediend wordt hieraan meegewerkt, mits aan alle voorwaarden wordt voldaan. Dat biedt een mate van zekerheid dat de ontwikkeling tot stand kan komen aan zowel grondeigenaren als de gemeente. Na de periode van 5 jaar vindt een evaluatie plaats: welke initiatieven zijn tot ontwikkeling 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 de optimalisaties niet langer noodzakelijk zijn om tot een haalbare businesscase te komen. In dat geval hebben wij de mogelijkheid om deze in te trekken. Een periode korter dan 5 jaar geeft initiatiefnemers onvoldoende ruimte om tot een uitwerking van plannen te komen. Na 5 jaar heeft de gemeente hiermee ook het recht zonder schadeclaims de planologische kaders te wijzigen. Hiermee bevorderen we snelle bouw.

1.6 Kanttekening: Door netcongestie is een aansluiting van de woningen en voorzieningen op het elektriciteitsnetwerk niet zeker.

Netcongestie, filevorming op ons elektriciteitsnet, maakt het moeilijk om nieuwe woningbouwprojecten van stroom te voorzien. Dit geldt ook voor de Spoorzone, en niet alleen voor de nieuwe woningen maar ook voor bijvoorbeeld de elektrificatie van het busstation. Een oplossing hiervoor is er op dit moment nog niet. Wel zijn we aangesloten bij de koplopersgroep van de provincie Utrecht waarin samen met netbeheerder Stedin, gemeenten en marktpartijen onderzoek wordt gedaan naar slimme oplossingen en randvoorwaarden binnen geselecteerde nieuwbouwprojecten. Daarnaast adviseren wij initiatiefnemers in de kavelpaspoorten om uit te gaan van ontwerpprincipes voor netbewuste woningbouw en een beperkt aansluitvermogen van 1.2 KV zodat de kans op aansluiting zo groot mogelijk is.

1.7 Kanttekening: Voor de Driehoek wordt u een afzonderlijk grondexploitatie voorgelegd en de Julianalaan 1 wordt na wijziging van het Omgevingsplan verkocht.

U heeft van ons een raadsvoorstel ontvangen ter afsluiting van de grondexploitatie Centrumplan Bilthoven. Eén van de beslispunten betreft het instemmen met het onttrekken van de boekwaarde van het gebied de Driehoek. De Driehoek is onderdeel van de Gebiedsvisie Spoorzone en betreft een gemeentelijk perceel. Voor de ontwikkeling van de Driehoek wordt een separaat gemeentelijk project opgestart. Hiervoor ontvangt u te zijner tijd een voorstel tot vaststelling van de grondexploitatie. Voor deze ontwikkeling geldt, net als de ontwikkelingen van de particuliere percelen, de bijdrage aan de bovenwijkse voorzieningen etc. In de door uw raad op 24 januari 2024

gekozen voorkeursvariant A+ is het gemeentelijk monument Julianalaan 1 opgenomen als aanland- en ontmoetingsplek; bijvoorbeeld in de vorm van een cultuurhuis en/of daghoreca. Dit is zo opgenomen in de Gebiedsvisie. Met de vaststelling van variant A+ heeft uw raad ervoor gekozen de appartementen op Julianalaan 1, zoals deze volgens het huidige omgevingsplan gerealiseerd kunnen worden, niet wenselijk achten. Het pand kan na vaststelling van de Gebiedsvisie verkocht worden zodat binnen de huidige bestemming Centrum de aanland- en ontmoetingsplek kan worden gerealiseerd. Wel moet eerst het omgevingsplan aangepast worden om de bouw van appartementen onmogelijk te maken.

1.8 Kanttekening: Regulerend parkeerbeleid is noodzakelijk.

Bij het hanteren van een lage parkeernorm is parkeerregulering cruciaal om te voorkomen dat parkeren zich te veel naar de directe omgeving verplaatst. Ook willen we duurzaam mobiliteitsgedrag vanaf het begin (bij start bewoning) actief stimuleren. Om parkeerproblemen beheersbaar te maken zijn er in principe drie parkeerreguleringsmethoden die in de openbare ruimte toegepast kunnen worden:

- Blauwe zone;
- Vergunninghoudersparkeren;
- Betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren.

In het kader van het parkeerbeleid ontvangt u van ons een voorstel ten aanzien van de invoering van gereguleerd parkeren. Daarin informeren wij u over de voor- en nadelen van de verschillende methoden en doen wij een concreet voorstel ten aanzien van de invoering. De Gebiedsvisie is te realiseren onafhankelijk van de keuze van parkeerregulering.

1.9 Kanttekening: In de Gebiedsvisie is geen rekening gehouden met het realiseren van 80 parkeerplaatsen op De Driehoek.

Bij het opstellen van het participatieplan voor de Spoorzone is aangegeven dat de parkeerbehoefte van 80 parkeerplaatsen op de Driehoek opnieuw onderzocht zou worden. In 2023 en 2024 zijn vier parkeeronderzoeken uitgevoerd door Vitence/Sweco. Op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmetingen is de conclusie dat deze 80 parkeerplaatsen niet nodig zijn omdat er, zelfs op het moment dat de ontwikkeling van de Spoorzone volledig is uitgevoerd, geen sprake zal zijn van een capaciteitsprobleem in het centrum van Bilthoven. Uit de onderzoeken blijkt dat er in sommige delen van het centrum sprake is van een hogere bezettingsgraad van parkeerplaatsen maar dat er in andere delen voldoende ruimte is. Op de parkeerplaatsen bij de Kwinkelier is bijvoorbeeld op piekmomenten sprake van een gemiddelde bezettingsgraad van 43%. In de Gebiedsvisie is daarom geen rekening gehouden met de realisatie van 80 parkeerplaatsen.

Alternatieven

1.1 Alternatief: hogere parkeernorm.

U kunt besluiten niet in te stemmen met de door ons voorgestelde lagere parkeernormen en vast te houden aan de norm van gemiddeld 0,7. Zoals onder de argumenten al is aangegeven is een hogere parkeernorm onnodig en onwenselijk, heeft het een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit, marginaliseert het de kans op succesvolle subsidieaanvragen en heeft het zeer negatieve gevolgen voor de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling. Gelet op de beoogde kwaliteit is gebouwd danwel (half)ondergronds parkeren het uitgangspunt, maar dit zijn dure parkeeroplossingen. Ook staat een hogere parkeernorm waarschijnlijk een positieve subsidieaanvraag in de weg.

2.1 Alternatief binnen de kaders: zonder af- en overeenstemming met grondeigenaren toch visie en plan vaststellen.

Het college stelt voor om een beperkt aantal optimalisaties te doen die afwijken van de eerder door de raad gestelde uitgangspunten voor Variant A+. Dit is gedaan om een plan te presenteren waarin zowel grondeigenaren als het college zich kunnen vinden, wat de kans op snelle realisatie en de uitvoerbaarheid vergroot. Een alternatief is om deze optimalisatie niet over te nemen en uit te gaan van de gemeentelijke grondexploitatie waarbij geen rekening is gehouden met de uitgangspunten van de grondeigenaren. Omdat de gemeente voor het overgrote deel geen grondeigenaar is, en daarmee afhankelijk is van de bereidheid van de grondeigenaren/initiatiefnemers om tot ontwikkeling over te gaan, vinden wij het wenselijk om de optimalisaties wel over te nemen. Als er sprake is van een financieel haalbaar plan dat door grondeigenaren wordt onderschreven, is er een hoge mate van zekerheid dat het plan spoedig tot ontwikkeling zal komen.

2.2 Alternatief buiten de kaders: andere keuzes maken voor financiële haalbaarheid.

Wij hebben samen met de grondeigenaren meerdere optimalisaties onderzocht in het kader van een mede door hen onderschreven haalbaarheid. Een totaaloverzicht van de mogelijke optimalisaties treft u in bijlage 4 aan. Een overzicht van de onderzochte optimalisaties met financiële effecten treft u aan in de geheime bijlage 6. Wij hebben gekozen voor de optimalisaties onder argument 2.1 omdat wij deze het meest haalbaar en passend vinden bij het door uw raad vastgestelde beleid. U kunt als raad uiteraard kiezen voor andere optimalisaties. Zo kan uw raad ook kiezen voor andere percentages woningbouwcategorieën, meer of minder woningen, meer kleinere woningen, een nog lagere parkeernorm etc. Gelet op het beleid ten aanzien van de realisatie van 2/3 in betaalbare woningbouwcategorieën van zowel provincie als rijk, kunnen optimalisaties die hiervan afwijken er toe leiden dat we niet voldoen aan voorwaarden voor subsidies.

Daarnaast wijzen wij u erop dat het verder vergroten van het bouwvolume tot gevolg heeft dat de stedenbouwkundige kwaliteit onder druk komt te staan. Dit heeft negatieve gevolgen voor de beoogde kwaliteit in de Spoorzone. Wij hebben getracht u zo uitgebreid mogelijk te informeren over de alternatieven zodat uw raad desgewenst tot een andere afweging kan komen en kan kiezen voor andere optimalisaties.

Aanpak/Uitvoering

Met dit voorstel is het participatieplan afgerond, de berekening van de financiële haalbaarheid uitgevoerd en start de juridisch-planologische procedure.

Na de vaststelling van deze gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan en de verwerking van eventuele aangenomen moties en amendementen, maakt het college hier een omgevingswetproduct van. Dit gebiedsgerichte programma wordt door het college vastgesteld. De kavelpaspoorten, zoals opgenomen in het stedenbouwkundige plan, worden één op één omgezet in het omgevingsprogramma. Initiatiefnemers kunnen op basis van het omgevingsprogramma een BOPA of wijziging van het omgevingsplan aanvragen. U krijgt als gemeenteraad alle afzonderlijke ontwikkelingen via omgevingsplannen separaat aan u voorgelegd. Voor het omgevingsprogramma wordt op dit moment een M.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Uit de voorlopige resultaten blijkt dat er geen aanleiding is het stedenbouwkundig plan aan te passen. In het omgevingsprogramma stellen wij nadere regels op ten aanzien van waterberging en geluid.

Met de vaststelling van de Gebiedsvisie, en vervolgens het programma, start een nieuwe fase in de realisatie van de Spoorzone. Voor de begeleiding van de initiatieven en de verdere uitwerking is nieuw krediet nodig.

Participatie

Met dit voorstel is het vastgestelde participatieplan Spoorzone afgerond.

Het vervolgproces, na vaststelling van deze gebiedsvisie en dit stedenbouwkundig plan, is het doorontwikkelen naar een ruimtelijk kader in de vorm van een gebiedsgericht programma. Hiermee kunnen initiatiefnemers en inwoners zien waar de plannen aan moeten voldoen. Verdere communicatie en participatie vindt plaats op het moment dat er sprake is van concrete initiatieven in het kader van de wijziging van het omgevingsplan of aanvraag van een BOPA (buitenplanse omgevingsplan activiteit).

Communicatie

Na vaststelling van de Gebiedsvisie brengen wij belanghebbenden van uw besluit op de hoogte. Ook wordt de participatiewebsite Doemeedebilt bijgewerkt. Verdere communicatie en participatie vindt plaats op het moment dat er sprake is van concrete initiatieven in het kader van de wijziging van het omgevingsplan of aanvraag van een BOPA.

Evaluatie

Indien wenselijk kan het proces tot aan vaststelling Gebiedsvisie geëvalueerd worden. Conform het vastgestelde participatiebeleid evalueren wij het participatieproces na afloop met betrokkenen. De evaluatie heeft tot doel om een goed beeld te krijgen van de succesfactoren en de leerpunten uit

het doorlopen participatieproces. Zoals al is opgenomen gelden de kavelpaspoorten voor een periode van 5 jaar en wordt aan de hand van een evaluatie bepaald of bijstelling na deze periode wenselijk is.

Financiële gevolgen en risico's

Na vaststelling van de Gebiedsvisie moet er een gemeentelijke projectgroep in stand worden gehouden om tot een ontwikkeling van de Spoorzone te kunnen komen. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor de uitwerking van de optimalisatie van de rotondes, het inrichtingsplan en het beeldkwaliteitsplan. De gemeentelijke plankosten worden uiteindelijk doorberekend aan initiatiefnemers. Zolang er nog geen initiatief is en er dus geen anterieure overeenkomst is gesloten, moet er in deze fase van uitwerking naar een omgevingswetproduct een voorbereidingskrediet beschikbaar worden gesteld. Omdat wij op korte termijn in ieder geval willen starten met de uitwerking van de optimalisatie van de rotondes, het indienen van subsidieaanvragen en het verwerken van de Gebiedsvisie in een programma verzoeken wij uw raad een nieuw krediet van € 500.000,- beschikbaar te stellen. De kapitaallasten worden meegenomen in de begroting 2026. Dit voorstel heeft, totdat opbrengsten uit de mogelijk af te sluiten anterieure overeenkomsten worden gegeneerd, per saldo een negatief gevolg op de schuldpositie van de gemeente.

Kosten en investeringen		Subsidie / bekostiging provincie	kostenverhaal	gemeentebegroting
plankosten (businesscase)	3.822.000		3.822.00	0
<i>waarvan:</i>				
<i>beschikbaar</i>				
<i>voorbereidingskrediet</i>	<i>1.400.00</i>		<i>1.400.00</i>	Risico-paragraaf
<i>nieuw krediet</i>	<i>500.000</i>		<i>500.000</i>	
Herinrichting hoofdstructuur	104.000		104.000	0
Herinrichting rotondes	1.664.000	pm	832.000	max 832.000
Optimalisatie busstation	1.560.000	1.326.000	234.000	0
Beheer openbaar groen	pm			pm

Risico's

Wij kunnen niet garanderen dat alle grondeneigenaren tot ontwikkeling zullen overgaan en dus bijdragen aan de gemeentelijke plankosten. Dit wordt meegenomen in de risico-paragraaf van de gemeentelijke begroting.

Er zijn diverse subsidieregelingen waar wij mogelijk aanspraak op kunnen maken ter dekking van het tekort, zoals blijkt uit de gezamenlijke businesscase. Ook ten behoeve van de bovenwijkse voorzieningen zijn er subsidiemogelijkheden. Er is echter geen garantie dat de subsidie daadwerkelijk verkregen wordt. Voor de optimalisatie van het busstation gaan wij, naast de toerekenbare bijdrage vanuit de Spoorzone, uit van financiering door de provincie.

College van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,
de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen bij het raadsvoorstel

Meegezonden bijlagen

1. Gebiedsvisie en stedenbouwkundigplan Spoorzone
2. Participatieverslag ronde 3 (vastgesteld door het college)
3. Overzicht grondeigenaren
4. Overzicht mogelijke optimalisaties
5. Onderbouwing parkeernorm

Stukken ter inzage

geen

Geheime stukken ter inzage (conform art.87 Gemeentewet)

6. GEHEIM Optimalisaties (tabeloverzicht)

Besluit van de raad

De raad van de gemeente De Bilt;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 18-03-2025, met het onderwerp Vaststellen Gebiedsvisie Spoorzone;

overwegende dat

- de raad op 26 januari 2023 een participatieplan heeft opgesteld;
- conform dit plan een uitgebreid participatieproces is doorlopen waarin inwoners, ondernemers hebben meegedacht over de ontwikkeling van de Spoorzone;
- Samen met grondeigenaren tot een gezamenlijke financiële businesscase is gekomen;
- Mede naar aanleiding hiervan enkele optimalisatie zijn doorgevoerd;
- Voor de vervolgfase van de Spoorzone nieuw krediet benodigd is;

gelet op

artikel 87 Gemeentewet en artikel 5.1 lid c van de Woo, artikel 108 lid 1 en artikel 147 lid 2 van de Gemeentewet en artikel 3.4 Omgevingswet;

BESLUIT:

1. Bijgevoegde Gebiedsvisie en Stedenbouwkundig plan, inclusief de bijbehorende kavelpaspoorten, voor Spoorzone Bilthoven vast te stellen.
2. Subsidie aan te vragen bij het Rijk ter dekking van het financiële tekort. Indien deze subsidie niet verkregen wordt akkoord te gaan met het omzetten van de helft van de middenhuurwoningen naar betaalbare koop.
3. Het huidige krediet Gebiedsvisie Spoorzone af te sluiten en nieuw krediet van € 500.000,- ex BTW beschikbaar te stellen ten behoeve van de vervolgfase waarin, op basis van het vast te stellen omgevingsprogramma, tot gefaseerde realisatie gekomen kan worden.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27-05-2025,

de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,

drs. T.B.W.M. van der Torre

M.A. Fränzel Msc